Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

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

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

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

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

☑ Additional comments / Commentaires supplémentaires: La pagination est comme suit: p. [3361]-6820, 6820A-6820C, [i]-lxxxvi. Pages 4531,4599, 4690, 4765, 4982, 5093, 5094, 5705, 6623, 6683 & 6783 comportent une numérotation fautive: p. 4431, 599, 690, 4766, 498, 093, 509, 705, 623, 683 & 783.

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

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

COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DU

CANADA

QUATRIÈME SESSION—HUITIÈME PARLEMENT

62-63 VICTORIA, 1899

VOL. XLIX.

COMPRENANT LA PÉRIODE DEPUIS LE DIX-HUITIÈME JOUR DE MAI JUSQU'AU SIXIÈME JOUR DE JUILLET INCLUSIVEMENT.

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

Débats des Communes.

QUATRIÈME SESSION—HUITIÈME PARLEMENT.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, le 18 mai 1899.

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

PRIÈRE.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 123) acte modifiant de nouveau l'acte concernant les falsifications.—(Sir Henri Joly de Lotbinière.)

Bill (n° 124) acte modifiant l'acte du Revenu de l'intérieur.—(Sir Henri Joly de Lotbinière.)

Bill (n° 125) acte modifiant l'acte relatif aux substances alimentaires en boîtes.—(M. Ellis.)

ADMISSION A L'ECOLE MILITAIRE DE FREDERICTON, N.-B.

M. McDOUGALL (par M. Taylor) :

Quel officier commandant a recommandé l'admission à l'école militaire de Frédéricton, N.-B., des personnes suivantes du comté du Cap-Breton, pour y suivre un cours d'instruction :—Archibald J. McDougall, Dan. J. McDougall, Hugh P. McKinnon et Francis H. McKenzie ?

A quelle compagnie volontaire appartiennent-ils, et depuis combien de temps font-ils partie de la dite compagnie ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (M. Borden) : Je n'ai pas encore reçu les renseignements.

M. D. C. F. BLISS.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER :

1. Quelle est la position ou quelles sont les positions remplies par M. D. C. F. Bliss dans le service public, et quand a-t-il été nommé à cette ou à ces positions ?

2. Quels emplois, s'il en est, a-t-il exercés dans le district du Yukon ?

(a) Quels emplois, s'il en est, exerce-t-il actuellement dans ce district ?

(b) Quels appointements a-t-il reçus pour ces emplois ?

3. Quels frais de voyages, s'il en est, lui ont été alloués en rapport avec ces emplois dans le Yukon ?

(a) Lui a-t-on donné, en aucun temps, un serviteur, secrétaire, ordonnance ou valet ? Dans l'affirmative, quand, pour quelle période, et combien cela a-t-il coûté au trésor ?

Je dois dire, M. l'Orateur, que l'honorable ministre a répondu hier à une partie de cette interpellation, mais il n'a pas répondu à la question contenue dans les paragraphes (b) et 3, lesquels concernent les appointements payés à M. Bliss depuis qu'il occupe un emploi au Yukon, et ses frais de voyage.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (M. Borden) : Aux renseignements que j'ai donnés hier, j'ajouterai ceci : Le major Bliss a reçu jusqu'au 30 juin dernier ses appointements de commis de deuxième classe au taux de $1,400 par année. En outre, il a reçu, pendant les deux mois de mai et de juin sa solde de major, $115.00 par mois, soit $230. Depuis le 30 juin dernier, l'on a cessé de lui payer ses appointements de commis de deuxième classe, et son nom a été effacé de la liste des employés des administrations publiques, et il a reçu la double solde que reçoit un officier de son grade, soit $7.80 par jour, ou $2,371.20.

Il m'est impossible de donner le chiffre des frais de voyage vu qu'il n'y a pas de compte distinct au département, et il n'y aura pas de compte distinct en ce qui a trait à ses dépenses, excepté celles faites lors de son récent voyage à Ottawa, pour lesquelles le compte sera produit plus tard. Je serais bien aise de donner les détails.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Est-il possible de répondre à cette partie de l'interpellation en donnant le chiffre de

l'allocation ? Il serait possible qu'il lui eût été accordé une somme quelconque dont il devrait rendre compte.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je n'ai pas examiné cela.

POTEAUX. — LIGNE TELEGRAPHIQUE DU SAINT-LAURENT.

M. CASGRAIN (par M. Bergeron) :

1. Le gouvernement fait-il couper des poteaux de télégraphe en cèdre pour la ligne télégraphique de la côte nord du Saint-Laurent ?

2. Dans l'affirmative, qui a l'entreprise et quel prix paie-t-on par poteau et où ces poteaux sont-ils livrables ?

3. A-t-on demandé des soumissions ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : 1. Oui. 2. M. L. P. De Courval, d'Arthabaska, P. Q. 85 cents par poteau ; les poteaux sont livrables à Chicoutimi, Saint-Alphonse, Grande-Baie, Saint-Alexis, Anse Saint-Jean, Tadoussac, Bergeronnes. 3. On a demandé des soumissions. On en a reçu quatre, dont la plus basse était celle de M. De Courval, qui demandait $1.15 par poteau, mais le ministre, considérant que le prix était trop élevé, a réussi à le faire réduire à 85 cents, comme je l'ai déjà dit.

W. T. O'DONAHUE, DE ROBERVAL.

M. CASGRAIN (par M. Bergeron) :

1. Est-il vrai que le gouvernement paie ou a payé un salaire à un nommé W. T. O'Donahue, de Roberval, comme gardien du dragueur en hivernement à cet endroit, dans le comté de Chicoutimi ?

2. Dans l'affirmative, quel montant par mois ou par jour paie-t-on à ce monsieur ?

3. Combien a coûté la garde de ce vaisseau à cette date ?

4. Qui a recommandé O'Donahue au gouvernement pour ce service ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : 1. Oui. 2. $20 par mois. 3. $20. 4. M. P. V. Savard, M. P.

RECLAMATION DE J. A. CLAVEAU.

M. CASGRAIN (par M. Bergeron) :

1. J. A. Claveau, hôtelier, de Chicoutimi, a-t-il présenté depuis juin 1896 au département des Travaux publics par l'entremise de J. C. Blais, ingénieur, des réclamations pour bois et autres matériaux fournis pas lui dans la construction ou les réparations du quai de Chicoutimi ou de Sainte-Anne ?

2. Dans l'affirmative, quelles sommes d'argent ont-elles été payées à ce monsieur ? Et quand ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : M. J. A. Claveau a reçu les sommes suivantes pour bois fourni à Chicoutimi : 1896-97, $246.50 ; 1897-98, $78.50 ; 1898-99, jusqu'aujourd'hui, $325.

LEONCE P. BILODEAU, DE ROBERVAL.

M. CASGRAIN (par M. Bergeron) :

1. Un nommé Léonce P. Bilodeau, de Roberval, a-t-il été employé par J. C. Blais, surveillant de la construction des quais dans Chicoutimi, comme charretier ou autrement depuis juin 1896 ?

2. Dans l'affirmative, quels montants a-t-il reçus pour ses services de charretier, et combien lui a-t-on payé à d'autres titres ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Il ne paraît pas que M. Léonce P. Bilodeau, de Roberval, ait été employé à ce titre.

LE DOCTEUR J. A. DUCHESNE.

M. CASGRAIN (par M. Bergeron) :

1. Le docteur J. A. Duchesne, vétérinaire, de Chicoutimi, a-t-il sollicité lui-même ou par d'autres la faveur de faire des inspections de bétail dans le comté de Chicoutimi, contre la tuberculose, depuis juin 1896 ?

2. Est-il vrai qu'il s'est plaint du fait que le Dr. Hall était chargé de faire cet ouvrage dans son district ?

3. Dans l'affirmative, quelles sont les raisons qui ont été données au Dr Duchesne pour lui refuser cet ouvrage ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : (M. Fisher) : Il a été échangé au ministère à ce sujet une assez volumineuse correspondance à laquelle ne saurait faire justice une réponse catégorique à cette question. Je prierai donc l'honorable député de faire une motion, demandant la production des documents que je m'empresserai de déposer sur le bureau.

LE DOCTEUR HALL, DE QUEBEC.

M. CASGRAIN (par M. Bergeron) :

1. Le Dr Hall, de Québec, vétérinaire, a-t-il été chargé de faire l'inspection du bétail pour décou-

vrir la tuberculose à Hébertville et ailleurs dans le comté de Chicoutimi ?

2. Dans l'affirmative, qui l'a autorisé d'agir et à la demande de quelles personnes ?

3. Combien de troupeaux a-t-il examiné ?

4. Est-il vrai qu'il a été remplacé dans cette inspection par un de ses frères ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : (M. Fisher) : J'apporte à cette question la même réponse qu'à l'interpellation précédente.

QUAIS A PERIBONKA ET A LA RIVIERE-A-LA-PIPE.

M. CASGRAIN (par M. Bergeron) :

1. Est-il vrai qu'un nommé P. Pednault, un nommé Thos. Tremblay, et deux autres journaliers de la ville de Chicoutimi, sont maintenant ou ont été employés depuis le 1er janvier 1899 à la construction de quais à Péribonka et à la Rivière-à-la-Pipe, dans le district du Lac Saint-Jean ?

2. Dans l'affirmative, quels sont les prix par jour payés à chacun d'eux ? Combien leur paie-t-on pour dépenses de voyages et de pension ?

3. Leur salaire est-il payé du moment qu'ils partent de Chicoutimi ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : 1. Le ministère n'est pas à portée de constater si les ouvriers employés à ces travaux viennent de Chicoutimi. Le nom de Thomas Tremblay figure pour vingt-cinq jours de travail à Péribonka en mars 1899. 2. Vingt-cinq jours à $1.50 ; totalité, $37.50 ; nuls frais d'entretien ou de voyage. Le nom de P. Pednault ne figure point à la liste.

P. PEDNAULT, DE CHICOUTIMI.

M. CASGRAIN (par M. Bergeron) :

1. Un M. P. Pednault, de Chicoutimi, a-t-il été employé par le gouvernement depuis juin 1896, dans les constructions de quais à Chicoutimi ou autrement ?

2. Dans l'affirmative, quelles sommes d'argent lui a-t-on payées depuis cette date, et pourquoi ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Le nom de P. Pednault ne figure point aux pièces justicatives au ministère, relativement à la construction des quais à Chicoutimi ou à aucun autre titre.

NAVIGABILITE DU DETROIT D'HUDSON.

M. ROCHE :

1. Combien a coûté l'expédition envoyée pour faire des études sur la navigabilité du détroit d'Hudson ?

2. Quelles mesures le gouvernement se propose-t-il de prendre par suite des renseignements qui lui ont été fournis par cette expédition ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : 1. Le coût a été de $40,141.98. 2. Le gouvernement ne se propose rien pour le moment.

EXPLICATIONS DE NATURE PERSONNELLE.—M. FRED. PETERS.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER (Pictou) : Avant l'appel de l'ordre du jour, je regrette d'avoir à infliger à la Chambre quelques observations de nature toute personnelle. Il s'agit d'un rapport déposé sur le bureau de la Chambre, rapport qui dénature mes relations avec un gentleman qui m'est associé dans la pratique de ma profession. C'est la première fois, si je ne me trompe, que je fais allusion à un article de journal, et je dois ajouter que le correspondant du " Globe " relativement aux débats de la Chambre, autant que j'en ai pu juger, a fait preuve de beaucoup d'impartialité dans ses comptes rendus. Or, relativement à la production d'une correspondance échangée avec M. Frederick Peters au sujet de permis d'importation de boissons, il a été soumis à la Chambre un rapport à la première page duquel en dépit de l'ordre donné par la Chambre de produire des exemplaires de toutes les lettres et dépêches, je constate que, relativement au plus important document discuté au cours du débat, il ne figure qu'un simple memorandum disant : " Une dépêche privée chiffrée a été reçue de M. Frederick Peters par sir Louis Davies "—pas de date, pas de détails—" voici la réponse "—suit une dépêche sans date. Par conséquent, le " Globe " est en lieu de dire :

Un rapport déposé sur le bureau de la Chambre, cet après-midi, met au jour une intéressante correspondance échangée entre MM. F. Peters, de Victoria, l'associé de sir C. H. Tupper, et le gouvernement fédéral. Une dépêche privée chiffrée demandait pour un client la permission d'importer au Yukon une certaine quantité d'eau-de-vie. A cette dépêche qui lui était adressée, sir L. Davies répondit——

Non pas tant pour ma défense personnelle qu'en justice pour M. Peters qui, je suppose, est aussi bon libéral que tout député de la droite, je dois déclarer, après avoir conféré de la chose avec M. Peters lui-même, que cette assertion est fausse. En honneur, il n'aurait pu avoir un client, à cette époque. Il n'était pas alors mon associé, et voici tout ce que je sais de cette affaire ; le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) m'emprunta le chiffre dont je me sers dans mes dépêches télégraphiques avec M. Peters, qui, alors, attendait comme moi, le moment d'être appelé au barreau de la Colombie Anglaise. Ni M. Peters ni le ministre ne m'ont montré une seule ligne de cette dépêche chiffrée. Je ne me suis jamais informé de son contenu et jamais je n'ai su s'il y était question d'une demande de permis ou d'autre chose, cela ne m'intéressant pas plus que tout autre député. Si l'insinuation du "Globe" est fondée, M. Peters n'avait nul droit d'être appelé au barreau de la province de la Colombie Anglaise ; car il lui était interdit, dans l'intervalle, d'avoir des clients ou de s'occuper d'affaires de ce genre.

Toutefois, en justice pour M. Peters, et en égard à l'assertion en question je dois ajouter ceci : après avoir eu connaissance de ce que l'on disait à l'égard de cette demande de permis, je lui demandai ce qui en était, à la suite de la déclaration faite en Chambre, et il me dit qu'il avait écrit ou communiqué cette dépêche à son vieil ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries, d'une façon toute personnelle et non pas à titre professionnel ; qu'en outre il n'était nullement intéressé pécuniairement dans cette affaire, abstraction faite de tout rapport qu'il ait pu avoir avec moi. En pareilles circonstances, j'ai cru devoir appeler de nouveau l'attention du gouvernement sur cette affaire, comme je l'ai fait hier, avant que cette assertion erronée eût été publiée dans le "Globe". Je signale la chose à l'attention du gouvernement afin qu'il fasse déposer sans retard ce rapport sur le bureau de la Chambre. Je ne demande pas qu'on produise le contenu de la dépêche chiffrée, bien que je sois parfaitement prêt à ce que cette dépêche figure avec le rapport, et d'après ce que m'a déclaré M. Peters, il n'y a pas un seul mot de cette dépêche qui ne puisse supporter la lumière du jour. Or, il importe de connaître les dates ; car M. Peters n'est devenu mon associé qu'en juillet 1898, et ces dépêches ont été transmises en février, époque à laquelle je vaquais à mes devoirs de représentant en Chambre, tandis que M. Peters se trouvait à Victoria, C. A.

Jusqu'ici, M. l'Orateur, j'ai tenté l'impossible ; j'ai demandé la production de rapports ; j'ai signalé la chose à l'attention des ministres ; j'ai transmis au premier ministre (sir Wilfrid Laurier) un memorandum de rapports d'urgence pour la préparation d'un travail fort important que je dois soumettre à la Chambre, et je le déclare à regret, si l'on m'y force, il sera de mon devoir, demain ou plus tard, lorsque la Chambre abordera l'étude du budget en comité, de consacrer plusieurs heures à la discussion de ces demandes et de ces motions ainsi que des raisons qui me portent à les formuler.

FETE DE LA REINE.

M. McMULLEN : Avant l'appel de l'ordre du jour, la Chambre désirerait peut-être savoir du gouvernement à bref délai ce qu'il entend faire au sujet de l'ajournement, à l'occasion de la fête de la Reine, mercredi prochain. Les députés seraient aussi bien aises sans doute de savoir à quoi s'en tenir à cet égard, afin de faire les préparatifs voulus. Lundi est le jour consacré à la besogne privée des députés, et je remarque que nous avons déjà parcouru deux ou trois fois la plus grande partie des avis de motion. Mardi est le jour consacré à la besogne du gouvernement, et naturellement, si la Chambre ne siège pas, disons de vendredi soir à jeudi, nous pourrions, si le gouvernement y consent, prendre le samedi suivant au lieu du mardi. Cela permettrait aux députés de se rendre dans leurs foyers. Il va sans dire que si nous consacrons le samedi, au lieu du mardi, à la besogne du gouvernement, il n'y aura pas de perte de temps. Il importerait de connaître au plus tôt l'intention du gouvernement à cet égard.

Sir CHARLES TUPPER (Cap-Breton) : A mon avis, l'observation de l'honorable député est fort juste. Le gouvernement ne perdrait pas de temps ; la seule journée perdue serait celle consacrée à la besogne des députés, et comme cette besogne est déjà passablement avancée, nos travaux seraient probablement tout aussi avancés le samedi, sans que les députés subissent l'inconvénient

qui découlerait naturellement d'une réunion de la Chambre pour une seule journée.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : C'est là une question au sujet de laquelle le gouvernement est disposé à déférer dans une large mesure aux vœux de la Chambre. Pour le moment, je dois l'avouer, je n'avais nullement songé à pareille démarche, et je me suis contenté de donner l'avis d'usage au sujet du congé à l'occasion de la fête de la reine. Que les députés y réfléchissent et si nos amis, les membres de la gauche, sont en mesure de nous assurer que la besogne marchera bien, nous acquiescerons à la proposition.

Sir CHARLES TUPPER : Pourvu que les rapports en question soient déposés sur le bureau.

Le PREMIER MINISTRE : Je crains fort que nul rapport ne puisse satisfaire mon honorable ami. Quoi qu'il en soit, nous laisserons la question en suspens jusqu'à huit heures.

COMMISSION INTERNATIONALE.

M. N. C. WALLACE (York-ouest) : Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire appeler l'attention du premier ministre sur une dépêche parue aujourd'hui dans la "Gazette", de Montréal, relativement aux réunions et aux délibérations de la commission internationale. J'en lirai deux courts extraits :

L'on peut affirmer que si la commission se réunit de nouveau, ce ne sera qu'à condition qu'elle abandonne absolument l'ancienne base des négociations, qui n'était nullement appropriée à l'établissement d'un accord complet, et il faudra que le gouvernement des Etats-Unis ait d'avance quelque sorte d'assurance au sujet de la nature et du degré des concessions qu'il peut attendre de l'autre côté ; car c'est à l'absence de cette assurance qu'il faut attribuer l'insuccès des premières négociations. Les négociations ont pris une nouvelle tournure depuis que l'on a suggéré de soumettre à un tribunal d'arbitrage la question des frontières de l'Alaska, abstraction faite de toutes les autres questions en litige. Ce qui laisserait à la commission pleine liberté de reprendre ses travaux sur les autres questions pendantes.

Voici ce que lis dans une autre dépêche :

Il est maintenant constaté que lorsque la commission s'est ajournée, sir Julian Pauncefote, l'ambassadeur anglais à Washington a tenu avec le secrétaire d'Etat Hay une conférence au cours de laquelle il a été décidé que les questions soumises aux délibérations de la commission formeraient le fond de négociations privées entre l'ambassadeur et le secrétaire, avec l'entente que si l'on effectue un règlement, les stipulations en seront communiquées à la commission et seront solennellement promulguées, à titre de conclusion officielle des travaux de la commission. Les négociations ont suivi fermement leur cours, et depuis le retour de sir Julian Pauncefote à Londres elles ont avancé avec une rapidité extraordinaire en raison du fait que l'ambassadeur est en lieu de s'aboucher journellement avec M. Chamberlain, sur toutes les questions intéressant le bureau colonial et celui des affaires étrangères.

Je désire savoir du premier ministre s'il est vrai qu'il ait été créé une commission chargée de régler la question des frontières de l'Alaska, et si l'article cité est exact en substance.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je dois dire à mon honorable ami qu'évidemment la "Gazette" de Montréal fait fausse route. La question des frontières de l'Alaska se trouve aujourd'hui dans la même situation qu'elle était à notre départ de Washington. A notre départ de Washington, ainsi que je l'ai déclaré en plein parlement, et je le répète aujourd'hui, nos travaux sur la plupart des questions soumises à la commission étaient très avancés, sauf sur la seule question des frontières de l'Alaska. Sur cette question, la Chambre le sait, il nous a été impossible d'en venir à une entente, ni d'accepter les conditions posées par nos collègues américains, et nous avons soumis la question aux deux gouvernements intéressés, qui l'ont en mains depuis cette époque.

L'AFFAIRE CHRISTIE.

M. ROCHE : Je propose :

Que tous les documents déposés sur le bureau de la Chambre relativement à l'affaire de M. Christie, jusqu'à ces derniers temps fonctionnaire du ministère du Revenu de l'intérieur à Winnipeg, soient soumis au comité des comptes publics.

M. l'ORATEUR : Cette motion devrait figurer au chapitre des motions.

M. FOSTER : Parfaitement ; mais le comité attend avec impatience le moment de sa convocation, et c'est cette affaire qui viendra sur le tapis, à la première réunion du bureau.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je ne m'y oppose point, bien que ce ne soit pas le moment convenable.

Sir CHARLES TUPPER : C'est simplement de l'agrément de la Chambre.

La motion est adoptée.

SOCIETE AMICALE D'ASSURANCE.

M. MONTAGUE : Il y a deux ou trois semaines, le ministre des Finances a saisi la Chambre d'un bill relatif à la question de la société amicale d'assurance. Depuis, nous constatons par la presse que l'Association Fraternelle Canadienne, qui représente toutes ces sociétés, a fait certaines représentations au ministère auquel préside mon honorable ami. Il a aussi été affirmé dans les journaux que le gouvernement de la province de l'Ontario avait fait des représentations, probablement sur la question de la juridiction du parlement fédéral relativement à la question faisait le fond du bill. Cette question intéresse hautement un grand nombre de ces sociétés et si le bill est mis à l'étude par la Chambre, elles désirent convoquer leurs membres ; or, je désire savoir du ministre des Finances (M. Fielding) si le gouvernement a pris une décision à ce sujet et si c'est, oui ou non, son intention de faire étudier le bill cette année.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : M. l'Orateur, je saisis avec plaisir l'occasion de l'interpellation de l'honorable député pour faire une déclaration à ce sujet. Il est vrai, comme l'a dit l'honorable député, qu'une députation représentant les organisations fraternelles s'est rendue auprès de moi, et m'a déclaré qu'avant que toute nouvelle initiative fût prise au sujet de ce bill, les sociétés désiraient être en lieu de convoquer les différents corps afin de mettre à l'étude les dispositions de ce bill. Cette députation a représenté que la convocation d'assemblées spéciales de ces sociétés nécessiterait de fortes dépenses. En raison de ces représentations, j'ai décidé de ne pas soumettre le bill aux délibérations de la Chambre, cette session-ci. Cette nouvelle sera communiquée aujourd'hui même au chef de la députation qui m'a fait l'honneur de venir me voir à ce sujet.

Quant à la seconde question posée par mon honorable ami, je dois dire que le gouvernement de l'Ontario a fait des représentations à ce sujet, touchant la constitutionnalité de la mesure. Le gouvernement provincial paraît avoir une idée erronée touchant le but et l'intention du bill. Toutefois, puisque nous ne devons pas discuter le bill cette année, il est inutile d'aborder cette discussion.

CHENAL DU SAINT-LAURENT.

M. J. G. H. BERGERON (Beauharnois) : M. l'Orateur, avant l'appel de l'ordre du jour, je désire apeler l'atention du gouvernement sur une question de grande importance. Nous avons appris par les journaux l'autre jour que le steamer "Gallia", de la ligne Allan, s'était échoué, et bien que je ne doute point, d'après le compte rendu que j'ai lu, que ce ne soit pas la faute des bouées du chenal, toutefois, il me semble qu'il est temps de savoir du ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) s'il en est venu à une entente avec le ministre des Travaux publics (M. Tarte), sur la question de savoir à qui, du ministère de la Marine et des Pêcheries ou de celui des Travaux publics, il appartient de faire les travaux de protection du chenal. Ces travaux, si je ne me trompe, ont été jusqu'ici sous la direction du ministre de la Marine et des Pêcheries. Je ne veux point rappeler à mon honorable ami, pour le moment, que l'entreprise semble avoir été mieux exécutée les années passées qu'elle ne l'a été cette année ; tout ce que je désire aujourd'hui est de savoir s'il en est venu à une entente avec le ministre des Travaux publics touchant le mode à suivre à l'avenir en accordant cette entreprise. L'année dernière a été fort désastreuse au commerce entre Montréal et Québec. Si je ne me trompe, environ quatorze vaisseaux ont échoué ou ont fait fause route, en raison de la mauvaise position des bouées.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Non, cela n'est pas dû à la position des bouées.

Le SOLLICITEUR GENERAL (M. Fitzpatrick) : Les vaisseaux avaient un trop fort tirant d'eau.

M. BERGERON : Cette observation n'intéresse nullement le steamer "Gallia". J'appelle l'attention de mon honorable ami sur cette question, parce que le commerce de Montréal y est grandement intéressé, et puisque les mêmes embarras se répètent au début de la saison de navigation cette année, il est temps que mon honorable ami décide s'il appartient à son ministère ou à celui des Travaux publics de voir à ce que les désastres du passé ne se répètent plus.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Il est impossible de dire que ces désastres ne se répéteront plus. Tout ce que je puis faire est de voir à ce que toutes les meures soient prises, autant qu'il dépend du ministère de la Marine, pour tirer le meilleur parti possible de ces aides à la navigation. Le steamer "Gallia" est échoué très loin du chenal, tout à fait en dehors de sa route, et je le dis avec peine, d'après le rapport que j'ai reçu ce matin, la perspective de le renflouer n'est pas aussi brillante que je l'espérais. Le fleuve baisse, et il n'y a que quelques pieds d'eau à la proue du vaisseau. Je ne puis comprendre comment ce steamer s'est tant éloigné de sa route. Il n'y a pas eu d'enquête à ce sujet, mais le pilote prétend que le vaisseau ne voulait pas répondre à l'action du gouvernail, et d'autres allèguent et entre autres l'officier, dont j'ai le rapport par devers moi, que l'appareil pour la motion du gouvernail ne fonctionnait pas bien. On a essayé hier de le renflouer et les mêmes efforts sont tentés par nombre de remorqueurs et autres bateaux.

Quant aux bouées du Saint-Laurent, il n'existe aucun différend, et il n'y en a jamais eu entre le ministère des Travaux publics et celui de la Marine et des Pêcheries. Les travaux ont été adjugés l'année dernière, et bien qu'il nous soit parvenu bien des plaintes——

Sir CHARLES TUPPER : Sont-ce les anciens entrepreneurs qui ont fait les travaux l'année dernière ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non.

Sir CHARLES TUPPER : C'est bien fâcheux.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai demandé des soumissions, et naturellement, j'ai dû accepter les plus basses.

M. BERGERON : Vous n'êtes pas obligé de le faire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La différence entre la soumission que j'ai acceptée et celle des anciens entrepreneurs était fort considérable. Sincennes et McNaughton étaient les anciens entrepreneurs et M. Kane, de Québec, a obtenu l'entreprise l'année dernière. Bien que les journaux aient fort critiqué la façon dont le dernier a exécuté son entreprise, les employés de mon ministère n'ont pas pu constater l'existence de griefs sérieux. Le corps commercial de Montréal n'a été satisfait que lorsque le ministère se fut décidé à exécuter lui-même ces travaux, et comme nous tenons beaucoup à nous rendre aux vœux du commerce, les travaux seront exécutés cette année sous la surveillance directe et sous la responsabilité des fonctionaires du ministère.

M. BERGERON : Quel ministère ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le ministre de la Marine et des Pêcheries. Le ministère prend les mesures voulues pour que les bouées soient placées de façon à empêcher tout accident. C'est l'ancien employé de Sincennes et McNaughton qui sera chargé de ces travaux. L'année dernière il a été construit, spécialement dans ce but, un steamer que je me propose d'acheter de M. Kane, de Québec, et je demanderai un crédit dans ce but. Le colonel Anderson aura la direction de ces travaux qui seront exécutés sous les ordres de M. Fraser, l'ingénieur. Nous avons aussi à notre service l'employé qui a exécuté la partie pratique de ces travaux.

SIR CHARLES HIBBERT TUPPER : A combien évalue-t-on ces travaux ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous ne calculons pas qu'ils coûteront plus cher qu'avant, mais il y aura quelques dépenses additionnelles, parce qu'on prétend que les ancres dont on se sert pour retenir les bouées sont un danger pour les navires et que nous sommes à mettre de nouvelles ancres perfectionnées. Il y au-

ra aussi de nouvelles bouées, à la demande des institutions commerciales et de compagnies d'assurance de Montréal. Nous faisons tout ce que ces institutions demandent, en fait de bouées et de phares. Nous ne leur refusons rien de ce qui nous paraît raisonnable.

M. BERGERON : Je suis heureux d'apprendre cela, car c'est certainement la meilleure des économies. Il vaut mieux dépenser quelque chose et éviter ces désastres.

INTERCOLONIAL. — PROLONGEMENT JUSQU'A MONTREAL.

La Chambre se forme en comité pour discuter certaines résolutions concernant le chemin de fer du Comté de Drummond.—(M. Blair.)

(En comité.)

M. HAGGART : M. le président, en présentant ces résolutions à la Chambre, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a parlé de la politique du gouvernement concernant ce prolongement, et il a fait allusion à certaines remarques, que j'ai faites, il y a quelque temps, ainsi qu'au témoignage que j'ai rendu l'an dernier devant le comité nommé pour étudier cette affaire.

Je commencerai par étudier la politique du gouvernement sur cette question. Comme je l'ai déjà dit, en 1894, j'ai fait faire des études pour savoir ce que coûterait le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal. Mes raisons pour agir ainsi étaient que nous étions en difficultés continuelles avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand Tronc, par suite de manque de correspondance à Lévis, et que la situation devenait intolérable. J'avais cru que le pays y gagnerait, s'il était possible de remédier à cela. Mais avant d'entrer dans les détails de cette partie de l'affaire, il vaut mieux examiner quelle espèce d'arrangement nous avions avec le chemin de fer Canadien du Pacifique. Le ministre (M. Blair) a prétendu l'autre jour que c'était l'arrangement le plus inique qu'un gouvernement pouvait faire. Il n'a pas voulu m'en tenir tout à fait responsable, parce qu'il a été fait par sir John Macdonald lorsqu'il était ministre des Chemins de fer et Canaux, en 1890. Mais, en lui succédant au ministère des Chemins de fer et Canaux et en adoptant sa politique, j'en suis devenu responsable. Je déclare ici que j'en assume toute la responsabilité et que la position prise par le ministre des Chemins de fer et Canaux n'est pas appuyée par les documents que j'ai ici.

Je me propose d'appuyer sur ces faits, parce que cet arrangement a peut-être été une des raisons qui ont engagé ce gouvernement à entreprendre ce prolongement. En parlant de cet arrangement, l'honorable ministre a dit :

Il y a une clause par laquelle le gouvernement du Canada ou le ministère des Chemins de fer et Canaux s'engage solennellement, à observer et à faire observer par ses fonctionnaires et employés une neutralité absolue entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et l'Intercolonial.

Inutile de vous dire qu'il n'y a pas un mot de cela dans l'arrangement.

En vertu de ce contrat, le chemin de fer Canadien du Pacifique a le droit d'aller n'importe où sur le territoire de l'Intercolonial entre Saint-Jean et Halifax, ou le long de cet embranchement et ses correspondances, d'y envoyer ses agents et employés solliciter du trafic pour sa propre ligne.

L'Intercolonial, le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand Tronc, tous les chemins de fer d'Amérique ont ce droit. Il n'y a là, rien d'extraordinaire. J'ai demandé au ministre :

M. HAGGART : Ne pouvez-vous pas le faire aussi ?

L'honorable ministre m'a répondu :

Je dirai à l'honorable député, avant de terminer, ce que nous avons le droit de faire aujourd'hui.

En vertu de ce contrat, le chemin de fer Canadien du Pacifique avait le droit d'envoyer ses agents solliciter du trafic pour la ligne courte du chemin de fer Canadien du Pacifique de Saint-Jean à Montréal, de préférence à l'autre ligne viâ Moncton et Lévis. En vertu de cet arrangement, le gouvernement du Canada s'était solennellement engagé envers le chemin de fer Canadien du Pacifique à défendre à ses employés de solliciter du trafic.

J'ai nié cela de la manière la plus formelle en disant :

M. HAGGART : Je nie cela de la manière la plus formelle possible. Il n'y a rien de tel dans le contrat.

Cela n'a pas empêché l'honorable ministre d'ajouter :

Je ne crois pas qu'il soit possible d'imaginer une position plus humiliante pour un gouvernement, ou un chemin de fer que celle que je viens de décrire.

Imaginez-vous nos employés et nos agents qui ont naturellement intérêt à ce que nous fassions des affaires et à ce que le trafic passe par notre chemin de fer, qui sont là et n'ont pas même le droit de s'adresser aux patrons de notre ligne pour leur demander d'envoyer leurs marchandises par cette voie, qui sont obligés de se taire, de se laisser enlever le trafic par toute sorte de moyens, et qui n'ont pas même le droit de protester, sous peine d'être acusés de violer l'entente qui a été faite.

Il continue longtemps sur ce ton. Permettez-moi de citer la partie de l'arrangement qui a trait à cette question et nous verrons jusqu'à quel point les observations du ministre sont fondées. Voici le passage en question :

Le ministre des Chemins de fer et Canaux fera tout en son pouvoir pour que les chefs de gare, les agents pour la vente des billets et le transport des marchandises, aux gares de l'Intercolonial, excepté à Saint-Jean, sauf les exceptions ici mentionnées, observent une stricte neutralité entre le chemin de fer Canadien du Pacifique viâ Saint-Jean, N.-B., et les autres lignes rivales, et

vendent des billets et expédient les marchandises par la route indiquée par les expéditeurs ou les voyageurs.

Une autre clause dit :

Chaque partie contractante sera libre d'employer tels agents qu'il lui plaira et il sera loisible au chemin de fer Canadien du Pacifique d'établir des agences le long de l'Intercolonial, à l'est de Saint-Jean selon que ses intérêts le demanderont ; pourvu toutefois que s'il établit des agnces pour la vente des billets et pour se procurer du fret, à des endroits à l'est de Saint-Jean, sur le parcours de l'Intercolonial où d'autres lignes de chemin de fer rivalisant avec le chemin de fer Canadien du Pacifique viâ Pointe Lévis ou la Jonction de la Chaudière, n'ont pas de semblables agences, la clause précédente concernant la neutralité, ne s'applique pas à ces endroits ; mais si le gouvernement ou toute autre compagnie faisant concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique viâ Pointe Lévis ou la Jonction de la Chaudière, établissent de semblables agences, aux mêmes endroits, la clause concernant la neutralité sera observée par les chefs de gare, les agents de passagers et de fret de l'Intercolonial à ces gares.

Cet arrangement a été conclu en 1890 ; à cette époque, la politique du gouvernement était d'amener le plus de trafic possible à Halifax. Son but était de donner des raccordements faciles au Grand Tronc et d'amener le chemin de fer Canadien du Pacifique à fixer son terminus à Halifax. Pour en arriver à cela il disait au chemin de fer Canadien du Pacifique : Nous maintiendrons nos propres taux pour le transport des marchandises et des voyageurs, nous aurons la haute main sur les deux, tant locale qu'autrement, sur notre ligne, et nous sommes prêts à accepter tout arrangement que vous pourrez faire pour le transport des marchandises viâ l'Intercolonial dans ces conditions. Voilà l'arrangement que nous avions à cette époque avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et aussi avec le Grand Tronc, et je souhaite que l'arrangement actuel fait par le ministre soit aussi satisfaisant.

Il y a lieu de s'étonner d'entendre l'honorable ministre émettre de pareilles prétentions quand il a dans les archives de son ministère, une opinion du ministre de la Justice d'alors, sir John Thompson, sur les obligations de l'Intercolonial et au devoir des employés du chemin de fer en vertu de cet arrangement.

L'arrangement équivaut à ceci : Aux endroits où le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand Tronc auront des agences, le long de l'Intercolonial, les employés de ce dernier seront neutres entre les deux compagnies ; et si le Grand Tronc n'établissait pas d'agences le long de l'Intercolonial en opposition à celles du chemin de fer Canadien du Pacifique, nous avions le droit d'en établir nous-mêmes, pour transporter les voyageurs et les marchandises sur notre plus long parcours.

Que peut-on trouver à redire dans cet arrangement ? L'honorable ministre a eu l'occasion de mettre fin à cet arrangement. Il était fait pour sept ans, et il a donné l'avis d'un an, et lorsque l'année a été expirée, pourquoi n'a-t-il pas mis fin à l'arrangement ? Je vais vous le dire, M. l'Orateur ; c'est parce qu'il est incapable d'en faire un meilleur ni avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, ni avec aucune autre compagnie. Dans l'intérêt de la Nouvelle-Ecosse et des provinces de l'Est, il est obligé de maintenir des communications entre Saint-Jean et Halifax.

S'il ne maintient pas l'arrangement conclu par sir John Macdonald en 1890, il ne pourra pas s'entendre avec le chemin de fer Canadien du Pacifique ; s'il met fin à l'arrangement, il court le risque que le trafic que le chemin de fer Canadien du Pacifique amène maintenant à Saint-Jean, trouve un débouché dans un port étranger et à la prochaine session, la Chambre s'apercevra qu'il est impossible de faire avec le chemin de fer Canadien du Pacifique de meilleurs arrangements que ceux qui existent actuellement.

Un mot maintenant de la politique que j'ai adoptée et que l'honorable ministre cite à l'appui de son projet. J'avais des difficultés continuelles avec les raccordements faits avec le Grand Tronc, qui semblait ne pas se soucier le moins du monde de ses correspondances avec l'Intercolonial. Les voyageurs qui arrivaient à Lévis devaient attendre des heures avant le départ du Grand Tronc pour Montréal. Cette compagnie n'avait pas d'agents dans la Nouvelle-Ecosse ni le Nouveau-Brunswick pour tâcher de se procurer du fret. Les agents du chemin de fer Canadien du Pacifique étaient beaucoup plus actifs, plus intelligents et la conséquence en était que le trafic prenait la direction de Saint-Jean, au lieu de passer par notre ligne.

Nous avons cherché à faire de meilleurs arrangements avec le Grand Tronc, mais cette compagnie affectait la plus grande indifférence.

Si le Grand Tronc avait été alors sous la direction de l'active administration actuelle, tout projet de prolongement eut été inutile. Pendant un certain temps j'ai étudié la question. J'ai donné instruction à mon sous-ministre d'examiner ce que coûterait cette entreprise. Il m'a soumis des chiffres, mais après avoir débattu la question pendant une couple d'années, j'ai renoncé au projet. En justice pour mes colègues d'alors, je dois dire que je n'en ai consulté que deux, l'ex-ministre des Finances, M. Foster, qui était fortement opposé au projet, et M. Ives, qui y était favorable. Je n'ai jamais consulté les autres membres du cabinet à ce sujet. Ainsi, quelque lié que je sois par la politique actuelle du ministre des Chemins de fer et Canaux concernant le prolongement de l'Intercolonial de Lévis à Montréal, l'ancien gouvernement n'est lié en aucune manière.

Quand l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux s'est décidé à prolonger le chemin jusqu'à Montréal, il avait le choix

entre trois ou quatre routes différentes. Il y avait le Grand Tronc viâ Richmond ; il y avait le chemin qu'il a adopté viâ Sainte-Rosalie et Chaudière Junction ; il y avait le chemin de la Rive Sud, qui est déjà construit entre Montréal et Sorel, et pour lequel des subsides ont été votés, pour le continuer jusqu'à Lévis. Il y avait aussi le chemin de la Rive Nord, avec un pont sur le Saint-Laurent à Québec, pont que nous pouvons nous attendre à voir construire dans un avenir rapproché, si les honorables ministres tiennent les promesses qu'ils faisaient dans l'opposition. Nous avons aussi la promesse du ministre des Travaux publics et de l'honorable député de Nicolet (M. Leduc) qu'une subvention sera votée au chemin de fer de la Rive Sud. Le ministre des Travaux publics disait : " Messieurs, ma parole vaut de l'or, et je vous promets que le gouvernement aidera à prolonger ce chemin de fer depuis Sorel jusqu'à Lévis ".

Il est heureux que le gouvernement n'ait pas décidé de faire le raccordement avec Montréal, viâ Richmond, car s'il nous fallait payer en proportion de ce que nous avons à payer au Grand Tronc pour l'usage de sa ligne entre Sainte-Rosalie et Montréal, cela ferait une somme suffisante pour construire deux voies de cette longueur. L'honorable ministre a choisi la route de Sainte-Rosalie, et de tous les marchés que le parlement de ce pays ait jamais eu à discuter, les deux plus odieux, les deux plus infâmes, pour me servir de l'expression de l'honorable ministre, sont celui que le gouvernement a fait avec le chemin de fer du Comté de Drummond, et celui qu'il a fait avec le Grand Tronc pour l'usage de sa voie entre Sainte-Rosalie et Montréal.

Entrons un peu dans les détails de cet arrangement. Voyons d'abord le marché passé pour l'affermage du chemin de fer du Comté de Drummond, et je citerai à ce propos des deux contrats que l'honorable ministre a signés en différentes occasions et je les comparerai l'un à l'autre. Voici le bail fait le 15 mai 1897, entre M. J. N. Greenshields, le président du chemin, et Andrew G. Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux. Voici une des clauses de ce bail :

Que la compagnie, pour la considération ci-dessus, construira et terminera suivant le mode adopté pour le chemins de fer Intercolonial, la partie inachevée de sa ligne principale à ou près Forestdale——

La distance entre Sainte-Rosalie et la jonction de la Chaudière est de 115 milles et entre la Chaudière et l'endroit appelé Moose Park, il y a 43 milles ; mais l'entreprise a été donnée pour 8 milles de plus, soit 51 milles, ce qui devait constituer la nouvelle partie du chemin.

——jusqu'au côté ouest de la rivière Chaudière, à la satisfaction de l'ingénieur du gouvernement et avec son approbation, le ou avant le premier jour de novembre mil huit cent quatre-vingt-dix-sept, et emploiera pour la partie inachevée de sa ligne qu'elle s'engage par les présentes à construire, des rails neufs en acier ne pesant pas moins que soixante et dix livres par verge pour la dite distance, et comme partie de cette construction, elle fera tous les raccordements convenables et nécessaires avec la ligne-mère du Grand Tronc de chemin de fer à ou près l'extrémité ouest du pont de la Chaudière à la satisfaction, aussi, de l'ingénieur des chemins de fer du gouvernement, et en rapport avec la dite construction, elle construira et terminera tous les bâtiments de gares convenables et nécessaires, voies de garage, d'évitement, réservoirs, dépendances, hangars à charbon, enclos à bestiaux, croisements de voies et autres dépendances nécessaires, à la satisfaction de l'ingénieur des chemins de fer du gouvernement et conformément aux plans qui seront fournis à la demande de la compagnie par le département des Chemins de fer et Canaux.

Voici ce qui concerne la partie non finie du chemin :

Que la compagnie construira la partie inachevée de sa ligne à la satisfaction de l'ingénieur du gouvernement et avec une pente de 52.80 par mille, et en outre elle réduira, sur la ligne déjà construite, les pentes de Mont-Carmel et à la rivière Saint-François à un chiffre maximum de 52.80 par mille

Cette partie du chemin entre Forestdale et la Chaudière devait égaler sous tous les rapports l'Intercolonial, et la section entre Sainte-Rosalie et Forestdale devait rester telle qu'elle était, à l'exception de ces deux pentes qui devaient être diminuées. Il n'y a pas un mot à propos de ces $1.600,000 ; pas un mot de la déduction de l'argent qui a été donné sous forme de subvention, pour terminer le chemin ; pas un mot des dépenses à faire pour amener cette partie du chemin à l'état de solidité et de perfection exigé par les fonctionnaires du département.

Faisons la comparaison entre les deux arrangements. Voici le dernier que nous avons eu tant de difficultés à obtenir et qui n'a pas encore été produit devant la Chambre, et dont nous ne connaissons que les extraits qui ont été donnés devant le comité des chemins de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Tout l'arangement a été produit devant le comité.

Une VOIX : Où est-il à présent ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il a été donné au comité.

Sir CHARLES TUPPER : Il n'a été ni imprimé ni distribué.

M. HAGGART : L'honorable ministre a dit à la dernière session que l'arrangement avait été produit devant le comité ; mais on n'a inclus dans le rapport que les parties qu'on a jugé utile d'y inclure.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'avais compris que l'honorable député disait que quelques clauses seulement du contrat avaient été produites devant le comité, l'an dernier.

M. HAGGART : Non ; ce que j'ai dit, ou plutôt, ce que j'avais l'intention de dire, c'est qu'on a produit devant le comité l'an dernier une copie du contrat, et dans le rapport de l'enquête on a imprimé les parties de ce contrat qui valaient la peine d'être imprimées. Mais durant la même session, l'honorable ministre promit que tout l'arrangement serait déposé sur le bureau de la Chambre.

Nous voulons voir l'original, car lorsque nous avons examiné l'original de l'arrangement conclu avec le Grand Tronc, l'an dernier, nous nous sommes aperçus qu'il n'y avait pas d'arrangement du tout. Le ministre avait mis le mot " est " à la place du mot " ouest " et persista à dire que c'était ainsi que cela devait être ; mais rendu dans son bureau, il constata qu'il était dans l'erreur.

Jusqu'à présent, lorsqu'il s'agit de discussion de cette nature, la coutume a toujours été de produire l'original et non une copie du contrat.

Permettez-moi, cependant, de faire voir la différence entre les deux contrats, afin de justifier, par les paroles mêmes du ministre et ses propres documents, l'attitude de la Chambre non seulement à propos de cet arrangement particulier, mais de l'autre plus odieux encore, passé avec le chemin de fer du Grand Tronc :

Que Sa Majesté devra demander et demandera à son parlement du Canada, durant la présente session, un crédit suffisant pour permettre à Sa Majesté de continuer ce bail pendant un an, à partir du 30 juin prochain, aux mêmes conditions et dispositions que celles contenues dans le dit bail. Qu'il est convenu avec la dite compagnie que Sa Majesté, ses successeurs ou représentants, sujet à la ratification du parlement, en aucun temps dans le délai ici spécifié, ou toute continuation ou renouvellement du dit délai, pourront acheter la dite ligne et ses embranchements et tous les droits, intérêts et propriétés (non compris le matériel roulant), absolument exempt de toute charge, pour le prix de un million six cent mille piastres ($1,600,000), de laquelle somme seront déduites, toutes les sommes payées, ou auxquelles la Compagnie aurait droit, en vertu de l'Acte des subsides, 60-61, Vict., chap. 4, et toutes les sommes non dépensées, on non payées par la compagnie pour l'amélioration du chemin sur les travaux ci-après mentionnés.

La troisième clause dit :

Que la dite Cie devra dépenser et dépensera, immédiatement, ou aussitôt que la saison le permettra, une somme non inférieure à cent mille piastres ($100,000) sur telle partie du chemin et sur tels travaux.

Voyez la différence entre ces deux contrats. Si on capitalise les paiements qui devaient être faits en vertu de l'arrangement de 1897, ils s'élèvent à près de $2,100,000 ; mais en vertu du dernier arrangement, l'honorable ministre ne demande que $1,600,000 et en déduit les subventions qu'il paie à la compagnie.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'aimerais à demander à l'honorable député si cela modifierait les critiques auxquelles il se livre en ce moment, s'il savait qu'il n'y a pas eu de subvention promise, ni même projetée, tant que cet arrangement n'a pas été repoussé.

M. HAGGART : Je ne connais rien de cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je le sais moi.

M. HAGGART : Je veux faire voir la différence entre les deux contrats. Il était tenu de terminer le chemin, moyennant une certaine redevance annuelle.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Comment aurait-on pu déduire la subvention quand il n'y en avait pas de promise ?

M. HAGGART : Il était entendu en 1897 qu'elle serait accordée. Elle a pu n'être payée qu'après.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est ce qui a eu lieu.

M. HAGGART : Je crois aussi qu'une subvention a été accordée, pour une partie, avant 1897. J'en suis certain, car je l'ai lu dans l'acte concernant les subventions.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cet acte n'était pas en vigueur. La subvention était périmée.

M. HAGGART : Alors, il n'y a eu qu'à faire revivre la subvention. Il y en avait aussi une d'accordée par le gouvernement provincial qui n'était pas périmée, mais à laquelle le gouvernement s'était soustrait par une nouvelle loi. Non seulement l'honorable ministre paie $400,000 de moins en vertu de cet arrangement, mais il déduit la subvention, et nous ne pouvons pas savoir quelles sommes ont été payées en subvention. Il prétend qu'elle est payée en entier. J'ignore si c'est $100,000 ou $123,000. Mais cette somme, quelle qu'elle soit, doit être déduite, ainsi que les sommes dépensées sur les sections terminées du chemin, d'après les estimations de l'ingénieur, afin de mettre la partie du chemin en construction sur le pied de l'Intercolonial. Il fallait $35,000 pour faire cela, et cela laissait $65,000 devant être dépensés sur la partie terminée du chemin. Le marché qu'il a maintenant conclu est meilleur que le précédent, de toute la somme de $400,000 et aussi de tout le montant de la subvention qu'il a payée, plus les $65,000 qu'il n'est pas obligé de débourser sur la partie terminée du chemin.

Pouvait-il y avoir une plus grande justification pour l'opposition au projet de la part du parlement, pour son rejet par le Sénat, que celle qu'il a présentée lui-même ? Il a dit très naïvement et très innocemment en déposant son projet de loi : Nous avons calculé l'intérêt de la subvention sur la base de 4

pour 100, et cela n'aurait fait que $1,600,000. Mais au moment où nous étions occupés à payer l'argent, nous avons fait faire le calcul par M. Fitzgerald, et quelle est la valeur qu'il lui a attribuée ? D'après l'estimation faite par le ministère des Finances, la valeur était de $2,100,000. Cependant, l'honorable ministre nous demande d'accepter la valeur estimée par la compagnie elle-même. Il dit : Oh ! ceci est tout simplement l'interprétation de l'ancien arrangement, de l'arrangement de l'année dernière, mais voici la valeur que la compagnie elle-même attribue aux paiements qui lui ont été faits.

Tels sont les simples faits de la cause. J'ai ici la convention telle qu'elle était en 1897, et telle qu'elle était en 1898, et il y a en a une autre partie au sujet de laquelle nous n'avons eu aucun renseignement. Nous procédons à ce débat sans que le contrat ou les devis aient été produits, sans le rapport de l'ingénieur déclarant si le chemin est fini ou non, ou quel type de chemin son achèvement nous donne. Nul rapport n'a été produit en cette Chambre relativement à cette dépense de $100,000 sur le chemin. Nous ne savons pas non plus quel montant de subvention a été payé par l'honorable ministre en cette affaire. Nous votons sans rien y voir.

Imaginez-vous une voie dont près de 80 milles ont été construits en 1890, offerte à tout venant d'un bout à l'autre du pays pour $500,000, et cela comprenait, ce que l'honorable ministre n'a pas obtenu dans son marché, le matériel de roulement, que les ingénieurs de son ministère ont évalué à $45,000, et qui était inclus dans l'offre à $500,000. Le chemin m'a été offert pour $500,000 et il a été offert à d'autres pour beaucoup moins.

J'ai sous la main une convention avec le chemin de fer du Grand Tronc, laquelle démontre qu'il a été offert à cette compagnie moyennant 35 pour 100 des recettes du chemin—et cela n'aurait pas produit le tiers de ce que l'honorable ministre a donné. Il est notoire que ce chemin de fer était virtuellement insolvable, qu'il devait $156,000 à la banque des Cantons de l'est, et $20,000 à d'autres dans diverses parties du pays, formant un passif total de $176,000. Et je crois que les propriétaires auraient été heureux d'accepter la somme de $50,000 ou de $75,000 ou de $100,000, qu'ils n'avaient jamais espéré pouvoir réaliser et dont ils n'ont jamais dépensé la dixième partie sur le chemin.

L'honorable ministre dit que nous avons les témoignages sous serment, recueillis devant la commission établissant que plus de $2,000,000 ont été dépensés sur le chemin. Quelle a été la dépense ? M. Fee, M. Church et M. Mitchell, nous dit-on, ont souscrit $133,000, soit un total de $400,000, ce qui a constitué le capital primitif. Y a-t-il en ce pays un seul homme, à l'exception du ministre des Chemins de fer et Canaux, assez naïf pour supposer que ces messieurs ont versé $133,000 en argent ? S'il existe un pareil homme dans le pays, je ne crois pas qu'il y en ait un en cette Chambre.

M. HAGGART.

Tous ceux qui savent ce que c'est que la construction moderne des chemins de fer, savent qu'ils n'ont fait rien de tel. Avec beaucoup de difficulté, nous avons obtenu du comptable la déclaration à l'effet qu'avant de pouvoir procéder en vertu de la loi, il leur a fallu payer $40,000 en argent, et il dit qu'il croit être certain que $40,000 ont été payés en argent. Il faut beaucoup de foi de la part de tout homme au courant de la manière dont les projets de chemins de fer sont lancés, pour croire que, même les $40,000 en argent ont été déposés par des particuliers qui ont construit le chemin.

Le fait est que le chemin maintenant cédé au gouvernement a été construit à même les subventions des gouvernements fédéral et provincial, et des municipalités, et que la balance indiquait le montant de crédit qu'ils ont pu obtenir, soit $176,000. Nul homme sachant ce que c'est que la construction des chemins de fer ne supposera que M. Church a mis $133,000 en argent dans cette entreprise, ni que M. Fee ou M. Mitchell l'ont fait.

Selon l'honorable ministre, le chemin a coûté $2,000,000, et même si vous déduisez le montant des subventions, vous n'en déduisez que $400,000. Et il dit qu'il n'est pas juste de déduire ces subventions, qu'il peut y avoir là quelque chose, mais que l'on ne devrait pas les déduire en entier. Alors, pourquoi en a-t-il tenu compte dans son nouveau marché, et pourquoi a-t-il posé comme condition que les subventions que ces messieurs avaient reçues pour construire le chemin devront être remboursés au gouvernement ? Voyez comme ils se sont amusés lorsqu'il s'est agi du prolongement du chemin. Je n'ai pas encore pu savoir de l'honorable ministre, si le montant qui leur est dû pour subventions a été déduit du montant dépensé pour les réparations du chemin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député n'a pas *découvert cela, parce qu'il ne s'est pas donné* la peine de le demander.

M. HAGGART : Je crois que nous devrions avoir cela devant la Chambre. Qu'on nous donne les faits.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai tâché de fournir à l'honorable député en tant qu'il m'a été possible de prévoir ses désirs, tous les renseignements que l'honorable député pouvait requérir. Mais mes faibles talents ne m'ont pas fait prévoir qu'il me poserait une question de ce genre.

Une VOIX : *Vous ne le savez pas alors ?*

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : *Non.*

M. HAGGART : L'honorable ministre ne peut le dire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député (M. Haggart) veut bien me dire ce qu'il veut savoir, je serai heureux de lui procurer les renseignements.

M. HAGGART : Il y a un montant de subventions payées durant les quatre mois jusqu'à la fin de l'année 1898, et il y a le montant des subventions payées depuis lors ; et nous ne savons pas si elles ont été payées en sus du bonus de $123,000 et des $100,000 dépensées pour construire le chemin. Ces messieurs ont passé un contrat pour le prolongement du chemin de Forestdale jusqu'à la jonction de la Chaudière.

Bien qu'ils eussent fait une convention avec le gouvernement, ils n'étaient en aucune manière certains qu'une convention aussi infâme serait adoptée par le parlement du pays. Ils voulaient être certains qu'ils auraient de l'argent pour le prolongement du chemin.

En vertu de la première convention qu'ils avaient conclue, en 1897, je suppose qu'ils ont reçu les subventions—car je n'ai pas eu connaissance qu'on l'ait nié—ils ont reçu $123,000 en subventions, et le ministre vient à leur secours au moyen d'une dépense de $10,000. Ainsi, ils ont reçu au moins $223,000 du pays pour mettre à exécution la convention relative au chemin de fer de Drummond. Telles sont les principales particularités de cette opération.

Ces 115 milles de chemin sont construits à travers une région relativement peu accidentée de Sainte-Rosalie à la Jonction de la Chaudière, passant, comme le ministre nous le dit, à travers un pays populeux, bien établi sur tout le parcours. Mais l'un des témoins devant le comité, lorsqu'on lui a demandé quelle était la nature du chemin et s'il était égal au chemin de fer Intercolonial, a dit que les clôtures n'étaient pas aussi bonnes. Lorsqu'on lui a demandé en quoi les clôtures n'étaient pas aussi bonnes, il a dit qu'il y avait vingt milles du chemin qui n'avaient pas de clôtures du tout. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a demandé au témoin : Savez-vous que c'est une région où il n'y a pas un seul colon, une région boisée ? Et cependant, en présentant sa résolution, il nous a dit que le chemin traversait une région magnifique.

Le ministre fait une comparaison entre l'achat de ce chemin et l'achat fait par mon honorable ami l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, le chef actuel de l'opposition (sir Charles Tupper), du chemin depuis la Rivière du Loup jusqu'à la Pointe-Lévis. Il dit que l'honorable député (sir Charles Tupper) a payé $14,000 par mille pour ce chemin, tandis que lui-même a eu le sien pour moins que cela. Il dit que le chemin achevé par le chef actuel de l'opposition était en mauvais état ; que le pays a été obligé de dépenser de fortes sommes d'argent pour l'amener à l'état de perfection du chemin de fer Intercolonial.

Mais il oublie de dire— et il le savait—que le but était, en achetant ce chemin du Grand Tronc, non pas seulement d'assurer le raccordement avec Québec, mais que l'une des conditions était que l'argent ainsi obtenu devait être employé à établir pour le Grand Tronc un raccordement du Détroit à Chicago et à doubler la voie entre Toronto et Montréal.

L'honorable ministre dit que cela n'était pas dans la convention. S'il veut consulter l'acte concernant le Grand Tronc de 1884, il y verra que l'une des conditions de la convention avait rapport aux garanties du chemin de fer du Grand Tronc. Une certaine série de ces garanties devait être appliquée à doubler la voie entre Montréal et Toronto.

J'ai entendu les débats en cette Chambre. J'ai entendu mon honorable ami, le chef de l'opposition, présenter la résolution en cette Chambre et déclarer que ces deux conditions étaient les conditions de l'achat de ce chemin. Et si l'on compare le chemin tel qu'il est depuis la Rivière du Loup jusqu'à la Pointe-Lévis, à la partie du chemin depuis Sainte-Rosalie jusqu'à Forestdale, construite comme entreprise subventionnée, mais non terminée conformément au contrat portant subvention, la seule différence que l'honorable ministre ait faite dans le contrat a été que les déclivités des deux rampes devaient être réduites à 52 pieds, et que la partie à terminer devait être terminée en vertu d'un contrat de subvention passé avec le gouvernement outre la convention qu'il devait être plus tard amené au degré de perfectionnement de l'Intercolonial. Voilà le contrat qu'il a fait relativement à ce chemin.

Or, la vente de chemin est entourée de circonstances très suspectes. Les négociations pour cette vente ont eu lieu en janvier 1897 ; l'arrêté du conseil a été passé par le gouvernement en mars 1897.

Permettez-moi d'attirer votre attention sur de singuliers incidents qui se ont produits en février 1897. Un débat eut lieu en cette Chambre le 26 juin relativement au chèque qui a été reçu par le ministre des Travaux publics. Le ministre des Travaux publics n'est pas en cette Chambre, et je ne discuterai pas la question ; je me bornerai à lire sa déclaration devant le comité. Je lirai aussi la déclaration faite sous serment de M. Greenshields, à ce sujet, et je laisserai à la Chambre et au pays le soin de tirer leurs conclusions. Voici ce que le ministre des Travaux publics a dit le 26 juin 1897, tel que rapporté à la page 5302 des "Débats" :

Je me suis arrangé avec M. Greenshields, qui est mon avocat dans beaucoup d'autres causes, pour qu'il achète la "Patrie" en qualité d'avocat du parti. On parle d'un chèque qu'aurait donné M. Greenshields. Il n'y a pas de secret là-dedans, M. Greenshields avait un chèque entre les main, ça n'était pas de son argent, mais de l'argent du parti, et il a payé ce chèque. Faites une enquête et tout cela sera prouvé. On scrute chacune de mes actions, mes affaires privées ont cessé d'être personnelles. Nous sommes traités comme des voleurs et des fripons.

M. Greenshields a donné son témoignage à ce sujet devant le comité. Il a dit :

Je crois que la première entrevue officielle que j'ai eue pour la vente de ce chemin avec le gou-

vernement actuel ou tout autre—car je n'ai pas eu d'entrevue avec l'autre gouvernement—a eu lieu un jour où M. Hays, M. Wainwright et moi nous étions venus à Ottawa, après le retour de M. Blair du littoral. J'ai conclu les négociations pour l'affermage de ce chemin avec M. Blair seul. Je n'ai discuté les conditions de cette affaire avec aucun autre ministre de la Couronne. On a dit que M. Tarte y avait été mêlé. Il n'a eu rien à faire avec cela. Aucune partie de ces négociations n'ont eu lieu entre M. Tarte et moi.

M. Greenshields dans son témoignage devant le comité a déclaré qu'il avait souscrit des fonds pour le parti, qu'il avait avancé son chèque, que $5,000 avait été payés à compte un certain jour, et que les autres $15,000 avaient été donnés le jour suivant. Le ministre des Travaux publics a aussi fait devant le comité une déclaration dans laquelle il a dit :

Vous dites que M. Greenshields avait un chèque entre les mains, non qu'il vous ait donné un chèque de complaisance, mais qu'il avait un chèque entre les mains, non de son propre argent mais de l'argent du parti ? R. Ma réponse est que je n'ai pas jugé convenable de tout dire à la Chambre——

Il ne faisait pas un aveu complet à la Chambre.

——alors, parce que la prorogation du parlement était imminente, et je savais très bien que si j'eusse dit que M. Greenshields avait donné son propre chèque, et que ce chèque avait été payé le jour suivant, que la presse tory aurait menti autant qu'elle l'aurait pu. Ce que j'ai dit était vrai, mais je n'ai pas tout dévoilé. Il est parfaitement vrai qu'il a prêté son chèque, qu'il a payé ce chèque et que ce n'était pas son argent.

Or, le ministre des Travaux publics est parfaitement au courant des affaires qui ont été conclues entre le gouvernement et la Compagnie du chemin de fer de Drummond. Toutes les négociations ont eu lieu en janvier 1897, cette affaire de chèque est arrivée en février, et le marché a été conclu et l'arrêté du conseil a été passé au commencement de mars de la même année. Il y a là un curieux enchaînement de circonstances.

Le ministre des Travaux publics aurait dû être très prudent nonobstant le fait que M. Greenshields était son avocat. Ce M. Greenshields a acheté les obligations de la compagnie vers ce temps-là, ou avant que l'arrangement fût conclu avec le gouvernement. Les relations de M. Greenshields avec le gouvernement étaient notoires ; tout l'ensemble des négociations au sujet de ce chemin prouve la déclaration que j'ai faite en cette Chambre, savoir : que cette affaire sentait la corruption pour ne pas dire plus.

Le chemin aurait pu être acheté, et construit et prolongé pour une somme beaucoup moindre que celle que le ministre des Chemins de fer et Canaux a payée. Il avait tellement honte de son propre marché, fait en 1897, qu'il a été obligé de conclure une nouvelle convention qui a été plus avantageuse pour le pays au montant de $700,000. Les faits le prouvent.

L'honorable ministre a eu recours à une argutie et il a dit : Oh ! mais les $1,600,000 ne représentent que $40,000 par année. Et cependant, le pays sait, disait-il, que moyennant $64,000 par année, durant quatre-vingt-dix-neuf-ans, il peut avoir une valeur d'environ $2,100,000. Nous l'achetons, nous le payons, et nous pouvons l'avoir pour cette somme.

A part cela, il y a $123,000 de la subvention que l'honorable ministre dit qu'il ne pouvait contrôler d'après la première convention. Il a, dit-il, complètement acheté le chemin pour $2,100,000. Que vaut l'argumeint à l'effet qu'il a adopté plus tard l'acte des subventions pour donner ces $100,000 ?

L'opération porte en elle-même le cachet de la corruption. Il n'y a que deux tranchants au dilemne : ou les hommes qui ont fait cette convention dans le but de construire ce chemin ou pour l'acquérir sont une bande de fous, ou ils l'ont faite moyennant considération.

Le pays pourra en tirer la conclusion qu'il voudra. Je traiterai peut-être cette question un peu plus au long, mais avant tout je veux attirer votre attention sur un autre sujet qui peut être pire que celui dont je vous parle au moment actuel.

Vers le même temps, une convention a été faite avec le chemin de fer le Grand Tronc dans le but d'obtenir un raccordement à la gare de Sainte-Rosalie, le droit de passage sur le pont Victoria et le terminus dans la ville de Montréal. En vertu du premier arrangement le gouvernement devait payer $140,000 pour cette considération. Il devait payer pour la moitié des améliorations qui devaient être faites.

La Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc avait le droit de recevoir du gouvernement la promesse de ce montant, plus 5 pour 100 d'intérêt par année sur cette somme ; chacun sait que l'obligation du gouvernement, portant 5 pour 100 d'intérêt, se vendrait facilement à une forte prime sur les marché monétaires de l'univers. De sorte que, non seulement elle devait être payée pour la moitié des améliorations faites, mais elle devait être payée en obligations ou garanties portant 5 pour 100 d'intérêt.

L'arrangement fait alors était à l'effet que nous devions être demi-propriétaires du chemin, de Sainte-Rosalie à Saint-Lambert, de trente-deux milles de longueur, et que nous devions avoir l'usage du pont Victoria, et ce que l'honorable ministre (M. Blair) appelle l'utilisation des termini du chemin de fer du Grand Tronc depuis l'extrémité du pont jusqu'à Montréal.

Or, quel est le changement qui a été fait dans la convention avec la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc ? Nous payons une certaine somme par année pour l'usage de la propriété que je viens de décrire. Nous ne paierons pour l'usage des termini, dans la ville de Montréal et sur les améliorations faites sur ces termini,

que sur la base de l'utilisation et du roulement.

Nous ne payons pas un vingtième des termini du chemin de fer du Grand Tronc ; en vertu de l'ancien arrangement, nous devions en payer le moitié. Nous devions payer 5 pour 100 d'intérêt. En vertu du nouvel arrangement nous payons 4 pour 100 d'intérêt, et nous n'avons pas de choix pour argent comptant.

L'honorable ministre (M. Blair) à part cela dit qu'il a eu un supplément important, en obtenant un raccordement entre le Grand Tronc et le Canadien du Pacifique, à un endroit nommé Jonction Jacques-Cartier.

Maintenant, je veux vous lire les diverses conventions conclues par l'honorable ministre. Ceux d'entre les honorables députés qui sont avocats vont s'amuser aux dépens de la rédaction de ces documents. Ils semblent n'avoir pas passé par les mains de l'honorable ministre de la Justice. Nul avocat de première catégorie ne voudrait être responsable d'un docuemnt de cette espèce. S'il y a un avocat en cette Chambre qui puisse m'indiquer un endroit où il y est question d'un transport de propriétés, je serai heureux de le découvrir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Si cela peut intéresesr l'honorable député, je lui dirai que ce document est passé par les mains de l'honorable ministre de la Justice.

M. HAGGART : Tant pis pour le ministre de la Justice.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Et je crois qu'on le trouvera à peu près juste.

M. HAGGART : Eh bien ! cela se peut ; nous allons tout de même le critiquer encore un peu, et je suis prêt à opposer mon opinion à celle de l'honorable ministre. L'article particulier de la convention faite en 1897 sur lequel je veux attirer votre attention, est celui-ci :

Que Sa Majesté paiera à la compagnie une part des frais d'entretien de ce chemin de fer entre Sainte-Rosalie et la Pointe Saint-Charles, et le pont et les raccordements de la Chaudière, inclusivement, y compris les voies——

Et ainsi de suite :

——chaque locomotive, voiture à voyageurs et wagon à marchandises comptant comme une voiture,—et à partir de la Pointe Saint-Charles et à l'ouest jusqu'à la gare Bonaventure, y compris les cours, la part des frais d'entretien ainsi que mentionné ci-dessus, sera dans la proportion du rapport de la circulation tant des locomotives que des voitures des trains du chemin de fer Intercolonial sur la section de chemin de fer et dans les cours en dernier lieu mentionnées, à la circulation totale tant des locomotives que des voitures sur la section de chemin de fer en dernier lieu mentionnée, dans le cours de chaque mois ; mais nonobstant quoi que ce soit ci-mentionné, les frais d'entretien du pont Victoria ne comprendront les frais d'entretien d'aucune partie ou portion de ce pont, si ce n'est celle qui sera utilisée par le chemin de fer Intercolonial et la compagnie et pour les fins en question, lesquels frais d'entretien seront répartis comme il est dit plus haut.

Maintenant nous allons passer à l'article 35 :

Que si, en aucun temps à l'avenir, les affaires ou le trafic, dans l'opinion des parties à ce bail, nécessitent ou justifient la pose de doubles voies entre et y compris Sainte-Rosalie et Saint-Lambert, ou l'installation d'améliorations plus étendues aux cours de la Pointe Saint-Charles ou à des endroits intermédiaires entre cette Pointe et la gare Bonaventure, ou la pose de voies supplémentaires entre ces points, ou justifient ou nécessitent quelque dépense additionnelle pour l'expédition convenable et efficace de sa besogne, et si la compagnie en aucun temps pose les dites voies, ou effectue les dites améliorations, ou fait les dites dépenses, Sa Majesté pourra avoir l'usage complet et illimité de toute amélioration de ce genre, de la même manière et dans la même mesure que si la dite amélioration avait été comprise dans les propriétés par les présentes affermées, l'usage, la jouissance et les privilèges relatifs à cette amélioration étant compris dans le présent bail ; et si Sa Majesté se décide à se servir de ces améliorations ou constructions, et si le ministre en informe la compagnie, il est entendu et convenu par les présentes que ces constructions et améliorations formeront partie des propriétés affermées ; et Sa Majesté paiera annuellement pour l'usage de toutes constructions et améliorations de ce genre, cinq pour cent sur la moitié du prix réel payé par la compagnie pour l'exécution de ces améliorations ; mais dans tous les cas où des améliorations ou travaux supplémentaires sur la section commune auront été effectués en vertu des dispositions d'un statut ou d'un arrêté du comité des chemins de fer du Conseil privé, ou d'une autre autorité compétente, Sa Majesté paiera l'intérêt sur la moitié de leur coût au taux susdit.

Sur toutes les améliorations qui devaient être faites aux termini et aux raccordements, depuis la Pointe Saint-Charles jusqu'à Montréal, ils devaient payer la moitié et cela était calculé sur la base de 5 pour 100 par année que la Compagnie du Grand Tronc avait le droit de payer.

Or, en vertu de cette convention de 1897, le chemin de fer Intercolonial entrait en possession de la moitié des intérêts indivis de Sainte-Rosalie à Saint-Lambert, du droit de passer sur le pont de chemin de fer du Grand Tronc et l'utilisation jusqu'à concurence de la moitié—je suppose—bien que l'on ne donne pas la proportion de l'utilisation sur cette partie de la ligne comprise depuis l'extrémité du pont du Grand Tronc jusqu'au terminus à Montréal.

Nous payons la moitié du prix du coût des termini à Montréal et nous ne recevons aucune partie des loyers ou des profits que cette compagnie retire de cette source. Nous payons pour la moitié du chemin depuis Sainte-Rosalie jusqu'à Saint-Lambert, et nous recevrons la moitié des profits que le Grand Tronc reçoit des autres compagnies pour l'usage de cette ligne.

De sorte que nous étions limités à la simple utilisation de ce que nous avions acheté, depuis l'extrémité de l'Intercolonial jusqu'à

la gare de Montréal (quelque usage que le chemin de fer Intercolonial ait pu faire de cette gare), payant au Grand Tronc pour tout le personnel qu'il employait sur ce parcours, une proportion des salaires selon la base de roulement fixée par les deux compagnies.

En vertu du nouvel arrangement nous agissons de même pour cette partie du chemin située entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert. C'est la même chose pour le pont Victoria, quant à ce que nous avons à payer pour les améliorations qui pourront être faites aux termini à Montréal. Le montant que nous payons au Grand Tronc est basé sur l'usage que nous faisons de sa ligne, au taux de 4 pour 100 par année, ou nous avons le droit de payer le montant comptant. Voilà une distinction, et elle établit une immense différence entre les deux contrats. A part cela, nous avons le droit, d'après ce qu'en dit l'honorable ministre, à l'usage du raccordement qui existe entre le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique. Voici le dernier arrangement. J'appelle l'attention de l'honorable ministre des Chemins de fer, et l'attention des honorables membres de cette Chambre, qui sont avocats, sur les termes et la rédaction de ce contrat :

A ces causes, le présent contrat fait foi que l'expression " section commune de Montréal,"—

Si je comprends bien cette partie du contrat, elle explique ce que l'on doit entendre par la section commune de Montréal :

——partout où elle se rencontrera dans le présent contrat, signifiera la ligne de la compagnie et ses raccordements à Sainte-Rosalie, et toute la ligne et les embranchements et dépendances par le présent affermés depuis Sainte-Rosalie jusqu'à Saint-Lambert et le pont Victoria, avec les termini à la station Bonaventure, dans la cité de Montréal et à la Pointe Saint-Charles, Saint-Henri, et les points intermédiaires entre la Pointe Saint-Charles et la station Bonaventure, et aussi——

Que veut dire le mot " aussi " ?

——et aussi avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, par la voie de la jonction Jacques-Cartier ; et l'expression " section commune de la Chaudière," signifiera le pont de la Chaudière et ses raccordements, excepté quand le sens sera en conflit avec le contexte ou les termes autrement clairement exprimés de la clause dans laquelle la dite expression sera employée.

Lisez le contrat. Il n'est pas fait mention dans ce dernier de ce raccordement entre le chemin de fer Canadien du Pacifique, et la voie de Jonction de Jacques-Cartier.

Que la dite compagnie, en considération des loyers, stipulations, conditions et conventions ci-après énoncés et réservés, a cédé, quitté, transporté et donné à bail, et par les présentes, cède, quitte, transporte et donne à bail à Sa Majesté, Ses successeurs et ayants-cause un demi-intérêt, droit et titre dans et à toute la ligne de chemin de fer, la plate-forme de voie et les propriétés de la compagnie depuis et y compris la station de Sainte-Rosalie dans le comté de Bagot.

M. HAGGART.

Voyez comme cette partie de la ligne située entre Sainte-Rosalie et le pont est cédée sans restrictions aucune :

——dans la province de Québec, jusqu'au pont Victoria, et aussi le demi-droit, part, titre ou intérêt indivis dans la ligne de chemin de fer de la compagnie à partir d'un point du côté ouest du pont de la Chaudière à la jonction projetée du chemin de fer du comté de Drummond avec la ligne de la compagnie, y compris le pont de la Chaudière et jusqu'à et y compris l'aiguille du côté ouest de la station de la courbe de la Chaudière, ces droits et privilèges étant les mêmes que ceux que la compagnie est convenue de céder à la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond,——

Il ne peut y avoir de doute sur ces deux points.

Avec les droits et privilèges entiers et illimités que la compagnie a elle-même de faire circuler les locomotives, voitures, matériel roulant et trains du dit chemin de fer Intercolonial soit séparément soit réunis et aussi fréquemment et aux heures que ses affaires et son trafic pourra l'exiger, et dans les deux directions, sur toute et chaque partie du dit chemin de fer de la compagnie entre et y compris les points susdits, avec l'usage du pont Victoria sur le fleuve Saint-Laurent tel qu'il est actuellement ou qu'il pourra être amélioré, reconstruit, agrandi ou prolongé pendant la durée du présent bail, et sur la ligne et les lignes de chemin de fer de la Compagnie.

Cette partie du contrat ne donne pas au gouvernement un demi-intérêt dans la ligne, mais simplement le droit de circulation sur toute la voie de cette compagnie de chemin de fer :

Par le dit pont Victoria, et dans la station Bonaventure, dans la cité de Montréal, et les autres points termini, jonctions et raccordements de la compagnie ci-après plus particulièrement décrite.

Où trouvez-vous dans ceci le transport de cette partie du chemin entre le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique ? Si elle est transportée, ou si elle est contenue dans le paragraphe qui fait allusion à la " Section commune de Montréal ", pourquoi ne la mentionne-t-il pas ? Il n'en est pas fait mention. Où est le transport même des têtes de ligne ? Il n'y pas un mot de tout cela dans le contrat. Mes paroles font rire l'honorable ministre des Chemins de fer, mais, si ce privilège n'est pas compris dans les mots " raccordements ", quels sont les raccordements de cette compagnie et sur quoi peut-on se baser pour prétendre en avoir l'usage ? Avez-vous obtenu ce privilège sans frais additionnels ou bien est-il intervenu un arrangement sur ce point entre le gouvernement et le Grand Tronc ? Le chemin de fer Canadien du Pacifique a le droit de se servir de cette partie du chemin en vertu d'un bail.

Pour ma part, je prétends que d'après ce paragraphe le transport n'existe pas. Je me rappelle l'interprétation donnée dans une autre circonstance, par l'honorable ministre des Chemins de fer, au mot " raccordement ", et je voudrais savoir s'il veut dire la même chose dans le cas actuel. Ce mot veut-il dire une ligne de chemin de fer ?

L'honorable ministre (M. Blair) voudrait-il prétendre dans cette Chambre que cela veut dire la ligne de chemin de fer du Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique ? Pour moi je dis que non. Si cela se rapporte à cette partie de la ligne déjà mentionnée, cela veut tout au plus dire un raccordement. Il me fait plaisir d'entendre l'honorable ministre déclarer qu'il n'est pas responsable de la rédaction de ce contrat.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je ne dis pas que je n'en suis pas responsable.

M. HAGGART : Vous avez dit que ce contrat avait été rédigé au ministère de la Justice.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Veuillez ne pas donner une fausse interprétation à mes paroles sur ce point.

M. HAGGART : Je ne crois pas que le ministre de la Justice soit disposé à prendre la responsabilité de la rédaction de ce contrat. Qu'il contienne ou non le sens que l'honorable ministre veut lui donner, il ne peut y avoir de doute que la manière dont il est rédigé est une honte pour n'importe quel ministère. Relisez de nouveau ce contrat, et dites-moi où vous trouvez le transport de cette voie d'évitement, ou de cette partie du chemin située entre Montréal et la gare.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous êtes bien décidé à dire qu'il ne s'y trouve pas.

M. HAGGART : Si la chose y est indiquée, c'est d'une manière bien vague. D'après les termes du contrat, vous pouvez construire plus tard les gares et les voies d'évitement, s'ils vous en refusaient l'usage. Voici le transport :

Et sur la ligne et les lignes de chemin de fer de la compagnie, par le dit pont Victoria et dans la station Bonaventure, dans la cité de Montréal, et les autres points termini, jonctions et raccordements de la compagnie.

Cela donne-t-il le droit de se servir de la voie d'évitement ? Cela s'applique-t-il à cette partie du chemin entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand-Tronc ?

Voyons maintenant quels sont les bénéfices que le pays a retirés des changements faits dans le contrat entre 1897 et 1898. Le pays n'est plus obligé de payer la moitié des dépenses entraînées au terminus à Montréal. L'usage des améliorations qui s'y trouvent ne doit plus être payé au taux de 5 pour 100. Vous payez maintenant d'après l'usage que vous en faites, et vous avez de plus l'avantage de vous servir de cette partie du chemin située entre le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique. Cette seule considération était suffisante pour justifier notre refus d'adopter le contrat tout à fait différent du premier, et qui justifie l'action du sénat qui a rejeté le bil.

Afin de pouvoir opérer le raccordement avec l'embranchement Jacques-Cartier, l'Intercolonial doit faire huit ou neuf milles sur la ligne-mère du Grand Tronc plus haut que Montréal. Où trouvez-vous que le transport, ou le droit de ce servir de cette partie du chemin de fer du Grand Tronc soit transporté au chemins de fer Intercolonial ? Le collègue de l'honorable ministre, dans le sénat, sir Oliver Mowat, en proposant cette résolution dans la Chambre haute, a dit :

Je crois que cette proposition est faite dans le but suivant : les honorables messieurs ayant un certain doute, sur la question de savoir si les résultats devaient être de nature à justifier une telle dépense, on a cru qu'il était convenable que chacun d'entre nous pût juger par une expérience définitive de ce que seraient ces résultats.

Cependant, qu'a dit l'autre jour dans cette Chambre le ministre des Chemins de fer et Canaux ? Il a fait une déclaration, que tous les hommes de ce pays ou d'ailleurs ayant une certaine expérience dans les chemins de fer, savent être inexacte. Il a prétendu que les employés du ministère étaient incapables de donner aucun renseignement relativement aux recettes de ce chemin de fer, et à l'effet qu'a dû produire son prolongement de Lévis à Montréal. Ignore-t-il—et s'il l'ignore, je vais le lui apprendre ; et si ses employés lui disent le contraire ils se trompent—que les livres de comptes de tous les chemins de fer dans le pays sont tenus de telle manière, qu'il est possible, et même facile, de constater quels sont les revenus de chaque section de ce chemin ? Pourquoi aurait-il placé dans la bouche de sir Oliver Mowat, le chef du gouvernement dans le sénat, des paroles comme celles que je viens d'indiquer, s'il n'avait su la chose ? Sir Oliver Mowat en demandant au sénat d'adopter cette subvention, déclara qu'il serait en état de fournir des renseignements suffisants pour justifier cette dépense, ou qui pourraient servir à justifier un nouvel arrangement. Cependant, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux est incapable de fournir le renseignement demandé à la Chambre.

On nous demande d'adopter ces résolutions sans avoir aucun des renseignements qu'il aurait dû pouvoir être en état de produire, n'importe quand, relativement au montant dépensé pour améliorer le chemin, et à l'état actuel de ce chemin. Jamais, avant aujourd'hui, un ministre de la Couronne n'avait osé soumettre à la Chambre une résolution de cette nature, sans être prêt à déposer sur le bureau de la Chambre les documents et les renseignements les plus complets, et sans même chercher à justifier la déclaration faite par son collègue dans le sénat, que les recettes du chemin seraient rendues publiques. Les honorables membres du gouvernement se sont-ils jamais rendu compte du montant qu'ils paient pour ce raccordement avec le Grand-Tronc ? Comprennent-ils ce que $140,000 par année représentent pour le peu-

ple de ce pays ? Cette somme représente un capital de plus de $5,000,000. Savent-ils ce que l'on pourrait construire avec $5,000,000 ?

L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a-t-il jamais eu la curiosité de s'informer de ce que coûte le pont construit sur le Saint-Laurent par le chemin de fer Canadien du Pacifique ? S'il n'a jamais eu cette curiosité, je vais lui dire que la construction du pont et de ses abords ont coûté $1,400,000. J'ai ici une lettre de cette compagnie dans laquelle ils me disent que le tout a coûté un peu moins de $1,500,000. Ont-ils jamais calculé la distance qu'il y a entre la Jonction de la Chaudière et Saint-Lambert ? Cette distance est de 147 milles. L'autre jour, mon honorable ami de Glengarry (M. McLennan), a dit qu'une nouvelle voie double pourrait être construite pour $30,000 par mille.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Votre passé est là pour nous prouver que vous construisez les chemins de fer à bien meilleur marché sur le papier, que lorsqu'il s'agit sérieusement de faire l'ouvrage.

M. FOSTER : En tenant compte de ceux qui en avaient la direction.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, si on en juge par ce qui s'est passé durant les quinze ou dix-sept dernières années.

M. FOSTER : Nous n'avons pas besoin de chercher plus loin qu'un an et demi en arrière.

M. HAGGART : Les employés du ministère ont calculé que cette partie du chemin entre Sainte-Rosalie et Moose-Park avait été construite pour environ $13,000 ou $14,000 par mille, et le prolongement du Grand Tronc pouvait être construit pour $11,000 ou $12,000 du mille. Vous n'avez pas foi dans les employés de votre ministère ; vous n'avez pas foi en leurs calculs. Je vais prendre $30,000 par mille comme étant le prix que coûterait la construction d'une voie double à travers, peut-être la région la plus favorable pour des travaux de cette nature de tout le continent, si on en excepte quelques endroits dans la prairie ; et avec $30,000 par mille, vous pouviez construire une voix double de Lévis à la gare de Saint-Lambert, pour $4,410,000, et vous pouviez vous construire un pont qui vous aurait appartenu, sur le Saint-Laurent, pour le montant dépensé par le chemin de fer Canadien du Pacifique, pour construire son propre pont. Vous pourriez le construire pour $200,000 et même $300,000 meilleur marché que ce qu'a coûté, il y a quelques années, la construction du pont du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Même en prenant le plein montant qu'a coûté d'après eux la construction de leur pont et de ses abords.—$1,500,000—la construction d'une voie double de la Pointe Lévis à l'entrée du pont, et la construction d'un pont sur le Saint-Laurent coûteraient en tout $5,910,000. Il vous faudrait ensuite dépenser $1,481,540, pour établir votre tête de ligne à Montréal. Mais le chemin vous appartiendrait sur tout son parcours, ainsi que le pont, la construction de la tête de ligne vous coûterait la moitié de ce montant, et vous pourriez construire une voie double, parce que le gouvernement possède la meilleure entrée dans la ville de Montréal que n'ait aucun chemin de fer. Le gouvernement pouvait faire entrer son chemin le long des bords du canal de Lachine ; et cette permission a été demandée plusieurs fois au ministère des Chemins de fer et Canaux. Ainsi il aurait pu faire passer son chemin sur sa propriété, et il lui serait resté $1,500,000 pour construire une gare. Voilà le côté populaire de la question.

L'honorable ministre peut-il blâmer le peuple de ce pays d'avoir eu des doutes sur l'honnêteté de cette transaction ? Peut-il lui reprocher ainsi qu'à l'opposition de s'être douté qu'il y avait de la corruption là-dessous ? S'imagine-t-il que le peuple de ce pays peut croire, que des gens ayant à cœur les intérêts du Canada, puissent pousser la négligence jusqu'à dépenser une somme aussi considérable dans le but de réaliser un projet de cette nature ?

L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux compare le coût de ce chemin avec ce qu'a coûté la construction du chemin de fer à la Pointe-Lévis, mais cette dernière construction s'est faite à assez bon marché. C'est parce que nous avons été obligés de plaider avec les propriétaires des terrains traversés par la ligne que ce petit bout de chemin a coûté si cher. Mais l'honorable ministre et ses amis pouvaient se renseigner sur ce qu'avait coûté le construction des chemins de fer sur tout le continent américain, et se rendre compte de ce que coûterait ce chemin. Cependant, ils n'ont jamais fait ces calculs, et nous n'avons jamais pu savoir si le sous-ministre des Chemins de fer et Canaux s'était rendu sur les lieux et avait examiné le chemin. Lorsqu'il fut interrogé devant le comité, il n'avait pas vu le chemin, mais il fit un calcul. Le gouvernement était très pressé de construire ce chemin. On a fait tous les efforts possibles pour faire adopter ces résolutions aussi promptement que possible.

M. BERGERON : Les élections de Québec devaient avoir lieu dans le mois de mai.

M. HAGGART : C'était, sans doute, là la raison. On prétendait même qu'il fallait que tous ces arrangements fussent terminés dans le mois de mars. Mais l'honorable ministre prétend que d'après la preuve prise sous serment, il fallait une somme de $2,000,000 pour compléter ce chemin. J'ai déjà parlé de la manière extraordinaire avec laquelle le stock payé avait été souscrit par ces trois hommes, qui se l'étaient divisé au montant

de $133,000 chacun. L'honorable ministre nous dit que les livres de la compagnie ont été produits devant le comité, et que nous avions le droit de les examiner. Je lui ai dit, lorsqu'il a fait cette déclaration, que nous n'avions pas ces livres. Un honorable député qui faisait alors partie du comité s'est levé et a dit à son tour que ces livres avaient été produits devant le comité. Permettez-moi de vous dire quels sont les livres qui ont été produits en cette circonstance. Dans les premiers figurait un montant transporté de $729,000. Comme nous n'avions aucun détail de cette dépense, nous avons voulu obtenir les livres tenus durant la construction du chemin, mais nous n'avons pu réussir. Ce renseignement n'a jamais été fourni au ministère.

Quelle était cette compagnie chargée de la construction ? Les personnes qui avaient obtenu des subsides du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial, avaient conclu un arangement entre eux pour l'exécution de cette entreprise. Le ministre des Chemins de fer et Canaux nous dit que chacune d'entre elles avait payé $133,000 à cette compagnie chargée de la construction, et il prétend que les propriétaires du chemin avaient intérêt à le construire à aussi bon marché que possible. Or, M. l'Orateur ,leur intérêt était d'obtenir un prix aussi élevé que possible pour la construction du chemin, afin de couvrir entièrement et de dépenser ce montant de $113,000 souscrit par chaque associé. L'honorable ministre n'a jamais remarqué la chose, mais il a prétendu qu'il avait fait un excellent marché en payant $1,600,000 ou $2,000,000 pour ce chemin, parce qu'il avait coûté $2,000,0000. Espère-t-il pouvoir nous faire accepter une semblable prétention ?

Le premier item que l'on trouve dans les livres est une entrée de $729,000, mais nous n'avons jamais pu obtenir les livres tenus durant la construction du chemin par la compagnie chargée de cette entreprise, afin de pouvoir nous assurer si ce montant avait été dépensé ou non, et tous ceux qui demeurent dans cette partie du pays, et qui connaissent la position financière des trois associés, qui étaient les propriétaires de ce chemin, tous, dis-je, considèrent comme absurde l'idée de vouloir prétendre qu'ils ont même conclu des arrangements avec une banque, dans le but de se faire avancer à chacun $133,000, montant destiné à être placé dans le fonds de cette compagnie.

Lorsque l'on a demandé à l'honorable ministre pourquoi il n'avait pas retenu les subsides que nous avions payés, il a répondu que c'était là ce qu'il avait fait. Mais sur les $2,000,000 il ne déduit à cette fin que $400,000, ce qui est $250,000 de moins que le montant véritable des subsides reçus par cette compagnie de la part des gouvernements fédéral et provincial. Il a un certain doute sur le droit que le gouvernement peut avoir de soustraire les subsides du montant réel de l'achat. Pourquoi le gouvernement accorde-t-il une subvention ? Le gouvernement accorde une subvention parce que certaines personnes étant en frais de construire un chemin de fer dans une région nouvelle, il n'est pas probable que ces personnes puissent retirer l'intérêt du montant complet dépensé. Par conséquent, nous leur payons un certain montant destiné à tenir lieu des intérêts qu'elles perdent, durant un certain temps, espérant que plus tard, le développement du commerce et de l'immigration leur permettra de se dédommager.

Mais quelle était la nature de ce chemin ? C'était un chemin construit par une couple de compagnies faisant le commerce de bois de construction, dans une partie boisée et inhabitée du pays, c'est-à-dire, cette région qui s'étend de Moose-Park à la jonction de la Chaudière, et cela dans le but de transporter leur bois. Mais bientôt le bois marchand contenu sur ces concessions forestières fut vite épuisé, et ces personnes se trouvèrent avec une entreprise inutile sur les bras. Grâce aux services politiques rendus par un certain personnage, qui est en relations intimes avec les honorables membres de la droite, qui est un chef et un organisateur de son parti, et afin de lui permettre de rentrer dans ses fonds, car nous ne pouvons en arriver à une autre conclusion—ces personnes reçurent des montants d'argent beaucoup plus considérables que le prix qu'il aurait pu obtenir de toute personne désirant en faire l'acquisition à titre d'entreprise commerciale.

Les libéraux demandent de formuler des accusations définies et de les prouver devant la Chambre. Le président du comité s'est adressé à moi dans les termes suivants : Quelles sont les accusations que vous formulez ? Je n'ai pas formulé d'accusations ; ces accusations circulent dans tout le pays, et le gouvernement, en présence de ces faits, nomma un comité qu'il chargea de le disculper aux yeux du pays. Ce comité avait pour président un honorable député qui, à cette époque, avait, je crois, dans sa poche la promesse d'être fait juge. Il a reçu cette récompense promise, avant même que le comité eût terminé ses travaux.

La première chose que nous aurions dû être appelés à discuter au commencement de la présente session, aurait dû être une motion pour l'adoption du rapport du comité, mais aucune motion de cette nature n'a été soumise. Le premier ministre et les membres du gouvernement désiraient beaucoup que cette motion fût soumise durant la dernière session. Pour en arriver là, ils étaient disposés à passer par-dessus tous les règlements de la Chambre, persuadés que le président du comité serait assez habile pour justifier l'une des tranctions les plus honteuses dont il soit fait mention dans les annales politiques de ce pays.

Le discours qu'a prononcé l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux en soumettant cette résolution, a été remarquable sous bien des rapports. Il a parlé

du chemin de fer Intercolonial et a profité de la circonstance pour discuter mon administration de ce chemin de fer il y a déjà plusieurs années. Il a prétendu que la réputation que je m'étais acquise de ce chef, était usurpée, et que tout le crédit en revenait à celui qui m'avait précédé dans cette position, c'est-à-dire à sir Mackenzie Bowell qui avait eu durant un certain temps la direction de ce ministère. Je suis bien disposé à admettre que cet honorable monsieur a déployé beaucoup d'habileté dans l'administration du chemin. Il a droit à beaucoup de louanges sous ce rapport. J'ai alors demandé à l'honorable ministre (M. Blair) qui lui avait dit cela, et il m'a répondu que ce renseignement lui avait été fourni par une personne qui était en relations intimes avec lui depuis plusieurs années. Or, je crois que l'honorable ministre fait mieux de ne pas mentionner le nom de cette personne. Je sais à quoi m'en tenir sur cette question, et je connais le nom de cette personne.

Mais je dois dire à l'honorable ministre que lorsqu'il sera obligé d'abandonner sa position pour se présenter devant le peuple, ce qui ne devra pas tarder maintenant, du moins je l'espère——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Vous avez peut-être raison.

M. HAGGART : En effet, je crois avoir raison. Je puis dire à l'honorable ministre qu'une fois parti, ces personnes qui lui ont fourni ce renseignement ne lui offriront pas une seule parole d'encouragement, mais elles consacreront tout leur temps à féliciter son successeur sur sa nomination à sa nouvelle position. Elles féliciteront son successeur et lui diront qu'il a remplacé un homme ne possédant pas les qualités voulues pour remplir la position qu'il occupait, elles ajouteront même qu'elles ont eu beaucoup de difficulté à conduire les affaires sous son administration. C'est toujours de cette manière qu'elles traitent ceux qui sont chargés de les conduire et qui ne possèdent pas l'expérience voulue.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : L'honorable député se compte-t-il comme étant de ce nombre ?

M. HAGGART : J'étais à cette époque, ce que l'honorable ministre (M. Blair) est aujourd'hui. Il y a une distinction à établir entre ceux qui sont nommés à vie, et qui possèdent les connaissances et l'expérience que donne la permanence dans le service. Malgré toutes ses connaissances l'honorable ministre ne peut être que le chef politique de son ministère. Il ne peut acquérir la connaissance technique requise pour l'administration d'un chemin de fer. Et lorsqu'il se pose en juge capable de décider de la valeur des locomotives ou des wagons à voyageurs, et prétend connaître ce qui convient au chemin de fer Intercolonial sous ce rapport, il s'attribue un rôle qui ne lui a jamais été destiné, et qu'il ne peut remplir avec avantage. Il devrait laisser ce rôle aux employés permanents du ministère. Il devrait aussi accepter avec beaucoup de circonspection ce que l'on peut dire contre ceux qui l'ont précédé dans la position qu'il occupe.

L'honorable ministre prétend que je n'ai rien eu à faire avec la prospérité de l'Intercolonial. Je n'ai jamais prétendu avoir droit à la chose. J'ai simplement tracé les grandes lignes de la conduite à suivre, et j'ai, jusqu'à un certain point, dit aux employés ce qu'ils auraient à faire.

Ils ont mis fidèlement ce programme à exécution. Mon seul mérite est de leur avoir donné carte blanche pour faire ce qu'ils croiraient le plus avantageux pour le chemin, et de les avoir protégés dans leurs efforts. Lorsqu'ils me firent rapport qu'il y avait neuf ou dix mille employés en trop sur l'Intercolonial, j'ai donné instruction de réduire le nombre au strict nécessaire.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Qui les avait placés là ?

M. HAGGART : La plupart étaient des vestiges de l'ancienne administration de 1873 à 1878. Dans tous les cas, ils étaient là.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quand l'honorable député les a-t-il congédiés ?

M. HAGGART : Quand j'ai été en position de le faire et dès que j'eus su qu'ils étaient inutiles. D'ailleurs ce détail n'est pas important pour le moment et j'aurai l'occasion de le discuter avec le ministre des Chemins de fer lors des estimations. Il ne s'agit aujourd'hui que de la transaction du Drummond. L'honorable ministre dit que nous allons avoir une période de prospérité. Je l'espère aussi, et je souhaite qu'elle s'étende aux provinces maritimes. J'espère que cette prophétie s'accomplisse et que le surplus de l'Intercolonial de l'an dernier dépasse tous ceux que nous avons eus jusqu'à présent. Mais il était inutile pour l'honorable ministre de prophétiser. Nous sommes au mois de mai. Nous connaissons les dépenses faites jusqu'en avril, et si les affaires sont conduites dans les bureaux comme elles l'étaient auparavant, il a pu se faire donner, par ses employés, les estimations pour le mois de mai.

Généralement, les estimations dépassent quelque peu les dépenses réelles ; il se trouvait donc en présence du résultat des onze douzièmes de l'année, et il ne lui restait plus que des conjectures pour le mois de juin.

S'il nous avait donné un état exact des affaires jusqu'au 1er mai, et les estimations de ses employés pour le mois courant, la Chambre serait sur le même pied que lui, et nous connaîtrions exactement l'état des affaires pour toute l'année. Mais nous sommes obligés de nous contenter des ren-

seignements que nous avons, et je vois que le déficit de l'Intercolonial cette année est de $209,978 et qu'on a dépensé à compte du capital $252,756 sur cette île qui a été si négligée sous le rapport des communications par chemin de fer que la Confédération devait lui donner.

Une VOIX : Où en est le tunnel ?

M. HAGGART : Nous n'en entendons guère parler, à présent. La dépense à compte du capital est de $17,541, et à compte du revenu, de $72,468, en dépit des améliorations qu'on a exigées du ministre des Chemins de fer et du ministre de la Marine et des Pêcheries pour raccourcir le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, adoucir les pentes, amoindrir les courbes, etc.

Pendant que l'honorable ministre lisait mon rapport, j'ai remarqué un sourire sur ses lèvres, lorsqu'il est arrivé au passage indiquant qu'une dépense de $20,000 a été faite pour raccourcir la ligne de 2,000 pieds.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. FOSTER : Pas tant que cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est un tout autre chemin de fer.

M. HAGGART : Mon honorable ami me fait remarquer que c'est 3,000 pieds, et les pentes ont été augmentées de 83 pieds qu'elles étaient avant à 103 pieds qu'elles sont maintenant. Le ministre a promis que lorsque les travaux seront terminés, les pentes ne dépasseront pas la moyenne de l'Intercolonial qui est de 52 pieds. On a aussi redressé les courbes d'environ un dixième de degré. Je crois que la plus forte était de 8 degrés et qu'elle est actuellement de 8:40.

Je regrette de constater qu'en dépit de ces améliorations sur l'Ile du Prince-Edouard, les dépenses ont excédé les revenus de $72,468, soit un déficit total pour tout le réseau de l'Intercolonial, de $552,000. Cela augmente d'autant les dépenses que nous avons à faire sur le chemin de fer du Drummond pour amener l'Intercolonial jusqu'à Montréal ; et l'honorable ministre a la consolation de se dire que le Canada se montre généreux envers les provinces maritimes, car après avoir dépensé des sommes considérables pour construire ce chemin, qui ne paie pas l'intérêt sur le capital, il donne en plus la somme de $552,000.

Mais tout cela n'est rien comparé à ce que l'honorable ministre propose de faire ; il demande pour l'an prochain un crédit de $990,000, à être pris à même le capital, pour redresser davantage la voie de l'Intercolonial, et adoucir les courbes et les pentes, et $440,000 pour donner de meilleurs termini à Saint-Jean.

Quand j'étais ministre des Chemins de fer, l'opposition me vouait aux gémonies pour l'achat de la propriété Harris destinée à donner plus de commodités dans ce port, mais mes iniquités pâlissent en présence de celles du ministre actuel. Il soigne ses amis et ses favoris de Saint-Jean ; il se propose de transporter le grain et les produits de l'ouest à Saint-Jean, viâ Moncton ; il va faire concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique, qui a déjà un élévateur à l'ouest de ce port et qui fait actuellement tout le trafic du grain entre Montréal et Saint-Jean.

Il va faire concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique et transporter le grain viâ Moncton, sur un parcours plus long de 254 milles. Comment va-t-il arriver à cela ? Où va-t-il se procurer son grain ? Va-t-il l'avoir du chemin de fer du Grand-Tronc ? Le Grand Tronc a tout intérêt à expédier le trafic à Portland. Quels superbes arrangements il a faits ! Il se propose d'avoir du grain et du trafic à Montréal pour l'expédier à Saint-Jean et à Halifax, et il donne à la compagnie rivale un avantage de 400 milles entre Montréal et Halifax.

Voilà le bel arrangement qu'il a conclu. Cela me rappelle ses calculs à propos des bénéfices que le chemin devait faire. Ces calculs avaient été faits avec beaucoup de soin, par lui et son sous-ministre ; et où sont-ils ? Nous pensions au moins les trouver dans les " Débats," mais dans l'édition revisée, ils ont été enlevées ; il n'en reste pas même de traces.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je demande pardon à l'honorable député, je n'ai pas saisi la dernière partie de la phrase.

M. HAGGART : Je dis que l'honorable ministre avait fait de longs calculs sur les bénéfices que nous devions retirer de la construction du chemin entre Lévis et Montréal; ces calculs faits par lui ou par le sous-ministre, donnaient l'augmentation du fret et des passagers. Je me rappelle parfaitement qu'il a communiqué le résultat de ces calculs à la Chambre, mais en relisant son discours dans les " Débats " je ne les retrouve plus.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : S'ils ne s'y trouvent pas, je ne suis pas responsable de l'omission.

M. HAGGART : Je dis simplement ce qui en est. Il a peut-être oublié de communiquer ses chiffres aux sténographes. Il y a assurément quelque chose. Il serait utile d'avoir ces chiffres, pour les comparer aux résultats. Il y a une dépense de $440,000 pour un élévateur dans le port de Saint-Jean. Je demande encore une fois à l'honorable ministre où il va se procurer du grain. Le chemin de fer Canadien du Pacifique possède un élévateur à cet endroit et il ne s'en sert pas. S'imagine-t-il que le

chemin de fer du Grand-Tronc, qui a son terminus à Portland, qui est complètement équipé et outillé pour expédier le grain en Europe, va lui donner du grain à transporter à Saint-Jean ? Va-t-il construire à cet endroit un monument dans le genre de l'élévateur qu'il y a à Halifax ?

Je dois dire qu'à une certaine époque, j'ai aussi péché sous ce rapport. Nous transportions du grain à cet élévateur à des prix qui ne payaient pas l'huile des roues pour le trafic local. Est-ce pour le plaisir de transporter le grain par cette voie qu'il veut dépenser $440,000 ?

Sir CHARLES TUPPER : A 250 milles plus loin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La distance est la même qu'auparavant.

M. HAGGART : C'est très bien. Si l'Intercolonial dans les provinces maritimes donnait un surplus, j'irais aussi loin que l'honorable ministre pour demander que ce surplus fût consacré à améliorer l'Intercolonial et dépensé dans les provinces maritimes. La province de l'Ontario et les autres parties du Canada admettent depuis longtemps que la meilleure administration de l'Intercolonial est d'équilibrer les revenus et les dépenses. Personne ne désire verser dans le trésor de l'Etat l'argent prélevé sur les provinces maritimes ; mais quand on en arrive à demander une dépense à compte du capital, de $990,000, pour l'exercice courant, le peuple dit qu'il est temps de crier : " Halte ! " Il ne veut pas de cette nouvelle dépense. Le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) un membre du gouvernement, a protesté comme moi contre l'idée de prendre encore $1,000,000 dans le trésor pour ce chemin de fer.

Je crois connaître aussi bien que l'honorable ministre des Chemins de fer tout ce qui se rapporte à l'Intercolonial, et lorsqu'il s'agira de voter les crédits, j'aurai occasion de discuter avec lui l'administration de ce chemin de fer lorsque j'étais ministre et l'administration actuelle. Il était complètement dans l'erreur l'autre jour, lorsqu'il a prétendu que pour accuser un surplus, des dépenses qui auraient dû être faites avant le 1er juillet, auraient été renvoyées à plus tard, et que lorsqu'il est arrivé au ministère, il a été obligé de tout remettre en ordre et que c'est ce qui explique l'énorme différence entre les dépenses, sous mon administration et la sienne.

Il pourrait dire avec autant de vérité qu'il fait toutes les dépenses pour réparations cette année, et met tout ce qu'il peut au compte du capital, sans s'occuper du déficit de cette année, afin d'avoir un état favorable à montrer quand viendront les élections dans un an ou deux. Pour le présent, peu lui importent les critiques ; il est prêt à faire toutes les dépenses et à les mettre au compte du capital, pourvu que lorsque viendra le temps, d'en appeler au peuple, il puisse se vanter du plus fort surplus qui ait jamais été réalisé sur l'Intercolonial.

Je ne comprends pas le système qu'il a adopté à propos de ces dépenses ; elles devraient être mises au compte du prochain exercice, puisqu'elles ont été faites au commencement de l'exercice courant. Les revenus des deux années qu'il mentionne ont été plus élevés que les dépenses, de sorte qu'il ne devrait avoir rien à dire. Il semble prétendre que les dépenses faites durant la première période aurait dû être faites à une certaine période de l'année, et il cherche à justifier ses propres dépenses en disant que dès sa première année, il a remis les choses dans leur état normal, en faisant ces dépenses en temps et lieu. J'ai des doutes sur ce point. Quand j'avais la direction de l'Intercolonial, je n'ai donné instruction à aucun employé de faire ce qu'il prétend. Mes instructions étaient de rendre le chemin de fer le plus efficace possible, de voir à ce que le matériel ne se détériorât pas, et à ce que la ligne fût bien équipée.

Je suis surpris des dépenses considérables qui se font actuellement pour l'acquisition de nouvelles voitures, car sous mon administration, les fonctionnaires m'avaient fait savoir qu'elles n'étaient pas nécessaires. Ils me disaient que si des arrangements étaient faits pous l'achat du chemin de fer du comté de Drummond, il y avait un tel excédent de matériel sur l'Intercolonial, qu'il ne serait pas nécessaire d'acheter une seule voiture à voyageurs, ou une seule locomotive. C'est sur cela que je me basais pour déclarer devant le comité que pour prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal je ne calculais pas dépenser plus de $1,500,000. Je n'aurais jamais songé à dépenser $5,000,000 pour ce raccordement entre Sainte-Rosalie et Montréal.

Pourquoi l'honorable ministre n'a-t-il pas fait comme les autres compagnies de chemin de fer qui entrent à Montréal,—s'assurer l'usage de la voie du chemin de fer du Grand Tronc pour l'Intercolonial, et acquérir les termini en payant en proportion de l'usage que vous ferez de sa voie ? C'est ainsi que font les autres chemins de fer, et cet arrangement est raisonnable. Le chemin de fer du Grand Tronc est disposé à s'entendre avec lui sur cette base. J'aurais pu le conclure moi-même avec le chemin de fer du Grand Tronc, et nous aurions pu savoir du Delaware et Hudson, du Vermont Central et des autres lignes qui pénètrent dans Montréal, ce qu'elles paient au chemin de fer du Grand Tronc pour ce privilège. Toutes ces compagnies paient en proportion de l'usage qu'elles font de la gare du chemin de fer du Grand Tronc. C'est le même système qui est suivi dans toute l'Amérique du Nord, et le ministre aurait pu facilement savoir ce que cela lui aurait coûté. Les em-

ployés de l'Intercolonial auraient pu facilement faire ce calcul, et dire au ministre, à quelques milliers de piastres près, ce qu'il aurait eu à payer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député sera peut-être surpris d'apprendre que ces calculs ont été faits, qu'ils m'ont été remis par les employés de l'Intercolonial, et que je crois me rappeler que je les ai communiqués au comité d'enquête.

M. HAGGART : Non, je ne suis pas surpris, car je me rappelle que le pont Victoria était évalué à dix ou douze millions de piastres, et que nous devions payer pour l'usage—c'est-à-dire, pour la moitié—pas même cela, mais pour la cinquantième partie, trois ou quatre millions de piastres.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne parlais pas du coût du pont Victoria, ni lui. Je parlais du coût des termini.

M. HAGGART : Moi aussi.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député va voir qu'il fait erreur. Il disait que le gouvernement aurait dû se procurer des facilités terminales pour l'Intercolonial, à Montréal, basées sur l'usage qu'il ferait de la voie du Grand Tronc. Je lui réponds, et je crois qu'il s'en souviendra, que je me suis procuré cet état, que je crois l'avoir communiqué au comité d'enquête. Cet arrangement aurait coûté plus cher que l'arrangement permanent que nous avons fait en dernier lieu.

M. HAGGART : Voici ce que cela aurait coûté d'après les calculs faits :

Coût du ch. de f. du Comté de Drummond.	$1,535,500
Ste-Rosalie à Drummondville.....	291,500
Drummondville à St-Léonard.....	304,000
St. Léonard au pont de la Chaudière.....	770,000
Embranchement de Nicolet.....	170,000

L'autre calcul n'était pas du tout basé sur cette évaluation. L'honorable ministre proposait de payer la moitié du chemin entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert, et la moitié des facilités terminales à Montréal. D'après le calcul qui lui a été fourni, le pont Victoria avait coûté au chemin de fer du Grand-Tronc, dans les environs de $12,000,000, et il était évalué entre $8,000,000 et $10,000,000. J'en ai conclu qu'il s'était basé, pour déterminer la somme qu'il devait payer au chemin de fer du Grand Tronc, sur la valeur que ses fonctionnaires donnaient au pont Victoria. Or, ils savent qu'un pont pour les besoins de l'Intercolonial, et dix fois plus, peut être construit sur le Saint-Laurent pour $1,500,000. Les calculs de l'honorable ministre ont donc été faits sur cette base de huit ou dix millions, et j'aurai les détails, après le dîner, car j'ai l'intention de discuter ce point à fond.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député doit savoir qu'il y a eu plusieurs calculs et plusieurs estimations faits par les fonctionnaires du département, et ce que je veux lui faire remarquer, c'est que j'ai eu l'estimation dont il a parlé et que je l'ai transmise au comité.

M. HAGGART : Voici ce que dit le ministre sous serment, devant le comité, pièce 16, page 13.

Le coût de la construction du pont a été, je crois, de $10,000,000 ; il pourrait être construit maintenant pour $6,000,000.

Voilà ce qu'il déclare sous serment devant le comité.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Qu'est-ce que cela prouve ?

M. HAGGART : Cela prouve que les renseignements que vous aviez, et sur lesquels vous avez basé vos calculs pour déterminer quelle somme vous deviez payer annuellement au chemin de fer du Grand Tronc, étaient basés sur des chiffres comme ceux-là.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député prétend-il qu'il n'y a pas eu d'autres preuves que celle-là devant le comité ?

M. HAGGART : Je ne prétends rien de semblable. Je serais plutôt porté à croire, d'après ce que je vois, que l'honorable ministre n'avait aucun renseignement d'aucune sorte et marchait en aveugle.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans ce cas, vous n'avez pas l'esprit bien actif.

M. HAGGART : Toute la preuve que l'honorable ministre a donnée devant le comité, concernant le coût d'un pont sur le Saint-Laurent, se trouve entre les mains de M. Panet, le secrétaire du comité, et elle consiste en ceci : que le pont Victoria a coûté dans les environs de $10,000,000, et qu'on pourrait probablement le construire aujourd'hui pour $6,000,000. Le sous-ministre, M. Schreiber, sait parfaitement qu'on pourrait construire un pont à cet endroit avec le quart de cette somme. Il savait que le pont du chemin de fer Canadien du Pacifique n'a coûté qu'un million et demi, et qu'on pourrait en construire un semblable aujourd'hui pour $1,200,000.

Malgré cela, l'honorable ministre a mis le comité sous l'impression que la base de ses calculs était un pont qui a coûté $10,000,000 et qui coûterait aujourd'hui $6,000,000. Il lui faudrait une meilleure base que celle-là, et des chiffres encore plus élevés, pour justifier le paiement de $5,000,000 pour entrer dans Montréal.

J'ai déjà dit et je répète, après avoir pris des renseignements auprès de presque toutes les compagnies de chemins de fer du pays, que les livres de l'Intercolonial sont tenus de telle sorte, que le ministre est parfaitement

en mesure de nous donner un état des recettes et des dépenses de chaque section de l'Intercolonial, et ce renseignement, il nous le faut avant que le bill concernant ce pont soit adopté en dernière épreuve. Les livres sont tenus de cette manière sur le chemin de fer du Grand Tronc.

Sir CHARLES TUPPER : Partout.

M. HAGGART : Sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, sur le Canada-Atlantique, et sur l'Intercolonial. Quand le ministre des Chemins de fer et Canaux contredisait et rectifiait l'état publié par le "Star" de Montréal, le chef de l'opposition lui a répliqué que les comptes de l'Intercolonial étaient tenus de manière à fournir ce renseignement. Il est plus probable que c'est le chef de l'opposition qui a raison et que le ministre des Chemins de fer et Canaux a tort.

Sir CHARLES TUPPER : Non, je dois rectifier une assertion de l'honorable député. Voici ce que j'ai dit : il y a au département, des fonctionnaires dont je pourrais citer les noms et qui pourraient établir qu'il est parfaitement possible de donner les renseignements que la Chambre demande. J'ai ajouté qu'aucun employé ne m'a fourni de renseignements ; et sur le champ, l'honorable ministre (M. Blair) se lève et déclare qu'il ferait prompte justice de tout employé qui donnerait pareil témoignage.

M. HAGGART : C'est la conclusion que j'ai moi-même tirée des observations du chef de l'opposition.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pardon, mais je désire rectifier l'erreur du chef de l'opposition. Voici ce qu'il a dit : que le gouvernement m'accorde un comité d'enquête, et il sera facile d'établir qu'il est possible d'obtenir pareils renseignement.

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le chef de l'opposition m'invite à lui accorder un comité : et cependant, le résultat des comités dernièrement établis à sa demande lui a été si défavorable qu'à mon avis, il est parfaitement inutile de lui en accorder un nouveau.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Qu'est-il advenu de ce comité que vous aviez promis d'établir pour faire justice sommaire des employés ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En effet, j'ai déclaré que j'établirais un comité d'enquête relativement aux employés qui fournissent de faux renseignements.

M. HAGGART : Les renseignements que nous demandons, on les a promis au parlement et au pays ; et c'est sur cette assurance que la Chambre et le Sénat ont voté le crédit en question. Pourquoi le ministre a-t-il laissé le ministre de la Justice déclarer à l'autre Chambre que si elle votait le crédit demandé, les renseignements obtenus au cours de l'année suffiraient pour établir s'il serait préférable de renouveler le crédit en faveur du chemin de fer du comté de Drummond, ou bien de faire des arrangements avec deux autres compagnies ? Nous avons droit qu'on nous fournisse maintenant ces renseignements. Le ministre (M. Blair) le sait, le chemin de fer du comté de Drummond a été complété par des entrepreneurs subventionnés par l'Etat, et le ministre ne nous dit point si le chemin de fer a gagné sa subvention ; nous ignorons le montant payé, et nous n'avons pas le rapport de l'ingénieur à cet égard. Le ministère ne nous fournit point de rapport touchant la différence entre l'entreprise subventionnée par l'Etat et celle effectuée pour ramener ce chemin au type du chemin de fer Intercolonial. Nous sommes, dans une large mesure, dans les ténèbres, en discutant cette question.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Evidemment, vous discutez la chose à l'aveugle, mais ce n'est point notre faute.

M. TAYLOR : Vous avez promis de nous donner des renseignements.

M. HAGGART : Le ministre a déclaré en Chambre qu'il est impuissant à fournir des renseignements relativement aux dépenses et aux recettes de cette ligne.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Et je le maintiens.

M. HAGGART : Il n'y a pas un homme qui s'occupe de ces questions au pays qui vous croirait si vous lui disiez que la comptabilité du chemin de fer Intercolonial est tenue de telle façon qu'il vous est impossible de fournir un état des dépenses et des recettes sur une section quelconque de la voie.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Que l'honorable député (M. Haggart) ne se méprenne pas sur le sens de mes paroles. Ce que veut l'opposition, il le sait, si toutefois elle veut réellement quelque chose, est qu'on lui fournisse un état proportionnel des profits et des dépenses du chemin de fer du comté de Drummond.

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Comparativement au chemin de fer Intercolonial dans son ensemble.

Sir CHARLES TUPPER : C'est précisément cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas là ce qu'affirme l'honorable député (M. Haggart).

M. HAGGART : C'est précisément ce que je dis.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Haggart) confirme donc les paroles que je lui ai attribuées : savoir, que sur le chemin de fer Intercolonial, il n'est nullement tenu de comptabilité établissant les recettes perçues et les dépenses effectuées sur une section quelconque de la voie. Or, cette assertion est tout à fait exacte. Je l'affirme, nous tenous compte de chaque recette perçue à toute station sur le chemin de fer Intercolonial ; nous savons le chiffre exact de nos dépenses sur chaque section et chaque station du chemin de fer Intercolonial, non seulement sur les 130 milles qui forment le chemin de fer du comté de Drummond, mais sur chaque section de trois milles ; mais il nous est impossible de dire quelle est la proportion des recettes et des dépenses effectuées sur le chemin de fer du comté de Drummond, relativement à celles faites sur toute la ligne.

Une VOIX : Pourquoi ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Parce que la chose est absolument impossible. Je l'ai dit, l'autre jour, en comité et je le répèterai en présence de tout homme de chemin de fer que l'honorable député voudra choisir, il n'est pas possible d'offrir autre chose qu'une estimation approximative et des conjectures à cet égard, et je défie l'honorable député de trouver un seul homme de chemin de fer sérieux qui contredise mon affirmation. Si j'apportais à la Chambre pareille estimation, cela n'aboutirait qu'à ajourner la condamnation que les honorables députés sont décidés à prononcer quand même. Pourquoi, s'écrieront-ils, avez-vous fait une estimation aussi élevée ?

M. MONTAGUE : Et que dites-vous de la déclaration faite au Sénat ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne suis pas responsable de ce qui se dit au Sénat.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

FETE DE LA REINE.

Le PREMIER MINISTRE (Sir Wilfrid Laurier) : Avant que l'honorable député ne reprenne la parole, je désire adresser une observation à la Chambre. Il a été proposé, cette après-midi, de suspendre les travaux de la Chambre, de demain soir jusqu'à jeudi prochain. Réflexion faite, nous acquiesçons à cette proposition. Par conséquent, demain après-midi je proposerai que lorsque la Chambre lèvera sa séance demain soir, ses travaux restent suspendus jusqu'à jeudi prochain, et que, lorsqu'elle lèvera sa séance, le vendredi suivant, les travaux soient suspendus jusqu'à samedi ; de sorte que nous siègerons samedi.

PROLONGEMENT A MONTREAL.

M. HAGGART : M. le président, à six heures, j'avais à peu près terminé mes observations au sujet des résolutions en discussion. Je m'étais proposé d'en présenter un résumé ; mais je serai en lieu de le faire à un autre moment du débat. Au cours des observations que je veux faire ce soir, je me contenterai d'amplifier quelques-unes de mes remarques au sujet du contrat passé avec la compagnie du chemin de fer du comté de Drummond. J'ai dit qu'il y avait une option de $500,000 donnée à M. Farwell, de la banque des cantons de l'est, option offerte par M. Hugh Ryan. J'ai oublié de dire que, dans sa déposition en comité, M. Greenshieds avait déclaré qu'il existait une convention écrite avec M. Ryan. Nous lui avons demandé en quelles mains se trouvait cette convention écrite. Il nous a répondu qu'elle était entre les mains de M. Farwell. Dans son interrogatoire, M. Farwell a déclaré qu'il n'existait pas de convention écrite, mais bien une convention verbale avec M. Hugh Ryan, convention portant qu'il interviendrait de nouvelles stipulations entre l'entrepreneur et le gouvernement, sous l'empire de cette option de $500,000. Dans sa déposition en comité, M. Hugh Ryan a déclaré n'avoir jamais eu connaissance de pareille convention, et que la seule condition se rattachant à l'offre en question était le paiement de $500,000 à la compagnie. Assurément, je n'ai jamais entendu parler de la convention en question.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Si ma mémoire est fidèle, il était convenu que la ligne serait construite et complétée.

M. HAGGART : M. Greenshields a dit qu'il existait une convention écrite avec M. Hugh Ryan, convention stipulant l'achèvement de la ligne et quelques autres choses, outre les $500,000.

M. MORRISON : L'honorable député me permettrait-il de lui demander dans quelle partie de la déposition de M. Ryan se trouvent les paroles qu'il prête à ce dernier ?

M. HAGGART : A la page 146 :

D. Quel prix demandaient-ils pour le chemin ?—R. Il était question de le vendre $500,000, mais je n'avais jamais vu le chemin, et n'avais jamais voyagé sur cette route.

En outre, lorsque j'ai parlé de la dernière convention avec le Grand Tronc, j'ai fait observer que cette compagnie ne transporte point ses raccordements avec le chemin de fer Canadien du Pacifique. C'est là, sans doute, une question qui intéresse les hommes de loi ; toutefois, je tiens à signaler à la Chambre le fait que, d'après l'interprétation la plus littérale de la convention, la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc ne transporte au chemin de fer Intercolonial aucun raccordement entre l'extrémité du pont et le chemin de fer Cana-

dien du Pacifique. Il n'y est nullement question du transport de la ligne mère au chemin de fer du Grand Tronc, de l'extrémité du pont Victoria, et dans la mesure où j'en puis juger, il n'est nullement question dans ce document du droit de raccordement entre le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Une des principales raisons alléguées par le ministre pour établir que cette convention est bien préférable à l'ancienne——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai jamais dit que cette convention fût supérieure à l'ancienne.

M. HAGGART. Vous verrez par la déposition de M. Wainwright, au comité, qu'une des plus fortes objections de la Compagnie du Grand Tronc est qu'il s'agissait d'un important chaînon se rattachant à leur voie, et la proposition de transporter au gouvernement ce raccordement entre le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique a failli faire avorter les négociations.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'avais, d'abord, pensé que vous vouliez m'attribuer personnellement certaines paroles ; or, maintenant, il paraît que ce sont d'autres personnes qui ont exprimé cet avis.

M. HAGGART : Le ministre a dit, en comité, que le gouvernement avait non seulement fait une convention satisfaisante, mais qu'il avait effectué des arrangements dans le but d'obtenir un raccordement avec le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Effectivement ; mais l'honorable député dit que j'ai déclaré que cette dernière convention est bien supérieure à l'ancienne. Cela est inexact.

M. HAGGART : Elle n'est donc pas meilleure que l'ancienne ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas de cela qu'il s'agit ; mais de votre affirmation.

M. HAGGART : Quand il a dit cela, le ministre faisait observer au comité que les arrangements qu'il avait faits d'après la nouvelle convention étaient supérieurs à ceux stipulés par l'ancien traité, surtout au sujet des gares-terminus, et du prix payé pour leur usage ; or, à mes yeux, cela justifie l'attitude du Sénat, quand il a rejeté l'ancienne convention.

A la séance de cet après-midi, le ministre a dit à la Chambre qu'il n'est point responsable de la déclaration faite par un ministre au Sénat, en présentant les résolutions l'année dernière.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Voilà ce que j'ai voulu dire. On a affirmé que j'avais autorisé un membre du Sénat à faire certaine déclaration, chose que je nie absolument. Mais il va sans dire, que tout membre du cabinet est responsable des déclarations de ses collègues à ce sujet.

M. HAGGART : Il ne s'agissait point de cela ; je disais qu'un ministre avait déclaré en plein Sénat, sous sa responsabilité de ministre, que l'on nous fournirait un état du chemin de fer du comté de Drummond et du Grand Tronc, de Lévis à Montréal. Or, le ministre (M. Blair) déclare qu'il lui est impossible de nous fournir ce renseignement. Je ne crains pas d'affirmer ici qu'il pourrait facilement nous faire connaître les recettes de chaque section de la voie. Il n'est pas une seule ligne donnée à bail, sur les chemins de fer des Etats-Unis et du Canada, dont les recettes et les dépenses ne fassent l'objet d'une comptabilité distincte ; et quand le gouvernement nous a proposé de prendre à bail cette ligne du Grand Tronc, il a déclaré qu'il paierait une proportion sur la totalité des recettes de ce chemin. Comment le gouvernement pourrait-il payer une proportion sur la totalité des recettes, à moins de tenir compte des recettes brutes ? C'est là le point que je mettais en relief, quand j'ai dit que le leader du Sénat avait promis que cette comptabilité serait fournie au pays. C'est alors que l'honorable ministre (M. Blair) m'a répondu : " Je ne suis pas responsable de ce qui peut se dire au Sénat." Voilà certainement une nouvelle théorie sur les droits des ministres ; et d'après cette théorie, lorsque le ministre représentant le gouvernement au Sénat, fait une déclaration afin d'engager ce corps à confirmer le marché en question, les ministres aux communes ne seraient point responsables de pareille déclaration. Etant donné le mode de comptabilité actuellement en vigueur sur l'Intercolonial, le gouvernement pourrait facilement nous faire connaître les recettes et les dépenses brutes de la voie, ainsi que les profits nets réalisés sur cette section. On nous a promis ce renseignement, et le gouvernement vient aujourd'hui nous présenter une série de résolutions, sans songer à remplir sa promesse ; voilà ce dont je me plains.

L'honorable député n'a pas dit un seul mot de la convention conclue avec la Compagnie du Grand Tronc. Je voudrais savoir si le gouvernement a, oui ou non, l'intention d'exécuter cette convention. Je voudrais savoir s'il a l'intention de compléter les arrangements qu'il a communiqués à la Chambre, la session dernière et la session précédente, et cela dans le but de transporter le trafic de l'Intercolonial par la voie du Grand-Tronc, jusqu'à Montréal.

Où faut-il puiser ce renseignement ? J'ai en vain, parcouru les comptes publics et le rapport de l'auditeur général, sans y trouver qu'il ait été versé un seul sou à la Compagnie du Grand Tronc. Comme le ministre s'est servi de ce chemin et qu'il a payé une subvention à la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond pour quatre mois de l'exercice finissant en juillet dernier,

je désirerais savoir s'il a versé à la Compagnie du Grand Tronc une partie de cette subvention.

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

M. HAGGART : Le ministre daigneraît-il bien répondre à ma question ?

Sir CHARLES TUPPER : Le ministre est à converser en ce moment sur une question tout à fait étrangère au débat.

M. HAGGART : Avez-vous versé à la Compagnie du Grand Tronc une partie quelconque de la subvention promise à cette corporation dans les résolutions présentées l'année dernière ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Voulez-vous parler de la subvention relative au pont ?

M. HAGGART : Non, il s'agit du raccordement entre Sainte-Rosalie et la ville de Montréal.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Voulez-vous parler du loyer ? Nous avons versé tout le prix du loyer.

M. HAGGART : Pourquoi ce paiement ne figure-t-il pas aux comptes publics ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y figure.

M. HAGGART : Je ne le puis trouver.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député n'a pas cherché.

M. HAGGART : Aucun paiement de ce genre ne figure au rapport de l'auditeur général, et j'en ai tout naturellement conclu que le gouvernement avait peut-être changé d'idée à cet égard. Le ministre, qui nous a donné de si lucides explications au sujet des affaires de l'Intercolonial, n'a pas dit un seul mot sur cet important sujet.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député a dû assurément avoir perdu l'ouie.

M. HAGGART : Je puis faire erreur ; j'ai pourtant fait des recherches fort soigneuses, sans avoir pu rien trouver.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai déclaré aussi catégoriquement que j'ai pu, que, jusqu'au 1er de juillet 1898, le loyer, les frais d'entretien, etc.,—notre part de ces frais,—avaient été payés en entier. Si l'honorable député veut bien consulter le rapport de mon ministère, il verra qu'il a été ajouté $70,000 au déficit, ainsi qu'il est établi à la comptabilité courante, ce qui porte la totalité du déficit à $209,000, au lieu de $139,000.

M. HAGGART : Cela n'est point compris dans le premier état que j'ai lu dans le rapport du ministre. J'ai parcouru le chapitre des recettes et dépenses, et après force recherches, j'ai fini par découvrir dans un coin reculé du volume qu'il a été versé une certaine somme d'argent, non pas à la Compagnie du Grand Tronc, mais à la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond. Toutefois, ce paiement ne figure ni dans les comptes publics ni au rapport de l'auditeur général, et il semblerait, même d'après le rapport officiel du ministère, que le paiement a eu lieu subséquemment. Il est probable que je fasse erreur et que le ministre ait raison ; aussi étudierai-je la chose plus soigneusement. Cela nous montre combien il est difficile de discuter la question sans avoir les renseignements voulus. Je le répète, je serai peut-être en lieu de résumer plus tard mes observations de ce soir et de discuter plus à fond le bill, quand j'aurai entendu les objections et les critiques soulevées par mon discours.

M. AULAY MORRISON (New-Westminster) : M. le président, il va sans dire qu'il n'existe pas de divergence d'opinion appréciable touchant la légitimité du projet de prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal. En pareilles circonstances, le problème soumis à nos délibérations relativement au chemin de fer du comté de Drummond se résume à une question d'affaires. Et, s'il est constaté que ces stipulations commerciales ne se rattachent à aucune opération commerciale répréhensible, alors, à mon avis, l'on peut dire qu'il n'y a absolument rien dans cette transaction qui ne puisse subir l'épreuve d'une franche et loyale critique. Il ne serait donc ni légitime ni honorable de la part de l'opposition d'outrepasser ces bornes, dans le débat actuel.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), en prenant le portefeuille dont il est le titulaire, s'est trouvé en présence d'une situation toute particulière et censée propre, pour ainsi dire, aux affaires de chemins de fer, situation qui, j'ose l'affirmer, ne serait pas tolérée par une corporation privée, puisque dès qu'elle se produirait, l'on y mettrait ordre à brève échéance. Il va sans dire que les affaires du chemin de fer Intercolonial ont dû, de prime abord, s'imposer aux vives préoccupations du ministre, à son arrivée au ministère.

Qu'a-t-il constaté ? Il a constaté que l'une des gares-terminus de ce grand réseau du chemin de fer Intercolonial, qui nous a coûté $40,000 à $50,000 le mille, soit, dans l'ensemble, environ $55,000,000, se trouvait dans une petite ville, à 170 milles de la grande métropole commerciale du pays, Montréal ; Montréal, dis-je, le point où convergent toutes les voies ferrées de quelque importance au pays, et que les grands réseaux de chemins de fer, le chemin de fer Canadien du Pacifique, le Grand Tronc, le New-York Central, le Wabash et nombre d'autres ont voulu at-

teindre, au prix des plus grands sacrifices d'argent ; Montréal, où le gouvernement a fait et effectue encore de fortes dépenses, dans le but de créer les améliorations répondant aux besoins actuels du commerce, et afin de préparer à recevoir l'immense volume de trafic qui viendra infailliblement chercher un débouché à cet endroit. Il n'est personne en Chambre ou ailleurs qui, après avoir étudié la question du transport au Canada, n'admette, sans hésiter, que Montréal est le point vers lequel les immenses territoires producteurs de blé de l'ouest chercheront un débouché dans l'est. La ville de Montréal est, pour ainsi dire, l'entrepôt de trois continents, et je pourrais ajouter avec modestie, le Vancouver de l'est ; le point, vers lequel convergent, à titre de tributaires, toutes les avenues du commerce de ce continent. C'est pour atteindre ce point que, sous l'ancien régime, le réseau actuel de l'Intercolonial, a dû concurrencer un fort puissant rival, en traversant cette distance de 170 milles. Sous l'ancien régime, le chemin de fer Intercolonial se trouvait à la merci de ce rival et de plusieurs autres concurrents. Le ministre, en prenant le portefeuille des Chemins de fer et Canaux, constata que l'Intercolonial comptait autant de déficits que d'années d'existence. L'administration de l'Intercolonial était détestable et dispendieuse, et, je le répète, sur plusieurs points, il se trouvait à la merci d'autres réseaux de chemins de fer.

La Chambre en conviendra donc, la situation, en présence de laquelle se trouva le ministre, ne saurait être pire qu'elle était. Il décida d'y remédier, mais il s'est mis à l'œuvre en réformant les abus, et j'espère que cette réforme sera durable et définitive. Le ministre se mit en frais de résoudre ce problème, fort simple en soi-même, sans doute, mais dont les honorables députés de la gauche avaient négligé la solution pendant nombre d'années, au cours desquelles ils auraient été en lieu d'améliorer la déplorable situation où ce réseau de voie ferrée était tombé.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux a fait gronder et calculer les messieurs de la gauche. Ceux qui ne pouvaient pas ou ne voulaient pas gronder se sont mis à calculer, et ceux qui ne pouvaient pas ou ne voulaient pas calculer se sont mis à gronder. Dans ces circonstances, il n'est pas surprenant qu'ils en soient venus à des conclusions vagues chaque fois qu'il s'est agi de cette question. Ceux d'entre eux qui ont voulu se servir des chiffres ont démontré la vérité du vieux dicton que si les chiffres ne mentent pas, ceux qui s'en servent mentent souvent. Quelques exemples suffiront pour démontrer le cas.

En consultant les "Débats" de 1897, on voit que l'ex-ministre des Finances (M. Foster) a déclaré carrément que les intéressés dans le chemin de fer du Drummond avaient reçu $782,000 en subventions. Presque immédiatement après lui, ou du moins dès que l'occasion s'est présentée, l'ex-contrôleur des Douanes (M. Wallace) a affirmé de la manière la plus positive que le montant des subventions était de $603,000.

Ainsi l'ex-ministre des Finances dit que la compagnie a dépensé $720,000 sur cette section de chemin ; mais il ne mentionne pas de date, et ne dit pas s'il s'agit des 42 milles ou de la ligne entière, 132 milles.

Vient l'ex-contrôleur des Douanes qui, avec un peu plus de réserve, mais aussi positivement déclare que le montant dépensé est de $360,000. Puis, le "Mail and Empire," inspiré sans doute par les messieurs de la gauche dit que ce chemin n'a coûté à ces propriétaires—ici encore pas de date ni mention de l'étendue du chemin—que $749,000, et que les profits réalisés s'élèvent à $714,356.

Mais le rapport de la minorité porte ces mêmes profits à $1,209,548. A quelles conclusions nous conduisent toutes ces déclarations ? Naturellement elles ne sont pas toutes vraies. Nous avons cependant une idée des calculs que peuvent faire les honorables députés de la gauche, sur cette importante question, et je me propose de discuter ce sujet.

Comme je l'ai dit déjà, les honorables députés se sont mis à calculer et à murmurer, et, comme, dans tous les cas, plus le bavard est vieux moins on doit ajouter foi à ce qu'il dit. Cependant le scandale a été fait, il faut s'enquérir des faits. Comme les honorables députés ne semblaient pas parfaitement renseignés sur la question, ils ont préféré la soumettre au Sénat. Mais, pour me servir d'un langage populaire, je crois que le Sénat s'est vanté, en prétendant tenir une enquête à ce sujet, car le gouvernement fatigué d'attendre a dû, en fin de compte, s'emparer de la question. Il a nommé un comité, qui a recueilli tous les renseignements possibles. On est allé chercher des preuves jusqu'au Mexique ; les honorables députés ont fourni tous les renseignements possibles, aux dépens des contribuables, on leur a donné à ce sujet tous les avantages possibles, car en réalité, l'enquête aurait pu se terminer plus tôt, si la majorité du comité l'eût voulu. A une des séances du comité, il s'est trouvé que pas un seul membre de l'opposition n'était présent, et sur la demande de M. Greenshields, un des plus calomniés à ce sujet, on a demandé l'ajournement de l'enquête pour ne pas donner à l'opposition l'occasion de dire que l'on craignait la preuve qu'elle pouvait soumettre. Cette preuve est maintenant devant la Chambre et tout député peut, s'il le veut, avoir une copie du rapport. Les honorables députés ne peuvent nier les faits qui ont été exposés, et ils ne sauraient non plus échapper aux conclusions que l'on peut en tirer. En lisant cette preuve, on ne peut en venir qu'à une seule conclusion, c'est que l'arrangement conclu par le gouverne-

ment, par l'entremise du ministre des Chemins de fer et Canaux, est véritablement le meilleur arrangement possible. Quiconque veut étudier un instant la question, se demandera pourquoi, les messieurs de la gauche ont laissé les affaires de l'Intercolonial dans l'état où les a trouvées le gouvernement actuel, en arrivant au pouvoir. Pour ma part, je comprends mal la chose. Je demanderai aux honorables députés de la gauche de nous expliquer la conduite qu'ils ont tenue, jusqu'en 1896. Il sied mal à l'ex-ministre des Chemins de fer, ou à tout autre député de la gauche de venir aujourd'hui critiquer cet arrangement, et nous dire ce qui aurait pu et dû être fait. C'est un fait reconnu que le gouvernement n'a rien fait à ce sujet, quoiqu'en disent l'ex-ministre et tous les membres de l'ancien cabinet, qui auraient dû avoir le courage de leurs convictions, auprès de leurs collègues. Bien que convaincu que la meilleure chose à faire était de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal l'honorable député n'a rien fait du tout, et il dit dans son témoignage sous serment qu'il n'a pas même soumis la question au cabinet. Ainsi les honorables députés de la gauche n'ont pas même tenté de changer l'état de choses qui existait alors. Je ne dirai pas que l'ex-ministre des Chemins de fer a fait son devoir, car il était d'opinion que le prolongement de la ligne jusqu'à Montréal devait être fait. Il n'a rien fait dans ce sens et par conséquent, il est coupable.

Il lui sied mal aujourd'hui de vouloir critiquer le projet raisonnable soumis par le ministre des Chemins de fer et Canaux, pour remédier à l'état de choses qu'il a lui-même condamné.

L'honorable député n'était pas le seul parmi les membres de l'opposition à croire que ce chemin devait être prolongé jusqu'à Montréal. L'honorable député de Sherbrooke, (M. Ives) partageait alors la même opinion qu'il entretient encore aujourd'hui, de même que le député de Compton (M. Pope). Lors de l'enquête, ce dernier a donné son témoignage dont je vais citer une partie, page 141 du rapport :

J'ai toujours approuvé le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal, et comme mes amis, intéressés dans le Drummond, croyaient que ce chemin serait le meilleur prolongement possible, j'ai toujours été disposé à leur aider dans la mesure de mes forces pour effectuer la vente de cette ligne.

On ne saurait blâmer le ministre des Chemins de fer et Canaux d'entretenir la même opinion. Il a cherché quels étaient les meilleurs moyens de remédier à l'état de choses qui existait, et de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal. Pour arriver à ce but, il a alors été convenu, et par le ministre et l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, qu'il y avait à choisir entre l'une des trois lignes disponibles, savoir : le chemin de fer du comté de Drummond, avec un parcours de 157-37 milles : le Grand Tronc, avec un parcours de 173-73 ; et le chemin de fer de la Rive-Sud, avec un parcours de 159-39 milles.

L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a parlé de la ligne de la rive sud, de manière à donner à entendre qu'il la préférait à la ligne du Drummond ; mais d'après la preuve faite sous serment, nous avons vu ce que coûte par mille, la construction des chemins de fer ; et la ligne de la rive sud, construite par le gouvernement ou par qui que ce soit, aurait coûté $23,000 par mille, tandis que la ligne du Drumomnd n'aurait coûté que $16,000 par mille et je dirai, entre parenthèses, que le gouvernement a réussi à obtenir ce chemin pour $12,000 du mille. Il va sans dire que nous n'avions que ces trois lignes ci-dessus mentionnées. Inutile d'étudier pour le moment la question d'un chemin fédéral à Montréal. Il suffit de rappeler l'expérience des honorables messieurs de la gauche dans la construction des chemins de fer, pour en venir à la conclusion que le gouvernement ne pouvait sérieusement entretenir cette idée. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a donc compris la position, qui, je dois le dire, était la même, sous le régime de son prédécesseur. Il intéressera la Chambre, comme cela m'intéresse moi-même, de savoir comment le ministre des Chemins de fer et Canaux a envisagé la question afin de démontrer la différence dans la ligne de conduite suivie par ces deux honorables députés dans l'alminisartian de la chose publique. Je vais commencer par citer des extraits du témoignage de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Questionné au sujet des négociations relatives au prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal, voici ce qu'il dit. J'attire l'attention des honorables députés sur la manière dont l'ex-ministre des Chemins de fer rend son témoignage :

Ce que je me rappelle d'abord, à ce sujet, c'est une conversation que j'ai eue avec M. Ives en 1894, je crois.

Il n'est pas certain, mais il croit que c'est une conversation qu'il a eue en 1894 avec M. Ives :

Le résultat d'une courte conversation que nous avons eue ensemble au sujet du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal.

Il s'agit donc d'une courte conversation au sujet de cette question dont les honorables députés cherchent maintenant à faire ressortir toute l'importance. C'est cette question qui, aujourd'hui, a pris de telles proportions, qui était alors le sujet d'une courte conversation, entre le ministre des Chemins de fer et Canaux et M. Ives :

C'était un de mes collègues. Pour plusieurs bonnes raisons, j'approuvais alors l'idée du prolongement de ce chemin jusqu'à Montreal.

Il entretenait cette opinion pour plusieurs bonnes raisons, mais il ne nous a pas donné ces raisons, et cela sans doute pour cause.

Nous avions eu beaucoup de difficultés avec le Grand Tronc et aussi avec le C.C.P. et je croyais qu'il était de l'intérêt du pays de prolonger le chemin jusqu'à Montréal.

Mais pourquoi donc l'honorable député n'a-t-il pas fait ce prolongement ou toute autre chose dans ce sens, puisqu'il vient jurer que dans son opinion, il y allait de l'intérêt du pays ? Certes, voilà une chose que je ne puis comprendre.

C'était l'idée que j'entretenais. M. Ives me proposa l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond.

M. Ives ne pouvait assurément avoir en vue aucun intérêt privé en proposant à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, le prolongement du chemin jusqu'à Montréal. Mais l'ex-ministre a fait la sourde-oreille.

Il me dit—je ne sais s'il me l'a dit—

Je désire attirer l'attention de la Chambre sur cette manière de rendre un témoignage, qui devant un juge de la cour Supérieure motiverait l'expulsion immédiate du témoin :

Il m'a dit—je ne sais pas au juste, s'il m'a dit—j'ai étudié la question et j'ai constaté que l'on pouvait acheter ce chemin de fer à bon marché.

Si l'honorable député croyait, ainsi qu'il l'a déclaré sous serment que le prolongement de ce chemin était dans l'intérêt du pays et que l'on pouvait acheter cette ligne à bon marché, pourquoi ne l'a-t-il pas acheté, et protégé par là, les intérêts du pays ?

Si je me rappelle bien, cette compagnie de chemin de fer devait alors environ $170,000 à la banque des Cantons de l'Est. Sa dette flottante était de $25,000 à $30,000. On me dit qu'elle avait grandement besoin d'argent et que l'achat de ce chemin était chose facile.

A un autre endroit de son témoignage, il mentionne le montant pour lequel on était prêt à lui vendre la ligne. Il nous a dit aujourd'hui qu'il aurait pu obtenir le chemin pour $500,000, cependant il a déclaré sous serment qu'il ne savait pas quel montant on demandait pour ce chemin.

M. HAGGART : L'honorable député ne veut pas, j'en suis sûr, donner une fausse interprétation à mon témoignage.

M. MORRISON : Je cite textuellement le témoignage de l'honorable député.

M. HAGGART : L'explication est tout à fait différente de ce qu'a dit l'honorable député. Ma conversation avec M. Ives a eu lieu antérieurement au choix d'une de ces lignes, et c'est ce que j'ai dit dans mon témoignage.

M. MORRISON : Cela n'a aucun rapport avec la conversation entre l'honorable député et M. Ives.

M. HAGGART : La chose est arrivée à cette époque.

M. MORRISON : Cela n'a aucun rapport avec la preuve. En tous cas, je n'ai rien à dire à ce sujet, car la preuve parle par elle-même. L'honorable député nie-t-il avoir déclaré à plusieurs reprises qu'il pouvait obtenir ce chemin de fer pour $500,000 ? Cette déclaration est encore fraîche dans la mémoire des députés.

C'était une autre question que celle de savoir comment opérer le prolongement jusqu'à Montréal. Je suis allé voir le président du Grand-Tronc avec qui j'ai eu une conversation. Et bien qu'il n'eût pas à parler au nom du bureau de direction, j'ai cru comprendre qu'il ne serait pas difficile de conclure un arrangement pour entrer dans la ville de Montréal.

Or, le ministre des Chemins de fer et Canaux a même réussi à obtenir de plus grands avantages que ceux offerts à d'autres compagnies, c'est ce que je vais prouver au comité.

Bien que j'aie eu une conversation avec M. Ryan à ce sujet, il restait peu à faire. Dans le cours de cette conversation, M. Ryan me dit, qu'il avait parlé de l'affaire à M. Farwell, et il me demanda si j'étais prêt à prendre en considération une proposition de ce monsieur.

J'attirerai l'attention du comité sur ce qui suit :

Je lui ai dit que je n'avais rien à faire à ce sujet, et je lui ai conseillé de ne rien faire non plus.

Malgré cela, l'honorable député vient jurer que dans l'intérêt du pays, la chose doit être faite, et qu'il aurait pu acheter ce chemin à bon marché.

L'ex-ministre (M. Haggart) continue : je dois dire que je n'ai soumis aucun projet au conseil, mais j'ai eu une conversation avec le premier ministre——

L'honorable député ne dit pas si cette conversation a eu lieu dans une excursion de pêche, dans la rue, dans la Chambre ou dans le conseil.

J'ai eu une conversation avec le premier ministre, qui était alors, je crois, Sir John Thompson.

L'honorable député ne sait pas même qui était premier ministre, il ne sait pas si c'était sir John Thompson, sir John Abbott, sir Mackenzie Bowell ou sir Charles Tupper.

J'ai eu une conversation avec le premier ministre, je crois que c'était Sir John Thompson et aussi, je crois, avec le ministre des Finances (M. Foster)——

Il croit, il n'est pas sûr de la chose——

——La chose n'a pas abouti et n'a jamais été prise en considération par le conseil.

Je le dis en toute sincérité, le pays avait le droit de demander au ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) pourquoi il n'avait pas soumis la question au conseil, pourquoi il n'avait pas étudié la propositon qui lui avait été faite.

L'honorable député dit encore :

Si je me rappelle bien, M. Ryan m'a parlé de son intention de terminer le chemin ou de faire des arrangements à ce sujet.

Il y a quelqes instants à peine, l'honorable député (M. Haggart) nous a dit qu'il n'avait pas parlé de l'achèvement du chemin ; mais je reviendrai sur le témoignage de M. Ryan. Voyons maintenant ce que dit l'honorable député :

Je n'ai jamais entendu dire que l'on eût demandé plus que $500,000 pour ce chemin, et d'après les renseignements que j'ai pu obtenir à cette époque, je crois même qu'il a été fait des offres moins élevées.

Je veux que la Chambre comprenne bien ceci : il n'a jamais entendu dire que l'on

ait demandé plus que $500,000 pour le chemin. La seule déduction à faire de ces paroles n'est-elle pas que ce chemin a été offert au ministre des Chemins de fer et Canaux pour $500,000 ? Mais l'honorable député continue :

J'ai cru comprendre que l'on était en voie de vendre le chemin au Grand Tronc et au Canadien du Pacifique.

Cette déclaration est absolument contradictoire. Il ne s'est pas écoulé deux ou trois jours entre la première question et celle-ci, mais bien quelques instants seulement.

Q. Etes-vous prêt à jurer qu'il vous a donné à entendre qu'on pouvait acheter le chemin pour $500,000 ? —R. Oh ! je ne crois pas.

Après cela l'honorable député s'embrouille et s'excite, car il dit :

Q. Et vous saviez que l'on voulait vendre le chemin $500,000 ?.

Cette question est posée par M. Powell, un membre du comité, probablement pour couvrir la bévue commise par l'honorable député en disant qu'il aurait pu acheter le chemin, et en disant immédiatement après qu'il n'avait pas eu l'occasion de l'acheter. M. Powell lui dit :

Q. Et vous saviez que l'on voulait vendre ce chemin $500,000 ?—R. Oui, et je savais qu'il l'avait offert à meilleur marché, pour $100,000 de moins, et qu'il y avait des négociations pendantes avec le Grand-Tronc et d'autres compagnies.

La chose est carrément niée par celui qui aurait fait l'offre et qui connaissait toute l'affaire. Je veux parler du témoignage de M. Farwell. L'honorable député de Compton a déclaré qu'il croirait M. Farwell sous serment. Or, M. Farwell a donné au sujet de ces $400,000, son témoignage qui n'a pas été contredit en quoi que ce soit. Voici ce qu'il dit :

Q. Il n'y a pas eu d'autres offres faites au sujet de ce chemin ?—R. J'ai pu en avoir une autre, mais c'était purement personnel.

Q. Pour un montant à peu-près semblable je suppose ?—R. Je ne me rappelle pas ; je croyais que cette offre était de $400,000, mais on la met ici à $500,000.

Q. Quel était le chiffre de l'autre offre ?—R. $400,000 ; mais je ne sais pas si le document que l'on me montre est authentique. En tout cas, ce n'était pas moins que $400,000.

Et au bas de la page :

Q. C'était pour le même objet—afin de vendre au gouvernement ?

R. Oui, nous n'avons jamais offert de vendre à qui que ce soit pour moins que cela.

Q. C'est-à-dire pour moins de $400,000 ?

R. Pour un loyer de $100,000 ou pour $2,500,000, jusqu'à ce qu'il fût question du dernier bail.

Q. Avez-vous autorisé quelqu'un à vendre pour $400,000 ?

R. Jamais.

Q. Vous n'auriez pas accepté $400,000, je suppose ?

R. Jamais.

Voici ce que M. Farwell a dit sous serment. Je demanderai à tout homme sans préjugé qui entend le témoignage de ces deux personnes, celui de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux qui se contredit, et celui de M. Farwell, je demanderai, dis-je, à tout homme sensé lequel de ces deux témoignages est exact ? Pas une personne raisonnable n'hésitera à croire M. Farwell, lorsqu'il dit que le chemin de fer n'a jamais été offert en vente pour $400,000.

M. HAGGART : Pourquoi n'avez-vous pas lu tout le témoignage de M. Farwell à ce sujet.

M. MORRISON : C'est ce que j'ai fait.

M. HAGGART : M. Farwell, dans son témoignage, dit ce qui suit :

Q. Quelle était l'option, suivant vous ?

R. $400,000. Mais je ne sais pas si ceci est une vraie copie. Ce n'était pas moins de $400,000.

M. MORRISON : Je viens de lire cela. Je n'ai pas besoin d'invoquer le témoignage de M. Farwell. Que celui-ci ait dit ou n'ait pas dit cela, la chose ne fait pas de différence. Je veux démontrer ce que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a dit et juré et comment il s'est contredit.

En comparant les affirmations de l'honorable député (M. Haggart) avec ce qu'ont dit d'autres personnes dont le témoignage n'a pas été contredit, je mettrai la Chambre en mesure de décider qui a raison.

Lisez ce que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) a dit en parlant du prolongement de l'Intercolonial ; il a comparu devant le comité et voici ce qu'il a déclaré sous serment :

Peu de temps après la seconde session de 1896, je me suis mis à étudier la question du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal. J'ai agi ainsi de mon propre jugement. Personne ne m'a demandé de le faire ; et pas un homme intéressé dans le Grand-Tronc ou dans le chemin de fer du comté de Drummond ne m'a conseillé la chose.

Voilà ce que M. Blair a déclaré sous serment. Je sais que les membres de la gauche désirent être justes, et je leur demanderai, avant d'imputer calomnieusement certains motifs à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux sur des déclarations qui n'ont pas été faites sous la foi du serment, je leur demanderai, dis-je, de ne pas oublier les paroles que je viens de citer. Je désire aussi leur rappeler qu'ils ont eu l'occasion de contre-interroger le ministre des Chemins de fer et Canaux et faire une contre-preuve, mais qu'il n'en ont rien fait :

M. Blair continue son témoignage.

J'ai pensé qu'il serait de l'intérêt de l'Intercolonial d'avoir son terminus à Montréal.

A ce sujet il est parfaitement d'accord avec l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart).

Mon premier but, ou plutôt mon premier objet était de m'assurer comment cette mesure serait vue par mes collègues, et j'ai constaté que ceux-ci étaient favorables au projet, pourvu qu'on put conclure des arrangements satisfaisants.

Comparez cela avec l'attitude de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, qui n'a jamais parlé de la chose à ses collègues.

Sans pouvoir préciser à quelle date, entre la clôture des Chambres et le milieu ou la fin de novembre, je m'abouchai avec M. Wainwright, un des principaux fonctionnaires du Grand Tronc. Je communiquai ma pensée à M. Wainwright et je lui dis que, si nous pouvions conclure des arrangements satisfaisants, il serait de votre intérêt de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal et je lui demandai si le Grand Tronc serait prêt à entrer en négociations à ce sujet. Il me répondit qu'il croyait que le Grand Tronc serait prêt à discuter la question, mais qu'il en parlerait au gérant général et qu'il me communiquerait le résultat de sa démarche. C'est ce qu'il a fait. Plus tard, il me dit que M. Hays, le gérant général du Grand Tronc était prêt à discuter la question; et, si je ne me trompe, c'est tout ce qui a eu lieu avant mon départ pour le littoral du Pacifique, vers le milieu de novembre dernier. Je ne suis revenu qu'au commencement de janvier, et, à mon retour, j'ai repris les pourparlers avec M. Wainwright. Jusqu'à cette date, je crois, je ne savais pas quelles étaient les personnes intéressées dans le chemin de fer du comté de Drummond.

Je désire que les honorables membres de la gauche avant de faire des insinuations indignes, se rappellent que M. Greenshields et les propriétaires du chemin de fer du comté de Drummond avaient pris l'initiative de ces négociations avec le gouvernement et ministre des Chemins de fer et Canaux.

Puis, M. Powell pose la question suivante :

Q. C'était en janvier 1897 ?—R. Oui, lorsque je suis revenu du littoral du Pacifique. Je ne suis pas positif; je puis avoir su avant de partir quels étaient les propriétaires du comté de Drummond. Dans tous les cas, je ne le savais pas avant mes entrevues avec M. Wainwright. Je suis presque certain de cela, et je crois que c'est sur ma demande que M. Wainwright a parlé aux propriétaires du chemin de fer du chemin de Drummond, et c'est alors que j'ai appris que M. Greenshields avait de grands intérêts dans cette compagnie et cette voie ferrée. Je n'avais eu aucun renseignement précis avant mon départ pour la Côte du Pacifique.

Ensuite, le ministre nous dit comment il s'y est pris pour étudier les propositions et les problèmes auxquels il avait à faire face. Je n'ai pas besoin de lire cette partie de son témoignage.

Je sauterai au milieu de la page 9.

Au sujet du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal, j'ai examiné avec soin toutes les routes. Il y en avait trois que le parlement et les journaux mentionnaient. En premier lieu, il y avait la voie actuelle du Grand Tronc. Au lieu de n'avoir un droit de passage sur la ligne du Grand Tronc que jusqu'à Sainte-Rosalie, il nous était loisible de nous rendre jusqu'à Richmond sur la ligne-mère qui conduit à Portland, et de Richmond prendre l'embranchement de la Chaudière. Je pourrais vous démontrer, je crois, que ce parcours serait de quelques milles plus long que le chemin de fer du comté de Drummond. Les pentes de la ligne que je viens de décrire sont plus nombreuses et plus accentuées que celles du chemin de fer du comté de Drummond, et en somme la ligne que nous avons adoptée est bien préférable.

Ce témoignage est corroboré par des experts et des ingénieurs versés en ces matières. Je vais vous lire leur témoignage dans quelques instants.

En outre, je me rappelle avoir dit à M. Wainwright : "En supposant que nous ferions des arrangements avec le Grand-Tronc, que demanderiez-vous pour votre ligne?" Bien, me dit-il, nous avons parlé d'environ $2,500,000 pour cette partie de notre ligne depuis Richmond jusqu'à la Chaudière." Il nous aurait fallu ensuite louer ou acheter du Grand Tronc un droit de passage depuis Richmond jusqu'à Ste. Rosalie. Nous n'aurions pu acheter cette portion de la ligne parce qu'elle forme partie de la ligne principale du Grand Tronc. Il y a là environ 35 milles ou peut-être un peu plus de 38 milles pour lesquels il nous aurait fallu payer loyer et en outre, il nous aurait fallu payer environ 60 milles, ou un peu plus, je crois, depuis Richmond jusqu'à la Chaudière. J'avoue que cette proposition ne m'a pas plu, et j'ai ensuite dirigé mon attention du côté du chemin de fer de la Rive-Sud.

Au cours de son témoignage, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) ne nous a pas fait savoir ce qu'il pensait de la matière.

Le chemin de fer de la Rive-Sud se rend jusqu'à Sorel, et il nous aurait fallu construire plusieurs milles afin d'atteindre Lévis. J'ai pensé que ce tracé serait plus long et beaucoup plus dispendieux. Il nous aurait fallu dépenser beaucoup plus d'argent pour construire des ponts sur cette ligne que sur le chemin de fer du comté de Drummond.

Personne ne nie cela, et personne ne l'a nié.

"En somme, j'ai cru que si nous pouvions faire des arrangements convenables, le tracé du chemin de fer du comté de Drummond était le meilleur des trois, et j'ai communiqué mes vues à ce sujet à M. Wainwright. Je crois que la première fois que j'ai vu M. Greenshields c'est M. Wainwright qui me l'a présenté."

Le Grand Tronc préparait, dans ce temps-là, un mémoire indiquant à quelles conditions il nous louerait l'usage de son pont et de sa gare principale à Montréal. J'ai reçu ce mémoire en février ou en mars.

A la page 58 du dossier de l'enquête, M. Powell interroge M. Wainwright sur ce point :

Q. Je ne comprends pas bien, M. Wainwright, ce que vous voulez dire en parlant des 15 milles dont le Grand Tronc aurait cédé d'usage afin de permettre à l'Intercolonial de se raccorder avec le chemin de fer Canadien du Pacifique?—R. Nous avons accordé à l'Intercolonial l'usage de ces 15 milles de voie ferrée qui, à Montréal, relie le Grand Tronc au chemin de fer Canadien du Pacifique, bien que ce ne fût pas une simple voie d'évitement. Le département a tant insisté sur ce point, que M. Hays et moi avons cédé. C'était accorder à l'Intercolonial l'usage de 15 autres milles de chemin de fer.

M. Wainwright démontre ensuite l'importance de cette concession.

Jamais l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux n'a traité cette question en homme d'affaires comme l'a fait le ministre actuel des Chemins de fer et Canaux. Je vous ai lu partie de ces témoignages afin de vous démontrer avec quelle habileté et quel sens des affaires celui-ci avait agi et avec quelle négligence celui-là avait agi. L'un et l'autre ont étudié ces différents tracés. Le ministre

actuel avant de prendre une décision avait soigneusement sondé le terrain; mais son prédécesseur n'a pas voulu s'occuper de ces détails, pensant que les choses s'arrangeraient d'elles-mêmes, que quelqu'un mourrait peut-être ou que le gouvernement tomberait, et que la responsabilité de l'affaire serait rejetée sur d'autres épaules ; et, heureusement pour le pays, c'est ce qui est arrivé.

Pour juger si le gouvernement a agi avec prudence en cette matière, il suffit de comparer le marché actuel avec les marchés de même nature qui ont eu lieu dans des circonstances semblables. Heureusement des conditions semblables se sont présentées rarement sous l'ancien régime, et je tâcherai dans les observations que je vais faire, de ne m'appuyer que sur des déclarations données sous la foi du serment. Je reviendrai sur le témoignage de M. Wainwright. La compagnie du chemin de fer du comté de Drummond a été organisée en 1886 et la voie ferrée que le gouvernement veut acheter pour prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal, a été construite sous la surveillance du Grand Tronc. A la page 50, voici ce que dit M. Wainwright en réponse à cette question.

Aviez-vous confiance dans cette ligne et dans les perspectives de trafic ?

Je n'ai pas besoin de dire à la Chambre et au pays quel homme est M. Wainwright. C'est l'aide surintendant du Grand Trone.—un homme qui, depuis 40 ans, est l'un des fonctionnaires de cette puissante compagnie, un homme universellement connu et dont l'intégrité et l'expérience ne peuvent être mis en doute.

R. Oui monsieur. C'est M. Church qui a d'abord entrepris la construction de ce chemin que, dans le temps, feu sir Joseph Hickson voulait faire acheter au Grand-Trone. Nous espérions que le trafic de cette ligne serait lucratif et c'est pour cette raison que nous voulions en garder la possession.

Les directeurs du Grand Tronc n'exploitent pas leur réseau pour leur santé, mais pour avoir des dividendes ; et pour plaire au public et donner un bon service, ils ont surveillé la construction du chemin de fer du comté de Drummond.

Q. L'expérience que vous avez eue récemment des affaires de ce chemin a-t-elle modifié votre première opinion ?—R. Non.

Q. Voulez-vous comparer les divers tracés dont on a parlé pour le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal et nous dire quels sont les avantages respectifs de chacun d'eux ?—R. Le chemin de fer du comté de Drummond, à en juger par les rapports des ingénieurs, est la voie la plus courte et la plus facile pour atteindre Saint-Lambert. Vous avez, je crois, donné les distances dans votre témoignage, M. Blair, et ces chiffres sont exacts, selon moi.

Q. Et que dites-vous des pentes ?—R. Sans doute, le Grand-Tronc a des pentes plus longues et plus accentuées. D'après le rapport des ingénieurs, le chemin de fer de la Rive-Sud est un peu plus long et exigerait la construction de plusieurs ponts, et serait par conséquent plus dispendieux. Dans les circonstances, je crois que le meilleur tracé pour parvenir à Montréal était celui du chemin de fer du comté de Drummond.

Q. Nous avons eu ce chemin au plus bas prix, n'est-ce pas ?—R. Je le crois. Le prix convenu représente, si je me rappelle bien $12,00 par mille ; c'est certainement un prix très bas pour ce chemin de fer.

Je vais vous lire maintenant des témoignages donnés sous serment pour vous prouver que le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal n'a pas coûté, sur tout le parcours, plus de $14,000 à $19,000 par mille. Et pour démontrer que c'est la route la plus facile et la meilleure pour pénétrer à Montréal, nous n'avons pas seulement le témoignage de M. Wainwright, car l'un des membres de la gauche, l'honorable député de Compton (M. Pope) dit la même chose (p. 141 du rapport) :

Q. Vous avez examiné le chemin afin de pouvoir juger vous-même ?—R. Oui, monsieur.

Q. Que pensez-vous du chemin ?—R. Je crois que c'est un bon chemin.

Q. Que dites-vous de la probabilité du trafic ?—R. A l'heure qu'il est, le trafic local est bon. Quant au trafic général, tout dépend des arrangements faits par le gouvernement.

Quand même le trafic local eût été nul, il était de l'intérêt du gouvernement d'acquérir ce chemin afin de relier l'Intercolonial à notre grande route transcontinentale ; et c'est à ce point de vue qu'on s'est placé pour en faire l'acquisition.

Quant au coût du chemin, j'attirerai votre attention sur les paroles de M. Newton, un homme qui parlait en parfaite connaissance de cause et dont le témoignage n'a pas été contredit : (p. 43)

Q. Dites-nous quelle était, dans le temps, le coût de la construction du chemin, d'après cette société ?—R. Le montant payé jusqu'à cette date pour la construction du chemin, d'après les livres tenus par les entrepreneurs, le 30 juin, 1890, était de $729,314.52.

Et plus loin, M. Newton jure que la somme totale dépensée par la compagnie pour cette ligne s'élève à environ $2,000,000 en chiffres ronds.

Maintenant, quant au coût, je pourrais entrer dans les détails et vous citer la page 89 du rapport et opposer des déclarations faites sous serment à la simple affirmation de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux ou de tout autre membre de la gauche.

Nous constatons par le témoignage de M. Newton, qu'au 28 février 1898, le chemin avait coûté $1,908,271.33. Cette somme se décompose comme suit : Les dépenses s'élèvaient, à la fin de juin 1894, à $1,163.970 ; à la fin de juin 1895, à $1,255.076 ; à la fin de juin 1896, à $1,366.485 ; à la fin de juin 1897, à $1,527,437, et enfin, en février 1898, à $1,908,271.

Voilà le chemin de fer que l'on aurait pu acheter, d'après les honorables membres de la gauche, pour $500,000. Mais pas un d'entre eux n'a osé faire une pareille affirmation sous serment, excepté l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. L'effronterie et la collossale absurdité d'une semblable assertion sautent aux yeux.

Quelle autre preuve est nécessaire. Comment les membres de la gauche peuvent-ils attaquer des déclarations faites sous serment, lorsqu'ils ne les ont pas contredites quand ils en ont eu l'occasion. Sur la valeur du chemin, lisez le témoignage de M. McLeod (p. 111). M. McLeod est un homme d'expérience et d'honneur dont on n'a pas même essayé de contredire le témoignage. J'appelle l'attention des honorables membres de la gauche sur ce qu'il a dit :

Q. Combien évaluez-vous le chemin lorsqu'il aura été complété aux termes du contrat intervenu avec le gouvernement ? Quelle est sa valeur par mille ?—R. Plus de $15,000 par mille, depuis Moose-Park.

Q. Quelle était la valeur par mille, depuis Moose-Park jusqu'à la Chaudière ?—R. Le coût de la construction a été de $16,000 à $17,000 par mille, environ.

Voilà le coût de ce chemin que d'après les honorable membres de la gauche, l'on aurait pu acheter pour $500,000.

Q. C'est la partie nouvelle ?—R. Oui. Depuis Moose-Park à la Chaudière.

Q. Je crois que vous avez dit que la valeur du reste du chemin, depuis Moose-Park jusqu'à Sainte-Rosalie, était de $15,000 par mille ; est-ce bien cela ?—R. Avec les améliorasions, le chemin coûtera probablement $16,000 par mille.

Q. Et l'autre partie environ $17,000 par mille ?—R. Oui.

Q. Et l'on peut calculer le coût total sur cette base ?—R. Oui.

Q. Il n'y a que quelques instants, vous avez fait une estimation de ce que vous considérez être la valeur du chemin ?—R. C'était sans ces additions que je me propose de faire.

R. Relisez-les.—R. $17,000 par mille est l'estimation que j'ai d'abord faite.

Q. Divisez le chemin en deux sections ; depuis Moose-Park jusqu'à la Chaudière, à combien évaluez-vous le chemin ?

Ici M. Blair intervint : " Il vous a dit aussi que vous deviez ajouter $1,000 par mille pour la maçonnerie."

Q. Combien était-ce depuis Moose Park jusqu'à la Chaudière ?—R. $17,000 par mille, je crois.

Q. Et depuis Sainte-Rosalie à Moose Park ?—R. $15,000 par mille.

Q. Alors de Moose Park à Sainte-Rosalie, ce serait $16,000 par mille ?

Ici M. Blair interrompit : " Plus que cela parce qu'il y a encore $100,000 à dépenser sur les 72 milles."

Q. La vieille partie du chemin est de Moose Park à Sainte-Rosalie ?—R. Oui.

Q. Lorsque le chemin sera terminé, quel en sera le coût par mille, selon vous ?—R. J'ai évalué à $65,000 ce que l'on dépensera pour améliorer le chemin, de sorte que le coût sera de $16,000 par mille, environ.

Q. Vous dites que le chemin depuis Moose Park jusqu'à la Chaudière,—soit 42 milles,—est aussi bon que l'Intercolonial ?—R. Oui, après les travaux supplémentaires dont j'ai parlé.

Q. La valeur sera ?—R. De $17,000 par mille, environ.

Q. Si l'on vous demandait de dire si le prix,—$12,000 par mille,—que le gouvernement a convenu de payer est raisonnable, que répondriez-vous ?—R. Je dirais que c'est un prix très modéré.

Q. Si le gouvernement avait besoin du chemin, diriez-vous qu'il ferait un bon marché en l'achetant à ce prix ?—R. Oui.

Q. Est-ce qu'un homme raisonnable pourrait raisonnablement trouver à redire au prix d'achat ?—R. Non.

Voilà le témoignage de M. McLeod. Passons maintenant à ce que dit M. Wainwright à la page 148 du rapport. Que les honorables membres de la gauche comparent les déclarations de M. Wainwright avec les affirmations de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux.

Q. Je veux simplement vous demander si l'arrangement est plus ou moins favorable à l'Intercolonial ?—R. Très favorable.

Je vous ai déjà lu cette partie de son témoignage où M. Wainwright affirme que le chemin de fer du comté de Drummond était la route la meilleure et la plus facile par laquelle l'Intercolonial pouvait se rendre à Montréal.

Nous avons aussi sur ce point le témoignage de M. Greenshields. Je lis ces citations au risque de fatiguer la Chambre, mais la question est réellement très importante. Quant à moi, je comprends toute l'étendue de ma responsabilité en contredisant catégoriquement la déclaration que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a faite devant la Chambre et le pays. Je dis donc qu'au risque de fatiguer la Chambre, je vais lire encore quelques extraits afin de démontrer que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a induit ou a tenté d'induire la Chambre en erreur par les déclarations qu'il a faites cette après-midi.

Voici ce que dit M. Greenshields (p. 32) :

Q. Est-ce que la convention était par écrit ?

Cette question a trait à l'option.

R. Oui, cette convention avec M. Farwell était par écrit. M. Farwell en a conservé des copies, ainsi que je viens de le dire. En d'autres termes, si on avait pu conclure un arrangement en prenant pour base le chiffre de $500,000, les actionnaires du chemin de fer du comté de Drummond auraient reçu infiniment plus qu'ils ne recevront en vertu de la convention actuelle avec le gouvernement.

C'est-à-dire la convention que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a dénaturée. M. Greenshields jure,—et il n'est pas contredit,—que l'arrangement actuel est beaucoup plus avantageux pour le gouvernement que l'autre ne l'aurait été. Comment l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux peut-il concilier ses déclarations avec ce que M. Greenshields dit sous serment ?

Et à la page 37 :

Q. Dois-je comprendre que vous dites, M. Greenshields, que si les négociations entamées avec le gouvernement avaient abouti, le résultat, au point de vue pécuniaire, aurait été meilleur pour le chemin de fer du comté de Drummond que celui que vous avez fait aujourd'hui avec le gouvernement ?—R. Sans aucun doute.

M. Farwell (p. 135) dit la même chose.

Voilà l'aspect sous lequel la question se présentait au ministre des Chemins de fer et Canaux. Il savait aussi ce qui était arrivé au sujet d'autres voies ferrées dans des circonstance semblables.

Revenons au témoignage de M. Wainwright (p. 48). L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux et le ministre actuel des Chemins de fer et Canaux avaient à décider lequel des trois tracés était le meilleur.

Q. Quelle est aujourd'hui, d'après vous, la valeur, par mille, du chemin de fer du comté de Drummond?—R. Je puis répondre à cettte question en vous disant ce que coûte la construction des chemins de fer dans la province de Québec; en vous disant ce que nous avons dépensé pour construire des voies ferrées.

Pour donner une opinion au sujet du chemin de fer du comté de Drummond, il me faudrait en faire un certain examen, et être un peu au fait des détails. Je puis vous dire que trois chemins de fer de la province de Québec ont été construits sous ma surveillance, savoir: Le chemin de fer de jonction de Beauharnois, qui a été bâti suivant un contrat de subvention, avec de légère lisses de cinquante-six livres, dont le parcours s'étend du comté de Beauharnois, et qui coûte environ $17,000 par mille au chemin de fer du Grand Tronc du Canada; le chemin de fer de jonction de Champlain, bâti de la même manière, et avec des lisses de soixante-cinq livres, et qui coûte à la compagnie de $18,000 à $19,000 par mille; le chemin de fer de Jacques-Cartier, qui relie le Grand Tronc au chemin de fer Canadien du Pacifique dans le comté de Jacques-Cartier, bâti avec des lisses de cinquante-six livres seulement, et qui coûte un peu plus de $19,000 par mille au Grand Tronc. J'ai été sur le chemin de fer du comté de Drummond, et je dois dire que les quarante-trois milles récemment bâtis de ce chemin sont, à mon avis, d'une construction bien supérieure à celle d'aucun des chemins que je viens de nommer. L'autre partie du chemin n'est pas aussi bonne, naturellement, car les lisses en sont plus légères. Par conséquent, la construction n'en est pas aussi coûteuse.

Ainsi, voilà l'exemple de trois chemins qui ont coûté de $17,000 à $19,000 par mille. Or, le ministre des Chemins de fer et Canaux a acquis ce chemin moyennant $12,000 par mille. Comparez un instant.

Mais il y a plus. A la page 54, M. Wainwright cite le cas du prolongement de la Rivière-du-Loup:

Q. Vous avez parlé de la valeur des chemins de fer à l'époque actuelle comparativement à autrefois, vous rappelez-vous la valeur qu'il fut convenu d'assigner, entre le gouvernement et votre compagnie, à une simple fondation de chemin, sans lisses, sans traverses et sans autre chose que la fondation nue, située entre la Rivière du Loup et Lévis?—R. Dois-je comprendre que vous parlez de l'achat de la ligne du chemin de fer de la Rivière-du-Loup?

Q. Je suppose que çà le comporterait. Vous rappelez-vous le prix payé à cette époque?—R. Voulez-vous dire le montant qui fut payé?

Q. Oui, si vous voulez?—R. Ce serait un million et demi de dollars.

Q. Pour combien de milles?—R. M. Schreiber pourra le dire. Je pense que c'était cent vingt-six milles, environ.

Q. Le gouvernement a acheté cela du Grand Tronc, en quelle année?—R. En 1879, je pense.

Q. C'était absolument la fondation, dans l'état où elle se trouvait alors, sans lisses, sans traverses, c'est-à-dire la fondation du chemin, absolument dégarnie?—R. Oui.

Q. Combien cela a-t-il été payé?—R. $1,500,000, je crois. Le contrat le mentionne.

Ensuite, il y a la ligne de Lévis à Richmond, mentionnée à la page 54:

Q. Vous avez parlé de la partie de votre ligne s'étendant de Lévis à Richmond, à quel prix estimez-vous cette partie-là?—R. Environ $2,000,000—de $2,000,000 à $2,500,000.

Q. C'est environ 80 milles n'est-ce pas?—R. Plus que cela, près de 90 milles. Ça nous a coûté de $20,000 ou $25,000 par mille.

Ainsi, le ministre des Chemins de fer et Canaux avait ces exemples sous les yeux lorsqu'il tâchait de résoudre la question de savoir si l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond moyennant $12,000 par mille était une proposition d'affaires raisonnable. Je le demande, est-il un membre de cette Chambre qui voudra dire que l'acquisition de ce chemin moyennant $12,000 par mille, alors que nous savons par une preuve prise sous serment quel a été le prix de ces autres chemins, ne constituait pas un marché parfaitement raisonnable et acceptable? Tous ceux qui ont le respect de leur opinion ne peuvent dire autrement. Tout homme d'affaires juste serait parfaitement satisfait de cette preuve, et en considérerait les renseignements qu'elle fournit suffisants pour le justifier de procéder à clore immédiatement l'affaire.

Mais le ministre des Chemins de fer et Canaux avait encore à examiner et à considérer autre chose. Ainsi, il s'agissait de savoir combien le chemin pouvait rapporter. Cependant, d'après mon peu d'expérience de cette besogne, je suis d'avis que le rapport présent, ou passé ou possible de ce chemin, en tant que provenant des localités qu'il traverse, n'est d'aucune conséquence dans la considération de la question concernant le prolongement du réseau à Montréal. La valeur de ce chemin, à mon avis, si ce n'est comme chaînon d'un réseau, ne serait pas si grande. Néanmoins, le ministre des Chemins de fer et Canaux fut un peu plus particulier, et il s'est enquis de ce que pouvait rapporter le chemin tel qu'existant alors; et il a constaté que les recettes nettes des deux ou trois dernières années qui ont précédé l'époque où il a commencé les négociations, ont varié de $30,000 à $35,000, lesquelles, soit dit en passant, ont été appliquées à l'amélioration du chemin. Or, un chemin qui peut rapporter ces recettes nettes malgré les grandes difficultés au milieu desquelles le chemin de fer du comté de Drummond doit avoir été exploité, n'est pas un chemin à dédaigner. Je dirai certainement que ce n'est pas là un chemin qu'on pourrait acquérir pour $500,000. Un moment de réflexion suffit pour convaincre qu'un chemin rapportant un bénéfice net de $30,000 à $35,000 vaut assurément plus de $500,000.

Cependant, après avoir constaté le coût du chemin et ce qu'il pouvait rapporter, le ministre des Chemins de fer et Canaux s'est assuré ensuite des concessions qu'il pourrait obtenir et de la compagnie du chemin de fer du comté de Drummond et du Grand Tronc, mais de celui-ci surtout, lequel doit faire l'objet de notre considération dans la discussion de la proposition actuelle.

Le première chose qu'il examina fut de savoir quelle concession il pourrait obtenir du Grand Tronc relativement à l'usage de sa ligne principale et du pont Victoria, ainsi que de ses commodités de tête de ligne. Or, les conditions qu'il a obtenues quant à l'usage de la ligne principale et du pont Victoria sont clairement exposées de la page 10 à la page 14 de la preuve sous serment; et je demanderais aux membres de la gauche, particulièrement à l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux, de prendre le temps de lire les témoignages constituant cette preuve, vu les déclarations qu'il a faites ici aujourd'hui. Ces témoignages renferment les estimations des gens du Grand-Tronc et de M. Schreiber, le sous-ministre des Chemins de fer et Canaux au sujet de ce qui constituerait le juste loyer de l'usage du pont Victoria. Les gens du Grond Tronc ont estimé la valeur de l'usage du terminus de la ligne à la Pointe-Saint-Charles et à la gare Bonaventure, ainsi que des voies ferrées, à $62.500; et M. Schreiber a estimé la valeur de cet usage à $61,960. L'estimation de M. Schreiber se rapproche beaucoup des chiffres des gens du Grand-Tronc, comme vous le remarquerez.

Ensuite, aux pages 12, 13 et 14 se trouve, d'après le témoignage rendu par le ministre des Chemins de fer et Canaux, le résultat des négociations de celui-ci relativement aux commodities de tête de ligne et à l'usage de quais particuliers.

A la page 49, se voit la déposition de M. Wainwright. Ce monsieur est entre tous celui dont on doit tenir compte de la preuve sur ce point, et au témoignage de qui on doit ajouter une foi absolue. Que dit-il au sujet des commodités de tête de ligne?

Q. Quels sont les droits que possède le chemin de fer Intercolonial relativement au terminus de Montréal?—R. Il a des droits d'usage en commun avec le Grand-Tronc. Je m'attendais à être interrogé à ce sujet et j'ai apporté ici, pour faire voir l'étendue de notre terminus, les plans indiquant toutes les commodités du terminus, depuis l'ouest du pont jusqu'à la jonction Jacques-Cartier.

Maintenant, j'aimerais que ces messieurs prêtent une oreille attentive à ce que jure M. Wainwright concernant la valeur de ces termini:

Q. Quelle est la valeur de ces termini?—R. M. le Président, elle est inappréciable. Je ne crois pas qu'on puisse leur attribuer une valeur monétaire. Nous possédons à la Pointe Saint-Charles environ 150 acres de terre qu'on ne pourrait aujourd'hui, je crois, acheter à prix d'argent. Je ne puis donc pas donner de chiffres. Nous considérons que notre terminus de Montréal vaut beaucoup de millions de dollars, mais il est très difficile d'en estimer le prix en argent. Le quartier de la Pointe Sainte-Charles renferme maintenant une population fort dense, ainsi que les usines et les hangars destinés aux marchandises, qui sont inestimables.

Q. Et vous dites que l'Intercolonial possède le droit d'user de ce terminus en commun avec le Grand-Tronc?—R. Oui.

Q. Des hangars à marchandises, des plaques tournantes, des voies ferrées, etc.?—R. Oui, et de toutes les voies d'évitement, ainsi que le droit de circuler jusqu'à la jonction Jacques-Cartier pour correspondre avec le Pacifique. C'est là ce que nous n'aimions pas à accorder, mais le ministre nous le demandait. Ce droit équivaut à permettre la circulation des trains de l'Intercolonial sur quinze milles de chemin de fer en sus de l'usage des voies d'évitement, et ne nous donne rien qu'un paiement proportionnel. Tout cela est indiqué sur le plan.

Puis voici ce que dit M. Wainwright au sujet du trafic local:

Q. N'y a-t-il pas un autre point au sujet duquel nous avons failli laisser tomber toute l'affaire, c'est-à-dire relativement à notre droit du trafic que nous voulions avoir sur le chemin de fer du Grand-Tronc entre Montréal et Sainte-Rosalie?

Ceux qui sont tant soit peu au fait de l'ancien arrangement intervenu entre l'Intercolonial et les compagnies de chemin de fer en question savent que le premier était entièrement à la merci du Grand Tronc quant à son trafic local.

Voici ce que répond M. Wainwright:

Oui, la chose en serait restée là si j'avais eu à m'en occuper.

M. Wainwright dit que que le ministre des Chemins de fer et Canaux lui a énergiquement imposé des conditions peu avantageuses. Il n'aurait pas accordé la concession demandée, mais il aurait brisé là et alors toute négociation.

Il continue:

Nous avons différé d'avis une fois ou deux sur cette question. Nous avons fait un grand nombre d'arrangements relativement à l'usage de nos voies ferrées—car cet arrangement intervenu entre le Grand Tronc et le gouvernement en est un parmi d'autres,—et d'ordinaire, quand un chemin de fer accorde à un autre chemin des droits de circulation sur sa voie, soit en Angleterre soit au Canada, il ne lui permet pas de recueillir le trafic local sur son passage. Nous avons des arrangements de ce genre avec le Pacifique relativement à la partie de notre chemin s'étendant de Hamilton à Toronto et à North Bay, et avec le chemin de fer du Canada Atlantic quant à la partie de notre chemin s'étendant de Lacolle à Rouse's Point, mais le trafic local leur est interdit. Le ministre a insisté sur ce point, et il a fallu beaucoup de temps pour que notre gérant général se rendît à ses instances, mais enfin il a cédé, ce qu'il n'a fait dans aucun cas à cet égard. L'Intercolonial a maintenant le droit de s'assurer un trafic local entre Montréal et Saint-Hyacinthe.

Cependant, les membres de la gauche ne savent pas gré au ministre des Chemins de fer et Canaux d'avoir arraché cette concession au Grand Tronc, concession pourtant non pas peu importante.

A la page 147, M. Wainwright dit encore:

Q. Quels sont les divers chemins qui jouissent des commodités du terminus du Grand Tronc à Montréal?—R. Il n'y a pas de chemins possédant de commodités de terminus à Montréal.

J'aimerais voir ces mesieurs écouter ceci:

Q. Y a-t-il des chemins qui possèdent le droit de pénétrer, à des conditions quelconques, par votre voie ferrée à Montréal?—R. Il n'y existe qu'un simple échange de wagons, sur lesquels nous percevons une proportion des taux du trafic. Il n'existe pas de droits de circulation sur nos voies comme ceux que comporte l'arrangement proposé concernant l'Intercolonial.

Aucun autre chemin dont les wagons pénètrent à Montréal ne jouissent de conditions aussi favorables que celles que l'arrangement obtenu par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux procure à l'Intercolonial.

En outre, il y a encore la concession concernant la livraison du trafic à Montréal et l'exclusion du Grand Tronc de la Pointe Lévis, dont il est fait mention à la page 62.

Ainsi, considérant la situation en présence de laquelle s'est trouvé l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, et la manière dont il a tâché de conduire et dont il a conduit ses négociations, le résultat de celles-ci devraient, je pense, convaincre tout esprit droit, impartial et modéré que le meilleur arrangement possible a été fait dans les circonstances.

Mais les membres de la droite semblent ne rien voir de tout cela. Ils ont tenté d'introduire dans le débat les choses les plus inapplicables et les plus étrangères à la question, comme lorsqu'ils ont parlé d'achat de journal, de pots de vin, traînant dans la discussion et le nom de l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte), et le nom de ses fils, et le nom de M. Greenshields, et essayant de détourner le sujet par des moyens de cette nature.

Les membres de la gauche essaient d'en imposer au public en adoptant le genre d'argumentation auquel ils se sont attachés dans cette discussion. Ces messieurs peuvent considérer honnête, eux, cette méthode de discussion consistant à faire des déclarations fausses et étrangères au sujet qui fait l'objet du débat, mais je suis surpris que les membres composant la minorité du Comité d'enquête aient fait un rapport reflétant les mêmes méthodes.

C'est là un point dont je m'occuperai tout à l'heure.

Ceux qui composaient la compagnie du chemin de fer du comté du Drummond ont été traînés devant la Chambre et exposés aux yeux du pays à titre d'hommes coupables d'avoir essayé de disposer malhonnêtement de ce chemin. Voyons si ces hommes sont malhonnêtes. Je mentionnerai aux membres de la gauche l'honorable député de Compton (M. Pope), homme dont je respecte l'opinion au même degré que celle d'aucun des membres de la gauche. Je ne parle pas ainsi parce qu'il a eu le courage, sur cette question, de se prononcer franchement comme il l'a fait. C'est un homme qui en sait plus sur cette matière que tout autre membre de la gauche, et peut-être plus que tout membre de la droite. Or, que dit-it au sujet de ces hommes, et je signalerai aux membres de la gauche la preuve rapportée à la page 141 du rapport, ainsi que le discours de l'honorable député (M. Pope), tel que rapporté à la page 4,312 (version anglaise) des "Débats" de 1897 ?

Voyons ce que l'honorable député de Compton dit au sujet de ceux qui composaient la compagnie du chemin de fer de Drummond, de ces hommes qui auraient payé des pots de vin à des membres du cabinet, leur achetant des journaux et les dégradant, et qui auraient fait toutes sortes de choses de cette nature :

J'ai entendu faire certaines remarques au sujet de ceux qui sont concernés dans le chemin de fer du comté de Drummond, j'ai entendu faire de fortes critiques sur leur compte, et peut-être est-il seulement naturel que dans une lutte aussi vive que promet de l'être celle-ci, on fasse de semblables remarques ; mais connaissant ces messieurs en personne depuis des années, je dois attester de leur honneur et de leur droiture. Je les connais depuis des années, et jamais je n'ai connu rien de deshonorant à leur égard ni à l'égard d'institutions dans lesquelles ils étaient intéressés. On dit qu'ils vont faire de l'argent. Eh bien ! supposons-le ; il faut dire que ce serait un groupe d'insensés s'ils avaient placés leurs capitaux dans un chemin, s'ils avaient engagé leur crédit dans la mesure que je saisis, qu'ils l'ont fait nonobstant ce qu'on a pu dire au contraire en chambre, pour obtenir des fonds suffisants pour faire arriver le chemin à un état d'achèvement satisfaisant, sans s'attendre à une juste rémunération de leur entreprise. Je ne crois pas--çà peut-être été mon faible de ne pas être croyant--que ce qui reviendra à ces messieurs en cette affaire, après que tout sera payé dépasse ce qui constituerait une juste compensation.

Voilà ce qu'a dit M. Pope.

Je n'ai pas besoin de rien ajouter relativement à la position de ces hommes, mais je mentionnerai particulièrement les arrangements et les relations intervenus avec eux. Si l'on veut tourner la page 16, on verra les relations que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a eues avec eux, ainsi que le temps auquel elles ont eu lieu.

On insinue que toute l'affaire de l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond par le gouvernement a été montée et préparée, et secrètement suggérée à certains membres du gouvernement actuel, par les gens de ce chemin de fer. Or, voici ce que l'honorable ministre des Chemins de fer dit sur ce point :

L'arrangement intervenu avec le Grand Tronc, comme vous le savez, s'est scellé à raison de $140,000, et ce contrat n'a pas été approuvé par le parlement. L'arrangement fait avec le chemin de fer du comté de Drummond l'était à raison d'un loyer annuel de $70,000. Nous estimions que le chemin complété jusqu'à Chaudière comme nous l'exigions, vaudrait au moins $1,600,000. L'intérêt de ce montant à 4 pour 100 équivaut à $64,000, et les $6,000 concernant le prolongement jusqu'à Chaudière formeraient $70,000. Le contrat que nous avons passé avec le Drummond, comme le démontreront les documents (ces documents ont été produits en Chambre, et je puis en produire une autre copie, si vous le voulez), avait pour objet la construction et l'achèvement complet du chemin depuis Moose-Park jusqu'à Chaudière, soit une distance de 43 milles en chiffres ronds, suivant le modèle parfait du chemin de fer Intercolonial.

Q. Quelle est la longueur de ce prolongement ?. R. 42, 60 ou 70 milles, soit, en chiffres ronds 43 milles. Nous leur demandions de construire cette partie de la ligne avec des lisses ne pesant pas moins de 70 livres par verge de longueur. Et nous exigions l'adoucissement de certaines rampes et certaines améliorations de l'ancienne partie de la ligne. Tout cela était stipulé dans le contrat du Drummond. Un crédit fut

voté autorisant l'octroi d'une subvention au Drummond pour l'aider à construire ces 43 milles de chemin. Celui-ci passa un contrat avec le gouvernement sous l'empire de la loi concernant les subventions, puis il se mit à construire sa ligne. C'est durant ces travaux que M. Kingsford agit à titre de surintendant ou inspecteur du gouvernement. Les travaux furent poursuivis tout à fait avec énergie, mais ils ne purent être complétés à notre satisfaction. Le fait est qu'ils ne l'étaient pas encore entièrement lorsque nous avons pris temporairement possession du chemin, et que nous avons commencé à faire circuler nos wagons sur sa voie le 1er mars. Les travaux qu'il fallait exécuter étaient considérables, je suppose. Dans tous les cas, malgré un travail énergique, on n'eut pas le temps de les terminer entièrement à notre satisfaction.

Cela démontrait que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux avait pris toutes les précautions de surveillance requises à l'égard de ces gens-là, et qu'il s'était montré très exigeant au sujet des travaux qu'ils avaient entrepris.

Et voici ce qu'il dit à la page 19 :

Q. Vous avez toutes les quantités prévues par le contrat au département. Elles sont produites au département, ainsi que le rapport de M. Kingsford ? —R. Eh bien ! il est probable que nous avons tout cela, mais j'ignore si ça donnerait une idée exacte du coût réel. Relativement au contrat temporaire intervenu avec le Drummond, et avant de passer ce contrat, nous sommes arrivés à un arrangement par lequel il nous était loisible, dès que le parlement nous y autoriserait, d'acheter comptant le dit chemin dans toute sa longueur de Sainte-Rosalie à Chaudière au prix auquel nous l'avions originairement estimé, c'est-à-dire moyennant ce qu'il avait coûté d'après les calculs du chemin de fer, soit $1,600,000.

On nous a beaucoup reproché d'avoir fait un arrangement par lequel nous payions un loyer excessif, lequel, capitalisé, représentait deux ou trois millions de dollars. Nous savions bien que le Drummond ne pouvait pas négocier au sujet de sa ligne en adoptant la base sur laquelle le pays pouvait emprunter, et nous avons considéré et admis que ce loyer pour eux représenterait un capital de $1,600,000.

Nous avons fait nos calculs suivant cette prévision et cette base, et, par suite, afin d'écarter la possibilité d'une objection alléguant que nous donnions réellement plus que nous n'entendions donner, nous avons proposé au Drummond de nous accorder le choix ou de louer le chemin ou de l'acheter comptant, en partant du principe que le chemin valait $1,600,000. Cette clause est comprise dans l'arrangement temporaire que nous avons fait avec le Drummond, et dont je fournirai une copie à ce comité.

Et encore à la page 20, concernant la pièce n° 17 :

Q. Quelle est la date de ce document (pièce n° 17) ? — R. Le 25 février 1898. Vous observerez, messieurs, que ce document indique clairement, dans tous les cas, ce que quelques-uns des gens du Drummond s'imaginaient obtenir, dans le cas où ils nous auraient vendu leur chemin au lieu de nous le louer. Le montant de $1,600,000, remarquerez-vous, comprend ce que la ligne a originairement coûté à la compagnie relativement aux 73 milles ainsi que le coût de construction des 43 milles de chemin qu'elle a construits, et en outre $100,000 qui doivent être dépensés sous notre direction. On me permettra de dire qu'il sera quelque peu difficile de trouver que nous achetions un chemin pour lequel nous payions $1,000,000 de plus qu'il ne valait en présence de chiffres comme ceux-là.

A l'exception d'une seule assertion, voilà tout ce que j'avais à dire.

M. MORRISON.

Voici cette assertion.

La presse a fait beaucoup de bruit, et l'on a fait plus ou moins d'insinuations en parlement . . .

Si le témoin comparaissait aujourd'hui devant le comité, il pourrait dire que non seulement on a insinué la chose, mais qu'on l'a affirmée en parlement, car on l'a fait aujourd'hui.

La presse a fait beaucoup de bruit et l'on a fait plus ou moins d'insinuations en parlement au sujet d'un marché frauduleux et entaché de corruption intervenu relativement aux négociations concernant ce chemin de fer du comté de Drummond.

L'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) s'est levé en cette Chambre aujourd'hui, et s'il ne l'a pas dit catégoriquement, il a au moins imputé au gouvernement des motifs corrompus dans cette affaire, bien qu'il ait juré ne pas l'avoir fait, et ne pas avoir déclaré que l'affaire était entachée de corruption. Et tout en s'étant implicitement retracté, niant formellement sous serment qu'il avait eu l'intention de faire pareille insinuation de corruption, il se fourvoie aujourd'hui en répétant cette insinuation en cette Chambre en présence d'hommes qu'il l'ont entendu déclarer sous serment n'avoir pas imputé de motifs corrompus au gouvernement.

M. BORDEN (Halifax) : A quelle page du rapport de la preuve appert-il que l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) ait juré cela ?

M. MORRISON : A la page 158. Ce que je dis, c'est que l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart), qu'il fût ou non sur la sellette, se trouvait sous serment durant la séance du comité à laquelle il assistait, à partir du moment qu'il avait embrassé l'Evangile ; et, de fait, lorsqu'il a fait cette déclaration il occupait le même siège que celui duquel il a rendu son témoignage, et tout ce qu'il a dit là a été dit sous serment comme ce qui est rapporté à la page 185.

M. BORDEN (Halifax) : Pardonnez-moi, vaut autant régler ce point maintenant. L'honorable député (M. Morrison) prétendrait alors qu'un avocat à qui l'on a fait subir un interrogatoire sous serment, reste sous serment le reste du procès.

M. MORRISON : Oui, relativement à ce qui a fait le sujet de son témoignage.

L'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux ne peut échapper en disant qu'il n'était pas sous serment. Lors même qu'il n'aurait pas rempli les formalités de la prestation du serment, en sa qualité de membre d'un ancien cabinet et de membre de cette Chambre, sa déclaration devait avoir l'effet de le lier tout comme s'il l'eût fait sous serment, de sorte qu'il n'importe pas qu'il fût ou non sous serment.

M. HAGGART : Je suppose que l'honorable député (M. Morrison) n'entend pas me

prêter des paroles que je n'ai pas dites. La première fois que mon attention a été attirée à ce sujet, j'ai fait en cette Chambre une déclaration s'y rapportant. Ce que j'ai voulu dire et ce que j'ai dit, c'est que je n'ai jamais porté d'accusations en cette Chambre au sujet de corruption.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Que faites-vous aujourd'hui ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Ce que vous avez déclaré, c'est que vous n'avez jamais porté d'accusation.

M. MORRISON : L'honorable député (M. Haggart), naturellement, essaie d'éluder la question. Le président du comité parlait de l'imputation——

M. HAGGART : Lisez ce qu'a dit le président.

M. MORRISON : Je vais le faire à la demande de l'honorable député.

Voici ce qui est arrivé :

Le président parla en ces termes : " Je désire dire que j'ai fait assigner devant le comité tous ceux qui pourraient jeter de la lumière sur l'affaire, et avant de clore la preuve je demanderais aux membres du comité ici présents de dire s'il est encore quelque preuve qu'ils désirent voir produire devant le comité. Vous savez, sans doute, que dans la presse et dans le public on a accusé le gouvernement, tant collectivement qu'individuellement quant à certains de ses membres, de s'être rendu coupable de corruption relativement à l'achat de ce chemin. Autant que j'ai pu voir, on n'a apporté aucune preuve de corruption, et si mes amis de la gauche du comité, les membres conservateurs de ce comité, ont une preuve quelconque de corruption à offrir, je leur demande maintenant de donner les noms de ces témoins, et nous les ferons amener ici pour être examinés. Si, comme le dit M. Haggart, il s'agit tout simplement d'une politique à laquelle il acquiesce, savoir : la politique d'amener le chemin à Montréal, alors la divergence se réduit à la question du prix payé et naturellement la question de corruption ne se présente nullement.

M. HAGGART : C'était là le point de vue où je m'étais placé. Nous n'avons jamais porté d'accusation de corruption.

Le PRÉSIDENT : Je suppose que vous avez lu ce qui a paru dans les journaux.

M. POWELL : Je l'avoue franchement. Je n'ai entendu en aucune façon parler de corruption à la Chambre.

M. HAGGART : Sir Louis Davies a déclaré dans un discours prononcé à Toronto qu'il y aurait une enquête sur les circonstances se rapportant à la transaction du chemin de fer du comté de Drummond, et je crois qu'il a ajouté que quelques-uns de ses adversaires, après l'enquête, se trouveront dans le bourbier jusqu'au cou.

Et ils le sont.

Le PRÉSIDENT : Il n'y a pas de doute que la presse du pays a accusé le gouvernement de corruption.

M. HAGGART : Nous ne sommes pas à faire une enquête sur ce que publient les journaux ; nous devons nous en tenir, d'après l'ordre de la Chambre, à l'enquête qui nous est soumise.

Le PRÉSIDENT : Alors, cela termine la preuve et nous allons ajourner la séance jusqu'à mercredi prochain, le 25 courant, pour considérer notre projet de rapport.

Nous avons donc la déclaration de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) que, personnellement, il n'a jamais porté d'accusation de corruption et qu'il n'en a jamais entendu porter dans cette Chambre. Lui-même et l'ex-contrôleur des Douanes (M. Wallace) ainsi qu'un certain nombre de députés plus ou moins responsables de l'autre côté de la Chambre ont, de la manière la plus directe, accusé de corruption le gouvernement dans cette transaction. On pouvait leur pardonner la chose avant la preuve faite devant le comité d'enquête, mais maintenant que cette enquête a été faite, ils n'ont aucune raison de continuer ces attaques. Ils ont eu l'avantage de pouvoir venir devant le comité et d'examiner à fond toutes choses pouvant montrer qu'il y avait eu corruption et ils n'ont pas voulu en profiter. Leur conduite est lâche à l'extrême ; ils viennent dans cette Chambre répéter leurs insinuations après qu'ils n'ont pu leur donner corps, sous serment, devant le comité. Depuis cette enquête, il est impossible à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) de faire telle insinuations. Il aurait dû produire la preuve sur laquelle il basait ses accusations de corruption devant le comité, mais il ne l'a pas fait. Il n'a pas de preuve, pas plus qu'il n'en avait devant le comité. Je le mets au défi de se lever dans cette Chambre et de mentionner ou de me donner privément le nom d'un seul individu qui voudrait jurer ou qui déclarerait, sans être protégé par les privilèges de la Chambre, qu'il y a eu corruption en rapport avec cette transaction entre M. Greenshields, M. Farwell et le gouvernement.

M. HAGGART : L'honorable député (M. Morrison) doit se rappeler la déclaration que j'ai faite dans cette Chambre et celle que j'ai faite avant que le comité se réunît. J'ai dit que cette transaction sentait mauvais, sentait la corruption et aujourd'hui encore, après la preuve faite, je répète, de mon siège en Chambre, ce que j'ai dit alors.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Quand vous en avez eu l'occasion vous avez retiré votre accusation.

M. HAGGART : Ce n'est pas là une accusation. Les mots dont je me suis servi alors étaient ceux-ci, que toute la transaction sentait mauvais, sentait la corruption et je les répète aujourd'hui.

M. MORRISON : Je ne suis pas surpris d'entendre ce que vient de dire l'honorable député,—tout autre député, soit dans la Chambre ou au dehors, et connaissant les faits comme il les connaît, n'aurait pu dire autre chose. A ce propos j'imiterai lord Beaconsfield qui, en réponse à un représentant dont il voulait contredire les assertions dans

le parlement anglais, racontait une anecdote. Les circonstances sont à peu près les mêmes : lord Beaconsfield déclarait qu'il ne voulait pas donner un démenti à son adversaire, mais s'adressant à l'Orateur, il rapportait le fait suivant : Sir Robert Peel ayant rempli son cellier d'un vin nouveau, qui a été connu dans la suite sous le nom de champagne sec, invita un nombre d'amis choisis pour goûter à ce vin. Parmi ses amis se trouvait un certain colonel Jones, connaisseur en vin. Après qu'il eut goûté le vin, sir Robert lui demanda " Que pensez-vous de mon champagne ? " Ce à quoi le colonel répondit : " Sir Robert, celui qui vous dira qu'il aime le champagne sec peut vous dire n'importe quoi." Se tournant vers l'Orateur, lord Beaconsfield dit : " Je n'accuserai pas l'honorable député de tergiversations, mais en vérité, je crois qu'il est capable de dire à la Chambre qu'il aime le champagne sec."

Dans le cas actuel, je n'accuserai pas l'ex-ministre des Chemins de fer de tergiverser, mais je crois qu'il est capable de dire à la Chambre qu'il aime le champagne sec.

Maintenant revenons au témoignage de M. Blair. A la page 20, il dit :

On a beaucoup parlé dans la presse et aussi quelque peu dans la Chambre de menées frauduleuses et véreuses dans les négociations relatives au chemin de fer du comté de Drummond.

Je m'adresserai à la dignité personnelle de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux et lui demanderai s'il peut réfuter, et dans l'affirmative pourquoi il ne l'a pas fait, cette déclaration faite par le ministre des Chemins de fer et Canaux dès le commencement de l'enquête :

J'ai moi-même conduit la transaction du commencement à la fin. Je l'ai négociée avec M. Greenshields seul sauf peut-être quelques minutes de conversation dans mon bureau, en présence de M. Greenshields, avec M. Mitchell. Les négociations entières ont été faites avec M. Greenshields et je ne sache pas qu'aucun autre membre du gouvernement y ait pris part. Naturellement, à plusieurs reprises, durant ces négociations j'ai communiqué avec mes collègues et conversé avec eux à ce sujet.

La Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond voulait un loyer annuel de $100,000 et avec raison. Elle prétendait qu'une fois les 43 nouveaux milles complétés, le chemin lui aura coûté au-delà de $2,000,000. Je n'ai jamais examiné ses livres, mais on nous a soumis des chiffres qui en provenaient et dont M. Greenshields a certifié l'authenticité, établissant que le prolongement coûterait environ $600,000 ou $700,000, ce qui porterait le coût total de la ligne à $2,000,000 au moins.

Ces négociations du commencement à la fin ont été entre M. Greenshields et moi-même et jamais M. Greenshields ne m'a dit, ni je lui ai dit, ni à tout autre personne en sa présence quoi que ce soit relativement à une contribution quelconque pour les élections. Je ne sache pas qu'il soit survenu quoique ce soit de ce genre entre M. Greenshields et tout autre membre du gouvernement ; mais je dis ce qui s'est passé entre lui et moi.

Voilà ce qu'a dit M. Blair sous serment, devant le comité d'enquête et les honorables messieurs de la gauche ont eu l'occasion de lui faire subir un contre-interrogatoire et de détruire la valeur de son témoignage s'ils l'eussent pu ; mais ils n'ont jamais tenté ni ne peuvent tenter la chose. Dans ces circonstances, je dis donc que les honorables députés de la gauche devraient garder un silence absolu sur la question de corruption entre le ministre des Chemins de fer et Canaux et M. Greenshields.

M. HAGGART : L'honorable député me permettra-t-il de dire un mot ? J'ai dit dans mon discours que certains paiements faits à la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond ne se trouvaient pas dans le rapport de l'auditeur général. J'ai depuis constaté qu'ils étaient dans ce rapport et je désire corriger ma déclaration précédente.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député n'aurait-il pas d'autres choses à corriger ?

M. MORRISON : Nous avons aussi le témoignage de M. J. N. Greenshields de Montréal. Depuis que je suis entré dans le parlement, je crois qu'il ne convient pas de faire allusion dans les " Débats " à des hommes du dehors, surtout des hommes d'affaires. Mais je crois que la chose a été faite par des députés qui ont plus d'expérience que moi en matière parlementaire et c'est là mon excuse dans le moment. On a mentionné le nom de M. Greenshields dans cette affaire, et l'on a fait certaines insinuations à son sujet. Mais je crois que les honorables députés devraient réfléchir sérieusement avant d'attaquer M. Greenshields qui est un avocat honorable de la ville de Montréal, un homme de haute réputation. Cependant il a été aussi visé dans les allusions blessantes faites par l'honorable député de Compton (M. Pope) à l'adresse des intéressés dans ce chemin de fer du Drummond. On ne saurait laisser passer inaperçu ce que M. Greenshields peut dire, surtout lorsqu'il est sous serment, et qui ne peut être contredit, comme c'est le cas actuellement. Or, que dit-il au sujet de ces transactions entre lui et le gouvernement ? L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart), l'ex-contrôleur des Douanes (M. Wallace) et le chef de l'opposition nous ont déclaré solennellement qu'ils auraient pu acheter cette section de chemin de fer pour $500,000. J'ai été surpris, pour mieux rendre ma pensée, j'ai été excessivement désappointé d'entendre le chef de l'opposition faire cette déclaration en Chambre avec l'appui de l'ex-contrôleur des Douanes et de l'ex-ministre des Chemins de fer. L'honorable chef de l'opposition est de beaucoup mon aîné, j'ai pour lui le plus profond respect et j'attache beaucoup d'importance à ce qu'il dit quand ce qu'il avance est conforme aux faits. Mais si ce qu'il a dit dans cette circonstance est vrai, je crois que je n'ai pas droit d'occuper un siège de ce côté de la Chambre. Parlant de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux l'autre jour, voici ce qu'il disait : (" Débats," page 2,889.)

Il nous a répondu qu'il n'avait jamais songé à la chose, et que pour lui le point important avait tou-

jours été de prolonger le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal. Pour assurer la réalisation de cette idée, il avait rencontré un ami dévoué du gouvernement, et du parti, qui était disposé à lui vendre pour $2,100,000 ce qu'il avait essayé de vendre dans tout le pays pour $500,000.

J'attire tout spécialement l'attention des honorables députés de la gauche sur cette déclaration dont je veux me servir dans mon argumentation. Plus loin, il répète cette déclaration. Ce n'est pas un " lapsus linguæ " mais c'est une déclaration faite après mûre délibération :

Je n'hésite pas à dire que quand un ministre de la couronne conclut un arrangement avec un ami dévoué de son parti, afin de dépenser $2,100,000 de l'argent public, pour obtenir la possession d'une propriété que ce même ami a déjà essayé de vendre pour $500,000, et qu'il règne un certain doute relativement à cet arrangement, pour ne pas dire plus, je crois que la Chambre et les propres partisans de cet honorable ministre, ainsi que tous les hommes intelligents qui sont appelés à s'occuper des questions publiques, ont droit d'obtenir tous les renseignements nécessaires pour bien comprendre cette transaction.

L'occasion d'obtenir tous ces renseignements nécessaires a été offerte à l'honorable monsieur par le comité devant lequel il a comparu, et il n'a pas su en profiter quant à la question qui nous occupe. Je demande pourquoi, et s'il n'a pas jugé à propos de profiter de cet avantage, je lui demanderai en toute justice quel est son but en se levant en Chambre pour faire des déclarations comme celles qu'il a faites, sans avoir la moindre preuve. En suivant cette ligne de conduite, il s'expose à voir ses déclarations les plus catégoriques soupçonnées.

M. Greenshields, à la page 31, parle de cette promesse de vente de $500,000 et c'est alors que l'esprit de la cause se dessine complètement. M. Borden lui demande :

Q. Vous rappelez-vous avoir rempli les fonctions de procureur au sujet de cette prétendue promesse de vente de ce chemin, vers le 16 janvier 1894 ?—R. Avez-vous une copie de cette promesse de vente ?

Q. Oui.—R. Avez-vous l'intention de la produire, M. Borden ?

Q. Oui.—R. Très-bien ; je désire qu'elle soit marquée afin que je puisse en établir l'identité.

Maintenant il y a quelque chose qui se rapporte à cela, que les membres du comité ont remarqué dans le temps et qui doit être présent à la mémoire de l'honorable député de Halifax qui me corrigera si je me trompe. L'honorable monsieur avait cette promesse de vente en main. Je crois être juste en disant qu'il n'avait pas l'intention d'en faire l'usage qui en a été fait dans la suite. Il croyait prendre à bout d'arguments M. Greenshields, mais ce dernier en connaissait trop et ne voulait rien dire tant que le document en question n'aurait pas été marqué et produit comme exhibit de manière à permettre à tous les intéressés d'en prendre connaissance, et c'est ainsi que ce document a été enlevé du contrôle de l'honorable monsieur qui l'avait dans ses mains et qui prétendait s'en servir exclusivement.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable député ne s'est jamais aussi trompé de sa vie. J'avais l'intention de le produire et c'est ce que j'ai fait à la demande de M. Greenshields.

M. MORRISON : Parce que ce monsieur l'a demandé ?

M. BORDEN : Dans ce temps-là même.

M. MORRISON : Exactement et je dis que c'est grâce à M. Greenshields qui n'avait absolument rien à cacher, que cette promesse de vente a été découverte à ce moment. Il a arraché des mains de l'honorable monsieur ce document et les députés qui sont avocats apprécieront l'importance de la chose en connaissant les circonstances dans lesquelles le fait s'est produit. Il avait ce document et il prétendait le garder jusqu'au dernier moment afin de permettre aux journaux d'en commenter la teneur à son de trompe pour lui aider dans le jeu qu'il avait en vue. Mais M. Greenshilds l'a obligé là et alors de produire ce document marqué de façon à lui permettre d'en prouver l'identité.

M. POWELL : L'honorable monsieur me permettra-t-il de lui poser un seule question ? Comme il prétend posséder quelque connaissance en loi et qu'il critique la manière de procéder suivie par mon honorable ami de Halifax (M. Borden), je lui demanderais si le fait seul que M. Borden faisait subir un contre-interrogatoire à M. Greenshields sur ce document n'en démontrait pas l'existence.

M. MORRISON : Cela dépendait de la personne qui interrogeait M. Greenshields et qui pouvait choisir ses moyens de façon à n'obtenir que la preuve qu'il désirait.

M. POWELL : Mais le document était déjà en preuve.

M. MORRISON : Oui, mais je prétends que c'est M. Greenshields, contre lequel toutes ces insultes étaient dirigées qui a arraché à l'opposition l'aveu de cette promesse de vente. Voilà ce que je veux établir. Je laisse aux avocats les questions de principes abstraits concernant les lois de la preuve. C'est à ce moment là que M. Greenshields a produit la promesse de vente et on y trouve cette clause :

Nous et chacun de nous donnons par les présentes au dit William Farwell une promesse de vente par laquelle il pourra nous payer dans les trente jours la somme de $500,000, pour laquelle somme, si elle est payée dans les trente jours, nous nous engageons à vendre, transporter et livrer à lui-même ou à son fondé de pouvoirs le chemin de fer du comté de Drummond, comprenant la ligne principale, les sections, les voies d'évitement, les droits de passage, les gares, les autres constructions, le matériel roulant, l'outillage, les privilèges, les chartres, les bonus, les subventions et tout ce qui lui appartient et se rapporte à un chemin de fer.

C'est là la clause dans cette promesse de vente à M. Farwell faite par les actionnaires qui est en preuve et sur laquelle les honora-

bles messieurs de l'opposition ont basé leur prétention à l'effet que le gouvernement aurait pu acheter ce chemin de fer pour $500,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'était construit que jusqu'à Saint-Léonard à cette époque.

M. MORRISON : Mais voyons ce que cette clause comportait d'après le témoignage de M. Greenshields :

M. Farwell a convoqué une assemblée des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond à peu près dans le temps où ce document a été signé. Il a déclaré alors qu'il négociait, ou était sur le point de négocier par l'entremise de M. Hugh Ryan, avec le gouvernement conservateur la vente du chemin de fer du comté de Drummond et que la base des négociations était que le gouvernement paierait un loyer de $100,000 par année, la ligne devant être construite jusqu'au dernier mille. Il a dit : "Je dois avoir une cession complète des actions du chemin, ce qui me permettra d'en contrôler complètement l'exploitation. Je me propose de donner cette cession à M. Hugh Ryan, qui doit conduire les négociations."

Vous pouvez voir combien il était essentiel pour M. Farwell d'avoir nominalement le contrôle absolu du chemin et connaissant M. Farwell pour un honnête homme, les autres actionnaires avaient confiance en lui et ont signé la promesse de vente.

Un contrat subséquent a été fait par lequel, si le chemin était loué à $100,000 ou vendu à $17,500 le mille après qu'il eut été construit jusqu'à Chaudière, le coût de ces travaux devait être retranché de la différence entre $500,000 et le prix reçu et le montant total restant devait être divisé en trois parties— une partie devait aller à M. Farwell, deux-tiers de la différence à M. Hugh Ryan et ses amis et l'autre tiers à M. Farwell et devant être ajouté aux $500,000 qui devaient représenter le prix réel de la vente du chemin pour les actionnaires.

Voilà ce que cette promesse de vente signifiait d'après le témoignage donné sous serment de M. Greenshields.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Combien y avait-il de milles de chemin construits alors ?

M. MORRISON : Environ 45½ miles. M. Borden a alors demandé :

Q. Ce contrat était-il par écrit ?—R. Oui, ce contrat avec M. Farwell était par écrit. M. Farwell avait des copies de cet arrangement dont j'ai indiqué les grandes lignes. En d'autres termes,—

Voici qui fait encore mieux connaître la nature de cette promesse de vente :

——si le contrat avait été mis à effet d'après cette base de $500,000 et le partage dont j'ai parlé—

Non " ou le partage."

——les actionnaires du chemin de fer du comté de Drummond auraient reçu pour ce chemin un prix de beaucoup plus élevé que celui qu'ils s'attendent de retirer en vertu du contrat actuel avec le gouvernement parce que la ligne n'était pas terminée jusqu'à Moose Park en 1894. Nous ne faisions que commencer à construire le chemin et il y avait 28 milles de chemin à Moose Park—42 milles au delà formant environ 70 milles, à terminer à l'époque où cette promesse de vente a été donnée et qui sont finis aujourd'hui.

Q. Dois-je comprendre que les actionnaires devaient ne recevoir que $500,000? R. Les actionnaires devaient certainement recevoir la différence. Un exemple pour démontrer la chose : si le chemin était vendu sur une base de $2,500,000 comptant, montant que vous obtenez si vous calculez $17,500 par mille, de ces $2,500,000 devrait être soustrait le coût de la construction du chemin jusqu'à Chaudière ; les actionnaires devaient obtenir des subventions du gouvernement d'Ottawa pour ce travail, lesquelles devaient être ajoutées au prix de vente. Du total devait être soustrait le coût de construction et la différence, divisée en trois parts, un tiers devait revenir aux actionnaires outre le prix de vente, $500,000.

Q. Savez-vous combien de ces 28 milles ont été construits ? R. Non, je ne pourrais vous le dire ; on peut avoir travaillé tout le long de la ligne.

Q. Ces $500,000 étaient-ils le prix de vente du chemin terminé jusqu'à un endroit déterminé ?—R. Ils devaient représenter le prix du chemin plus le tiers que nous retirerions de l'entreprise quand elle serait terminée c'est-à-dire à la fin des 30 jours pour lesquels le contrat était fait.

Q. De 1894 à 1897 y a-t-il eu des négociations pour la vente du chemin ?—R. Oh ! oui ; M. Farwell a poursuivi les négociations jusqu'au printemps de 1896.

M. Haggart, page 151, a déclaré ceci :

Je n'ai eu de communication avec personne de la compagnie ou autre, après cette date, au sujet de ce chemin de fer.

C'était après le mois de juillet. M. Greenshields contredit formellement cet énoncé et M. Greenshields du commencement à la fin de son témoignage n'a pu être contredit. Non seulement l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux s'est contredit lui-même mais tous les témoins le contredisent sur tout ce qu'il a dit dans son témoignage. Page 54, faisant allusion à M. Ryan :

Il n'y a pas eu d'obligation donnée à d'autres compagnies. En 1894 les négociations n'ont pas abouti.

Q. Il n'y a pas eu de promesse de vente faite à d'autres compagnies de chemin de fer ?—R. Pas en 1894. Nous avions eu des négociations avec le Grand-Tronc mais avant 1894.

Q. Ces négociations se faisaient elles par écrit ou verbalement ?—R. Je crois qu'elles se faisaient par écrit.

Q. Quelle partie du chemin était alors terminée ?—R. Celle de Nicolet et Drummondville, je crois.

Q. Les négociations avec le Grand Tronc n'ont pas abouti ?—R. Non.

Q. Vous dites qu'elles se faisaient par écrit ?—R. Oui.

Plus loin, page 36 :

Q. Durant combien de temps M. Ryan a-t-il continué à servir d'intermédiaire ?—R. Jusqu'au printemps de 1896, je crois.

Il contredit de nouveau les déclarations de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux qu'il n'a pas eu de communications avec ces personnes après le mois de juillet 1894.

Mais je puis dire que ce chemin de fer n'a jamais été offert pour $500,000 ni pour aucune somme de ce genre.

M. Greenshields a juré et je demanderais au chef de l'opposition de considérer ce témoignage avant de répéter que ce chemin de fer a été offert à ce prix.

A la page 36 :

Q. Pouvez-vous nous dire pourquoi on a adopté ce chiffre nominal de $500,000 ? R. Il faut bien comprendre que c'est M. Farwell qui est venu nous dire : " Il faut que je puisse montrer que c'est moi qui ai la direction absolue du chemin et pour cela, il me faut la signature de tous les actionnaires afin qu'on ne puisse pas s'adresser à d'autres qu'à moi." Nous avons considéré qu'il n'y avait pas de doute que la division des profits serait plus facile si nous nous entendions sur un prix déterminé.

Q. Le partage entre M. Farwell et les actionnaires ? R. Il prétendait qu'il était absolument nécessaire de déterminer un prix pour servir de base dans le cas de vente.

Q. Alors les $500,000 devaient être d'abord pris sur les profits provenant de la vente à l'Etat?—R. L'arrangement était que si le chemin était affermé à l'Etat et que si l'on réalisait de l'argent sur le bail, à cela il faudrait ajouter.....

Q. A quoi " cela "?—R. Au prix de vente.

Q. C'est-à-dire aux $500,000?—R. Au prix net auquel le chemin aurait été vendu à l'Etat. Supposons qu'il aurait été vendu $2,500,000, à cela il aurait fallu ajouter les subventions à recevoir pour le prolongement de la ligne et déduire le coût de la construction du chemin jusqu'à Chaudière, et la différence entre cette somme et $500,000, le chiffre de la promesse de vente, aurait été divisée en tiers, un tiers devant aller à M. Farwell, les deux autres tiers devant être ajoutés aux $500,000 et partagés entre les actionnaires.

Comment peut-on expliquer plus clairement ce que signifiait ce chiffre de $500,000 ? Comment l'opposition peut-elle prétendre que ce chemin ait été, en aucun temps, en aucune circonstance ou sous aucune forme, offert pour $500,000 ? Je suis surpris de voir que des hommes ayant la moindre parcelle de bon sens et d'honnêteté puissent affirmer une telle chose.

Q. Dois-je comprendre, M. Greenshields, que vous dites que le premier arrangement conclu avec le gouvernement aurait été, financièrement, plus avantageux pour le chemin de fer du comté de Drummond, que l'arrangement actuel?—R. Sans aucun doute, il aurait été plus avantageux.

Il est aussi question de M. Hugh Ryan à la page 36. Le plus grave reproche de l'opposition c'est que ce chemin aurait pu être acheté pour $500,000. Je demanderai aux honorables députés de la gauche, s'ils ne veulent pas écouter les arguments de la droite, de lire la preuve contenue dans ce rapport. Je prétends que nous devons nous baser sur cette preuve pour discuter cette question, dont nous ne pouvons pas nous écarter et que nous ne devons pas chercher à l'éviter.

Il y a eu deux rapports, celui de la majorité et celui de la minorité. Celui de la majorité était basé sur les faits. On le trouve à la page viii. du rapport. Je demande aux honorables députés de la gauche de la lire ce rapport ; ils verront qu'il n'y a pas une déclaration qui ne soit strictement conforme à la preuve faite. La première déclaration de ce rapport se lit comme suit :

La seule divergence entre les parties est le prix payé pour l'extension. Il n'est pas question de corruption.

Le chemin de fer du comté de Drummond, tel qu'il existe, consiste en une ligne terminée de Sainte-Rosalie à La Chaudière, une distance de cent quinze milles et demi, et l'embranchement connu sous le nom d'embranchement de Nicolet, allant de Saint-Léonard à Nicolet, sur le lac Saint-Pierre, une distance de dix-sept milles, ce qui donne une longueur totale de cent trente-deux milles et demi.

Que pour relier l'Intercolonial à la ville de Montréal, il était nécessaire que ce chemin fût prolongé de la station de Moose-Park, jusqu'à Chaudière-Junction, une distance d'environ 42½ milles. Cela a été fait par les propriétaires du chemin et ce dernier a aujourd'hui une longueur totale, y compris l'embranchement de Nicolet, de 175 milles, et sa construction a coûté au delà de $2,100,000. (Voir le témoignage de S. Newton, page 46.)

Le rapport parle ensuite du coût du chemin et des négociations. C'est un résumé des pricipaux témoignages. Comparons un instant ce rapport à celui de la minorité. Il n'y a peut-être pas dans ce dernier une seule allégation qui ne soit fausse ou déraisonnable.

Je dis cela de propos délibéré et je défie l'opposition de me contredire. Le devoir d'un comité est d'exposer les faits et d'en tirer des conclusions sans parti pris, et non pas d'imaginer des choses que rien dans l'enquête ne justifie. C'est déjà assez répréhensible de fabriquer un rapport avec des suppositions, même quand elles sont appuyées sur des faits ; mais lorsqu'il n'y a rien pour appuyer ces suppositions, ceux qui signent un tel rapport méconnaissent leur devoir de membre d'un comité. La première allégation importante est celle-ci :

En 1893, la Compagnie du chemin de fer du Comté de Drummond essaya sans succès de vendre son chemin au Grand Tronc.

Voilà la première tentative de " brocantage " du chemin, pour me servir de l'expression des honorables députés de la gauche. Le rapport parle ensuite des dettes de la compagnie, des sommes qu'elle a empruntées à la banque des Cantons de l'Est, de choses qui, selon moi, sont étrangères à la question. Il passe ensuite à cette question de promesse de vente pour $500,000.

En mettant cela dans le rapport, le but évident de la minorité était de mettre la Chambre et le pays sous la fausse impression que ce chemin aurait pu être acheté pour $500,000. Puis le rapport ajoute :

Le délai pour profiter de cette promesse de vente fut prolongé à plusieurs reprises, ou il y avait une entente qu'on pourrait en profiter en tout temps jusqu'à la fin de 1894, mais vu qu'elle n'avait pas eu pour résultat de faire vendre le chemin, les actionnaires en donnèrent une autre à M. Farwell, aux mêmes conditions, pour $400,000.

Je demande à l'opposition de citer un seul témoignage pour appuyer cette allégation.

On donna aussi des promesses de vente à d'autres personnes, mais sans résultats.

Où est la preuve de cela ? Il n'y a pas même un soupçon de témoignage à cet effet.

En accordant la première promesse de vente on voulait induire M. Hugh Ryan, un entrepreneur, à se charger du parachèvement du chemin, pour pouvoir ensuite le vendre aux meilleures conditions possibles.

Si cela est vrai, n'est-ce pas en contradiction avec la prétention de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux ?

De la somme qu'il recevrait, il aurait fallu déduire d'abord le prix de la promesse de vente, $500,000, puis les dépenses faites par M. Ryan pour terminer le chemin, et le restant, s'il y en avait, devait être divisé, d'après M. Farwell, entre lui et ses associés, qui devaient recevoir un tiers et M. Ryan qui devait recevoir les deux tiers. Ce dernier, cependant, ne se rappelle pas ce détail, mais dit qu'on lui a offert le chemin pour $500,000.

D'un bout à l'autre de son témoignage, M. Ryan ne dit rien de semblable, rien qui soit de nature à justifier une pareille allégation.

Vu le service insuffisant que donnait le Grand Tronc entre Montréal et Lévis, M. Haggart, qui était alors ministre des Chemins de fer et Canaux songea en 1894, à prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal.

Il y "songea", mais comment ? Il en causa privément avec un de ses collègues ; il avait une projet à lui, mais jamais il n'en fit part à ses autres collègues afin de le mettre à exécution. C'est tout ce qu'il a fait dans cette direction et le rapport de la minorité cherche à faire croire que le projet était sérieux. Quoiqu'il en soit, ces efforts herculéens de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux furent sans résultats par suite de circonstances incontrôlables.

Il fit faire une estimation de ce que coûterait un chemin de fer comme le Drummond, lorsqu'il serait complété, conformément aux conditions imposées par la subvention, et il s'informa de ce que coûterait le droit de passage sur le Grand Tronc entre Sainte-Rosalie et Montréal, ainsi que des facilités terminales à ce dernier endroit.

Quelles preuves avons-nous des négociations de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux au sujet des facilités terminales ? Y a-t-il une seule ligne de son témoignage pour établir qu'il aurait pu se procurer un terminus à cette époque ? Pas une.

Plus tard M. Hugh Ryan entama des négociations avec M. Haggart pour la vente du chemin de fer du Comté de Drummond, mais ce dernier, après avoir pris certains renseignements, refusa de recommander l'achat du chemin et il ne paraît pas y avoir eu d'autres négociations entre la compagnie et le gouvernement avant 1897.

Cela n'est pas exact, car M. Greenshields et M. Farwell déclarent positivement que les négociations ont duré jusqu'en 1896 et que M. Ryan agissait comme intermédiaire. Cette partie du rapport n'est corroborée par aucun témoignage. Je vais aussi faire voir la partialité de ce rapport et la procédure louche adoptée par ceux qui l'ont préparé.

En 1897 le ministre actuel des chemins de fer et Canaux entra en négociations avec M. J. N. Greenshields, le président de la compagnie du chemin de fer du Comté de Drummond, dans le but d'en faire l'acquisition au nom de l'Etat. Ces négociations se firent principalement entre M. Greenshields et M. Blair. Mais M. Greenshields et son associé, M. Mitchell, eurent aussi des entrevues avec le ministre des Travaux Publics, M. Tarte.

M. Tarte, à la page 120 de son témoignage, déclare catégoriquement que les entrevues qu'il a pu avoir avec les gens du Drummond n'étaient pas officielles ; que c'était des entrevues comme il est obligé d'en donner à tous ceux qui lui en demandent. Il ne pouvait pas défendre sa porte à M. Mitchell, ou à qui que ce soit, s'il leur plaisait d'aller discuter la question avec lui, il était bien obligé de le faire. Mais jamais, dit-il, ces entrevues n'ont eu le caractère des négociations.

Le rapport entre ensuite dans des détails tout à fait étrangers à l'affaire. Il parle de "La Patrie" qui a été achetée par le fils de M. Tarte, mais dans laquelle, M. Tarte, lui-même, n'a pas pour un sou d'intérêt. Il raconte que M. Greenshields agissait comme l'avocat de M. Tarte, et qu'il lui a donné son chèque pour $25,000. Or, d'après le témoignage de M. Greenshields, nous savons que ce n'était qu'un chèque de complaisance, et qu'il n'y a pas eu d'argent d'échangé. M. Tarte s'est peut-être servi d'une expression inexacte, mais les mots ne sont rien. Il n'a rien eu à faire dans cette transaction ; ni lui ni M. Greenshields ne songeaient à ce chemin de fer lorsqu'il s'est agi d'acheter "La Patrie". M. Tarte faisait une chose toute naturelle, une chose que le chef de l'opposition ou qui que ce soit ferait pour son fils ou tout autre parent. Il a simplement cherché à aider à ses fils à faire l'acquisition de ce journal et il y a réussi. Mais cela n'a absolument rien à voir avec l'affaire du Drummond. Cela a été déclaré sous serment à maintes reprises, et cependant la minorité mentionne l'acquisition de "La Patrie" dans son rapport, bien qu'il n'y ait pas l'ombre d'une preuve pour rattacher cette transaction à celle du chemin de fer du comté de Drummond. Mais le rapport ne cherche même pas à démontrer qu'il existe quelque relation entre les deux transactions, et la minorité après avoir fait ces insinuations n'a pas le courage de reconnaître que les preuves manquent pour appuyer ses allégations.

Ce sont les mêmes hommes qui renouvellent aujourd'hui leurs accusations de corruption contre le gouvernement. A quoi bon toutes ces accusations, s'il n'y a pas de preuves pour les appuyer ?

Je ne lirai pas tout le rapport qui est très long, mais je répète qu'il repose tout entier sur une base fausse et ne s'appuie sur aucun fait prouvé.

Il conclut comme suit :

Votre comité est convaincu que le loyer annuel payable au chemin de fer Grand-Tronc en vertu de cet arrangement de 1897-98 est exorbitant.

Je défie la gauche de me montrer un seul témoignage pour justifier cette conclusion. Il n'y en a pas et on ne peut pas m'en montrer.

Que le loyer, ainsi que les dépenses d'amélioration et d'entretien devraient être basés sur l'usage qu'on fera du chemin.

Sur quoi s'appuie la minorité pour émettre cette proposition ? Nous avons des preuves du contraire dans les témoignages de M. Schreiber, de M. Blair, M. Newton, M. Farwell, M. Greenshields et M. Wainwright.

Et que les paiements fixés par ces arrangements sont considérablement plus élevés que s'ils étaient calculés sur cette base.

Pourquoi ne cite-t-on pas un seul fait pour corroborer ces suppositions ? Pourquoi n'indique-t-on pas la page à laquelle se trouve la preuve de ce qu'on avance ? Parce que cette preuve n'existe pas.

Les conclusions de ce rapport sont en contradiction directe avec ce qui a été prouvé à l'enquête.

A la page 66, un des signataires du rapport nous donne une idée de la manière dont il comprend la question. S'adressant à M. Schreiber, il demande :

Par M. Powell :

Q. L'an dernier, lorsque cette affaire était devant la Chambre—en 1897—la seule objection, je crois, à l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond, pour la partie terminée était que les pentes à un ou deux endroits étaient trop fortes ?

Voilà, d'après l'honorable député de Westmoreland (M. Powell) la seule chose qui empêchait de faire l'achat de ce chemin de fer. A cette question M. Schreiber répond " oui " et le confirme. Cela ne l'empêche cependant pas de faire les suppositions les plus extravagantes sur le compte du gouvernement et des propriétaires du chemin de fer.

Pour terminer je n'ai qu'à rappeler ce que disait hier l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) sur les commodités de transport de ce pays, pour démontrer l'importance de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal. C'est bien beau de dire qu'il y a déjà une ligne entre Montréal et les provinces maritimes, mais elle passe sur le territoire américain, et qu'arriverait-il si les privilèges de transit en entrepôt dont jouissent actuellement le chemin de fer Canadien du Pacifique lui étaient retirés ? Dans quelle position serait le gouvernement si les raccordements de ce chemin avec les autres chemins de fer s'arrêtaient à Montréal, et dans quelle position serait le pays, si le privilège du transit en entrepôt était aboli ? Et cette supposition est dans l'ordre des choses probables ; mais aujourd'hui le Canada est tout à fait indépendant de ce privilège ; il n'est pas plus à la merci des Etats-Unis sous ce rapport que sous les autres, et le jour n'est pas éloigné où nous n'aurons plus à nous occuper de nos voisins dans le règlement des questions de cette nature. Nous marchons vers l'indépendance la plus complète ; nous n'aurons plus bientôt à nous inquiéter des chemins de fer américains, et à ce point de vue, le ministre des Chemins de fer et Canaux a bien fait de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal, même si cela eut coûté encore beaucoup plus cher.

Pour faire condamner cette opération, il ne suffit pas de dire que quelques-uns ont pu y faire de l'argent. Si M. Greenshields a fait un bénéfice en nous vendant pour $12,000 par mille, un chemin qui a coûté $19,000, tant mieux pour lui, et je ne crois pas qu'on puisse lui en faire un reproche.

Toute la question est de savoir quelles économies le gouvernement a réalisées en faisant l'acquisition de ce chemin. Il est en preuve qu'il a coûté $19,000 par mille et le gouvernement l'a payé $12,000. Peu importe les détails et les circonstances, pourvu qu'ils ne soient pas entachés de corruption. Je m'attendais à voir l'opposition introduire dans ce débat une foule de choses étrangères à la question, mais la seule chose qu'elle pourrait faire avec profit serait de démontrer que le gouvernement a payé le chemin trop cher. Pour ma part je félicite le ministre des Chemins de fer et Canaux, le gouvernement et le pays d'avoir prolongé l'Intercolonial jusqu'à Montréal et d'avoir mis fin à l'ère de déficits, car je suis convaincu que cette ligne qui est maintenant sur le pied d'une entreprise commerciale va rapporter des bénéfices à l'Etat. Le gouvernement a agi avec sagesse en traitant toutes les questions en hommes d'affaires et en administrant les affaires du pays, comme un homme intelligent administre ses propres affaires.

M. ROSS ROBERTSON : Sans vouloir fatiguer la Chambre, je dois expliquer brièvement pourquoi je ne puis pas partager sur cette question, les vues des honorables députés avec lesquels je vote ordinairement. Je laisse aux avocats des deux partis le soin de discuter les parties litigieuses de la question, et je me contenterai d'examiner si nous payons trop cher pour ce que nous avons. Je ne prétends pas m'ériger en juge de ceux qui ne pensent pas comme moi, et ceux à qui mes conclusions ne plairont pas seront libres des les critiquer.

J'ai été plus amusé que surpris l'autre jour en entendant le chef de l'opposition dire à l'adresse du ministre des Chemins de fer et Canaux en critiquant l'affaire du Drummond :

Son plan pour avoir l'avantage sur sir William Van Horne, M. Shaughnessey et tous les autres directeurs du chemin de fer Canadien du Pacifique, auxquels on fait dépenser des millions de leur propre argent pour construire cette ligne à l'ouest de Saint-Jean, c'est de leur enlever ce trafic et de le transporter pour rien.

Tout cela n'est qu'un conte en l'air. C'est la première fois que j'entends dire que sir William Van Horne, ou M. Shaughnessey aient mis un sou de leur argent dans la construction du Chemin de fer Canadien du Pacifique. J'ai toujours compris qu'ils en ont retiré beaucoup plus qu'ils n'y en ont mis. Dans tous les cas, il vaut mieux que le ministre des Chemins de fer et Canaux

ait l'avantage sur ces deux tyrans, que de voir Van Horne et Shaughnessey avoir l'avantage sur le pays.

Ce projet de mettre l'Intercolonial sur un pied d'affaires ne doit pas être regardé comme une question de parti. Pour moi c'est une question d'importance nationale, et je ne veux pas par mon vote contribuer à maintenir l'Intercolonial dans la position d'une vache à lait en commandite—c'est l'Etat qui a acheté le foin et le chemin de fer Canadien du Pacifique qui retire le lait.

Je ne suis pas d'opinion que l'Intercolonial doive être privé, à une de ses extrémités de communications avec les centres d'où nous vient le trafic de l'ouest. Si l'Intercolonial pouvait devenir un facteur important dans le transport du fret, en ce pays, cela enseignerait au peuple à se faire rendre justice par les autres chemins de fer qui ne sont pas la propriété de l'Etat.

Je considère qu'il est de l'intérêt du pays de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal, et je ne pourrais pas concilier un vote hostile à cette résolution avec la position que j'ai toujours prise sur les questions de chemins de fer, tant dans cette Chambre qu'ailleurs. Mais tout en approuvant le principe de la résolution, je n'approuve pas tous les détails du projet, ni le refus du ministre des Chemins de fer et Canaux de produire le contrat et les autres documents qui se rapportent à cette affaire.

Maintenant qu'il nous a fourni tous les renseignements qu'il possédait, toute la question se réduit à ceci : Que le chemin de fer du comité de Drummond sera acheté à raison de $12,000 par mille, ou une somme ronde de $1,600,000. Cette somme paraît élevée ; j'avoue que je ne suis pas un expert ; mais la Chambre par une écrasante majorité a décidé qu'il était juste et raisonnable de permettre au chemin de fer Canadien du Pacifique de vendre une section de chemin de fer aux porteurs d'obligations, pour $35,000 par mille. Le parlement du Canada, dans sa sagesse, a décidé, il y a quelques jours, que le chemin de fer de la Colombie et de l'Ouest valait $35,000 par mille, pour les porteurs d'obligations, bien qu'on m'ait dit qu'une grande partie de ce chemin pouvait être construite pour $8,000 par mille.

Je vois bien, M. le Président, que le chemin de fer de la Colombie et de l'Ouest coûtera probablement plus que le chemin de fer du comté de Drummond, mais je ne vois pas comment les honorables membres de la gauche qui ont voté en faveur de la permission accordée à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique de vendre un tronçon de voie ferrée au prix de $35,000 par mille, peuvent blâmer l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) d'avoir acheté un autre tronçon de voie ferrée à $12,000 par mille. Je ne suis pas cependant parfaitement à l'aise au sujet des conditions de ce marché.

La vérité est, et autant vaut l'avouer, que je ne puis comprendre l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. Je l'ai entendu parler comme un archange pour la défense des droits publics et je suis revenu des réunions du comité des chemins de fer et des comités des banques et du commerce, me réjouissant dans l'espoir que le peuple avait enfin trouvé un libérateur et que l'honorable ministre protégerait sous son aile les victimes de la tyrannie. Je ne vois pas que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux ait jusqu'à présent donné à ces gens autre chose que de bienveillantes paroles ; mais même les bonnes paroles sont plus que la plupart des membres du gouvernement actuel ne voudraient donner aux gens qui ont des griefs fondés contre le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Il est possible que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux eût pu avoir ce chemin de fer du comté de Drummond pour une somme moindre, et il est possible qu'il ait agi dans l'intérêt de son parti. Mais les honorables membres de la gauche n'ont pas voulu écouter une déclaration faite en cette Chambre il y a quelques jours, à l'effet qu'il y avait, prétendait-on, un vol en faveur du chemin de fer Canadien du Pacifique dans le droit de vendre le chemin de fer Colombie et de l'Ouest aux porteurs d'obligations à $35,000 par mille ; et comment ces mêmes honorables députés peuvent-ils espérer qu'un député indépendant puisse les suivre lorsqu'ils affirment avec insistance qu'il y a un vol en faveur de quelqu'un dans le droit de vendre ce chemin de fer du comté de Drummond au pays à $12,000 par mille ? J'apprécie à leur juste valeur toutes les probabilités, et je comprends également que quels que puissent être les défauts du ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), il a fait plus qu'aucun de ses prédécesseurs, libéraux ou conservateurs, pour faire du chemin de fer Intercolonial quelque chose de mieux qu'un simple alimentateur du chemin de fer Canadien du Pacifique, et convaincu de ce fait, je ne puis faire autrement, M. le Président, que de voter en faveur de ces résolutions.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Je ne crois pas qu'il me soit possible de terminer ce soir, ma réponse à mon honorable ami de Westminster (M. Morrison), qui a occupé la Chambre durant deux heures et demi, mais je suis prêt à procéder jusqu'à onze heures et demie.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'espère que l'honorable député (M. Borden) continuera jusqu'à minuit, au moins.

M. BORDEN : M. le Président, l'honorable député de Westminster (M. Morrison) a fait à la Chambre un discours chaleureux en faveur de ces résolutions, et entre autres choses qu'il a dites, il a fait le déclaration quelque peu extraordinaire à l'effet que le rapport de la minorité, que j'ai eu l'honneur

de signer en compagnie de deux autres membres de la gauche, est un rapport dont pas une syllabe n'est fondée sur la preuve ou sur les faits.

Il a aussi déclaré que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) a rendu son témoignage devant le comité d'une façon telle que n'importe quel juge l'aurait réprimandé et expulsé de la barre des témoins. Il a ausi fait la déclaration quelque peu extraordinaire que les membres du comité appartenant à la gauche ont fait des déclarations inapplicables et fausses dans leur rapport, et l'ont fait dans le but d'induire le Chambre en erreur.

Il a sermonné les membres de la gauche en général au sujet de leur conduite sur cette question et sur d'autres, et vers la fin de son discours, il a même hasardé la théorie que mon honorable ami (M. Haggart), parlant comme membre du comité, après avoir été congédié comme témoin, était encore sous serment. Or, M. le Président, je n'occuperai pas le temps de la Chambre pour répondre longuement à de semblables arguments. Des déclarations aussi exagérées faites par un membre de cette Chambre—même par un député occupant la position de l'honorable député de Westminster—méritent tout au plus qu'on leur accorde quelques paroles de mépris.

Je dis à l'honorable député (M. Morrison) qu'il ne peut indiquer dans le raport de la minorité, une seule ligne, un seul mot qui ne soient pas solidement appuyés par la preuve, en tant que le rapport prétend être une déclaration de faits. Lorsque l'honorable député siégeant en cette Chambre, se hasarde à dire que ce rapport, signé par trois membres responsables de la gauche, ne contient pas un mot, pas une syllabe qui soient fondés sur des faits ou appuyés sur la preuve, il assume une responsabilité qui n'ajoutera pas, je crois, à son crédit et à sa position en cette Chambre.

M. MORRISON : L'honorable député veut-il procéder à réfuter ce que j'ai dit ?

M. BORDEN (Halifax) : Je vais procéder à réfuter ce que l'honorable député a dit, et j'aimerais à savoir maintenant si l'honorable député, maintenant qu'il est plus calme, va oser répéter que pas un mot, pas une syllabe de ce rapport de la minorité ne sont fondés sur les faits ou appuyés par la preuve. Ose-t-il adhérer à cette déclaration ?

M. MORRISON : Je répète ce que j'ai dit, que le rapport de la minorité n'est pas basé sur les faits ou sur la preuve. L'honorable député peut faire de cela ce qu'il voudra. S'il peut démontrer que les déclarations dans ce rapport de minorité sont basées sur des faits ou sur la preuve établie à l'enquête, je m'excuserai auprès de lui et de la Chambre.

M. BORDEN : L'honorable député n'ose pas répéter ce qu'il a dit auparavant.

M. MORRISON : C'est ce que j'ai dit.

M. BORDEN : Et je suis heureux pour sa propre réputation qu'il n'ait pas le courage de se lever et de répéter la déclaration qu'il a faite il y a un instant ; et n'ayant pas le courage de répéter cette déclaration, je crois qu'il lui sied mal de sermonner l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux sur la contenance qu'il a faite à la barre des témoins. Il est probable que j'ai eu autant d'expérience en fait de témoins à la barre que mon honorable ami et j'ose dire que, ni dans le langage employé par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux ni dans son attitude comme témoin, je n'ai rien vu qui puisse justifier la critique très extraordinaire et très extravagante que l'honorable député, pour des raisons qu'il connaît mieux que personne, a jugé à propos de faire au sujet de cet honorable député.

Je n'ai pas l'intention de parler longuement des affaires affectant l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte) ; mais comme l'honorable député, quelque peu mal avisé sous ce rapport, a jugé à propos de mentionner le nom de cet honorable ministre devant la Chambre et de déclarer que nous, membres de la gauche, nous voulons nous faire un paravent de l'honorable ministre et de ses fils—quelque chose que je ne comprends pas très bien—j'aimerais à rappeler à la Chambre ce qui s'est passé en cette Chambre et devant le comité relativement aux circonstances auxquelles l'honorable député a fait allusion. Si l'honorable député veut consulter les " Débats " de 1897, il trouvera à la page 5301 que l'honorable ministre a fait la déclaration suivante en cette Chambre :

Je sais que mon nom a été mêlé à cette opération, parce que le journal *La Patrie* a été acheté par le parti libéral, et parce que le nom de M. Greenshields a été mêlé à cet achat. Je vais dire franchement ce qui est arrivé.

L'honorable député remarquera que l'honorable ministre des Travaux publics non seulement faisait une déclaration à la Chambre, mais qu'il la faisait sur son honneur, disant qu'il serait franc, ce qui, je suppose, voulait dire qu'il allait dire toute la vérité ; et avant que je termine, je crois que l'honorable ministre des Travaux publics n'aura pas l'occasion de remercier mon honorable ami d'avoir attiré l'attention sur ce sujet, dont je n'aurais pas parlé en l'absence de l'honorable ministre, n'eût été la manière dont mon honorable ami a traité la question. L'honorable ministre des Travaux publics disait encore :

Je me suis arrangé avec M. Greenshields, qui est mon avocat dans beaucoup d'autres causes, pour qu'il achète *La Patrie* en qualité d'avocat du parti.

Que l'honorable député remarque bien cela.

On parle d'un chèque qu'aurait donné M. Greenshields. Il n'y a pas de secret là-dedans, M. Greenshields avait un chèque entre les mains, ce n'était pas

son argent, mais l'argent du parti, et il a payé ce chèque.

Or, quel est le témoignage du ministre des Travaux publics que l'on trouve aux pages 118, 119 et 120 du rapport du comité ? L'honorable ministre a dit à cette Chambre qu'il serait franc avec elle ; que dit-il lorsqu'il est appelé à la barre des témoins ? Je lui pose la question, et qu'elle est sa réponse ?

C'est parfaitement exact. Dans le temps, je n'ai vu aucune difficulté à entrer dans les détails, mais ce que j'ai dit est parfaitement vrai. M. Greenshields l'a payé au moyen d'un chèque. Ce n'était pas son propre argent. Il a donné son chèque, ce qui était tout simplement une affaire d'accommodement ; ce n'était pas son argent. J'ai dit cela d'une façon vague, parce que je savais très bien que si j'en disais plus long, je serais accusé d'avoir dit ce qui n'éta t pas vrai, pas par vous mais par quelques-uns des journalistes torys.

Et plus loin, lorsqu'il lui est démontré que sa réponse n'est pas d'accord avec ce qu'il a déclaré à la Chambre, que dit-il ? et j'appelle là-dessus l'attention de l'honorable député.

Ma réponse est que je n'ai pas jugé convenable de tout dire à la Chambre alors, parce que la prorogation du parlement était imminente,et je savais très bien que si j'eusse dit que M. Greenshields avait donné son propre chèque et que ce chèque avait été payé le lendemain, la presse tory aurait menti autant qu'elle l'aurait pu. Ce que j'ai dit était vrai, mais je n'ai pas tout dévoilé.

Or, je ne crois pas que l'honorable ministre des Travaux publics puisse éprouver beaucoup de reconnaissance envers mon savant et honorable ami pour avoir traité cette question de la manière dont il a jugé à propos de le faire. Plus loin, on lui pose la question :

Q. Voulez-vous dire que vous n'avez pas été tout-à-fait franc dans cette déclaration parce que vous aviez peur des mensonges de la presse tory ?—R. Oui, elle a tant menti sur mon compte, pas tous les journaux torys, quelques-uns sont respectables.

Maintenant, en y réfléchissant, l'honorable député croit-il qu'il ait beaucoup aidé le ministre des Travaux publics en appelant de nouveau l'attention sur cette affaire, que je n'aurais pas entrepris de traiter, comme je l'ai déjà dit, n'eût été la manière dont l'honorable député l'a traitée ?

M. MORRISON : Quest-ce que cela a à faire avec le prix du chemin ?

M. BORDEN (Halifax) : Si cela n'a rien à faire avec le prix, pourquoi mon honorable ami a-t-il jugé à propos d'en parler dans son discours ?

M. MORRISON : Parce que l'honorable député l'a mis dans son rapport. C'est tout à fait hors de propos, mais je l'ai commenté parce que vous en avez fait le sujet d'un rapport.

M. BORDEN : On n'en a pas fait le sujet d'un rapport. On en a parlé incidemment dans le rapport, parce que le ministre des Travaux publics est venu devant le comité dans le but d'étayer sa déclaration à la Chambre, après que M. Greenshields eut fait à la barre des témoins une déclaration qui était absolument en désaccord avec la déclaration faite à la Chambre par l'honorable ministre des Travaux publics.

M. MORRISON : L'honorable député veut-il nous indiquer où cela se trouve dans le témoignage ?

M. BORDEN : Je l'indiquerai avant de terminer, et l'honorable député sait où cela se trouve tout aussi bien que moi. L'attention de l'honorable ministre des Travaux publics a été attirée là-dessus par moi, lorsqu'il était à la barre des témoins, le jour même où il a donné le témoignage que j'ai lu. Or, cette autre question a été posée à l'honorable ministre des Travaux publics :

C'est-à-dire que vous n'avez pas dit la vérité afin de les empêcher de mentir?—R. *Je n'ai pas dit cela. Je* n'ai pas divulgué toute la vérité, parce qu'il n'y avait aucune nécessité de faire cette déclaration à la Chambre.

La position était celle-ci : Le ministre s'est levé de son siège à la Chambre et il a dit qu'il allait être franc avec le Chambre, puis, à la barre des témoins, il a dit : "Je n'ai pas divulgué tout la vérité, parce qu'il n'y avait aucune nécessité de faire cette déclaration à la Chambre."

Mon honorable ami, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, a fait une certaine déclaration en cette Chambre au sujet de certain soupçons qu'il avait, et il a suggéré à mon honorable ami de New-Westminster (M. Morrison) que lorsqu'une opération est d'une nature telle que le ministre des Travaux publics ne peut, en cette Chambre, après avoir dit qu'il allait être franc, dire toute la vérité à la Chambre, il y a là quelque chose de nature à exciter les soupçons. Je le demanderai à mon honorable ami, qui est avocat, et qui comprend la manière de peser les témoignages, s'il s'adressait à un jury, dans le cas d'une circonstance de ce genre, ne serait-il pas porté, s'il voulait faire son devoir, à insister sur ce point ?

Mon honorable ami s'est étendu assez longuement sur ce qui a été dit par le ministre des Chemins de fer et Canaux à la page 8 de son témoignage, savoir que, sans que son attention eût été en aucune manière attirée là-dessus, l'idée lui était venue, de son propre mouvement, de conclure quelque marché avec les propriétaires de ce chemin en vue de son acquisition. Mais je désire faire remarquer à mon honorable ami de New-Westminster une circonstance qu'il semble avoir oubliée, c'est que durant le cours de ces négociations, qui ont commencé en janvier et se sont continuées jusqu'en mars, ce même monsieur, M. Greenshields, qui est virtuellement le propriétaire de ce chemin, était en communication avec le ministre des Travaux publics à ce sujet, et que le ministre des Travaux publics était celui-là même auquel M. Greenshields a prêté son chèque lors de l'incident dont j'ai parlé.

Mon honorable ami ne pense-t-il pas que c'est là une circonstance qu'il convenait de faire ressortir de la preuve et sur laquelle il convenait d'insister ? Croit-il que c'est là une circonstance qui n'a pas besoin de commentaires ; que M. Greenshields, le propriétaire du chemin, ait été en communication en maintes occasions, d'après le témoignage du ministre des Travaux publics (M. Tarte) avec ce monsieur, s'occupant de l'acquisition de ce chemin, et que durant le cours de ces négociations, M. Greenshields ait jugé à propos de prêter son chèque et d'endosser des billets dans le but d'acheter un journal pour les fils du ministre des Travaux publics—un journal que le ministre des Travaux publics a déclaré en cette Chambre ne pas avoir été acheté pour ses fils mais pour le parti libéral ?

Nous avons jugé à propos de demander à l'honorable ministre à la barre des témoins, quelles sont les personnes qui ont avancé les $50,000 pour l'achat de ce journal, mais nous n'avons pas eu ce renseignement. Nous lui avons demandé : Avez-vous quelque objection à donner les noms des amis politiques qui ont avancé l'argent ? Il nous a dit que ce n'était pas M. Greenshields, et il nous a fallu accepter cette déclaration. Mais il n'a pas voulu nous donner les noms des amis en question. Il a répondu :

C'est mon affaire, tout comme dans le passé, vous avez donné et endossé des billets dans des affaires politiques.

Ce sont là tous les renseignements que nous avons pu obtenir de l'honorable ministre à ce sujet.

Mon honorable ami de New-Westminster (M. Morrison) a fait une ou deux autres remarques singulières. Il a cité une partie du témoignage de M. Farwell, à la page 135 ; et lorsqu'on lui a posé des questions à ce sujet, il a dit que peu importait ce que M. Farwell avait dit. Cela semble une manière quelque peu extraordinaire d'apprécier une preuve, et je crois qu'en somme, mon savant ami serait disposé à retirer cette proposition.

Il dit aussi : Je ne traiterai pas ces sujets au long ; il est hors de doute que le chemin vaut de $17,000 à $18,000 ou $19,000 le mille. Je crois qu'il a mentionné ces diverses sommes à pluieurs reprises mais $19,000 étaient la somme la plus élevée. Sans doute, nous sympathisons tous avec M. Greenshields et ses associés qui donnent au gouvernement pour $12,000 par mille ce chemin valant $19,000 par mille ; et nous sentons particulièrement la force de cet argument lorsque nous savons, comme je le démontrerai plus tard, que M. Greenshields a reçu $50,000 de ce capital-actions—je crois que c'était cela, pour rien ou presque rien—pour son influence comme financier, ou ses conseils ou quelque chose dans ce genre, et qu'en diverses occasions, il a eu de grandes quantités d'actions à un prix nominal.

Le capital-actions de cette compagnie, dont le chemin valait $19,000 par mille, ne valait que ce chiffre, et l'honorable député se rappellera de plus que, bien que M. Greenshields n'en eût acheté qu'une partie au pair, il ne l'a achetée au pair qu'après avoir assuré le succès de cette convention avec le gouvernement. Peut-être que l'honorable député, après réflexion, considérera que cela constituait une circonstance qui valait la peine d'être examinée. Et, de fait, c'est là une des choses qui se trouvent dans le rapport de la minorité, qui est solidement appuyé sur la preuve, bien que mon honorable ami ait osé dire que pas une seule syllable ou pas un mot de ce rapport de minorité ne sont appuyés sur la preuve.

Pour en arriver à la véritable question devant cette Chambre, laissant l'honorable député se féliciter sur le discours qu'il a prononcé à ce sujet, s'il juge à propos de le faire, car je n'ai pas l'intention de m'occuper beaucoup de lui davantage, je veux dire maintenant, comme je l'ai déjà dit, qu'en principe général, je suis en faveur du prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal. L'honorable député a mis environ trois quarts d'heures à argumenter en faveur de cette proposition, bien qu'il ait parlé à la suite de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) lequel a dit, non seulement ici mais devant le comité, qu'il avait toujours été en faveur de ce projet.

Je me rappelle très bien que lorsque le chemin de fer du Grand Tronc exploitait la ligne entre Montréal et Lévis, le service n'était pas très bon, en ce qui concerne les voyageurs, et je n'ai pas de peine à croire qu'il n'était pas très bon en ce qui concerne les marchandises, et vu la manière dont ce chemin était exploité, je crois qu'il eut été prudent d'essayer à ouvrir l'accès de Montréal au chemin de fer Intercolonial.

En conséquence, la principale question est de savoir d'abord, si c'était là ou non la meilleure manière d'arriver à Montréal et, en second lieu, si le prix payé par le gouvernement est juste et raisonnable. Le chef de l'opposition a dit que le gouvernement actuel et celui qui l'a précédé se sont engagés à aider à la construction d'un pont sur le Saint-Laurent entre Lévis et Québec.

Si ce pont devait être construit, si le gouvernement actuel jugeait à propos de lui donner une aide suffisante, on aurait pu faire un arrangement beaucoup plus avantageux pour droit d'exploitation sur le chemin de fer Canadien du Pacifique entre Québec et Montréal. Je puis dire en passant que l'argument exposé en cette Chambre par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux au sujet du coût de la construction d'un chemin de fer d'un côté ou de l'autre n'a pas reçu de réponse de la part de l'honorable député de New-Westminster.

Voyons quel serait l'état de choses si un pont de ce genre était construit. Je suppose que c'est l'intention du gouvernement actuel de donner une aide suffisante à la

construction de ce pont. Alors vous auriez environ 275 milles de Halifax à Saint-Jean sur lesquels il est désirable, non seulement dans l'intérêt du chemin de fer Canadien du Pacifique, mais dans l'intérêt du pays en général, que le chemin de fer Canadien du Pacifique ait des droits d'exploitation, et vous auriez, je crois, environ 172 milles de la ville de Québec à la ville de Montréal, sur lesquels dans ce cas, il serait extrêmement désirable que le chemin de fer Intercolonial eût un droit d'exploitation.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux nous a dit l'autre soir qu'il était monstrueux et ridicule de parler d'un projet de cette nature, pour la raison suivante : d'abord, il a dit que le chemin de Halifax à Saint-Jean était beaucoup plus long que l'autre, et en second lieu, qu'il passe à travers une bien meilleure région. Or, en ce qui concerne le premier point, nul ne suggère qu'un pareil arrangement soit fait, excepté à des conditions justes et raisonnables. Il pourrait être fait sur la base du parcours ou d'une demi-douzaine de manières différentes, de façon à donner au gouvernement tous les avantages qu'il pourrait raisonnablement réclamer en raison du fait que cette ligne de Halifax à Saint-Jean est la plus longue.

Et en tant qu'il s'agit de la région qu'il traverse et du trafic de cette région, toutes ces questions sont susceptibles d'être réglées ; et si le projet est mis à exécution, vous aurez le chemin de fer Intercolonial avec le droit d'exploitation jusqu'à Montréal, avec le droit aux terminl en cette ville, et vous aurez le chemin de fer Canadien du Pacifique pour lequel la province de la Nouvelle-Ecosse a payé sa bonne part, et dont, jusqu'à présent, elle n'a retiré que très peu de bénéfices, avec accès à la ville de Halifax, et vous aurez virtuellement cette ville comme l'un des termini. Et j'ose croire que si le projet du pont de Québec doit être mis à exécution, n'y aurait-il qu'une probabilité raisonnable de sa mise à exécution, il n'est pas sage de la part du gouvernement de se lier à l'acquisition de ce chemin de fer du comté de Drummond. Il eût mieux valu pour le moment ne traiter avec le chemin de fer du comté de Drummond qu'à titre d'expérimentation, et s'assurer si le marché proposé était ou non avantageux.

Eh bien ! supposons que pour le moment nous mettions de côté cette considération, nous avons la question du marché proposé avec le chemin de fer du comté de Drummond. Or la question de la valeur de ce chemin, à mon avis, devrait être déterminée par le gouvernement sur la base de sa valeur pour le propriétaire. Je crois qu'une certaine confusion d'esprit a été manifestée sur ce point dans le discours de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux lorsqu'il a traité la question de la déduction des subventions.

M. BORDEN (Halifax).

Je dis que la valeur dont nous avons à nous occuper, la base sur laquelle ce chemin doit être acheté est la valeur du chemin pour ceux qui le possèdent. Si le gouvernement expropriait ce chemin, quelle serait la base sur laquelle il serait obligé de le payer ? Ce ne serait pas sur la base de ce qu'il a coûté ni sur celle de ce qu'il vaut pour le gouvernement. Tous les avocats savent que c'est sur la base de la valeur de la propriété pour le propriétaire que le gouvernement, ou tout autre corps constitué, paye pour les propriétés expropriées pour des fins d'utilité publique.

On a poussé les choses si loin qu'en Angleterre, dans le cas d'une corporation ecclésiastique à laquelle une compagnie de chemin de fer avait enlevé sa propriété, le tribunal n'adjugea à cette corporation qu'une indemnité virtuellement nominale ; parce que, bien que la propriété en question fût d'une immense valeur pour la compagnie de chemin de fer, elle n'était guère profitable au propriétaire en raison de restrictions apportées à sa mise en valeur par les stipulations même du titre de propriété. De même, le gouvernement n'était pas obligé de payer à la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond un prix basé sur le coût de la voie ferrée ou sur la valeur de ce chemin pour le gouvernement ; mais il n'était tenu que d'en payer le juste prix à la compagnie propriétaire, comme la chose aurait eu lieu si la compagnie eût vendu sa propriété à toute autre personne. Voilà une proposition que le député de New-Westminster, si je ne me trompe, ne révoquera pas en doute. Il ne prétend pas, j'en suis sûr, que le prix payé par le gouvernement pour ce chemin de fer doive être sur un autre pied que celui du prix qu'il aurait payé, pour l'expropriation de cette propriété. Cete propriété n'a qu'une certaine valeur pour la Compagnie du chemin de fer de Drummond, et le gouvernement n'est pas tenu de lui payer autre chose.

Voyons donc, quelle était la valeur de cette voie ferrée pour la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond. En premier lieu, remarquons le prix que le gouvernement se propose de payer pour ce chemin. Il a proposé de payer une somme, qui, capitalisée par l'expert du ministère des Finances au taux de l'intérêt payé par le gouvernement sur son dernier emprunt, s'élevait à $2,094,-192. Voilà donc encore un fait consigné au rapport de la minorité et l'honorable député conviendra sans doute que ce fait est appuyé sur la preuve. Or, M. l'Orateur, si de la somme de $1,600,000, totalité du marché de cette année, l'on défalque $65,795, totalité de la dépense supplémentaire effectuée par la compagnie et stipulée par la convention de 1897, il reste $1,534,205, soit une balance de $559.887, en faveur du marché de cette année. Le député de New-Westminster qui est si prodigue d'avis et d'exhortations au bénéfice de la gauche, me permettra bien de lui offrir un tout simple avis : c'est qu'il n'a

pas fait acte de sagesse ou de prudence, quand, en 1897, il a approuvé et appuyé en pleine Chambre ce marché qui faisait perdre au pays $559,987 de plus que ne le fait le marché que le gouvernement, grâce à l'intervention du sénat, a été plus tard en mesure de conclure. Que le député de New-Westminster me pardonne si je lui fais cette recommandation, en tout esprit d'humilité, et sans vouloir nullement prendre le ton de maître qu'il a lui-même adopté.

Je ferai aussi observer à l'honorable député que sous l'empire de l'article 35 de la convention de 1898 avec la Compagnie du Grand Tronc, le gouvernement paie le prix des améliorations que le Grand Tronc effectuera à l'avenir, sur le pied de l'usage et du droit de parcours et non pas sur celui de la moitié des dépenses. L'honorable député ne l'ignore pas, l'usage que le Grand Tronc fait des gares-terminus d'après la preuve établie ici, doit être dans la proportion de vingt à un relativement à celui qu'en fait le chemin de fer Intercolonial. L'honorable député le niera-t-il ? Pourquoi donc ose-t-il demander, comme il l'a fait ce soir, pourquoi l'on soulève ici cette question du droit de parcours ? J'ai été stupéfait d'entendre l'honorable député demander en pleine Chambre en quoi la question du droit de parcours intéresse le débat, puisqu'il sait parfaitement que d'après la preuve établie dans l'espèce, l'usage que le chemin de fer Intercolonial peut faire des gares-terminus à Montréal ne saurait nullement soutenir la comparaison avec celui qu'en fait le Grand Tronc. Et cependant l'honorable député s'écrie : "En quoi cette question intéresse-t-elle le débat ?" Je vais le lui apprendre : comme le Grand Tronc et l'Intercolonial doivent tous deux se servir des gares-terminus à Montréal, il est juste que le gouvernement ne paie qu'en proportion de l'usage réel qu'il en fera. Si le chemin de fer du Grand Tronc, en raison de son énorme trafic avec l'Ouest, se sert de ces gares-terminus dans une proportion vingt fois supérieure à celle de l'Intercolonial, alors il est de simple justice que ce dernier chemin de fer, en raison des améliorations futures, n'en paie qu'un vingtième, au lieu de la moitié. Et cependant, l'honorable député nous a mainte fois répété que la question de l'usage des gares-terminus et du droit de parcours n'intéresse en rien le débat. Certes, si je voulais suivre le conseil peu charitable que le ministre des Chemins de fer et Canaux nous a donné l'autre soir, je pourrais dire à l'honorable député qu'il est l'avocat de la Compagnie du Grand Tronc. Parce que le chef de l'opposition a osé offrir un avis à ce sujet l'autre soir, ou lui a dit qu'il était salarié par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Or, quand l'honorable député vient nous dire qu'il n'y a pas lieu de débattre ici la question de l'usage de la voie, que faut-il penser de son attitude à l'égard de la compagnie du Grand Tronc ? Certes, cette compagnie aurait en lui un avocat fort habile et fort compétent ; toutefois, elle serait en lieu de s'attendre de sa part s'il plaidait sa cause devant les tribunaux, à une défense plus habile que celle qu'il a faite ce soir, en Chambre, et il est hors de doute, à mon sens, que l'honorable député remporterait plus de succès devant les tribunaux, car il est en lieu de faire un aussi bon plaidoyer en faveur d'un client que tout autre député ici. L'embarras, ainsi que l'a fait observer le chef de l'opposition, ne vient pas tant de la question d'habileté ou de compétence que de la faiblesse de la cause qu'il a plaidée, et pour mon compte, je conviens sans peine qu'il a tiré le meilleur parti possible d'une mauvaise cause.

Il serait inutile de discuter les autres stipulations de la convention conclue avec la Compagnie du Grand Tronc ; je m'en tiens à celle que j'ai discutée. L'honorable député de New-Westminster conviendra donc, après mûre réflexion, que si le chemin de fer Intercolonial se sert des gares-terminus et des améliorations en question, il est de simple justice qu'il ne paie que sur le pied de l'usage et du droit de parcours, et non pas sur celui de la moitié. Il est un autre fait que l'honorable député ne doit pas mettre en oubli : c'est qu'il avait été stipulé que nous paierions cinq pour cent d'intérêt sur le coût de ces améliorations et que la Compagnie du Grand Tronc, grâce à cette garantie de l'Etat, aurait été en lieu d'emprunter presque tout l'argent représentant le coût des améliorations en question, au moyen de cet intérêt de 5 pour 100 qu'elle devait recevoir de l'Intercolonial sur le pied de la moitié du coût. Ainsi donc, le résultat net de cette convention, si juste et si légitime aux yeux de l'honorable député, aurait été que la Compagnie du Grand Tronc tant que l'intérêt serait resté au taux actuel, se serait trouvée en mesure d'effectuer toutes les améliorations dont l'Intercolonial devait se servir, aux dépens de ce dernier chemin de fer exclusivement.

J'aborde la question qui intéresse plus particulièrement le débat : le prix payé pour le chemin de fer du comté de Drummond, prix que je veux étudier d'abord sur le pied des options en question. L'honorable député m'a défié d'apporter une seule preuve à l'appui de l'assertion faite dans le rapport de la minorité relativement à l'option de $400,000. Eh bien ! j'accepte le défi porté par mon honorable ami. De fait, l'honorable député nous a donné lecture de cette preuve ce soir même, et a probablement oublié la chose, puisqu'il nous a nié plus tard l'existence de cette preuve. J'emprunte ma citation à la déposition de M. Farwell, page 145 du rapport :

Q. A-t-il été offert d'autres options relativement à ce chemin de fer ?—R. Il est possible qu'il m'en ait été offert une autre, mais à moi seulement.

Q. Pour une somme semblable à celle-ci, je suppose ?—R. Je ne saurais dire. Si je ne me trompe, l'option était de $400,000, bien qu'elle soit portée ici à $500,000.

Le témoin fait ici allusion au document qu'il avait par devers lui :

Q. A votre avis, à quel chiffre s'élevait l'autre option?—R. Le chiffre de l'autre option serait peut-être de $400,000 ; toutefois, je ne saurais affirmer que l'exemplaire que j'ai sous les yeux soit bien authentique. Ce chiffre n'est pas inférieur à $400,000.

Le témoin fait ici allusion à l'option de $500,000, ou tout au moins à l'exemplaire qu'il avait sous les yeux. Il dit qu'il existait une autre option ; il ne saurait affirmer si le document qu'il a par devers lui est un exemplaire authentique de l'original ; toutefois, le sens de sa déposition est que, si l'exemplaire de l'original par devers lui est authentique, alors l'autre option était conçue absolument dans les mêmes termes, sauf que le chiffre ne s'en élevait qu'à $400,000. L'honorable député de New-Westminster n'a guère donné d'éclaircissements sur le prix de cette voie ferrée ou sur sa valeur, calculée sur le pied de cette option. Si on fait le calcul sur ce pied voici le résultat: il a été offert une option pour $500,000, et d'après le témoignage de M. Farwell, c'est sur le pied de $500,000 que devaient être payés les actionnaires, sauf M. Farwell lui-même. L'honorable député nie-t-il le fait ? D'après le témoignage de M. Farwell, qui en cela diffère d'avis avec M. Greenshields et qui est mieux au fait de l'affaire que ce dernier, c'est sur le pied de $500,000 que devaient être payés tous les actionnaires, sauf M. Farwell qui s'était entendu avec M. Ryan pour tirer ce qu'ils pourraient de l'entreprise, outre ce chiffre. Par conséquent, dans la mesure même où il s'agit des actionnaires, ils devaient être payés sur le pied de $500,000, d'après les stipulations de la première option, et sur le pied de $400,000, d'après celles de l'autre option. Or dans le rapport de la minorité, nous avons calculé aussi soigneusement et aussi consciencieusement qu'il nous a été possible de le faire, après avoir consacré beaucoup de temps à ce travail, que la somme d'argent dépensée sur ce chemin, subséquemment à la date de ces options, est de $685,000. J'ai par devers moi un état de tous les articles de dépense de cette voie ferrée, état emprunté aux rapports du gouvernement, à dater de l'époque où ces dépenses ont été effectuées, jusqu'à la fin de 1897 ; et je défie mon honorable ami ou tout autre député de prouver que ces chiffres sont inexacts. Je me rappelle que le ministre des Chemins de fer et Canaux, l'autre soir, a estimé ces dépenses à près d'un million de dollars. Or, je prétends qu'il est facile de prouver d'après les rapports attestés sous la foi du serment, et d'après les dépositions dans l'espèce, que la somme à ajouter à cette option est à peu près de $685,000. Que résulte-t-il de là ? Le voici : même en accordant à la compagnie tout le bénéfice du doute, le fait s'impose qu'en 1898, époque où il s'est agi de l'achat de cette voie ferrée par le gouvernement ce chemin valait, sur le pied de l'option de $500,000, $1,115,000, soit près de $500,000 de moins que le gouvernement n'offrait pour le chemin.

Ces options et les dépenses effectuées par la compagnie fournissent-elles une base légitime pour compter le prix à payer à la compagnie pour ce chemin ? Je vais prouver dans l'instant à mon honorable ami que c'est une base plus que légitime.

Prenons une autre base d'estimation, la valeur des obligations. Je ne prétends pas que la valeur des obligations, par elles-mêmes, soit une base légitime ; mais en prenant pour base du calcul la valeur des obligations relativement à la dette flottante de la compagnie, l'on peut se former une juste idée de la valeur du chemin. M. Greenshields a obtenu virtuellement pour rien $50,000 valant d'obligations ; il a acquis, moyennant $24,000, des obligations au montant de $80,000, pour lesquelles il a donné, nous a-t-il dit, l'équivalent d'espèces sonnantes, et nous avons accepté son témoignage sur ce point. Il a obtenu $50,000 valant d'obligations moyennant services professionnels et aide pécuniaire ; il a acquis un montant de $80,000 d'obligations, pour $24,000, et quant à la balance de $137,600, il l'a payée, nous a-t-il dit, au pair. S'il a payé cela au pair, chose que je suis tenu d'admettre, il ne l'a fait qu'en exerçant, après cette convention avec le gouvernement, les options qu'il avait obtenues, avant cette convention. Est-ce que ce fait ne signifie rien aux yeux de mon savant collègue ? Comment, M. Greenshieldse se fait donner $50,000 valant d'obligations en raison de services professionnels et d'aide pécuniaire ; il achète $80,000 valant d'obligations, moyennant $24,000 en espèces sonnantes avant la convention conclue avec le gouvernement, et ce fait serait dénué de toute importance aux yeux des honorables députés de la droite ! Plus tard, M. Greenshields a bien voulu payer au pair $137,600 valant d'obligations. Or, M. l'Orateur, la conséquence de tout cela est que pour $267,600 valant d'obligations, sur $400,000 valant d'obligations, M. Greenshields a payé $161,600 dont il a payé $137,600 après avoir fait bâcler cette convention avec le gouvernement.

Si vous tenez compte de la dette flottante de la compagnie, la seule dette dont elle fût chargée, sauf celle en question et que vous l'appliquiez à la valeur des obligations de la compagnie achetées par M. Greenshields, tout en accordant à ce dernier le bénéfice des obligations qu'il a achetées au pair, il est impossible d'estimer la valeur du chemin, à l'époque de l'achat projeté par le gouvernement, à plus de $1,000,000, et le rapport de la minorité établit que les profits que M. Greenshields réalisera à même ce chemin de fer sont certainement excessifs. Sur le pied de la convention de 1897, M. Greenshields aurait réalisé sur son placement de $24,000 un profit net de plus de $400,000. Mon honorable ami (M. Morrison) a exprimé l'espoir que les députés de

la droite feront des affaires d'or. Je ne comprends guère pourquoi l'honorable député a limité l'expression de cet espoir aux députés de la droite, sans l'étendre à ceux de la gauche. Certes, si les députés ministériels et leurs amis politiques continuent à faire des affaires du genre de celle-là, il est évident que les députés de la gauche ne seront guère dans le cas de lutter à armes égales avec eux. Enfin, sur le pied de la convention de 1898, celle-là même que l'on propose aujourd'hui de mettre en vigueur, M. Greenshields aurait réalisé un profit net de $240,000 à même son placement de $24,000. Si l'honorable député ose nier cette partie du rapport de la minorité, je suis prêt à lui fournir tous les chiffres à l'appui de ma thèse. Ce rapport repose sur les faits et s'appuie sur la preuve.

Un autre moyen d'estimer la valeur de ce chemin de fer est sa capacité productive. Quelle est la productivité de ce chemin de fer ? La moyenne de la capacité productive de ce chemin de fer, pour les trois années écoulées, a atteint le chiffre de $33,124.28, et les dépenses de l'exploitation, ainsi que le député de New-Westminster pourra s'en convaincre en se reportant aux états fournis au gouvernement par les autres chemins de fer, ces dépenses, dis-je, sont fort peu élevées. Par conséquent, le chemin de fer qui, au dire du député de New-Westminster, a coûté $1,908,000 donnait, sur ce placement, une recette nette de $33,124. L'entreprise n'était guère rémunératrice : $33,000 représentant la moyenne des profits perçus pendant les trois années précédant 1897, et cela donne bien moins que 2 pour 100 d'intérêt sur les capitaux placés par ces messieurs dans leur entreprise, si toutefois le calcul de l'honorable député est exact. La dette flottante du chemin de fer a augmenté de temps en temps. C'est en 1897 qu'elle atteignit son apogée, s'étant élevée à la somme de $297,396. Voilà donc un autre fait qui prouve que l'affaire n'était guère rémunératrice.

Bref, que résulte-t-il de tous ces faits ? En premier lieu, il y a le fait qu'en 1894, les propriétaires de ce chemin de fer l'ont offert en vente à différentes personnes à un prix qui ne réaliserait aujourd'hui que de $1,015,000 à $1,115,000, si l'on ajoute aux dépenses effectuées jusqu'à cette date les frais subséquents de construction. Ainsi, si l'on se base sur ce chiffre, le prix que veut payer le gouvernement est excessif. En second lieu, si l'on envisage l'achat des obligations, dans sa connexité avec la dette flottante, l'on constate deux choses : d'abord, il est impossible d'arriver par un procédé quelconque à constater que la valeur du chemin de fer s'élève à $1,000,000 ; ensuite, M. Greenshields, qui est presque le seul intéressé dans ce chemin de fer, réaliserait d'énormes profits sur l'achat de ses obligations, avant la conclusion de cette convention avec le gouvernement et ferait encore de plus grands profits sur son achat d'obligations, après la conclusion de la convention. En troisième lieu, l'on constate que la puissance productive de ce chemin de fer indique qu'il ne vaut pas le prix que le gouvernement veut le payer. L'honorable député osera-t-il prétendre qu'un chemin de fer dont la puissance productive est à peine de $33,000, représente une valeur de $1,600,000 ? Je ne le crois pas.

Il y a un autre moyen de déterminer la valeur de ce chemin de fer et c'est l'unique procédé qui a été adopté et suivi en comité, où l'on a pris pour base de la supputation de sa valeur, le coût même de la voie ferrée. Je me suis efforcé de vous prouver, M. l'Orateur, que ce n'est pas là un criterium légitime de la valeur de cette voie ferrée. J'ai essayé d'établir que le prix de ce chemin de fer doit se déterminer d'après sa valeur réelle pour le propriétaire, et que la supputation de la valeur basée sur le coût de la construction n'est pas un criterium légitime. Supposons pour un instant que le coût de la voie ferrée soit un moyen légitime d'en déterminer le prix, qu'en résulterait-il ? Le sous-ministre des Chemins de fer et Canaux a estimé ce chemin de fer à $11,000 le mille, ce qui en porte la valeur à $1,565,000.

Les députés de la droite me diront peut-être qu'il n'est pas légitime de fixer le prix de ce chemin de fer d'après sa valeur actuelle, mais qu'il faut faire preuve de générosité à l'égard de la compagnie et supputer le prix d'après le coût de la voie ferrée. Je le demande à mes collègues : est-il juste pour le gouvernement d'inclure dans la supputation du coût les subventions payées par l'Etat ? Je prétends que non. Si l'on ne veut pas asseoir cette supputation sur la base légale de la valeur du chemin de fer pour la compagnie ; si l'on veut faire preuve de générosité à son égard et déterminer le prix d'après le coût de la voie ferrée ; alors, en toute justice, que l'on suppute ce prix d'après le coût réel. Or, si l'on défalque de l'estimation faite de ce chemin de fer par M. Schreiber, le sous-ministre des Chemins de fer et Canaux, les subventions que la compagnie a obtenues tant du gouvernement fédéral que du gouvernement provincial et des municipalités, l'on constatera que la valeur en retombe à environ $900,000. Si l'on veut prendre pour base du prix le coût de la voie ferrée, alors, je le demande, à quel titre paierait-on à la compagnie des deniers qui ne sont point sortis de sa caisse ? Ce n'est pas d'après le coût d'une propriété que vous estimez le prix que vous payez au propriétaire, mais bien sur la valeur qu'elle possède pour lui, au moins lorsqu'il s'agit d'expropriation. Si vous supputez le prix de la propriété d'après son coût, il est de simple justice de le supputer d'après le coût réel, et rien ne saurait vous autoriser à payer au propriétaire les subventions que les gouvernements local et fédéral lui ont accordées, et à verser ainsi deux fois dans sa caisse

ces subventions. Si mon argumentation à cet égard n'est pas probante et légitime, je prierais les honorables députés de la droite qui me prêtent leur attention de me le prouver. Bref, voici à quoi tout se résume : quand vous estimez une propriété, supputez-en le prix non pas sur le pied du coût mais sur celui de la valeur ; et si vous basez votre estimation sur le coût, que ce soit donc sur le pied du coût réel, surtout lorsque vous avez vous-mêmes fourni une partie de l'argent que le vendeur cherche à vous faire payer, en s'appuyant sur la prétention que sa propriété lui a coûté ce prix. Voici les subventions versées à la compagnie :

Subventions du gouvernement fédéral..	$287,936
Subventions du gouvernement de Québec	347,420
Subventions des municipalités.....	15,000
Totale.....	$650,356

Déduisez de cela $1,565,000, chiffre de l'estimation du chemin faite par M. Schreiber, et il reste un peu plus de $900,000, prix légitime à payer à la somme si vous prenez pour base de votre supputation le coût et non pas la valeur de la voie ferrée. Comme il sera tantôt minuit, heure à laquelle le ministre de la Marine et des Pêcheries nous a proposé de suspendre nos travaux, je prends la liberté de proposer que le comité lève sa séance.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Je n'ai aucune objection à cela.

La motion est adoptée et le comité lève sa séance.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je propose que la séance soit levée.

Sir CHARLES TUPPER : Quelle besogne le gouverenement se propose-t-il d'expédier demain ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Un ou deux petits projets de loi ; l'un d'eux, amendant la loi des chemins de fer et l'autre, modifiant la loi des assurances, après quoi, la Chambre se formera probablement en comité des subsides.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce que le ministre ne se propose pas de continuer demain le débat actuel ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce n'est pas l'intention du premier ministre que l'on continue ce débat demain.

M. BORDEN : Peu importe ; c'est à titre de renseignement que j'ai demandé la chose.

La motion est adoptée, et la séance est levée à minuit.

M. BORDEN (Halifax).

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, le 19 mai 1899.

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

PRIÈRE.

FETE DE LA REINE.

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

Que lorsque la Chambre lèvera sa séance aujourd'hui, ses travaux restent suspendus jusqu'à jeudi prochain, le 25 courant, et que lorsqu'elle lèvera sa séance vendredi prochain, ses travaux restent suspendus jusqu'au lendemain, samedi, à 3 heures de l'après-midi, et que la besogne du gouvernement ait priorité.

RAPPORT—COMITE DE L'AGRICULTURE ET DE LA COLONISATION.

M. THOMAS BAIN (Wentworth-sud) : Je présente le deuxième rapport du comité spécial permanent de l'agriculture et de la colonisation :

Votre comité recommande que la Chambre autorise l'impression,—dans la proportion ordinaire pour l'anglais et le français, et dans la forme adoptée pour le tirage sur feuilles volantes du rapport final du comité,—de 20,000 exemplaires, chacun, de la preuve faite devant le comité pendant la présente session sur les sujets particuliers qui suivent, savoir : L'engraissement des poulets, les principes fondamentaux qui régissent les diverses cultures, le commerce des pommes, et la fabrication du beurre; et que 15,000 exemplaires de chacun des sujets traités soient remis aux députés pour en faire la distribution, et que 5,000 soient donnés au département de l'Agriculture.

M. BAIN : Du consentement de la Chambre, je proposerai l'adoption du rapport du comité de l'agriculture et de la colonisation. J'expliquerai en peu de mots que le comité a été saisi de deux ou trois questions d'un grand intérêt pour le public. Nous avons entendu des hommes versés en ces matières sur les principes fondamentaux qui régissent les diverses cultures pour l'engraissement des poulets, le commerce des volailles et des pommes. Nous avons l'intention de reviser et de publier en la forme de feuilles volantes ce qui a été dit sur ces différents sujets. Si nous pouvions en venir immédiatement à une entente, l'imprimeur pourrait livrer les exemplaires aux députés un mois avant la prorogation des Chambres. Nous demandons, en cette forme, 15,000 exemplaires pour l'usage des députés, et 5,000 pour celui du département de l'Agriculture—l'impression devant être en anglais et en français, dans la proportion ordinaire. Naturellement, sans le consentement de la Chambre, je sais que je ne puis proposer l'adoption d'un rapport qui n'a été présenté qu'aujourd'hui.

M. IVES : Je demanderai à l'honorable député s'il croit que 15,000 exemplaires soient suffisants pour l'usage des membres de cette Chambre. J'ai une connaissance générale du sujet et de la nature des témoignages qui ont

été donnés, et, d'après moi, il serait très utile de répandre ces exemplaires dans le public. Je suis certain que si les membres de cette Chambre pouvaient se procurer ces exemplaires avant la prorogation, ils en feraient une distribution considérable. Je crois que 15,000 exemplaires seront tout à fait insuffisants. Nous devrions envoyer de deux à trois cents exemplaires dans chaque comté du pays. On m'informe que les renseignements contenus dans les témoignages sont d'une grande importance et seraient très utiles aux intérêts agricoles.

M. BAIN : La difficulté provient de l'imprimerie nationale. On m'a donné à entendre que l'impression de 20,000 exemplaires, pourrait se faire sans retarder trop l'exécution des autres travaux en cours ; mais si nous voulons avoir davantage, il nous faudra attendre, et nous n'atteindrons pas l'objet que nous avons en vue. Ces témoignages formeront partie du rapport du comité, et je tâcherai, si la Chambre me le permet, de faire imprimer un plus grand nombre d'exemplaires de ce rapport que d'ordinaire.

Sir CHARLES TUPPER : Je demanderai à mon honorable ami d'insérer dans sa motion que le nombre des exemplaires ne devra pas excéder 50,000 ou 60,000 ; il pourra alors obtenir le nombre qu'il jugera nécessaire.

M. BAIN : C'est bien, je vais amender ma motion.

Le PREMIER MINISTRE : Je conseillerais d'adopter cette motion, et le comité fera un rapport supplémentaire plus tard s'il veut faire imprimer un plus grand nombre d'exemplaires.

M. BAIN : Nous pourrions peut-être retrancher ce qui a trait au nombre d'exemplaires, et j'en fixerai le chiffre plus tard.

La motion est adoptée.

REPRESENTATION A LA CHAMBRE DES COMMUNES.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami et collègue, le directeur général des Postes (M. Mulock) ayant été obligé de s'absenter aujourd'hui, je me suis chargé de présenter le projet de loi qui se trouve à son nom, afin d'expédier les affaires et de ne pas tromper la légitime attente du pays. L'objet que nous avons en vue en saisissant la Chambre de ce bill, n'est pas de faire un remaniement complet des districts électoraux du Canada. Nous croyons qu'il ne serait pas opportun de faire plus que de remédier, autant qu'il est en notre pouvoir, aux injustices criantes que l'on a commises en violant le principe que le parti libéral et l'opinion publique ont toujours considéré comme la base de la représentation nationale, à savoir que la représentation doit être basée sur l'organisation municipale des comtés.

Tous les membres de cette Chambre se rappellent que l'acte de 1882, concernant la représentation aux communes, a porté une grave atteinte à ce principe, qui avait prévalu jusque-là et avait été respecté, non seulement par le parti libéral, mais aussi par le parti conservateur. Les raisons pour lesquelles on doit conserver l'organisation municipale comme la base de la représentation sont bien connues ; et, à ce sujet, je ne saurais mieux faire que de vous citer les paroles prononcées par sir John Macdonald, lors de la présentation de la première loi concernant la division territoriale des collèges électoraux en 1872.

Sir John Macdonald a, dans le temps, traité la question à fond et a donné, dans un langage très précis, les raisons pour lesquelles l'organisation municipale des comtés devait être la base de la représentation nationale. Pas une voix discordante ne s'est élevée à cette époque. Voici comment sir John Macdonald s'est exprimé :

> Il est désirable de maintenir, autant que possible, le principe de la représentation nationale tel qu'il existe, de sorte que chaque comté de l'Ontario ait son représentant ; et de créer des subdivisions électorales, lorsque l'étendue du comté le permet. C'est là l'esprit de la proposition que je vais soumettre. En 1867, on s'est départi de ce principe au sujet de trois comtés,—Bothwell, Cardwell et Monck ; et, en somme, je crois, que l'expérience n'a pas été heureuse. Je ne veux pas parler des hommes que ces nouveaux comtés ont élus, car ils sont dignes et capables, et j'espère que je les verrai dans cette enceinte, si j'y reviens moi-même, après les élections générales.
>
> Il est évident que c'est un grand avantage pour le pays lorsque les comtés élisent des hommes qu'ils connaissent. Notre système municipal fournit aux comtés une occasion admirable de choisir des gens dont ils ont pu apprécier les mérites. Un jeune homme commence ordinairement sa carrière publique en se faisant élire conseiller municipal par des voisins qui le connaissent. S'il fait preuve de capacité administrative, il devient préfet ou sous-préfet du comté. Il acquiert l'expérience des affaires, il se distingue dans l'administration municipale et le comté le nomme son représentant aux communes. C'est un admirable système que celui qui donne à la population du Canada l'opportunité de choisir ses députés parmi les hommes qui possèdent sa confiance et qui ont fait preuve de capacités administratives.
>
> Tout ce grand avantage est perdu, si vous détachez une partie de deux comtés afin d'en faire une seule circonscription électorale. Les portions de territoire que vous détachez ainsi n'ont pas d'intérêts communs; elles n'ont pas les mêmes sentiments, elles ne fraternisent pas ensemble, excepté une fois tous les cinq ans, lorsqu'elles se rendent au bureau du scrutin pour voter en faveur d'un homme qui peut être connu dans une partie du nouveau comté et inconnu dans une autre.
>
> Cela tendrait à introduire le système qui prévaut aux Etats-Unis ou les comités sont souverains et où le choix des candidats est l'œuvre des meneurs qui nomment d'habiles aventuriers politiques.
>
> Ainsi à tous les points de vue, il est désirable que les comtés soient en état, autant que possible, de repousser les hommes qu'ils ne connaissent point, et que l'augmentation du nombre des députés se fasse en subdivisant les comtés en deux ou plusieurs circonscriptions électorales.

Tout le monde admettra la sagesse de ces observations. Il est vrai que la loi concernant la représentation nationale, présentée

en 1882, sous l'administration de sir John Macdonald, n'a pas été rédigée conformément à ces données ; mais, si je me rappelle bien, tout en se départant, dans l'application du principe qu'il avait énoncé en 1872, sir John Macdonald n'a jamais exprimé des vues différentes de celles que je viens de vous communiquer.

Je crois que le pays en général voit ce principe d'un œil favorable et est prêt à l'adopter. Je dirai que c'est là le principe qui nous a guidés dans la préparation du bill dont je saisis la Chambre. Comme je l'ai dit, il y a quelques instants, nous n'avons pas l'intention d'abroger l'acte concernant la représentation nationale ; nous voulons simplement faire disparaître les criantes injustices que l'on a commises en violant ce que sir John Macdonald proclamait comme un principe fondamental, en 1872.

Nous croyons qu'un autre principe doit prévaloir dans tout remaniement des districts électoraux. Aux termes de notre constitution, le parlement, après chaque recensement est obligé—ce n'est pas simplement un droit, c'est un devoir—de faire un remaniement des circonscriptions électorales. Si c'était simplement un droit, l'argument que je vais apporter aurait moins de force, mais c'est un devoir impérieux que la constitution impose au parlement. Il est donc de la plus grande importance que nous adhérions au principe bien connu qui a été énoncé et accepté, lorsqu'il est du devoir du parlement de modifier de quelque façon la représentation dans les communes.

Le premier principe que nous posons, c'est que l'organisation municipale doit être la base de la représentation nationale ; et le corollaire qui en découle, c'est que l'organisation municipale et la ligne divisoire des comtés ne doivent pas être modifiées. Si la population d'un comté est devenue tellement petite, comparativement à celle des autres comtés, qu'elle ne soit plus en droit d'envoyer un représentant aux communes, nous prétendons qu'au lieu de morceler ce comté il faut l'annexer au comté voisin, ainsi que la Chambre a fait dans plusieurs cas ;—Cornwall et Stormont, Niagara et Lincoln, Trois-Rivières et Saint-Maurice, Chambly et Verchères, Laprairie et Napierville, Saint-Jean et Iberville.

Autrefois, chacun des comtés que je viens de nommer envoyait un député aux communes, mais leur population, comparée à celle des autres comtés, était tellement petite, que l'on a cru bon de les priver du privilège dont ils avaient joui jusque-là d'élire chacun un représentant. On n'a fait que réunir deux comtés pour ne former qu'un seul district électoral, mais on ne les a pas morcelés. Nous avons cru, en pareil cas, suivre le précédent que l'on a établi. Je suis convaincu cependant que c'est là un cas qui ne se présentera pas très souvent.

Mais un cas qui probablement sera moins rare, c'est celui-ci : la poulation d'un comté peut s'accroître à tel point qu'elle aura droit à plus d'un représentant. Nous posons en principe que ce comté peut alors être subdivisé en deux ou trois districts électoraux, dont la délimitation sera faite par l'autorité judiciaire. Voilà le second principe qui sert de base au bill dont nous saisissons la Chambre.

Après ces observations préliminaires sur les principes qui nous ont guidés, je vais exposer la nature du projet de loi que nous présentons. Je dois dire d'abord que nous n'avons pas l'intention de faire un remaniement général des districts électoraux, mais que notre objet est de rendre justice au corps électoral et de réparer quelques-unes des injustices manifestes que l'on a commises en violant un principe que naus considérons comme sacré. Nous n'avons pas l'intention de toucher aux comtés suivants: Ottawa, Algoma, Carleton, Addington, Durham, Frontenac, Glengarry, Grenville, Halton, Hastings, Kingston, Lanark, Leeds, Lennox, Dundas, Nipissing, Northumberland, Peterborough, Prince-Edward, Renfrew, Russell, Stormont et Cornwall, Victoria et Waterloo, Ces comtés resteront tels qu'ils sont aujourd'hui.

Au cours des observations que j'ai citées, il ya quelques instants, sir John Macdonald disait qu'on avait modifié la délimitation des comtés dans trois cas, à l'époque de la Confédération—Cardwell, Monck et Bothwell. La Chambre, suivant sans doute le conseil de sir John Macdonald, a fait disparaître Monck. Nous proposons de faire disparaître Bothwell, Cardwell et Ontario-ouest ; et que Middlesex qui élit aujourd'hui quatre représentants, n'en élise que trois dorénavant. D'un autre côté, nous accordons un représentant au comté de Dufferin, un représentant au district de Parry Sound, et deux nouveaux à Kent, Ont.

M. BERGERON : Kent aura trois représentants.

Le PREMIER MINISTRE : Oui, en prenant une partie du comté de Bothwell.

Le bill rétablit les délimitations de comté quant aux districts électoraux suivants :

Brant, Bruce, Elgin, Grey, Haldimand, Huron, Kent, Lambton, Lanark, Middlesex, Norfolk, Ontario, Oxford, Peel, Simcoe, Welland, Wellington, Wentworth et York.

Vu les changements que je viens d'indiquer, les limites de ces districts électoraux seront comme suit :

Le district électoral de London sera formé de la ville de London et aura droit d'élire un représentant.

Le district électoral d'Hamilton sera formé de la ville d'Hamilton et aura droit d'élire deux représentants.

Le district électoral de Toronto sera formé de la ville de Toronto et sera divisé en quatre collèges électoraux, nommant chacun un représentant.

Les comtés de Dufferin, Haldimand, Lincoln, Peel, Welland, Wentworth, le dis-

trict de Muskoka, le district de Parry Sound formeront chacun un collège électoral et auront droit d'élire chacun un représentant.

Les comtés de Brant, Elgin, Lambton, Norfolk, Ontario, Oxford et Perth seront respectivement divisés en deux districts électoraux qui éliront chacun un représentant.

Les comtés de Kent, Huron, Bruce, Grey, Middlesex, Simcoe, Wellington et York seront divisés en trois districts électoraux qui nommeront chacun un représentant.

Voici la disposition que nous avons insérée dans le bill concernant la subdivision, par autorités judiciaire, des comtés en collèges électoraux :

Lorsque, en vertu des dispositions qui précèdent, quelque comté ou cité doit être partagé en plus d'un district électoral, cette division sera faite par un bureau de commissaires composé de trois personnes au moins, qui seront des juges de la Cour Suprême de Judicature pour Ontario, lesquels, à cet effet, seront nommés par lettres patentes sous le grand sceau, et partageront chacun de ces comtés ou cités suivant le nombre de districts électoraux qui lui est assigné par le présent acte.

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

Advenant le décès, la résignation ou le refus d'agir de l'un ou plus de ces commissaires, il sera ou ils seront remplacés de la même manière.

Les commissaires devront faire ces divisions dans un délai qui sera fixé par les dites lettres patentes, et ils feront rapport de ces divisions au Secrétaire d'Etat, en faisant un rapport pour chaque district électoral ainsi délimité par eux ; et ils décriront dans ce rapport les limites du district électoral auquel aura trait ce rapport, ainsi que les municipalités qu'elles embrasseront, et donneront une désignation appropriée à ce district électoral.

Lors de la réception, par le Secrétaire d'Etat, des rapports de commissaires complétant ces divisions, les territoires décrits par ces rapports comme constituant les districts électoraux en lesquels les dites cités et les dits comtés seront ainsi partagés, deviendront et seront, sauf les dispositions de l'article 18 du présent acte, des districts électoraux tout comme s'ils eussent été délimités et établis comme tels par le présent acte.

Permettez-moi de dire que l'article 18 décrète simplement que la présente loi ne sera mise en vigueur qu'à la dissolution des Chambres.

Sir CHARLES TUPPER : La dernière partie ?

Le PREMIER MINISTRE : Toutes les dispositions du présent projet de loi. Voici l'article 18 :

Rien de contenu au présent acte n'aura pour effet de changer la constitution des districts électoraux tels qu'ils existent actuellement, avant la dissolution du parlement actuel.

Sir CHARLES TUPPER : Mais le bill comporte l'intervention de l'autorité judiciaire ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui, c'est là une des dispositions du projet de loi.

Chaque rapport sera signé par les commissaires, ou, en cas de désaccord, par une majorité d'entre eux ; et le rapport de la majorité des commissaires constituera le rapport des commissaires.

Chaque rapport distinct sera publié par le Secrétaire d'Etat dans la *Gazette du Canada* immédiatement après qu'il l'aura reçu.

Voilà les dispositions concernant l'intervention de l'autorité judiciaire.

Au sujet de la province de Québec, nous n'avons pas l'intention de modifier la représentation existante ; nous ne faisons que rétablir l'ordre de choses qui a été changé par le remaniement de 1892, et transférer aux comtés dont elles dépendaient les municipalités qu'on en avait détachées. Ainsi la paroisse de Lavaltrie qui, pour les fins municipales, judiciaires et autres appartient au comté de Berthier, et que l'acte de 1892 a transféré à l'Assomption, est replacée dans le premier comté.

Nous faisons la même chose pour Caughnawaga, le village et la réserve des sauvages sont transférés du district électoral de Châteauguay au district électoral de Laprairie et Napierville.

M. BERGERON : Pourquoi ce changement ? En vertu de l'acte du cens électoral, les sauvages n'ont plus droit de vote.

Le PREMIER MINISTRE : Il est vrai que les sauvages n'ont plus droit de vote ; mais pour être logiques nous replaçons Caughnawaga dans le comté auquel il appartient. Il importe peu, au point de vue électoral, que Caughnawaga se trouve dans Châteauguay ou dans Laprairie, car les sauvages n'ont plus le droit de vote.

La paroisse de Lacolle, et les îles du Richelieu situées en face, sont transportées du district électoral de Missisquoi à celui de Saint-Jean et Iberville. Cette paroisse dépend du comté de Saint-Jean, pour toutes les fins municipales, judiciaires et autres.

Les paroisses de Notre-Dame de Stanbridge et de Notre-Dame-des-Anges de Stanbridge, et les îles du Richelieu, situées en face, sont transférées du district électoral de Saint-Jean et Iberville à celui de Missisquoi.

La paroisse de Saint-Pie est transférée du district électoral de Rouville à celui de Bagot ; et la paroisse de Saint-Marcel, de ce dernier district électoral à celui de Richelieu.

La paroisse de Saint-Eugène de Grantham, qui forme maintenant partie du district électoral de Bagot, est transférée à celui de Drummond et Arthabaska. Pour les fins municipales, judiciaires et autres, cette paroisse appartient au comté de Drummond.

Les paroisses de Saint-Nazaire et de Sainte-Christine, telles que constituées pour les fins municipales, formeront partie du district électoral de Bagot, lequel se composera à l'avenir de la ville d'Acton, du village d'Upton, des paroisses de Saint-André d'Acton, Saint-Ephrem, Sainte-Hé-

lène, Saint-Hugues, Saint-Liboire, Saint-Pie, Sainte-Rosalie, Saint-Simon, Saint-Théodore d'Acton, Saint-Dominique, Saint-Nazaire et Sainte-Christine.

Les paroisses de Saint-Guillaume et de Saint-Bonaventure d'Upton sont transférées du district électoral de Drummond et Arthabaska à celui d'Yamaska. Nous faisons cette transposition parce que, sauf pour les fins fédérales, ces paroisses appartiennent au comté d'Yamaska.

Les paroisses de Sainte-Eulalie et Saint-Samuel formeront partie du district électoral de Nicolet.

Toute cette partie du canton de Stanfield, à savoir, les douze premiers lots dans les trois premiers rangs du dit canton, lesquels forment partie de la paroisse de Notre-Dame de Lourdes, est transférée du district électoral de Drummond et Arthabasca, à celui de Mégantic, pour les mêmes raisons que j'ai déjà données.

Passons maintenant à l'Ile du Prince-Edouard. Le paragraphe 6 de l'article 2 du chapitre 11 des statuts de 1892, au sujet de l'Ile du Prince-Edouard est abrogé, et nous le remplaçons par les dispositions suivantes, afin de maintenir là comme ailleurs, les limites des comtés.

Il y aura, dans l'Ile du Prince-Edouard, trois districts électoraux désignés comme suit :

Le district électoral de Prince se composera du comté de Prince et aura deux représentants.

Le district électoral de Queen, se composera du comté de Queen et aura deux représentants.

Le district de King se composera du comté de King et élira un représentant.

Le bill ne propose aucun changement au sujet de la province du Nouveau-Brunswick, sauf quant à la ville de Saint-Jean qui, au point de vue de la représentation, se trouve dans une situation étrange, comme tout le monde le sait. Un électeur de la ville de Saint-Jean a un double vote. Il vote d'abord pour l'élection d'un député de la ville de Saint-Jean, et ensuite il vote pour l'élection d'un député de la ville et du comté de Saint-Jean. Nous voulons faire disparaître cette anomalie et créer deux district électoraux, l'un composé de la ville de Saint-Jean et l'autre composé du comté et de la ville de Saint-Jean.

L'article 5 du statut de 1892 est par le présent bill modifié en retranchant le paragraphe "b" et en le remplaçant par le suivant :

Le district électoral du comté de Saint-Jean, ne se composera que du comté du Saint-Jean.

Rien de contenu au présent acte n'aura pour effet de changer la constitution des districts électoraux tels qu'ils existent actuellement, avant la dissolution du parlement actuel.

Voilà, M. l'Orateur, quels sont les dispositions du bill que nous avons l'intention de soumettre à la Chambre. J'espère qu'elles recevront l'approbation des deux

Sir WILFRID LAURIER.

partis en cette Chambre, et particulièrement celle du pays, je propose donc que ce bill soit lu une première fois.

M. MACDONALD (King, I. P.-E.) : L'honorable chef du gouvernement me permettrait-il de lui demander s'il doit y avoir comme aujourd'hui, deux députés pour Prince, I.P.-E., et deux pour Queen, I.P.-E., et un seul député pour King, I. P.-E. ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

Sir CHARLES TUPPER (Cap-Breton) : Il est pour ainsi dire impossible de discuter à fond un bill soumis de cette manière, et qui est présenté pour la première fois devant la Chambre. Je dois dire maintenant que je m'attendais à ce que mon honorable ami en soumettant ce bill allât appeler l'attention de la Chambre sur ce que je crois être un des caractères particuliers de cette mesure. L'honorable premier ministre a fait allusion à l'acte constitutionnel qui pourvoit à un recensement décennal, et il a déclaré que le gouvernement n'avait pas l'intention de faire de changements avant la fin de cette période. Je voudrais savoir de l'honorable premier ministre quelle est la raison qui lui a fait reprendre son siège, sans expliquer à la Chambre comment il se faisait, que pour la première fois dans l'histoire du Canada on suivait une telle conduite relativement à une mesure de cette nature. L'Acte de l'Amérique Britannique du Nord déclare dans quelles circonstances une mesure de cette nature doit être soumise à la Chambre et adoptée. Cet acte déclare qu'après chaque recensement décennal, et lorsque le résultat de ce recensement est connu, il sera soumis un bill de redistribution relativement à la représentation en parlement, tel que pourvu par l'acte.

On n'a pas l'habitude de mentionner dans une loi qu'il sera défendu de faire certaines choses. La constitution du Canada établit qu'un bill de redistribution devra être adopté à une époque particulière, et si je comprends bien cette constitution, non seulement il n'y est pas dit qu'un bill de redistribution sera adopté n'importe quand ; mais, en tant que la loi peut le faire, elle déclare que le seul temps convenable pour s'occuper de faire des changements dans la redistribution de sièges des députés à la Chambre des communes du Canada, devra être à une époque déterminée et non auparavant.

Je dis donc que la constitution tout en ne déclarant pas formellement qu'une telle chose ne devra pas avoir lieu en aucun autre temps, le seul fait qu'elle indique bien distinctement quand un bill de redistribution devra être présenté, laisse entendre que cela ne peut être fait qu'après un recensement décennal, et cette conclusion a été respectée par tous les gouvernements du Canada et par tous les partis en ce pays depuis la confédération jusqu'à l'heure actuelle. Aucun bill de redistribution n'a été présenté par aucun gouvernement, ou par aucun parti depuis plus de trente ans que cette confédération

est fondée, et la Chambre avait le droit de s'attendre à ce que l'honorable premier ministre lui donnât une raison quelconque pouvant justifier l'adoption, en ce moment, d'un bill de redistribution, créant par ce moyen un précédent extraordinaire, et tout à fait inconstitutionnel—comme il est facile de s'en convaincre par l'étude de la constitution.

L'honorable premier ministre craint-il de retourner devant le peuple qui l'a déjà porté une fois au pouvoir ? Il est arrivé à la tête des affaires de ce pays dans des circonstances exceptionnelles. Son parti a remporté la victoire sans avoir obtenu la majorité sur aucune des grandes questions débattues entre les deux partis dans cette Chambre. On dirait que mon honorable ami tout en croyant, avec les forces réunies des deux gouvernements, et grâce à des moyens extraordinaires, qu'il a à sa disposition, pouvoir remporter les élections partielles qui auront lieu dans les différentes parties du pays, il semble, cependant, redouter un appel général au peuple, sous l'empire de la loi telle qu'elle existe actuellement.

Je considère cette mesure comme étant un aveu de la part de l'honorable chef du gouvernement, qu'il a peur de se présenter de nouveau devant le peuple de ce pays, de qui il a obtenu le pouvoir dans des circonstances exceptionnelles. Lors des dernières élections générales, la célèbre question des écoles du Manitoba a été soumise au peuple, et c'est sur cette question que l'honorable premier ministre est arrivé au pouvoir. Cependant, mon honorable ami est-il prêt à déclarer que les électeurs de ce pays lui ont donné une majorité sur cette question ? Il sait très bien qu'il ne peut faire une telle déclaration, parce qu'il sait que sa politique sur cette question a été une politique de duplicité. Dans cette Chambre, il déclarait que l'on ne devait pas exercer de coercition contre le Manitoba ; au contraire, il disait aux Canadiens-français à Saint-Roch, dans la province de Québec, que s'il n'obtenait pas le rétablissement complet des droits des Canadiens-français au Manitoba, il aurait recours au même moyen que j'ai employé, et demanderait au parlement de lui donner le droit de redresser les torts commis à l'égard de ses coreligionnaires et de ses compatriotes.

C'est grâce à ces deux politiques—une pour l'Ontario où il déclarait qu'aucune coercition ne devait être exercée à l'égard du Manitoba, et une autre pour Québec, où il déclarait qu'il fallait avoir recours aux moyens coercitifs au Manitoba, si la chose était nécessaire, pour rendre à ses compatriotes et à ses coreligionnaires tous les droits qui leur étaient garanties par la constitution—que l'honorable premier ministre doit la position qu'il occupe aujourd'hui.

C'est en faisant appel aux préjugés et aux passions du peuple, sur une question de race et de religion—et cela de la manière la plus injuste—et en représentant faussement l'attitude de ses adversaires dans la province de Québec, sur cette question, qu'il a réussi à arriver au pouvoir. Prenez maintenant la question du libre-échange qu'il a préconisé durant vingt ans tant dans cette Chambre que dans tout le pays. L'honorable premier ministre n'osera pas prétendre que la majorité des électeurs du Canada s'est déclaré favorable à ses idées sur ce point.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Parlez-nous du chemin de fer du comté de Drummond.

Sir CHARLES TUPPER : Que veut dire par là l'honorable ministre ? A moins que ce ne soit une interruption impertinente de sa part, je vais attendre pour savoir ce qu'il veut dire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est aussi là ce que je veux savoir. Cette question est aussi bien à sa place que les autres dans le discours de l'honorable député.

Sir CHARLES TUPPER : En effet, le chemin de fer du comté de Drummond peut être mentionné avec avantage dans le débat actuel. Cette affaire du chemin de fer du comté de Drummond est une de ces mesures frauduleuses, au moyen desquelles les honorables membres de la droite ont obtenu de l'argent pour corrompre les électeurs et remporter les élections. L'honorable ministre s'est servi de l'argent public, obtenu grâce à cette transaction, pour aider son parti, et faire prévaloir ses idées dans la province du Nouveau-Brunswick. Voilà la réponse que j'ai à donner à l'honorable ministre relativement à cette question, et je crois qu'il finira par s'apercevoir, que moins il parlera dans cette Chambre et ailleurs, de cette affaire du chemin de fer du Drummond, à moins qu'il ne soit forcé de traiter la question, le mieux ce sera pour lui et pour son parti.

Nous constatons en premier lieu que le chef du gouvernement a adopté un changement dans le cens électoral de ce pays. Quel a été ce changement ? Ce changement consistait à priver ce parlement du droit d'établir le cens en vertu duquel les membres de cette Chambre des communes doivent être élus. On a donc commencé par adopter le moyen le plus corrompu, le plus scandaleux, et le plus injustifiable, pour obtenir une majorité, en ayant recours aux législatures provinciales, en ayant recours à des moyens comme ceux qui ont été employés dans la province du Manitoba et dans d'autres parties du pays, et qu'aucun gouvernement n'aurait osé approuver dans cette Chambre. Le gouvernement avait promis à la Chambre qu'en vertu de cet acte du cens électoral, il accorderait aux provinces maritimes la même loi du cens électoral que celle qui existe dans l'Ontario, laquelle permet un appel devant un juge.

Mais la législature du Nouveau-Brunswick, après avoir été portée au pouvoir, dans le

but d'aider et d'appuyer les honorables membres de la droite—car cela ne pouvait être fait dans un autre but—a retranché de son bill cet appel aux juges, et l'a confié aux shérifs, qui sont les créatures du gouvernement au pouvoir. Est-ce là tout ? L'honorable ministre confesse ouvertement qu'il a peur de retourner devant le peuple de ce pays, avec les divisions électorales dans le même état qu'elles étaient lorsqu'il est arrivé au pouvoir. Il a peur de se présenter de nouveau devant ce tribunal. Toute personne impartiale qui veut se donner la peine d'étudier la question, conviendra que les premiers changements qu'il a fait subir à la loi du cens électoral, ne sont rien moins qu'un véritable scandale public. Voilà quelle a été son premier pas dans la mauvaise direction. Puis, sont ensuite venues les élections partielles dans lesquelles l'argent public et le patronage dont le gouvernement dispose, ont été employés de la manière la plus scandaleuse que l'on ait jamais vue dans l'histoire du Canada.

A part cela, dans l'élection de Huron-ouest, nous avons vu que le gouvernement de cette époque avait conclu des arrangements pour que, dans le cas où l'élection ne pourrait pas être remportée honnêtement, elle devrait l'être au moyen de fraudes, et les libéraux devaient tenir dans leurs mains l'élection des députés de cette Chambre. J'ai ici des affidavit de la part de 43 personnes respectables d'un arrondissement de votation de Huron-ouest, dans lesquels elles déclarent avoir voté pour le candidat conservateur ; cependant, on n'a trouvé que 30 bulletins en sa faveur, dans la boîte du scrutin. C'est par des moyens comme ceux-là, c'est en voyant des ministres de la Couronne s'associer avec les meneurs politiques les plus dégradés—une brigade de scélérats que l'on envoie d'un district électoral dans un autre, dans toute la province de l'Ontario, ayant généralement à sa tête un ministre de la Couronne, qui mange, boit, et reste avec eux jour et nuit, tant que dure l'élection—que les honorables membres de la droite ont remporté cette élection.

Nous avons eu le même spectacle à Brockville l'autre jour. Le recensement des bulletins a prouvé que le résultat de l'élection avait été quelque peu douteux, le gouvernement aurait été en état de donner la victoire à celui qui n'aurait pas obtenu la majorité des suffrages, et cela en ayant recours aux mêmes moyens de corruption. L'honorable premier ministre ignore-t-il, que lorsqu'un des présidents du scrutin eut reçu les bulletins qui lui étaient destinés, il reçut la visite d'un de ces meneurs politiques, qui lui fit comprendre en quoi consistait son devoir ? Quelle fut alors la conduite de cet officier ? Il revint trouver le président de l'élection et lui dit : "J'ai toujours été un honnête homme jusqu'ici, et plutôt que d'être obligé de suivre ces instructions je refuse d'agir." Et il refusa la position plutôt que de se soumettre au rôle dégradant qu'on voulait lui faire jouer, et qui ont fait de ces élections des événements inoubliables dans l'histoire de ce pays.

Suffisait-il aux libéraux de modifier le cens électoral ; d'en confier la juridiction absolue aux gouvernements provinciaux qui ont si scandaleusement abusé de leur pouvoir dans la préparation de ces listes ? Non, cela n'est pas suffisant ; et maintenant, avant que l'honorable premier ministre ose se présenter de nouveau devant les électeurs de ce pays, il veut faire adopter un bill qui est défendu par la constitution du Canada.

La constitution du Canada déclare quand, et comment et où un acte comme celui-là doit être adopté, c'est-à-dire, après le recensement décennal. L'honorable ministre voudrait-il prétendre que ce bill, qu'il vient de soumettre à la Chambre, contient le moindre principe ? Le grand principe reconnu par la constitution du Canada, et par les administrations qui se sont succédés, jusqu'aujourd'hui, est le principe de la représentation basée sur la population. Il ne s'agit pas de savoir si un comté ou un arrondissement de votation doit être uni à un autre, mais le grand principe qui doit régler la redistribution actuelle des sièges dans la Chambre des communes, est le principe de la représentation basée sur la population.

L'honorable premier ministre voudrait-il prétendre qu'il a tenu compte de ce principe dans le bill qu'il vient de soumettre ? Qu'est-il arrivé ? Mon honorable ami de York-ouest (M. Wallace) me dit que l'une des choses remarquables de ce bill relativement à la province de l'Ontario, c'est que l'on met entièrement de côté le principe de la représentation basée sur la population. Le gouvernement prend une population de 35,000 âmes qui composent les comtés de York-est et ouest et ajoute ce nombre à Toronto, tout en conservant à cette dernière ville seulement quatre députés.

Le chef du gouvernement a aussi critiqué le dernier acte de redistribution adopté par le gouvernement de feu sir John Macdonald. Mais qu'a-t-il à dire de la redistribution opérée dans la province de l'Ontario, sous le régime de sir Oliver Mowat, un de ses collègues ? L'honorable député de Glengarry (M. McLennan) vient de me remettre trois ou quatre gravures de comtés tels qui se trouvent divisés par l'acte de redistribution de sir Oliver Mowat ; et lorsque l'honorable premier ministre critique la disposition actuelle des comtés, je lui demande ce qu'il a à dire des moyens employés par un de ses collègues, qui a été élevé depuis à la position de lieutenant-gouverneur de l'Ontario, pour accomplir une redistribution gigantesque des comtés de sa province, qui a jeté dans l'ombre tout ce que nous avions eu jusqu'ici. Nous constatons à part cela, que le bill n'opère aucun changement sensible dans la province de Québec. L'honorable premier ministre laisse cette province à peu près dans

le même état qu'il l'a trouvée. Pourquoi cela ? Parce que Québec lui a donné une écrasante majorité. Cependant, quand il s'agit de la province de l'Ontario, il la déchire en mille morceaux. Pourquoi ? Parce que les électeurs de l'Ontario ont voté contre lui.

Je suis donc surpris qu'à la veille d'un recensement décennal, qui doit être suivi, d'après la constitution, d'une redistribution des comtés, l'honorable ministre n'ait pas donné quelques raisons pour justifier l'adoption de cette mesure que je considère comme étant une violation du principe reconnu par tous les gouvernements et les hommes publics de ce pays jusqu'aujourd'hui. L'honorable premier ministre en utilisant tous les moyens que peuvent avoir à leur disposition deux gouvernements, en adoptant toute les mesures de corruption que peuvent fournir l'argent public et privé, et en ayant recours à toutes ces pratiques frauduleuses qui rendent pour ainsi dire impossible, la tâche de vouloir faire maintenant une élection honnêtement dans la province de l'Ontario, l'honorable premier ministre, dis-je, est en frais d'essayer de se maintenir au pouvoir de cette manière.

Voyez ce qui se passe actuellement dans Elgin-ouest. On est en frais d'établir par des témoignages irréfutables, que certaines personnes s'y sont rendues coupables des fraudes et des attaques les plus extraordinaires contre l'indépendance des électeurs. Mais l'honorable chef de la droite sait très bien que toutes ses fraudes et cette corruption qui peuvent se commettre dans une élection partielle, ne peuvent avoir lieu lorsqu'il s'agit d'un appel général au peuple. Il sait qu'à moins de pouvoir avoir recours à certains moyens, qui lui permettront de modifier à son aise l'acte du cens électoral et la redistribution des comtés, il sera chassé du pouvoir par le flot sans cesse grandissant de l'indignation publique, qui devra bientôt l'ensevelir lui et tous ceux qui par la fraude et par la corruption publiques et privées, sous toutes leurs formes, sont en frais de dégrader tout ce qui ressemble à la vie publique au Canada. L'honorable premier ministre n'ignore pas qu'il lui faut avoir recours à ces moyens inavouables pour se maintenir au pouvoir, car ce dernier lui échappe des mains, et il le perdra complètement lorsque les électeurs intelligents de ce pays auront l'occasion de se prononcer sur la mauvaise administration et l'incapacité qui ont signalé non seulement la carrière, mais encore la position de chacun des membres de ce gouvernement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous ne faites pas d'exception à cette règle sans doute.

Sir CHARLES TUPPER : Je regrette d'être obligé de dire que je ne vois pas où je pourrais trouver cette exception.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En effet, je ne croyais pas que vous puissiez en trouver une.

Sir CHARLES TUPPER : Si l'honorable ministre veut bien m'indiquer celui de ses honorables collègues qui n'a pas fait preuve d'incapacité et me convaincre que je suis dans l'erreur, je suis prêt à retirer ce que j'ai dit ; mais autant que j'ai pu m'en rendre compte, il n'y a pas un seul homme sur les banquettes ministérielles dont la conduite n'ait pas eu pour effet de nuire aux intérêts canadiens. Lorsque l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux m'aura indiqué une exception je serai disposé à m'en occuper, mais pour le moment je n'en vois pas.

Je suis même surpris que, vu cet état de choses, mon honorable ami n'ait pas tenté, dans l'intérêt de son parti et du gouvernement d'amoindrir l'effet que pouvait produire cette violation de la constitution canadienne, et n'ait pas essayé de soumettre quelques raisons pouvant justifier aux yeux de la Chambre l'accomplissement d'un acte comme il ne s'en est jamais fait, et ne s'en fera jamais, j'espère, par aucun gouvernement.

Ce n'est pas mon intention de discuter cette question à fond. Prenons le comté de Prince, I.P.-E. L'honorable député qui représentait ce comté avait à peine rendu le dernier soupir, lorsque l'honorable premier ministre s'adressa à l'Orateur, pour obtenir l'émission d'un bref ordonnant une élection partielle. Lors du décès de celui qui a remplacé le député actuel de Bagot, nous laissâmes écouler un délai raisonnable avant de demander l'émission d'un nouveau bref. Comment avons-nous été traités ? L'honorable premier ministre n'était pas prêt. Toutes ses batteries n'étaient pas encore en position; ses émissaires n'étaient pas là pour prendre les mesures nécessaires afin d'arracher par tous les moyens possibles à ses adversaires ce comté, qu'il savait être conservateur. La preuve de ce que j'avance, nous l'avons dans ce bill, il n'ose plus retourner dans le comté de Bagot tel que constitué à cette époque. Après une lutte acharnée, et en ayant recours à tous les moyens d'intimidation et de corruption qui ne peuvent être employés que dans une élection partielle, il a réussi à faire élire un de ses partisans comme représentant du comté de Bagot.

Cela n'empêche pas l'honorable ministre de comprendre qu'à une élection générale tous ses amis seraient balayés, et que Bagot, comme cinquante autres comtés qui sont actuellement représentés par des députés qui se disent libéraux, mais qui ne méritent ce titre que parce qu'ils s'efforcent de tout accaparer pour eux et leurs amis, serait représenté par un conservateur. C'est pour cette raison qu'il a résolu de modifier les limites actuelles du comté de Bagot. Il sait quels sont les moyens qu'il a dû employer, après avoir privé ce comté de représentant durant six

mois, pour le soustraire à un candidat conservateur et y faire élire un de ses amis. Mais il redoute Bagot dans une élection générale.

Mon honorable ami croit-il que les électeurs de ce pays, que le peuple intelligent et indépendant du Canada, ne comprendra pas qu'un premier ministre et un gouvernement qui sont capables d'avoir recours à des moyens aussi indignes et aussi inconstitutionnels que ceux-là pour se maintenir au pouvoir devraient être mis de côté, afin que des hommes plus compétents puissent prendre leurs place ? C'est là mon opinion personnelle, ainsi que l'opinion de ceux qui siègent sur les banquettes du trésor, et l'opinion de tous les honorables membres de la droite, qu'après les votes qu'ils ont été forcés de donner ou induits à donner, —grâce à des promesses d'être faits juges ou d'obtenir des positions lucratives, promesses qu'ils avaient en leur possession alors qu'ils accordaient un appui aveugle au gouvernement—tous les électeurs indépendants de ce pays attendent avec impatience la première occasion qui leur sera offerte pour réparer ces torts, et pour prouver à ces hommes qui ont obtenu le pouvoir en faisant des promesses dont ils se sont moqués, que le temps est arrivé de leur retirer cette confiance dont ils ont abusé si longtemps.

Je les mets au défi, devant cette Chambre et devant le pays, de m'indiquer un seul acte, un seul principe politique préconisé par ce parti, qu'ils n'ont pas foulé aux pieds depuis qu'ils sont au pouvoir. J'ai déjà formulé ce défi avant aujourd'hui, et il est toujours resté sans réponse. Jamais on n'a fait la moindre tentative pour indiquer un seul principe ou une seule promesse, grâce auxquels ils ont réussi à capter la confiance des électeurs du Canada, et qu'ils n'ont pas foulés à leurs pieds une fois rendu au pouvoir.

Il est difficile de discuter ce bill tel qu'il nous est soumis. Il va être imprimé et des exemplaires en seront distribués à chaque député. Mais je ne crains pas de dire que plus on l'étudiera avec soin, plus on s'apercevra que je ne me suis pas trompé en indiquant l'objet que l'honorable chef du gouvernement avait en vue en soumettant cette mesure à la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : M. l'Orateur, l'honorable préopinant vient de nous dire qu'il est scandalisé et blessé de la conduite que j'ai tenue en cette circonstance. De mon côté, je dois lui dire, le plus solennellement possible, que je ne suis ni blessé ni scandalisé de tout ce qu'il a dit, quelque scandaleux qu'ait été, que soit toujours son langage. L'honorable député nous a prouvé plus d'une fois durant la présente session qu'il n'est plus en état de faire la discussion, et qu'il est tout au plus bon à insulter ses adversaires et à se servir d'un langage tellement grossier, qu'il serait déplacé même

à Billingsgate. L'honorable député prétend que nous sommes arrivés au pouvoir en faisant appel aux préjugés. Oublie-t-il sa propre histoire ? Quel est l'homme qui, en 1896, s'est rendu à Winnipeg et a demandé au peuple du Manitoba de ne pas placer les rênes du pouvoir aux mains d'un catholique-romain et d'un Canadien-français ? Naturellement, l'honorable chef de la gauche ne considère pas cela comme étant un appel aux préjugés de race. L'honorable député devrait avoir honte, si son front est encore susceptible de rougir, de se servir d'un pareil langage, et de vouloir essayer de faire peser de telles accusations sur la tête d'hommes qui le valent.

Sir CHARLES TUPPER : Il n'y avait pas un mot de vérité dans la déclaration faite par l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier), à ses amis de Québec.

Le PREMIER MINISTRE : Je suis habitué à entendre ce langage. Chaque fois qu'une accusation est formulée contre l'honorable député, nous l'entendons déclarer qu'elle ne contient pas un mot de vérité. Il prétend que nous avons remporté les élections partielles au moyen de la corruption, et par un emploi immodéré de l'argent public et privé. Depuis les élections générales de 1896, le gouvernement a remporté plus de trente élections partielles. Maintenant, les honorables membres de la gauche, se retranchant derrière l'impunité qui couvre les paroles qu'ils peuvent prononcer dans cette Chambre, déclarent que nous avons remporté ces victoires grâce à l'emploi immodéré que nous avons fait de l'argent public et privé.

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

Le PREMIER MINISTRE : "Ecoutez, écoutez," répète de nouveau l'honorable chef de la gauche. S'il est convaincu de ce qu'il dit, comment se fait-il qu'il n'ait pas eu le courage de citer un seul coupable devant les tribunaux ? Pas une seule de ces élections n'a été contestée. Ils ont eu toutes les occasions possibles de prouver leurs accusations. Ils n'avaient qu'à s'adresser aux tribunaux pour prouver que nous avions fait un usage frauduleux de l'argent dans les élections partielles. Mais en ceci, comme dans les autres cas, ils n'ont pas osé agir. Des accusations ont été formulées par eux dans cette Chambre, ils ont prétendu que certaines entreprises avaient été adjudgées à tort, et lorsqu'un comité leur a été donné, pour leur permettre de prouver la vérité de leurs prétentions, ils ont reculé en disant : "Nous n'avons jamais fait d'insinuations." Aujourd'hui, l'honorable chef de la gauche dit que je me suis servi d'argent dans les élections.

Je le défie de porter la cause devant les tribunaux. Mais il est évident qu'il a peur des cours et des juges et de cette nouvelle mesure. Nous ne voulons pas opérer un

remaniement complet de la carte électorale ; nous renvoyons cette question aux juges de ce pays, et c'est précisément ce qu'il ne veut pas.

Je ne veux pas répondre à l'honorable député dans les termes qu'il a employés à l'adresse du gouvernement ; je veux simplement répondre à la seule question qu'il m'a posée. Il m'a demandé si nous avions le pouvoir de présenter une telle mesure vu qu'il n'y a pas eu de recensement. Je réponds dans des termes qu'il adoptera, je l'espère, que, suivant les précédents cités plus d'une fois dans cette Chambre, nous avons ce pouvoir. Des redistributions de divisions électorales ont été faites non seulement après un recensement, mais même durant une session alors qu'il n'y avait pas eu de recensement.

J'attirerai l'attention de l'honorable député sur le fait qu'en 1883 ou 1885, le parlement, d'après l'avis d'un gouvernement conservateur, a adopté une mesure à l'effet de redistribuer les comtés d'Argenteuil et de Terrebonne. Un an ou deux plus tard, le gouvernement a présenté un bill pour remanier la carte électorale des comtés de Terrebonne et de Montcalm. Si l'on pouvait en agir ainsi à l'égard d'un comté on pouvait faire de même pour plusieurs. Voilà le pouvoir que nous avons. La raison pour laquelle nous présentons cette mesure est simplement de réparer l'injustice commise en 1892, par le gouvernement conservateur, envers les électeurs de la province de l'Ontario. C'est là la justification de notre acte, et plus on le scrutera plus on trouvera qu'il ne repose que sur le principe de la véritable justice.

L'honorable ministre a fait allusion à Bagot. Eh bien ! quels sont les faits ? En 1891, la paroisse libérale de Saint-Pie, qui nous donnait une majorité de cent voix, a été détachée du comté de Bagot, et ajoutée au comté de Rouville, comme vous le savez, M. l'Orateur ; une autre paroisse, Saint-Marcel, qui donnait une majorité conservatrice, a été détachée du comté de Richelieu pour être ajoutée au comté de Bagot. Nous allons faire cesser cette injustice et remettre le comté de Bagot dans les mêmes limites qu'il avait avant 1891. L'honorable député nous dit que le peuple est avec lui. Comme je l'ai dit, il ne peut discuter, mais il peut injurier et se vanter. L'injure et la vantardise sont choses familières à l'honorable député. Je lui dis maintenant que tout ce que nous désirons est un appel loyal au peuple et quand celui-ci se sera prononcé, je serai prêt à abandonner la victoire au plus méritant.

M. FOSTER : Avant que la motion soit adoptée, me sera-t-il permis de demander à l'honorable ministre s'il veut déposer sur le bureau de la Chambre, à une date rapprochée, un état indiquant le chiffre de la population des districts dont il veut remanier la carte électorale, de leur population avant et après le remaniement ?

Le PREMIER MINISTRE : Je crois que mon honorable ami pourra trouver cette information complète dans un livre qui a été publié, il y a deux ans, et qui contient un atlas des divisions électorales du Canada. Il y trouvera le chiffre de la population de ces districts tels qu'ils existent aujourd'hui. Quant aux autres districts, je m'efforcerai de procurer le renseignement dont il a besoin avant la seconde lecture du bill.

M. FOSTER : Je savais, tout aussi bien que mon honorable ami, que je pouvais consulter l'atlas en question pour connaître quelle était la population avant le remaniement ; tout ce dont nous avons besoin, c'est de renseignements qui pourront nous aider à établir une comparaison.

M. McNEILL : Je ne comprends pas parfaitement ce qu'a dit l'honorable ministre sur un point. Devons-nous comprendre que tous les comtés qui ont plus qu'un représentant seront redistribués ?

Le PREMIER MINISTRE : Non ; tous les comtés dont les anciennes bornes sont rétablies et qui ont droit à plus d'un représentant, et doivent être subdivisés, seront ainsi subdivisés par les juges.

M. McNEILL : Non les comtés qui ne comprennent aucune partie d'un autre comté ?

M. LANDERKIN : C'est le cas pour Bruce. Vous pouvez être tranquille.

Le PREMIER MINISTRE : Il y a un certain nombre de comtés dont on a rétabli les anciennes limites. Ces comtés, je crois, ont droit d'avoir plus d'un représentant, et dans ce cas, la division se fera par les juges.

M. MONTAGUE : Quant à ces districts qui doivent ainsi être divisés, ce changement s'opèrera-t-il avant ou après les prochaines élections générales ?

Le PREMIER MINISTRE : Le bill indique que le rapport des juges aussitôt qu'il aura été déposé au bureau du secrétaire d'Etat, fera partie intégrale du bill qui, cependant, ne deviendra pas en vigueur durant le présent parlement.

M. CLARKE : Je voudrais poser une question au très honorable ministre relativement à la redistribution des divisions électorales de Toronto. Est-ce l'intention du gouvernement d'ajouter à la cité de Toronto, telle qu'actuellement constituée, les quartiers Saint-Paul, Saint-Marc, Saint-Mathieu et Saint-Alban, et de restreindre la représentation de la cité augmentée comme elle le sera par l'addition de ces quartiers, à quatre membres ?

Le PREMIER MINISTRE : L'intention du bill est de donner à la cité de Toronto, comme municipalité constituée, quatre représentants.

M. N. C. WALLACE (York-ouest) : Avant l'adoption de la motion, j'aimerais à attirer

l'attention de la Chambre sur certains détails du bill proposé. Un citoyen distingué de la province de Québec a indiqué dernièrement ce qui serait fait en rapport avec cette question. Le ministre des Travaux publics (M. Tarte), parlant à Brantford, le 28 avril, aurait dit, d'après le "Herald" de Montréal, numéro du 3 mai :

Je n'hésite aucunement à dire que, connaissant la province d'Ontario comme je la connais, quand le remaniement de la carte électorale des comtés sera fait—et nous allons l'opérer—nous écraserons les conservateurs dans Ontario comme nous l'avons fait dans Québec.

Si jamais il y a eu tentative préméditée pour détruire un parti politique, c'est bien celle-ci. Nous, qui venons de la province de l'Ontario, savons que sir Oliver Mowat, après deux gerrymanders, moins mauvais que celui-ci, a cherché à empêcher l'opinion publique de s'affirmer.

M. LANDERKIN : Allons donc.

M. WALLACE : L'honorable député se rappelle-t-il que le gouvernement Mowat, incapable de faire élire un seul candidat dans Toronto, imagina de donner trois députés à cette ville et deux votes seulement à chaque électeur de sorte que la minorité élisait le troisième ? Le gouvernement libéral eut tellement honte de cette loi qu'il l'abrogea. Le bill actuel est rempli d'iniquités semblables. On dit que c'est le ministre de la justice qui l'a préparé. Il se venge du comté de Bothwell qui a refusé de l'élire, en le faisant disparaître.

M. FOSTER : Oeil pour œil.

M. LANDERKIN : Ce comté tirait son nom d'un pirate et on l'a fait disparaître.

M. WALLACE : Voyons ce qui arrive dans Toronto et le comté d'York—Toronto est une ville conservatrice ; les libéraux n'y ont qu'un seul député actuellement, et leurs perspectives pour l'avenir n'y sont pas brillantes. Alors ils se sont dit : Puisqu'il est impossible de faire une division électorale dans Toronto, nous allons masser les conservateurs dans cette ville. Nous allons prendre les conservateurs d'York et d'York-ouest pour les ajouter à ceux de Toronto. Ils enlèvent ainsi environ la moitié des électeurs d'York-ouest dont les limites n'ont pas été changées depuis 50 ans. Ils font la même chose pour York-est et ils ajoutent cela à Toronto. Cette ville a aujourd'hui quatre députés et avec ces additions sa population sera de 200,000 âmes et de sorte que chaque député représentera environ 50,000 habitants, tandis que York-ouest aura de 50,000 à 60,000 habitants, soit moins de 20,000 par chaque député. Comme le comté d'York est libéral, il aura un représentant par chaque 20,000 habitants, et la ville conservatrice de Toronto en aura un par chaque 50,000. C'est ce même principe qui est appliqué d'un bout à l'autre du bill. D'après le dernier recensement la population de Simcoe est de 82,700 avec trois représentants, soit une moyenne de 27,569 pour chaque député. Ce comté est conservateur et élit généralement trois députés conservateurs. Toujours d'après le dernier recensement, l'unité de représentation est de 22,900. Kent, avec une population de 58,019, aura trois députés, soit un par chaque 19,378 habitants. Kent est supposé être un comté libéral et 19,000 de ses habitants sont supposés valoir autant que 27,000 habitants conservateurs de Simcoe. Wellington est aussi un comté libéral et ses 59,000 habitants auront aussi trois députés, soit un pour chaque 19,840 habitants. Tous les comtés libéraux sont divisés de manière à avoir plus de représentants que les comtés conservateurs d'égale population. Brant avec 33,217 âmes aura deux députés, soit une moyenne de 16,608 pour chacun. Je me rappelle encore les violents discours de l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) qui vouait aux gémonies ceux qui osaient toucher au principe de la représentation basée sur la population. Cependant, que fait-on aujourd'hui de ce principe, puisque Toronto n'aura qu'un représentant pour chaque 50,000 habitants et que dans Brant il suffira du tiers de ce chiffre pour élire un député ?

Est-ce là une divison équitable ? Est-ce ainsi que l'honorable premier ministre prétend réparer ce qu'il appelle la grande injustice de 1882 ? Où trouve-t-on la moindre parcelle de justice dans le bill actuel ? Je défie l'honorable premier ministre et tous ses collègues de donner une seule bonne raison pour justifier un projet de loi aussi inique. Toute la province de l'Ontario est remaniée sur des bases scientifiques.

Les ministres ont tout arrangé à leur guise, puis ils jouent la comédie de faire intervenir la magistrature.

M. CLARKE : Ils feraient mieux de faire intervenir la police.

M. WALLACE : Après avoir tout disposé à leur avantage, ils cherchent à se dérober en faisant intervenir les juges qui sont impuissants. Que pourront, en effet, faire ces juges dans le cas de Toronto ? Cette ville aura au delà de 200,000 habitants, et on leur dira de partager ce total, de façon à donner à cette ville, quatre députés. Le gouvernement prétendra ensuite que ce n'est pas lui qui a fait le partage ; que ce dernier doit être juste, parce qu'il a été fait par des juges impartiaux—Jim Lister ou d'autres—on appellera ces juges des commissaires. Il y a aussi le comté de Brant qui aura deux députés et dont la population n'est que de 33,217 habitants.

M. LANDERKIN : L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question ? N'y a-t-il pas certains townships qui ont été enlevés de Brant, il y a quelques années et qui sont remis dans ce comté par le bill actuel ? Ils ont été enlevés de Brant, il y a 10 ou 20 ans par les deux bills de redistribu-

tion. Ces townships ne sont-ils pas remis dans le comté dont ils vont augmenter la population ?

M. WALLACE : Je crois que les chiffres que j'ai ici sont exacts.

M. LANDERKIN : Je voudrais——

Quelques VOIX : Asseyez-vous, asseyez-vous.

M. LANDERKIN : Pardon, je désire poser une question à l'honorable député. Il émet des prétentions que les faits ne corroborent pas, et je veux l'empêcher de commettre des erreurs. Ces townships ont été séparés de Brant, non par lui, mais par le gouvernement qu'il appuyait jusqu'au moment de sa démission.

M. WALLACE : Si l'honorable député savait ce qu'il dit, il s'abstiendrait de faire de pareilles remarques. Je donne le chiffre de la population du comté municipal de Brant, qui est de 33.217 âmes, ce qui donne une moyenne de 16,000 habitants par député.

M. LANDERKIN : Cela comprend-il aussi la ville de Brantford ?

M. WALLACE : Oui.

M. LANDERKIN : Brantford seul comprend une population de 22,000 habitants.

M. WALLACE : Je répète que ce bill dit aux juges de diviser les 200,000 habitants de Toronto en quatre parties, de manière à donner à cette ville quatre représentants au parlement, c'est-à-dire, un par chaque 50,000.

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : Je crois que l'honorable député, pour les besoins de la discussion se sert du recensement de 1891 pour calculer la population du comté municipal de Brant ?

M. WALLACE : Oui.

Le MINISTRE DES DOUANES : Prenez-vous aussi le recensement de 1891 pour calculer la population de Toronto ?

M. WALLACE : Non.

M. COWAN : Pourquoi pas ?

M. WALLACE : Le recensement 1891, nous donnerait environ trois fois la population de Brant, et la position ne serait pas sensiblement modifiée. Je prends les renseignements les plus récents que nous avons, le recensement municipal de Toronto qui donne à la ville une population de 200,000. Si je me rappelle bien, le recensement de 1891 lui donne 188,000. Toronto n'aura donc que quatre députés, pendant que le ministre des Douanes ne représentera que 16,600 habitants. Un député de Toronto représentera environ trois fois plus d'habitants, d'après le recensement de 1891, et je me demande en vertu de quel principe l'honorable ministre peut justifier une pareille infamie.

On amène les juges à la rescousse pour donner un cachet de respectabilité à toute l'affaire, mais ils n'ont rien à faire dans la question ; ils ne peuvent empêcher que Brant ait deux représentants quand il n'a pas droit à ce nombre. On prétend nous donner la représentation basée sur la population, mais on se garde bien de nous expliquer pourquoi trois citoyens de Toronto ne valent qu'un citoyen de Brant. Ce bill que nous aurons l'occasion de discuter plus au long, et dans tous ses détails, est un projet encore plus inique que les deux gerrymanders de sir Oliver Mowat. Le seul but de ce projet de loi est de dépouiller le parti conservateur de ses droits, mais j'ose prédire qu'on n'y réussira pas.

M. ROSS ROBERTSON : J'aurais un renseignement à demander à l'honorable premier ministre. Les juges auront-ils instruction de baser la représentation sur la population, et dans ce cas, quelle sera la proportion pour les villes et pour les campagnes ?

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député n'ignore pas que dans tous les pays dotés d'institutions représentatives, la proportion n'est pas la même dans les villes que dans les campagnes.

M. WALLACE : Pourquoi pas ?

Le PREMIER MINISTRE : Parce que les villes sont généralement mieux représentées vu que beaucoup de députés qui représentent des comtés ruraux résident dans ces villes. Quant à Toronto et aux autres districts qui doivent être divisés, les juges auront à indiquer les limites, en prenant pour base le recensement de 1891, et en tenant compte de la commodité des gens de manière à rendre justice à tous autant que possible.

M. ROSS ROBERTSON : Je ne parle pas particulièrement de Toronto. Je désire savoir quelle sera l'unité de représentation dans les villes et dans les comtés ruraux.

Le PREMIER MINISTRE : Le gouvernement a adopté pour règle l'organisation municipale des comtés et des villes et par conséquent l'unité de représentation ne trouve pas ici son application.

M. CLANCY : L'honorable premier ministre prétend-il que dans la division de ces districts électoraux, on a complètement mis de côté le principe de l'unité de représentation, ou veut-il dire que les juges recevront des instructions à cet effet ?

Le PREMIER MINISTRE : Ce point n'a pas été oublié puisque Kent et Simcoe ainsi que quelques autres comtés doivent avoir trois représentants. Les juges ne recevront pas d'instructions sur la manière de procéder, mais cette absence d'instructions ne nous empêche pas de supposer qu'ils agiront avec justice et impartialité.

M. TISDALE : D'après ce que je vois, le parlement décrètera qu'un comté doit avoir un, deux ou trois représentants, puis, pour

donner un cachet de respectabilité à l'affaire, le gouvernement demandera aux juges de faire la division, quand il sera impossible de faire autrement que de donner un avantage politique au parti ministériel. Cette intervention de la magistrature n'est ni plus ni moins qu'une comédie. Après que le gouvernement aura décidé quels comtés auront un, deux ou trois députés, les juges ne pourront pas faire autrement que de procurer un avantage politique au gouvernement. On fait donc intervenir des juges uniquement pour sauver les apparences, quand en réalité, leur rôle est absolument nul. Les juges ne mettront peut-être pas leur tricorne, mais leur rôle n'en consistera pas moins à prononcer la décapitation des conservateurs.

Le gouvernement a pris bien soin de s'arranger de manière dans les comtés libéraux à ce que les juges ne puissent faire autrement que d'assurer l'élection de deux ou trois députés libéraux. L'honorable député de Toronto (M. Clarke) faisait erreur, il y a un instant, en disant que le gouvernement n'avait pas tenu compte de la population, car dans les comtés qui seront soumis aux juges, ces derniers respecteront la constitution et baseront les divisions sur la population.

Il est vrai que l'unité de représentation est toujours plus élevée dans les villes que dans les comtés ruraux, mais c'est une erreur de mettre ces deux représentations dans la proportion de 16 à 50. Dans d'autres comtés où cela fait l'affaire du gouvernement, on ne tient pas compte du tout de la population. Prenons, par exemple, mon propre comté que je connais bien ; là, on peut se permettre d'être généreux envers l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton). On ajoute encore à cette division un township conservateur, mais le résultat sera de lui laisser une majorité certaine de 200 à 300 voix en dépit des cent et quelques voix qu'on lui ajoute. Comme résultat, la division de Norfolk-sud sera très douteuse. Dans ce cas-ci la division sera basée sur la population et sera assez légitime puisque la population des deux divisions sera à peu près la même. On respecte ce principe dans les comtés où il ne peut pas faire de tort aux libéraux, et ne peut que nuire aux conservateurs. Mais, dans le cas de Brant, par exemple, les juges sont aussi incapables que qui que ce soit de faire la division sans assurer l'élection de deux libéraux et de tenir compte de la population. Cela me paraît être le seul principe contenu dans le bill.

Sir CHARLES TUPPER : Vous voulez dire l'absence de principe.

M. TISDALE : Selon moi, la constitution base la représentation sur la population tout en respectant les limites municipales des comtés. Je ne discute pas en ce moment la question de savoir qui a tort ou raison dans ces tentatives pour obtenir quelques avantages de parti, mais je discute le principe qui doit guider les hommes d'Etat dans les questions de cette nature. Je maintiens que, dans l'esprit de la constitution, les limites municipales des comtés ne doivent pas faire mettre de côté la population comme base de la représentation et je défie l'honorable premier ministre de me citer une autorité qui prétende le contraire.

Sans doute qu'il est bien difficile pour un parti de redistribuer les divisions électorales sans être tenté d'en retirer un avantage politique, mais je préférerais voir le gouvernement se procurer cet avantage en prenant la population comme base de la représentation. Je ne prétends pas qu'il soit possible de donner à toutes les divisions une population strictement égale, mais il serait possible d'agir avec plus d'impartialité. C'est une monstruosité de donner un seul représentant à des comtés très populeux et d'en donner deux à des petits comtés sous prétexte de respecter les limites municipales des comtés.

Si on doit faire intervenir la magistrature, qu'on pose un principe pour déterminer la forme et la nature de cette intervention. Je regrette que le gouvernement n'ait pas pourvu à cela ; qu'il n'ait pas dit, quel devra être le chiffre de la population d'un district électoral ; alors les juges, prenant ce chiffre pour base, auraient fait la division sans s'inquiéter des limites des comtés ; voilà le véritable principe de la représentation.

Le gouvernement a perdu une belle occasion de régler une fois pour toute cette question de redistribution. Il était assez fort pour présenter un bill équitable et adopter le mode suivi en Angleterre. Lorsque j'ai appris qu'il était question de juges dans cette affaire, j'ai cru qu'on allait adopter un système qui servirait, par la suite, de précédent.

Je suis en faveur de faire régler ces questions par la magistrature, mais qu'on ne prétende pas nous donner le mode suivi en Angleterre, lorsqu'on s'en écarte entièrement. Le gouvernement peut être certain que s'il avait été à la hauteur de la circonstance, il aurait amélioré sa position et affaibli ses adversaires politiques, et je consens à ce que mon parti en souffre et à ce que nos adversaires en bénéficient, si on nous donne une loi honnête et juste.

Qu'on applique le principe constitutionnel dans ce bill de redistribution. Si le gouvernement fait cela, le pays le respectera, et s'il n'ose pas le faire, tôt ou tard les électeurs puniront ceux qui auront joué avec la constitution. Je préférerais rester encore longtemps dans l'opposition et voir le gouvernement nous donner des lois justes, plutôt que d'obtenir le pouvoir, en ayant les lois injustes.

Je préférerais aussi que le gouvernement prît tout sous sa responsabilité que d'avoir recours à la comédie de faire intervenir la magistrature, pour lui faire jouer un pareil

rôle. Dans son propre intérêt et dans l'intérêt du pays, le gouvernement devrait reconsidérer ce bill et confier entièrement à des juges le soin de diviser également les districts électoraux. Nous sommes depuis longtemps habitués à nos institutions municipales, pourquoi alors ne pas demander aux juges de faire les divisions tout en touchant le moins possible aux limites des comtés ?

Qui oserait prétendre, à l'heure qu'il est, dans un pays libre, que la population ne doit pas être la base de la représentation? J'aurai probablement l'occasion de revenir sur cette question, et pour aujourd'hui, je me contenterai de déplorer que ce principe qui me paraît si juste, a été entièrement méconnu dans ce projet de loi.

M. HENDERSON : J'ai une question à poser à l'honorable premier ministre, et la Chambre entendra sa réponse avec plaisir, s'il veut bien nous donner le renseignement que j'ai à lui demander. Je comprends que ce seront les juges qui diviseront les comtés en districts électoraux. Dans un comté qui, par exemple, aurait droit à trois représentants, il peut être impossible à toute commission judiciaire de former trois divisions d'égales populations. L'une pourra avoir 20,000, une autre 21,000 ou 30,000, si on s'en tient strictement aux limites des comtés.

Je voudrais savoir du premier ministre, si on a l'intention de s'en tenir strictement aux limites des cantons, villes et villages, ou les juges pourront-ils diviser les grands cantons de manière à donner la même population à chaque division électorale?

Le PREMIER MINISTRE : Comme l'honorable député doit le savoir à l'heure qu'il est, les instructions données aux juges sont très générales. Il est impossible de diviser les comtés en districts électoraux ayant une population absolument égale ; mais je suppose et j'espère aussi que les juges se feront un devoir de donner aux divisions une population aussi égale que possible. L'honorable député n'ignore pas qu'actuellement, bien que l'unité soit de 21,000 ou 22,000 beaucoup de divisions ont moins et d'autres plus que ce chiffre.

M. HENDERSON : Je crois que l'honorable premier ministre n'a pas saisi la question que je lui pose. Si cela était nécessaire pour équilibrer la représentation, les juges auront-ils le droit de diviser un canton et d'en mettre la moitié dans une division et une moitié dans l'autre ?

Le PREMIER MINISTRE : Je regrette d'avoir à dire que ce point n'a pas été étudié. Les instructions données aux juges sont générales et il n'en pouvait être autrement. Je suppose que le devoir des juges sera de faire les divisions d'après la population et en tenant compte de la commodité pour les électeurs. Voilà le principe fondamental d'après lequel ils devront se guider.

M. MONTAGUE : L'honorable premier ministre nous a dit qu'en rédigeant ce projet de loi, le gouvernement avait été guidé par certains principes. Le premier qu'il a mentionné c'est le respect des limites des comtés ; et au début de son discours, il paraissait évident que lui et ses collègues s'étaient fait une règle de respecter les limites municipales des comtés. Mais un peu plus tard, nous nous sommes aperçus que les ministres ont respecté ces limites là où cela faisait leur affaire, et qu'ils les ont méconnues là où ils avaient un avantage à les méconnaître.

Puisque l'honorable premier ministre paraît être dans des dispositions communicatives, et que la Chambre sera heureuse d'avoir les explications les plus complètes, je lui demanderai, aussi brièvement que possible, quel principe l'a guidé dans le choix des divisions électorales qui sont ramenées aux limites des comtés, et de celles qui ne sont pas ramenées à ces limites.

Si le principe est bon pour les comtés d'Oxford, Brant, Haldimand et Norfolk, je prétends qu'il est bon aussi pour les autres comtés de l'Ontario ; et l'honorable premier ministre est tenu de nous dire pourquoi ce principe a été appliqué dans certains comtés et pourquoi il a été mis de côté dans d'autres. C'est au moyen de ce subterfuge que le premier ministre cherche à exploiter les sympathies et les convictions de la population de la province de l'Ontario. Pourquoi n'applique-t-il pas ce principe dans toute la province au lieu de l'appliquer dans quelques comtés seulement ?

La Chambre devrait aussi être renseignée sur ce qu'on prétend faire plus tard. Ce parlement ne peut pas lier celui qui aura à légiférer sur cette question dans dix ans d'ici, ou dans deux ou trois ans, lorsque le résultat du prochain recensement décennal sera connu. Mais si nous ne pouvons pas lier les parlements à venir, nous pouvons poser certains principes généraux qui les guideront ; mais il n'y a rien de cela dans le projet de loi qu'on nous soumet.

Si le premier ministre déclarait que pour toujours à l'avenir la divison des comtés pour les fins de la représentation sera confiée aux juges, ce serait un principe qui servirait de guide au parlement. Mais il n'y a rien de cela dans le bill qui nous a été soumis cette après-midi.

Je voudrais aussi savoir si les juges seront payés pour ce travail. Ce renseignement est essentiel à la discussion du bill. Et s'ils doivent être payés, combien leur donnera-t-on ? Je ne désire aucunement manquer de respect à la magistrature que j'ai toujours défendue dans cette Chambre et je n'ai pas d'arrière pensée en posant cette question ; je demande simplement un renseignement dont nous aurons besoin pour discuter la question, dans ses détails.

M. SPROULE : M. l'Orateur——

Quelques VOIX : Nous demandons une réponse.

M. MONTAGUE : J'ajouterai, avec votre permission, M. l'Orateur, que dans le choix des divisions électorales qui doivent être ramenées dans les limites des comtés, on semble n'avoir suivi d'autre règle que l'avantage du parti.

Le PREMIER MINISTRE : En réponse à l'honorable député je dirai simplement que s'il le désire je n'ai aucune objection à appliquer le même principe à toute la province de l'Ontario. Il n'a qu'à le demander.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CLARKE : Si le principe est bon, pourquoi ne pas l'appliquer partout ?

M. SPROULE : M. l'Orateur, l'histoire du pays consacrera une page curieuse à enregistrer les hauts faits du gouvernement actuel, car depuis son avènement, il semble avoir toujours agi au rebours de la constitution. Son premier acte a été de méconnaître la constitution en faisant adopter une loi par laquelle les membres de cette Chambre seront élus par un cens électoral différent, dans chaque province. Après avoir aboli le cens fédéral, en dépit de la constitution, il veut maintenant détruire le principe de la constitution basée sur la représentation pour lequel la province de l'Ontario a combattu si longtemps et avec tant d'acharnement.

Après qu'une unité eut été choisie pour la province deQuébec, la même règle a été appliquée à l'Ontario et aux autres provinces. L'unité de la représentation dans la province de Québec, après le dernier recensement était de 22,000 ou 23,000, et le gouvernement a cherché à établir la même unité dans l'Ontario, et la province a été divisée en conséquence.

Le principe de la représentation basée sur la population a été observé dans l'Ontario, non seulement au point de vue de la force relative de la représentation des deux provinces, mais aussi au point de vue du nombre d'électeurs qui doivent être représentés par un seul et même député dans cette Chambre. J'ai toujours considéré comme injuste, qu'un député représente une population de 50,000 à 60,000, pendant qu'un autre n'en représente que 12,000 ou 13,000. Cela donne trop de travail à l'un et pas assez à l'autre ; la population la plus nombreuse n'est pas suffisamment représentée dans la direction des affaires publiques, et l'autre l'est trop.

Or, l'honorable premier ministre, par ce bill, détruit le principe de la représentation basée sur la population. C'est un autre rempart de la constitution, que le gouvernement démolit de propos délibéré. Mais il va encore plus loin : depuis 32 ans le principe est admis et reconnu que la redistribution des divisions électorales doit se faire après chaque recensement. Aujourd'hui, le gouvernement méconnaît ce principe, et les historiens de l'avenir le désigneront comme célèbre, surtout par ses violations constantes de la constitution.

Le seul but de ce bill est d'assurer l'élection du plus grand nombre possible de libéraux. En voici un exemple : On peut dire que Toronto est une ville conservatrice. Qu'on dise ce qu'on voudra, si les électeurs étaient laissés libres de se prononcer, pas un seul libéral ne serait élu. La population de Toronto est de 200,000, et par ce bill elle aura quatre représentants, soit un par chaque 50,000 habitants.

Prenons maintenant des divisions comme Kent, Wellington et Brant qui élisent presqu'infailliblement des libéraux. Ces trois comtés réunis ont une population d'environ 200,000. Si la ville de Toronto, en proportion de sa population, élisait le même nombre de représentants que ces trois comtés, qui éliront sûrement des libéraux, elle aurait neuf députés au lieu de quatre.

En d'autres termes, le même nombre de conservateurs envoient ici quatre députés, contre neuf qu'élisent les libéraux. Si jamais il y a eu un projet de loi destiné à détruire les droits politiques d'un parti, c'est celui-ci.

M. McGREGOR : Vous avez fait pis que cela.

M. SPROULE : Pas du tout. Notre parti a toujours cherché à appliquer le principe de la représentation basée sur la population, non seulement à l'égard des provinces, mais à l'égard des divisions électorales prises individuellement, afin que l'unité fût, autant que possible, d'environ 23,000 ou 25,000. Et le gouvernement libéral permet à 200,000 libéraux d'élire 13 représentants, quand 200,000 conservateurs n'en peuvent élire que quatre. Si cela n'est pas une injustice, je ne m'y connais pas en injustice.

Le bill va plus loin et confie aux juges le soin de diviser les comtés, et je suppose qu'ils ne franchiront pas les limites municipales. Ils s'inspireront, sans aucun doute, des honorables ministres, et arrangeront les choses de manière à ce que moins de 16,000 libéraux puissent envoyer un représentant ici. Je suis convaincu que dans la pratique on constatera que cette loi permettra à 10,000 libéraux d'avoir un représentant, quand il faudra 50,000 conservateurs pour en élire un.

Au premier abord, le fait de faire intervenir la magistrature peut donner une apparence de respectabilité, mais tout le mal est fait par la première division dans laquelle les juges n'ont rien à voir. On pose certaines règles que les juges sont obligés de suivre, et quoi qu'ils fassent, une grande injustice sera commise envers les conservateurs, surtout dans l'Ontario.

Pourquoi l'honorable premier ministre n'applique-t-il pas ce principe à sa propre province ? Il ne l'ose pas, car son parti serait écrasé. Mais il sait que l'Ontario est l'élément prépondérant dans la Confédéra-

tion, que c'est la plus grande province et la plus dangereuse, et il a imaginé de la remanier de manière à l'empêcher d'être équitablement représentée dans cette Chambre.

Je suis convaincu que le premier gouvernement conservateur qui prendra les rênes du pouvoir abrogera cette loi, sans quoi il ne serait pas digne du nom de conservateur. Tout ce que le gouvernement actuel fait d'important, se distingue par une violation de la constitution, et tout les projets qu'il forme sont de plus en plus mauvais. Le dernier est le plus mauvais de tous.

M. CASEY : L'honorable député a terminé son discours par une vérité incontestable. Il prétend que le gouvernement conservateur qui n'abrogerait pas une pareille loi serait indigne de ce nom. Je suis tout à fait de cette opinion. Les gouvernements conservateurs nous ont déjà donné la preuve de ce qu'ils entendent par redistribution, et le bill actuel indique comment nous comprendrons cette question. Si le parti conservateur reste fidèle à ses traditions, et si jamais il est en position d'abroger la loi actuelle, il le fera certainement.

L'honorable député prétend que la constitution est violée parce que ce remaniement n'a pas lieu au lendemain du recensement ; c'est une fausse interprétation de la constitution ; elle dit qu'il y aura redistribution à chaque recensement pour donner à chaque province le nombre de députés auquel elle a droit, mais il ne dit pas et ne pouvait pas dire que dans l'intervalle, il ne pourrait pas être remédié à certaines irrégularités. Il n'y a pas du tout ici de question constitutionnelle ; il s'agit simplement de tenir une promesse faite aux électeurs. Durant l'élection de 1896, les libéraux ont promis que s'ils arrivaient au pouvoir, ils déferaient les remaniements iniques accomplis par le gouvernement précédent. Ils ont été élus à cette condition ; les électeurs ont déclaré aux bureaux de votation que l'état de choses actuel était injuste et ont donné instruction à leurs mandataires, les ministres de la Couronne, de la faire cesser.

Le gouvernement ne fait donc que remplir une promesse et accomplir les instructions qu'il a reçues en présentant le bill actuel. Quant au bill en lui-même, ce n'est pas le moment de le discuter, mais je me permettrai, cependant, de faire quelques remarques sur le principe sur lequel il repose. J'ai déjà déclaré que si le projet qui devait nous être soumis ressemblait de près ou de loin au gerrymander du gouvernement précédent, je le combattrais par la parole et par mon vote. Mais je constate avec plaisir qu'il n'en est rien. Il n'y a pas de tentative de la part du gouvernement d'obtenir quelque avantage illégitime dans la subdivision des comtés qui doivent avoir plus d'un représentant : il s'agit uniquement de répartir la représentation sur des bases équitables. Autant que j'en puis juger, ce bill mérite l'appui de tout esprit impartial.

L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) dit qu'on a mis de côté le principe de la représentation basée sur la population ; jamais ce principe n'a été observé dans un bill de redistribution. La loi actuelle n'en tient pas compte et il me serait facile de le démontrer, si je voulais entrer dans les détails. Elgin-est et Elgin-ouest sont loin d'avoir une population égale. Le comté n'a pas été divisé dans le but de répartir également la population, mais uniquement pour assurer l'élection d'un conservateur à un bout du comté et d'amoindrir les chances de l'honorable David Mills, à l'autre bout, dans le comté de Bothwell.

M. WALLACE : Quels sont les chiffres ?

M. CASEY : Je ne les ai pas sous la main et d'ailleurs je ne discute pas les détails en ce moment. Le principe des libéraux a toujours été non d'assurer une représentation strictement basée sur la population, mais de tenir ensemble, pour les fins politiques, ceux qui sont déjà réunis pour les fins municipales et autres—en d'autres termes, de respecter les limites municipales des comtés dans la division des districts électoraux. En adoptant ce principe, nous consacrons le seul frein qui puisse empêcher un gouvernement appuyé sur une forte majorité, de se tailler des divisions électorales à sa guise pour arriver à ses fins. L'ancien gouvernement nous a donné la preuve de ce qui pouvait être fait dans ce sens. D'un autre côté, nous voyons le gouvernement actuel refuser de profiter de sa majorité et de partager le pays de manière à assurer l'élection du plus grand nombre possible de libéraux sous prétexte de donner une population égale à toutes les divisions. Il se lie volontairement les mains et dit aux juges : C'est vous qui ferez les divisions, mais vous ne franchirez pas les limites des comtés. C'est la meilleure preuve qu'il n'y a pas du tout l'intention de faire un gerrymander. J'ai répondu aux insinuations de l'honorable député de Grey-est ; quant aux détails, nous les discuterons plus à fond lors de la deuxième lecture, lorsque nous aurons eu l'occasion d'étudier le bill.

M. BERGERON : Lorsque l'honorable premier ministre nous a donné des explications sur le bill, j'ai compris qu'il disait que la division des districts électoraux dans la province de l'Ontario serait laissée aux juges de la cour Suprême de cette province.

Je voudrais savoir si les divisions qui auront lieu dans Québec, dans le but d'égaliser la population des différents districts, seront aussi confiées à des juges. Si la réponse de l'honorable ministre est affirmative, il lui faudra changer les mots "juges de la cour Suprême" puisque ce tribunal n'existe pas dans la province de Québec. Si cette question de division est laissée aux juges dans l'Ontario, elle doit l'être aussi dans les autres provinces. J'espère que l'honorable pre-

mier ministre nous dira si c'est le mode qui doit être adopté pour la province de Québec.

Le PREMIER MINISTRE : La question de l'honorable député de Beauharnois n'a pas sa raison d'être. Nul comté de la province de Québec ne doit être divisé d'après ce bill. Dans cette province il s'agit simplement de remettre dans leurs comtés respectif certaines municipalités qui en ont été enlevées en 1892.

M. BERGERON : J'ai posé cette question parce que si nous devons avoir la représentation basée sur la population, il faut la donner à Québec de même qu'à l'Ontario. Il est vrai qu'on ne peut augmenter ni diminuer le nombre des représentants de la province de Québec, mais on peut changer la délimitation des districts électoraux. L'honorable député a représenté pendant plusieurs années un très grand comté, celui de Drummond et Arthabaska, dont la population dépasse 43,000, et celle du comté voisin, Yamaska, n'est que de 16,000. Si l'honorable premier ministre dit qu'il n'y aura pas de juges dans la province de Québec, ma question n'a plus sa raison d'être. J'ai écouté attentivement sa réponse au chef de l'opposition. Il m'a paru très excité et j'ai même été surpris de le voir dans cet état, mais il n'a pas réfuté un seul des arguments exposés par mon honorable ami (sir Charles Tupper). Dans l'excitation du moment, il a oublié de répondre au reproche qui lui a été fait d'avoir obtenu le pouvoir en faisant des promesses qu'il n'a pas tenues. Il n'a pas parlé non plus de la question soulevée par le chef de l'opposition concernant la constitutionalité d'un bill de redistribution en ce moment. A mon sens, c'est la question la plus importante qu'il y ait à décider avant d'entreprendre la discussion du bill lui-même. L'honorable premier ministre admettra qu'il a oublié de répondre à cette partie du discours de l'honorable chef de l'opposition.

Le PREMIER MINISTRE : Non seulement j'y ai répondu, mais je l'ai réfutée victorieusement en citant vos propres précédents. J'ai cité les bills 27, 28 Victoria et 32, 33 Victoria, par lesquels les limites des comtés de Terrebonne, Montcalm et Argenteuil ont été remaniées.

M. BERGERON : Le très honorable premier ministre admettra assurément que ce n'est pas du tout la même chose. J'occupais un siège dans cette Chambre quand ces remaniements ont eu lieu dans Argenteuil et Montcalm. Mon honorable ami se rappelle, sans doute, que deux paroisses ont été prises dans le comté des Deux-Montagnes pour être mises dans celui d'Argenteuil. Mais quelle était la raison de ce dérangement ? Argenteuil est considéré comme un comté de langue anglaise, et Deux-Montagnes comme un comté de langue française. Ces deux paroisses étaient habitées par des électeurs de langue anglaise, qui désiraient appartenir au comté d'Argenteuil et qui ont pétitionné le gouvernement dans ce sens, vu que pour les questions municipales, si je me rappelle bien, ils appartenaient déjà au comté d'Argenteuil. Le gouvernement s'est purement et simplement rendu à leur demande. Il ne s'agissait pas du tout d'un gerrymander ; et, si l'on prend les chiffres du dernier recensement, on constatera que le changement a fait très peu de différence, puisque la population des deux comtés est d'environ 15,000. Nous ne sommes pas en position de discuter ce bill avec avantage, et nos commentaires doivent se borner aux traits généraux du projet, mais il n'y a pas à nier qu'il contient un peu de gerrymander, puisqu'il faut se servir de ce mot.

L'honorable premier ministre a l'air de croire que le bill va être accepté avec enthousiasme par les deux partis. Parlant de Bagot et de Rouville, il dit que ces deux comtés seront remis à peu près dans l'état où ils étaient au premier abord. On pourrait croire que ce n'est que juste. Il y avait une raison au premier changement ; ce remaniement n'a pas été fait pour donner à l'honorable député de Rouville (M. Brodeur) un surcroît de majorité dans un comté où il en avait déjà environ 400. Cela n'a pas été fait non plus dans le but d'amoindrir la position de notre regretté ami, M. Dupont, que tous ses collègues ont estimé et respecté autant que moi ; il était toujours élu dans Bagot avec ou sans la paroisse qui lui a été enlevée. Le remaniement a été fait parce que Bagot avait une population de 21,695 et que celle de Rouville ne s'élevait qu'à 16,000. En mettant Saint-Pie dans Rouville on équilibrait la population des deux comtés.

L'honorable premier ministre a aussi mentionné les comtés de Nicolet et d'Yamaska. Il n'ignore pas qu'une voie ferrée appelée chemin de fer de la rive sud traverse ces deux comtés. Des élections partielles ont eu lieu dans l'un et l'autre et de grandes promesses de subventions ont été faites aux électeurs, mais si la rumeur dit vrai, ces mêmes électeurs sont loin d'être satisfaits à l'égard du chemin de fer du comté de Drummond, vu que cette politique doit avoir pour effet de les priver de la subvention sur laquelle ils comptaient.

Naturellement, je ne puis parler de ces questions en toute connaissance de cause, mais d'après les apparences, je suis porté à croire que le but du bill est de permettre au gouvernement de faire élire ses candidats dans ces deux comtés. J'ai tout lieu de supposer que les additions qu'on se propose de faire à Nicolet et à Yamaska consistent en deux ou trois bonnes paroisses libérales de Drummond et Arthabaska.

Le PREMIER MINISTRE : Le changement fera dans la population du comté de Nicolet une différence d'environ trente.

M. BERGERON : Pour le moment je me contente de dire ce qui me paraît être

l'objet du bill. Pour la centième fois peut-être l'honorable premier ministre a répété que son gouvernement est fort et possède la confiance du pays, puisqu'il a remporté toutes les élections partielles. Cette prétention a été réfutée mainte et mainte fois. Nous savons tous par quels moyens ces élections ont été enlevées. Mon honorable ami nous répond : Si ces élections ont été remportées par la corruption pourquoi ne vous adressez-vous pas aux tribunaux ?

Nous croyons rendre service au pays en ne le faisant pas ; dans toutes ces élections partielles, d'où vient l'argent dont on se sert pour corrompre les électeurs ? Ce sont les deniers publics qu'on emploie et par conséquent moins il y aura d'élections partielles, moins on pillera le trésor. Ce n'est pas parce que le pays a confiance dans son gouvernement qu'il remporte les élections partielles, c'est parce qu'il a recours à des moyens qu'il ne pourra pas employer dans une élection générale ; et je suis fortement porté à croire que c'est dans cette intention qu'il a imaginé ce bill de redistribution.

M. TAYLOR : Je ne suis pas du tout surpris de voir que l'honorable premier ministre ait permis au directeur général des Postes d'être absent aujourd'hui afin d'avoir l'occasion de venir lui-même, avec ses moyens insinuants et sa voix charmeuse, nous présenter un bill et mettre le pays sous l'impression, vendredi matin, que c'est un bill de redistribution très équitable qui sera mis à exécution par la magistrature du pays. C'est l'impression qu'il a cherché à créer, et il s'imaginait sans doute que le discours dont il a accompagné l'introduction de son bill serait le seul qui serait prononcé ce soir ; mais le chef de l'opposition qui sait lire entre les lignes, a provoqué une discussion qui lui a presque coupé ses moyens insinuants pour le faire voir sous son vrai jour. Depuis le 3 mai, nous pouvions nous attendre à ce bill. L'éminence grise du cabinet a laissé échapper à cette date, un secret ministériel. Parlant des conservateurs, il disait :

Ils ne peuvent pas m'abattre. Je me sens dix fois plus fort aujourd'hui qu'auparavant.

S'il est dix fois plus fort aujourd'hui c'est parce qu'il a dix fois, cent fois plus d'argent qu'avant.

Je ne comprends pas pourquoi mes amis conservateurs me traitent de la sorte. Je me suis adressé à mon regretté chef sir John A. Macdonald et je lui ai dit : " Voici tous les faits et tous les documents, et si vous n'agissez pas je serai obligé d'agir moi-même ". Quoiqu'il en soit, toutes leurs injures seront inutiles. Il ne peut pas y avoir de doute là-dessus. Je n'ai pas la moindre hésitation à dire, connaissant Ontario, comme je le connais, lorsque nous aurons défait le Gerrymander—et nous allons le défaire—nous allons les écraser dans Ontario, comme nous les avons écrasés dans Québec.

Tout est là. Le ministre des Travaux publics déclare que grâce à ce bill, il va écraser les conservateurs de l'Ontario. Le bill ne fait que corroborer la déclaration du dictateur. Mais, le premier ministre avec ses moyens insinuants, et son éloquence enchanteresse, a cherché à mettre le pays sous l'impression qu'il s'agissait d'une loi équitable et que la division des comtés serait faite par la magistrature. C'est chose facile de voir que le rôle des juges sera absolument nul. Le bill commence d'abord par masser les conservateurs dans quelques comtés, puis on fait intervenir les juges. Il y a par exemple le comté de Brant que l'on divise ; ce comté avait jusqu'à présent élu trois députés, et le bill actuel fait disparaître deux conservateurs. Le gouvernement détermine les limites des comtés, puis il dit aux juges : Vous déciderez quels seront les électeurs dans les limites que nous venons de fixer.

On a l'audace de représenter le bill actuel comme un projet de loi équitable et de taxer le bill de rédistribution des conservateurs de loi inique. Les conservateurs étaient obligés de présenter un bill de rédistribution pour baser la représentation sur la population indiquée par le recensement.

Le projet actuel est un gerrymander dix fois plus odieux que tous ceux qui ont été proposés par ce parlement. Il est inconstitutionnel, comme tout ce qu'a fait le gouvernement depuis son arrivée au pouvoir. Le but du gouvernement semble être de démolir la constitution pièce à pièce. L'opposition manquerait à son devoir, si elle ne combattait pas ce bill, pendant des mois et des mois, jusqu'à l'hiver, avant de permettre au gouvernement de mettre une pareille iniquité dans nos statuts.

Je serai un des vingt députés de l'opposition qui resteront ici jusqu'à la Noël prochaine, plutôt que de permettre au premier ministre et à ses partisans de violer la constitution, comme nous l'a laissé entendre son âme damnée, le ministre des Travaux publics, qui s'est vanté d'écraser les conservateurs.

M. McGREGOR : L'honorable député de Toronto prétend que cette ville ne sera pas suffisamment représentée. En jetant un regard autour de moi, j'aperçois ici, M. Ross Robertson, M. Osler, M. Bertram, M. Clark, M. Maclean, M. Campbell, M. Edgar, M. Wallace et M. McCarthy, tous de Toronto. Voudrait-on avoir une représentation plus nombreuse que celle-là ? Si jamais il se présente ici une question intéressant Toronto, il n'y a pas à craindre que cette ville manque de représentants.

M. SPROULE : L'argument de l'honorable député ne s'applique guère à M. Wallace qui demeure à seize milles de Toronto.

M. McGREGOR : Une partie de sa division électorale se trouve dans Toronto.

M. SPROULE : Elle n'y sera plus avec le bill actuel.

M. McGREGOR : Au prochain parlement, nous aurons d'autres représentants que le député actuel d'York, et ils habiteront plus près de Toronto. A Hamilton nous avons M. Wood, M. Macpherson et le Dr. Montague. Toronto voudrait-il avoir toute la représentation à lui seul.

Le parlement doit-il accepter l'état de choses actuel ? L'opposition d'aujourd'hui a été élue grâce à un gerrymander, et faudra-t-il le laisser subsister indéfiniment ? Non. M. l'Orateur, nous sommes prêts a rendre justice à l'opposition, mais il ne faut pas qu'elle oublie qu'il faut de la justice et de l'équité en tout.

M. BENNETT : M. l'Orateur, je dois d'abord remercier le gouvernement d'avoir présenté un projet de loi qui me débarrasse d'environ 150 électeurs libéraux.

M. GIBSON : Vous devriez être satisfait.

Sir CHARLES TUPPER : Ne vous en vantez pas trop, il serait capable de vous les remettre.

M. BENNETT : Il a fait bien plus que cela ; il a fait ce qu'il me promettait depuis des mois. La première fois qu'il a été question de ce projet, le premier ministre protestait tellement de son innocence que je me suis senti mal à l'aise, mais lorsque je l'ai entendu prendre le ciel à témoin qu'il ne se servirait pas de dés pipés, mes soupçons sont devenus alarmants. Je ne crois pas qu'il soit possible d'invoquer les bénédictions du ciel sur un projet de loi comme celui-là ; tous les honnêtes gens devraient plutôt trembler à son apparition.

Que se propose-t-on par ce bill ? On se propose de dire aux juges : Voici les matériaux avec lesquels vous aurez à travailler, et les pauvres juges n'y pourront rien. Dans la division de Durham, par exemple, ils se trouveront en présence de 32,400 habitants et de 33,200 dans le comté de Brant. Le gouvernement leur dira qu'il faut donner deux représentants à chacun de ces comtés et ils seront obligés de le diviser en conséquence. Ensuite ils iront dans Simcoe dont la population, d'après le recensement de 1891, était de 83,000 et qui a considérablement augmenté depuis.

On avertit les juges qu'ils ne peuvent avoir que trois députés pour ce comté, sur une moyenne d'environ 29,000 âmes dans chaque division, en se basant sur le dernier recensement. Mais c'est quand ces juges voudront remplir leurs devoirs que l'on verra toute la beauté de ce projet. L'honorable premier ministre a négligé de dire à la Chambre comment ces juges allaient diviser la population pour se conformer aux termes du bill. Il y a déjà plusieurs mois que l'on parle de cette affaire dans mon comté, et que les tireurs de ficelle nous annoncent la chose. Il y a dans mon comté, un township dont la partie nord donne 200 voix de majorité à mon adversaire, et la partie sud me donne une majorité de 150 voix. On m'enlève le vote conservateur, mais on me laisse le vote libéral. Si tel est le principe de ce bill, et s'il a été rédigé uniquement pour favoriser les intérêts du parti libéral, comment l'honorable premier ministre peut-il essayer de la justifier, et dire que Brant, avec une population de 33,000 âmes doit avoir deux députés, tandis que Simcoe, qui a une population de 83,000, ne doit en avoir que trois ?

Il prétend que la représentation des villes ne doit pas être aussi considérable que celle des districts ruraux. Il ne doit pas ignorer que Brantford contient près de la moitié de la population du comté de Brant, mais toute l'affaire se résume à dire qu'en arrière des honorables membres du gouvernement siège un honorable député qui lui est quelque fois hostile. Je veux parler de l'honorable député de Wentworth-nord et Brant (M. Somerville) ; ils ont peur de le mettre à la porte. Il vont lui laisser un comté contenant 16,000 âmes, et l'honorable ministre des Douanes, qui a peur de se présenter de nouveau dans Grey-nord, va essayer de conserver Brant-sud, qui contient une population de 16,000 âmes.

Cependant, l'honorable premier ministre prétend que ce bill est équitable, et il y a quelques mois il prenait le ciel à témoin que ce projet de loi serait une mesure juste, et exempte de fraude. Qu'est-ce que le gouvernement se propose de faire dans toute la province de l'Ontario ? Il veut essayer de discréditer les juges. Je puis dire, au représentant du ministère de la Justice, qui est actuellement à son siège, ainsi qu'au gouvernement qu'il y a quelque temps, un échevin de Toronto, a accusé un certain juge, qui avait été chargé de conduire une enquête, qu'une fois rendu au moment critique, alors que certains personnages allaient être incriminés, il avait suspendu l'enquête. Il a ajouté que deux des parents de ce juge occupaient aujourd'hui de magnifiques positions qui leur avaient été accordées par le parti au pouvoir.

Je respecte les juges de ce pays, mais je dis que ce ne sont que des êtres humains, comme nous avons pu nous en convaincre durant la dernière session, alors que nous avons vu le juge Lister, se servir d'un langage violent devant le comité des chemins de fer, puis déclarer dans cette Chambre quelques jours avant la fin de la session qu'il était faux qu'il dut monter sur le banc, lorsque quelques jours plus tard il était nommé juge. J'espère que le juge Lister a oublié ses prédilections politiques, mais je puis dire à la Chambre que ce M. Lister qui déclarait dans cette Chambre qu'il n'avait pas dans sa poche la promesse d'être nommé juge, et celui qui a revêtu l'hermine quelque temps après c'est le même homme.

M. FRASER (Lambton) : Je suis persuadé que l'honorable député n'a pas l'intention d'être injuste à l'égard du juge Lister.

J'étais présent en cette circonstance, et je suis bien certain que M. Lister n'a pas fait les déclarations que l'honorable député lui attribue.

M. BENNETT : Je n'ai pas les "Débats" sous la main, mais si mon honorable ami veut se donner la peine de les lire. il pourra se rendre compte par lui-même que ce que je viens de dire est la vérité.

M. McGREGOR : Parlez-nous du juge Meredith.

M. BENNETT : Le juge Meredith ne fera pas partie de la commission.

M. McGREGOR : Je n'aurais pas d'objection à ce qu'il en fît partie.

M. BERGERON : Le juge Meredith n'occupait pas un siège dans cette Chambre.

M. BENNETT : Il me semble que l'honorable député d'York (M. Foster) a dit en cette circonstance que le président du comité chargé de faire une enquête sur l'affaire du Drummond ne serait pas dans la Chambre à la session suivante pour discuter cette question, c'est alors que l'honorable député de Lambton-ouest (M. Lister) s'est levé et a déclaré : "Vous n'avez aucune autorité pour dire que je vais être nommé juge". C'était là une négation formelle de l'opinion émise par l'honorable député d'York. Qu'avons-nous vu de plus dans cette Chambre ? Nous avons vu que l'honorable député de Toronto-centre (M. Lount) a été nommé juge ; et à l'occasion de cette nomination l'honorable premier ministre a été obligé d'écrire à Toronto pour déclarer qu'il n'avait pas promis de position à cet homme.

Tout ce que je puis dire à l'honorable premier ministre à ce sujet, c'est que les amis de M. Lount n'ont jamais ajouté foi à cette déclaration de sa part. Les meilleurs amis de M. Lount vous diront qu'il a été traité d'une manière honteuse par le gouvernemnt et bien qu'il eut la promesse formelle d'obtenir la position, cette dernière ne se serait pas fait attendre aussi longtemps s'il avait eu, comme l'honorable député de Québec-centre (M. Langelier), la précaution de se faire donner cette promesse par écrit.

M. McGREGOR : Parlez-nous du juge Masson dans votre propre district.

M. BENNETT : J'ai remarqué que les seuls députés d'Ontario qui se soient levés pour dire quelques mots sur cette question, sont l'honorable député d'Essex-nord (M. McGregor) et l'honorable député de Elgin-ouest (M. Casey) or les noms de ces deux honorables députés sont indiqués comme devant obtenir des positions.

M. BERGERON : Inspecteur du tabac.

M. BENNETT : L'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) et l'honorable député de Wentworth (M. Bain)qui sont des hommes politiques plus sérieux, pourront peut-être nous expliquer sur quel principe on s'appuie pour dire que le comté de Simcoe doit avoir une population de 30,000 âmes, lorsque le comté de l'honorable ministre des Douanes ne contient que la bagatelle de 16,000 âmes. Que va-t-on faire ? Les juges n'ont pas le choix. Si le gouvernement veut être juste, pourquoi ne dit-il pas aux juges, voici la province de l'Ontario, divisez-la d'une manière équitable.

Mais le gouvernement va refuser d'accepter cette proposition parce qu'en en agissant ainsi cela ne rencontrerait par ses desseins. Le comté de Lennox qui contient une population de 15,000 âmes ne sera pas touché. Le comté de Prince-Edward, qui possède moins de 19,000 âmes—et je cite dans tous ces cas les chiffres qui sont indiqués dans le dernier recensement—aura un représentant. Le comté de Frontenac avec 16,000 âmes aura un représentant. Le comté de Haldimand avec 18,200 aura un représentant, et le comté de Leeds avec 20,000 aura aussi un représentant. Maintenant le comté de Kent qui possède une population de 64,000 aura trois députés, ce qui fera un représentant pour chaque 21,000 âmes; au contraire, si vous prenez le comté de Simcoe, dans ce district le gouvernement croit qu'il doit y avoir là 29,000 âmes.

Simcoe aurait pu être convenablement divisé en quatre comtés, et chacun de ces districts électoraux aurait possédé un chiffre de population bien plus considérable que la moyenne de la population de la province d'Ontario, mais le gouvernement a compris qu'en agissant ainsi, il marchait à sa ruine, et il a commis cette injustice. J'ai eu occasion de voir à Ottawa les personnes du comté de Simcoe qui favorisent ce bill, en leur qualité d'amis du gouvernement et j'ai compris quel serait le résultat de leur voyage dans la capitale. Je sais que ce n'est pas de bonne grâce que le gouvernement m'a enlevé une majorité adverse de 150 voix, mais il a compris toute la position, et je sais que l'on aurait pu donner quatre députés au comté de Simcoe, avec une moyenne d'environ 20,000 âmes dans chaque comté, mais le gouvernement n'aurait pas pu faire élire un seul de ses partisans dans ces quatre divisions.

Maintenant, ils disent aux juges : Voici le comté de Simcoe, chaque division électorale contient environ 20,000 âmes, divisez le comme bon vous semblera. Il est regrettable que le gouvernement fasse intervenir les juges dans une question comme celle-là. Il aurait mieux valu que le gouvernement eut risqué sa position sur cette mesure, plutôt que de forcer les juges à lui prêter leur concours pour mettre ses projets à exécution. Je serai surpris, M. l'Orateur, si aucun juge de l'Ontario, soucieux de conserver sans tache la haute position qu'il occupe, demande à avoir quelque chose à faire avec cette mesure.

Le PREMIER MINISTRE : Ecoutez ! écoutez !

M. BENNETT : Telle que soumise par l'honorable premier ministre. Ce dernier dit : "Ecoutez ! écoutez !" Mais je crois pouvoir lui donner des raisons qui modifieront ses idées sur ce point. Si l'on demandait aux juges de prendre la province de l'Ontario telle qu'elle est actuellement, et d'en faire une subdivision, nous pourrions nous attendre à quelque chose d'équitable, mais ce n'est pas cela que veut le gouvernement. Il dit aux juges : Nous commençons par faire ces divisions des comtés pour vous, puis vous devrez les diviser conformément au principe indiqué. J'ai entendu l'honorable premier ministre dire en réponse à l'honorable député de Haldimand (M. Montague), que des instructions générales seraient données à ces juges, or, je demande maintenant à l'honorable premier ministre si ces instructions devront être mises par écrit, et s'il les déposera sur le bureau de la Chambre ?

Le PREMIER MINISTRE : Toutes ces instructions sont contenues dans le bill.

Une VOIX : Ce seront des instructions verbales.

M. BENNETT : Je ne puis rien dire de ces dernières, mais je sais que le premier ministre n'a pas nié que le bill pourrait bien contenir comme principe général la division de municipalités distinctes. On me dit que ce principe doit être mis en vigueur dans mon comté, et qu'un township doit être divisé en deux parties, la partie libérale devant rester dans mon comté, et la moitié conservatrice devant m'être enlevée. Si tel est le cas, il est évident, qu'il s'agit dans le cas actuel d'un véritable gerrymander. Chacun des changements faits, a eu lieu uniquement pour servir des fins politiques. Prenez, par exemple le cas du comté de Kent, O., si cette division électorale avait deux députés, avec une population de 58,000 âmes, elle serait exactement sur le même pied que le comté de Simcoe qui aura un député par 29,000 habitants ; mais le gouvernement accorde trois députés au comté de Kent. Ce remaniement ne peut avoir qu'un avantage, celui de favoriser le parti au pouvoir car tous ceux qui demeurent dans l'Ontario savent que Kent est un comté libéral, et qu'il est représenté dans la législature par deux députés libéraux.

Le gouvernement dit que dans le comté de Simcoe l'unité de population devra être de 20,000 âmes, mais que dans le comté de Kent elle devra être de 19,000, c'est pour cette raison qu'il accorde un troisième député libéral à ce comté. Ce sont des partisans du gouvernement qui sont actuellement députés des trois comtés de Huron, il en est de même dans le comté de Wellington. Dans ce cas, quelles raison a-t-il de modifier ces comtés ? Dans tous ces comtés, à l'exception d'un seul, l'unité de population y est bien moindre que celle du comté de Simcoe. Il doit être bien compris que ce bill fait disparaître le principe de la représentation basée sur la population dans la province de l'Ontario. Il n'est destiné qu'à assurer un avantage politique au gouvernement, enfin, il doit être bien compris que toute l'affaire est une œuvre des plus fausses, dont on veut cacher le caractère hypocrite, en l'abritant derrière la prétendue intervention des juges, quelqu'ils soient.

Je puis dire à la Chambre que dans la province de l'Ontario, on considère maintenant les juges comme étant de simples mortels, et les juges qui entreprendront de préparer une redistribution des comtés en vertu de ce bill, avec les renseignements mis à leur disposition, devront être de simples mortels.

Une VOIX : Immortels.

M. BENNETT : Je ne dirai pas immortels, mais je dirai par respect pour l'opinion publique dans la province de l'Ontario, qu'ils devront être bientôt mis à la retraite, et s'ils sont mis à la retraite, cela donnera au gouvernement une bonne occasion de nommer juges dans la provinces de l'Ontario, un certain nombre de membres de la droite qui soupirent après cette position. Pour ma part ce bill me donne un avantage personnel. Mais, malgré cela je crois qu'il est du devoir de tous les citoyens de ce pays tant dans la Chambre qu'au dehors, de voir à ce que justice soit rendue dans une question comme celle qui nous occupe. C'est donc pour me rendre à ce devoir que je vais m'opposer à ce bill. Ce projet de loi m'est avantageux, mais il ne peut y avoir de doute qu'il commet une injustice pour un grand nombre de mes honorables amis. C'est un moyen destiné à détruire le parti conservateur, et ce serait manquer de fidélité aux enseignements et aux principes de ce parti que de ne pas s'opposer à l'adoption d'une mesure comme celle-là. Si cette proposition soumise par le gouvernement est simplement faite pour s'assurer de notre force de résistance, et savoir si nous pouvons demeurer ici jusqu'au premières neiges, pour ma part je resterai à mon poste, bien que la chose doive être aussi incommode pour moi que pour les honorables membres de la droite.

M. McGREGOR : Nous alons rester avec vous.

M. BENNETT : C'est très bien. J'ai entendu dire aujourd'hui à un honorable député de la droite qu'il allait proposer que l'indemnité fut augmentée si la session durait assez longtemps, ce qui me fait croire que quelques-uns de ces honorables députés s'attendent à rester. Voilà la réponse que j'avais à faire à la remarque de l'honorable député (M. McGregor). Toutefois, le bill sera adopté, mais comme les contrats du chemin de fer du comté de Drummond et du chemin de fer du Yukon, il devra être soumis à ce tribunal de révision, qui est le sénat du Canada. Et si le sénat fait ce qu'il croit être juste, je suis persuadé que la décision qu'il rendra, sera approuvée par le peu-

ple canadien, comme cela a eu lieu pour les deux contrats que je viens de mentionner.

Mais comme l'a suggéré un honorable député cette après-midi, il vaudrait mieux que le gouvernement retirerait ce bill et le remplacerait par un autre projet de loi qui confierait à une commission judiciaire la tâche de remanier les comtés, non seulement dans la province d'Ontario, mais aussi dans toutes les autres provinces. Une telle mesure ferait bien plus honneur au gouvernement actuel, que la mesure inique qui est soumise à la Chambre.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Il est à regretter, M. l'Orateur, que ces honorables députés n'aient jamais songé durant les trente dernières années, à ce qu'ils viennent d'exprimer. Durant cette période, nous avons eu, non seulement un ou deux, mais bien une demi-douzaine de bills différents, soumis par les conservateurs dans le but de remanier les comtés, et pas un seul d'entre eux n'accordait la moindre justice à leurs adversaires. Nous ne voulons pas suivre l'exemple que nous ont donné les honorables membres de la gauche, en entreprenant d'opérer le remaniemeint des comtés. Ce n'est pas pour notre avantage personnel que nous voulons modifier les limites des divisions électorales. Ce que nous voulons, c'est simplement de réparer une injustice commise par le parti conservateur il y a quatorze ou quinze ans. Si les honorables membres de la gauche pouvaient prétendre qu'ils ont en quelque circonstance tenu compte du principe de la représentation basée sur la population, les remarques qu'ils font aujourd'hui auraient une certaine force.

Il y a maintenant trente trois ans que j'occupe un siège dans cette Chambre ; j'étais ici avant l'existence du parlement actuel ; or, durant toute cette période, j'ai toujours entendu dire à l'ancien chef du parti conservateur, je l'ai toujours vu poser comme principe, que ce principe de la représentation basée sur la population devait exister entre les différentes provinces, mais que relativement aux différents comtés qui composaient chaque province, il n'était pas prêt à admettre que ce principe devait être adopté. Voyez ce qu'il a fait en 1882.

M. WALLACE : L'honorable ministre du Commerce voudrait-il me permettre de lui demander s'il est capable de citer une déclaration de cette nature comme ayant été faite par sir John Macdonald ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Mon honorable ami (sir Wilfrid Laurier) a cité une déclaration de cette nature, et pour ma part, je cite ce qui vaut beaucoup mieux qu'une déclaration : Je cite ses actes. J'indique ce qu'il a fait en 1872, et ce qu'il a fait en 1882. En 1882, sir John Macdonald —qui malgré tous ses défauts, possédait certains qualités dignes d'un homme d'Etat, qualités qui, je regrette d'être obligé de le dire, font complètement défaut chez le chef actuel de l'opposition—sir John Macdonald fut, je crois, forcé d'adopter une mesure, que dans le fond de son cœur, il désapprouvait, et qu'il n'aurait certainement pas proposé s'il eût été à cette époque, libre d'agir comme bon lui semblait.

Mais ce que je veux prouver, c'est qu'en 1882, si l'on s'était laissé guider par ce principe de la représentation basée sur la population, toute cette partie du pays située à l'est de Toronto aurait été pour ainsi dire privée de représentants. Pourquoi n'en a-t-on pas agi ainsi ? Parce que cette partie du pays était à cette époque un château-fort conservateur ; et aussi parce qu'il ne convenait pas aux conservateurs de ce temps-là de détruire le système de la représentation qui existait en 1882 à l'est de Toronto, et qui existe encore aujourd'hui jusqu'à un certain point, lequel n'était pas basé sur le principe de la représentation fondée sur la population, mais que nous n'avons pas voulu déranger, parce que, comme l'a dit mon très honorable ami, nous ne voulons pas faire autre chose que de réparer les injustices criantes qui nous ont été indiquées.

Le but que l'on voulait atteindre par cette mesure de 1882, était bien connu du public de cette époque. Sir John Macdonald a dit et répété que cette mesure avait pour but de grouper, de masser les libéraux dans une demi-douzaine de comtés, grâce au remaniement des divisions électorales de Oxford-sud, Oxford-nord, des comtés de Brant et de ceux d'Elgin. Pouvait-il avoir une autre raison d'agir que celle-là, lorsqu'il plaça dans une demi-douzaine de comtés différents un nombre d'électeurs suffisant pour assurer la victoire dans seize comtés, s'il les avait laissés là où ils étaient, ou s'il avait permis qu'ils fussent distribués convenablement ?

Si jamais un gouvernement a agi conformément au mandat qu'il a reçu du peuple, c'est bien dans le cas actuel. Sur tous les hustings d'Ontario, et dans presque toutes les parties du Canada, nous avons toujours dit au public que, si nous arrivions au pouvoir, nous rappellerions l'acte de redistribution de 1882 ; or, c'est exactement là ce que mon honorable ami est en frais de faire aujourd'hui, et la seule différence qui existe entre sa conduite et celle du parti conservateur, c'est qu'il agit avec beaucoup plus d'honnêteté qu'on en a montré lorsqu'il s'est agi d'accomplir cette redistribution de 1882. Nous avons rendu aux comtés les limites qu'on leur avait enlevées, et que nous avions promis de leur rendre. Nous avions aussi promis de faire disparaître l'acte inique du cens électoral, et nous avons tenu notre promesse. C'était là la politique énoncée dans le programme du parti libéral. Le peuple nous avait aussi chargés de faire disparaître l'acte de remaniement de 1882.

Quelques-uns des honorables membres de la gauche ont soulevé une objection relativement à la représentation basée sur la population. Mon honorable ami, le premier ministre, y a répondu, mais on me permettra de revenir sur cette question. Tous ceux qui ont voulu se renseigner sur le système représentatif tel qu'il existe en Angleterre, savent que dans ce pays où les divisions électorales ressemblent quelque peu aux nôtres, il a toujours été posé comme principe, pour des raisons connues de tous, qu'il n'est pas sage, ni prudent de donner aux grandes masses de la population un nombre de représentants aussi considérable que celui qui est ordinairement accordé aux comtés ruraux. C'est en se basant sur ce principe admis que les conservateurs ont agi en 1872, en 1882, et en 1892.

A moins qu'ils n'aient acquis de nouvelles connaissances, comment se fait-il qu'ils désirent maintenant avec tant d'ardeur voir les habitants des villes représentées dans cette Chambre conformément au chiffre de leur population ? Si dans quelques années d'ici, on constate que cette population des villes s'est accrue dans des proportions considérables, comme dans le cas actuel, et s'il ne s'agit pas tant d'une redistribution des comtés, que d'une disposition plus équitable de la représentation entre les différentes provinces, il sera alors temps d'étudier cette question, et nous serons disposés à le faire. Mais aujourd'hui, que nous sommes en frais uniquement de réparer l'injustice commise en 1882, quelle raison peut-on invoquer pour nous convaincre que nous devons accorder à Toronto un plus grand nombre de députés que ceux que cette ville possède actuellement ? Comme l'a dit mon honorable ami, Toronto possède un nombre suffisant de représentants, et elle jouit de toute l'influence auquel elle peut prétendre dans le conseil de la nation, que ce soit sous l'une ou l'autre administration.

Les honorables membres de la gauche prétendent qu'en 1882 ils se sont efforcés de repartir la représentation des comtés équitablement. J'ai eu, vers cette époque, l'occasion de briguer les suffrages des électeurs du comté limitrophe de ce qui était alors le district électoral de Cardwell, et que voyons-nous ? Avant 1882, Cardwell avait une population de 16,000 âmes, et après 1882 ce nombre était encore le même. Attenant à Cardwell se trouve le district électoral de Wellington-nord, qui possédait exactement le chiffre de population requis pour avoir droit à un représentant. Qu'est-ce qu'ont fait avec tout cela les honorables membres de la gauche ? Ils ajoutèrent 3,000 âmes à Wellington-nord, et laissèrent Cardwell tel qu'il était. Qu'ont-ils fait relativement au comté que je représente actuellement ? Ils lui enlevèrent deux "townships," qu'ils ajoutèrent à un comté situé à l'ouest, et ils placèrent dans mon comté deux "townships" qui n'étaient pas en communication directe avec ce dernier, tout cela dans le but de créer des embarras à mon honorable ami le ministre des Douanes (M. Paterson). Ces exemples suffisent pour vous donner une idée de ce qu'ils ont fait un peu partout. Dans toutes les parties du pays ils ont brisé autant que possible les limites des comtés. Qu'est-ce que veut faire l'honorable premier ministre ? Il pose comme principe que les limites des comtés doivent être respectées ; et pour en arriver à ce résultat, il renonce au droit qu'il pourrait avoir de régler la chose lui-même, et confie aux juges de ce pays, qui sont des hommes en qui les deux partis ont la plus entière confiance, le pouvoir de répartir la représentation aussi équitablement que possible. Le gouvernement n'a pas le droit d'intervenir. Et quand bien même il le voudrait, les juges de l'Ontario refuseraient de lui permettre la chose. Ces hommes feront leur devoir, et accompliront une répartition honnête ; et s'il y a une chose qui me surprend, c'est bien la manière avec laquelle les honorables membres de la gauche ont reçu cette proposition concernant la représentations à la Chambre des communes, qui est la plus honnête, que l'on ait jamais soumise au parlement canadien.

M. CLARKE : Mon honorable ami de Simcoe-est a fait allusion à la conduite tenue par un des juges de Toronto, en qualité de président d'une enquête, et je ne voudrais pas perdre l'occasion qui m'est offerte de dire, que relativement à ce juge, il n'y a pas d'homme plus juste et plus honorable parmi les juges de la province de l'Ontario.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Cet homme tout en étant honorable et juste, ne ressent pas moins les insultes de l'honorable député de Simcoe.

M. CLARKE : L'honorable député de Simcoe n'a pas insulté ce juge, autant que je puis me rappeler ses paroles ; cependant, ce qu'il a dit peut laisser croire que les menaces qui ont été faites à cet honorable juge l'ont empêché d'accomplir son devoir. C'est dans le but de faire disparaître cette fausse impression que je me suis levé pour protester énergiquement contre les paroles de l'honorable député.

Une VOIX : Quel est ce juge ?

M. CLARKE : Je veux parler du juge McDougall.

M. BENNETT : Je n'ai fait que répéter ce qui a été publié dans tous les journaux de Toronto—l'accusation formulée par l'échevin Gowanlock, un des chefs libéraux de cette dernière ville.

Le PREMIER MINISTRE : J'espère que cette leçon va profiter à plus d'un honorable député. Il est temps que nous cessions de prendre les nouvelles publiées par les journaux, comme étant suffisantes pour nous permettre d'accuser des hommes honorables.

A six heures la séance est suspendue.

Séance du soir.

LA BANQUE DU PEUPLE.

M. PREFONTAINE : Je propose que le bill (n° 6) concernant le banque du Peuple, soit lu une troisième fois.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai promis l'autre jour à l'honorable député de Halifax (M. Borden) de lui donner une réponse à la question qu'il m'a posée relativement aux frais des procès intentés contre la banque. Il n'est pas fait mention dans le bill du paiement de ces frais. J'ai fait faire une enquête à ce sujet, et l'avocat de la banque m'a répondu que dans toutes les poursuites prises jusqu'à aujourd'hui contre la banque, et dans lesquelles des jugements ont été rendus ou qui sont encore pendantes, les frais ont été payés.

M. BERGERON : Payés par la banque ?

Le PREMIER MINISTRE : Cela n'est pas dit dans la lettre, mais il n'y a pas de frais dus actuellement, si ce n'est pour une poursuite prise il y a quelques jours au montant de $120, et qui n'a pas encore été rapportée en cour, mais l'avocat de la banque, M. Archer, dit qu'il verra à faire payer ces frais. Voici la lettre que j'ai reçue :

CHER MONSIEUR,—Tel que demandé par votre lettre d'hier, je vous transmets une liste certifiée des différentes poursuites prises contre La Banque du Peuple, depuis quelle a cessé ses opérations.

En vertu de 60-61 Vict., chap. 75, paragr. 3, un délai de deux ans a été accordé à la banque pour lui permettre de rembourser ses créanciers et ses déposants ; le recours de ces derniers contre les directeurs personnellement devait rester en suspens durant ce laps de temps. Par conséquent, depuis le 29 juin 1897, date de la sanction de cet acte accordant ce délai, il n'y a pas eu de poursuites contre la banque.

Dans l'état sous pli vous trouverez les différents montants payés aux avocats représentant les demandeurs, dans les différentes causes mentionnées. Tous ces frais ont été payés.

Depuis le 1er mai une action a été prise contre la banque pour recouvrer un montant de $120 ; cette action n'a pas été rapportée en cour. Si elle est rapportée nous verrons à ce que les frais en soient payés.

Je vous transmets aussi l'original de la lettre que je viens de recevoir de M. Victor Geoffrion, l'un des avocats de la banque.

En vertu du paragraphe 4 de 60-61 Vict., chap. 75, vous verrez que ce délai de deux ans ne s'applique pas aux frais, ainsi donc nos frais ont dû être payés.

Espérant que les renseignements ci-dessus seront satisfaisants,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
CHS ARCHER.

On a aussi soulevé la question de savoir si cette Chambre avait juridiction pour légiférer en la matière, et j'avais promis d'obtenir l'opinion du ministre de la Justice sur ce point. J'ai ici cette opinion, et il la donne sans la moindre hésitation. Il me cite comme autorité les "causes de Cartwright" sur l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, et le jugement rendu par la cour Suprême dans la cause de Quirt vs La Reine.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Est-ce là la cause citée par le Solliciteur général ?

Le PREMIER MINISTRE : L'une d'entre elles :

Le pouvoir de légiférer généralement sur la question des faillites et de l'insolvabilité conféré au parlement fédéral implique le droit de légiférer relativement aux cas particuliers qui peuvent se présenter dans les affaires de faillites.

Ce précédent s'applique parfaitement au cas actuel.

M. BORDEN (Halifax) : Il est bien possible que le précédent que l'on vient de citer s'applique parfaitement à tout ce qui est mentionné dans ce bill, et je ne prétends pas avoir étudié la question à fond. J'ai simplement recueilli quelques idées durant la discussion qui a eu lieu l'autre soir. Je croyais alors que, généralement parlant, la prétention émise par l'honorable premier ministre avait sa raison d'être, et qu'il était aussi possible que la Chambre eût le pouvoir de légiférer dans le sens indiqué par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). Il est bien évident que cette Chambre, outre le droit qu'elle possède de légiférer sur différentes questions, possède aussi le pouvoir de légiférer sur les droits civils.

Notre code criminel contient des dispositions déclarant que des poursuites ne pourront être prises qu'après avoir donné un certain avis, et qu'il n'y aura pas de droit d'action dans certains cas, lorsqu'il s'agit d'actes commis par des officiers de police et des gardiens de la paix ; il en est de même quand il s'agit des expropriations de terrains, et de l'acte des banques, qui déclare de quelle manière la garantie doit être prise. Il y a une chose qui m'a frappé—j'ignore quelle peut être sa valeur—c'est qu'une fois qu'un droit que l'on possédait contre cette banque a été converti en un jugement, je me demande s'il s'agit là d'une question de droit civil pouvant ou non être régie par le précédent cité par l'honorable chef du gouvernement. Je vais donner un exemple pour mieux faire comprendre ma pensée ; relativement aux banques, il est évident que ce parlement peut dire à une banque de quelle manière particulière elle devra prendre sa garantie, vis à vis d'un de ses clients, et si elle refuse d'agir ainsi, cette garantie ne vaudra rien.

Maintenant, supposons, qu'en vertu d'une législation comme celle là, un client ait obtenu un jugement contre la banque, ou que la banque ait obtenu jugement contre un de ses clients, ce dernier est conforme à la loi adoptée par le parlement du Canada ; la Chambre aurait-elle le droit dans un cas comme celui-là d'adopter un acte, libérant la banque de ce jugement et faisant perdre à ceux qui l'ont obtenu, les droits qu'il leur accorde, simplement parce que la question qui a fait l'objet de ce jugement était sous la juridiction de ce parlement comme se rapportant aux banques. Je ne sais pas si je me suis exprimé bien clairement, mais c'est

là le seul point sur lequel j'avais quelque doute, et je doute encore que le parlement ait le droit de légiférer sur cette question. Il est possible, cependant, que cette objection soit couverte par le précédent cité par l'honorable premier ministre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Voici comment l'on peut répondre, d'après moi, aux remarques que vient de faire l'honorable préopinant : Il peut exister un certain doute sur la question de savoir si le parlement aurait le droit de légiférer sur le cas d'un jugement obtenu par un créancier en particulier, mettant ce jugement de côté, en vertu de l'autorité législative qu'il possède de s'occuper des questions de faillite. Mais tel n'est pas le cas qui résulte du bill actuel. Ce projet de loi est destiné à s'appliquer à tous les créanciers de cette banque——

M. BORDEN (Halifax) : A une certaine classe des créanciers.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A tous les créanciers, et il propose que ces derniers accordent aux directeurs une décharge complète de leurs obligations envers la dite banque sur la liquidation de l'actif de la banque, tel qu'il existe actuellement, ou sur le paiement fait à ces créanciers d'une certaine somme étant tout ce qui sera reconnu par le parlement comme étant tout ce qui pouvait résulter de l'actif de cette banque. Le bill n'établit pas de distinction entre les créanciers, il les traite tous également. Cela fait disparaître l'objection soulevée par l'honorable député. Mais il y a un autre principe dont il n'a pas été fait mention dans la présente discussion, et qui pourrait cependant trouver son application dans le cas qui nous occupe, c'est le suivant : Le parlement ne refuse pas toujours, ou même refuse-t-il dans la majorité des cas, d'exercer sa juridiction parce qu'il existe un certain doute. Il y a un grand nombre de cas dans lesquels le parlement a cru devoir exercer le droit qu'il possède de légiférer, laissant à l'avenir le soin de décider si ces lois ainsi adoptées étaient ou non de sa compétence législative. A plus forte raison, doit-on appliquer cette règle lorsqu'il existe un doute.

S'il était bien évident que nous ne possédons aucune juridiction, alors, il est certain, que les deux partis seraient unanimes à déclarer qu'un tel projet de loi ne doit pas être adopté. Cependant, dans le cas actuel, un certain nombre des honorables membres de cette Chambre ont un doute sur le droit que le parlement peut avoir de légiférer en la matière, d'autres sont convaincus qu'il possède ce droit. Le parlement serait-il justifiable de refuser d'adopter un projet de loi comme celui-là simplement parce qu'il peut exister un doute sur sa légalité. Voilà un principe qui pourrait s'appliquer avec beaucoup d'à propos dans le cas actuel.

M. BORDEN (Halifax).

Voici maintenant une autre remarque que j'ai à faire à ce sujet. J'ai assisté aux séances du comité chargé d'étudier ce bill. Il y a été discuté avec beaucoup de soin. L'opposition qu'on lui a faite a été des plus rigoureuses, et on y a fait allusion aux réclamations existantes et même aux jugements obtenus. Ceux qui ont discuté le bill ont prétendu qu'il était injuste de vouloir éteindre au moyen de ce bill les droits que certains créanciers pouvaient avoir contre la banque et qui leur étaient garantis en vertu de jugements. Plusieurs avocats ont assisté à ces séances du comité, on me dit même que l'un d'entre eux agissait come avocat des demandeurs dans plusieurs procès pendants ; cependant, ni lui, ni aucun de ceux qui étaient présents n'ont déclaré qu'une exception devrait être faite pour les frais. Cette question n'a été soulevée que lorsque le bill a été soumis à la Chambre. Le bill a été discuté à fond par un comité composé d'un grand nombre de députés, une bonne partie des membres de cette Chambre ont assisté à ces séances, et je crois qu'il ne serait pas sage de notre part de refuser d'adopter ce bill, maintenant qu'il nous est soumis après avoir reçu l'approbation du comité.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Bien que cette question puisse prêter quelque peu à la discussion, je suis porté à croire que vu les circonstances particulières de la cause, et l'opinion émise par le ministre de la Justice, il n'existe pas de raisons suffisantes pour empêcher ce bill d'être adopté en troisième lecture. Si la chose eût été possible, il aurait valu bien mieux que le ministre de la Justice eût donné une opinion raisonnée, car, par suite de procédures différentes, il y a une certaine distinction à faire entre la cause de Quirt vs La Reine et le cas qui nous occupe ; la question décidée dans cette cause n'était pas exactement la même que celle qui a été soulevée par l'honorable député de Halifax (M. Borden.)

Dans cette cause il s'agissait du pouvoir général concernant l'acte des liquidations des compagnies, et l'acte des faillites, et il a été décidé que ce pouvoir général n'enlevait pas au parlement le droit de légiférer sur des cas particuliers, et que, par conséquent l'acte adopté en 1867, qui était un véritable acte de liquidation appliqué à une banque en particulier, ne pouvait être attaqué avec chance de succès. Comme les honorables membres de cette Chambre peuvent s'en rendre compte, ce précédent tout en s'appliquant à un certain nombre des objections soulevées l'autre soir, relativement au cas qui nous est soumis, ne les couvre pas toutes cependant.

Il ne s'agit pas dans le cas actuel d'un bill destiné à régler la liquidation de cette banque, ainsi que les pouvoirs qu'elle peut posséder, ou que peut posséder toute autre banque ; mais c'est un projet de loi spécial se rapportant à un contrat civil, et le juge Strong, à la page 471 de son jugement règle

ce point, lorsqu'il base le jugement qu'il a rendu sur la raison que je viens de mentionner—c'est-à-dire que le pouvoir général de légiférer sur une question, donne virtuellement le droit de légiférer sur cette question quand il s'agit de cas particuliers. Mais il s'agissait d'une loi de liquidation complète propos d'une banque en particulier.

La motion est adoptée, le bill lu une troisième fois et voté.

(En comité.)

TROISIEME LECTURE.

Le bill (n° 51) constuant en corporation la Compagnie canadienne de transport intérieur.—(M. Bertram.)

Le bill (n° 54) concernant la Compagnie de fidéicommis Orientale.—(M. Borden, Halafax).

Le bill (n° 95) concernant la Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Haliburton et Mattawa.—(M. Hughes.)

Le bill (n° 83) concernant le chemin de fer du Pacifique nord et du Manitoba.—(M. Rutherford.)

Le bill (n° 96) concernant la Compagnie du pont de Buffalo et Fort Erié.—(M. McCleary.)

Le bill (n° 78) concernant la Compagnie de poudre de Hamilton.—(M. Penny, par M. Wood.)

DIVORCE DE DAVID STOCK.

M. McCARTHY (par M. Stubbs) : Je propose que la Chambre se forme en comité pour prendre en considération le bill (n° 88), concernant le divorce demandé par M. David Stock.

(En comité.)

M. CHARLTON : Je suppose que ce bill décrète la dissolution des liens matrimoniaux entre deux personnes et l'on demande à la Chambre d'agir comme tribunal judiciaire. Je me demande quels sont ceux d'entre nous qui connaissent le mérite de la cause ou qui aient la moindre expérience dans ces questions de divorce. Une certaine partie de la députation vote en cette matière d'après un principe arrêté qui refuse constamment d'accorder le divorce parce que leurs convictions religieuses les empêchent de l'accepter. D'autres députés sont d'avis que le divorce peut être accordé dans certains cas. La loi définit quelles sont les causes légitimes de divorce. On ne devrait pas demander à cette Chambre de se prononcer ainsi à la légère sur des questions aussi graves. Pour ma part, je ne connais rien de la cause actuelle. J'admets le divorce dans un cas seulement, et ce cas devrait être prouvé à la satisfaction des juges. A titre de député, je me trouve dans la position d'un juge, et l'on me demande de me prononcer dans une cause dont j'ignore le premier mot. Je ne puis rendre un verdict raisonné.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Avez-vous lu l'enquête ?

M. CHARLTON : Non, je ne l'ai pas lue. On pourrait peut-être me dire que j'aurais dû la lire, mais il n'y a pas un seul de mes collègues qui l'ait lue. Accorder un divorce n'est ni plus ni moins que de rendre un jugement. S'il y a des circonstances dans lesquelles il est opportun d'accorder le divorce, les intéressés devraient pouvoir l'obtenir à moins de frais qu'en ayant recours à la procédure actuelle. Ils devraient pouvoir se présenter devant un tribunal spécial, qui examinerait le cas et se prononcerait en toute connaissance de cause.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le cas actuel est très clair.

M. CHARLTON : Cela est possible. Il y en a beaucoup comme cela, mais cette manière de faire prononcer les divorces par le parlement me paraît incompatible avec une bonne administration de la justice. Si le divorce doit être accordé, il faut que cela soit pour certaines causes déterminées. Il n'y a qu'un tribunal régulièrement constitué qui puisse raisonnablement prononcer le divorce.

Je proteste encore une fois contre cette manière de prononcer le divorce. Je ne prétends pas combattre le bill actuel, vu que je ne connais aucun détail de l'affaire et je dois supposer qu'une enquête a eu lieu devant une autre Chambre et que la preuve a été trouvée satisfaisante. Cela n'empêche pas que, chaque fois que je suis appelé à me prononcer dans des cas comme celui-ci, j'agis en aveugle : Je vais à l'encontre de mes scrupules de conscience et on me force d'accomplir un acte qu'on ne devrait pas exiger de moi.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : La question soulevée par l'honorable député est très importante, mais je ne crois pas que ça soit le moment de la discuter. Il pourrait profiter d'une autre occasion pour saisir le parlement de cette question et il pourrait peut-être faire modifier le système actuel. Mais le bill dont il s'agit a été discuté devant le comité des bills d'intérêt privé et la preuve ne laisse aucun doute.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Les tribunaux se sont prononcés.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, le procès a eu lieu devant les tribunaux. La femme a épousé un deuxième mari et a été poursuivie devant le magistrat stipendiaire de Toronto pour bigamie, ainsi que celui qu'elle avait épousé en deuxième lieu ; tous deux furent déclarés coupables et condamnés à l'emprisonnement. Ils vivent maintenant ensemble

comme mari et femme. Les faits sont évidents et il n'y a pas l'ombre d'un doute dans l'affaire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ils n'ont pas été punis sévèrement.

M. CHARLTON : Je me permettrai de faire une observation à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. Nous nous trouvons dans cette position anormale d'avoir une cour de divorce dans certaines provinces, et cependant c'est le Sénat et la Chambre des communes qui prononcent le divorce pour les autre provinces. Ne vaudrait-il pas mieux avoir une procédure uniforme pour tout le Canada ?

M. HENDERSON : Je ne veux pas laisser passer l'assertion de l'honorable député de Norfolk-nord, qui prétend que ses collègues sont assez négligents pour ne pas lire l'enquête dans les affaires de cette nature. Pour ma part, je l'ai lue d'un bout à l'autre et je crois que ceux qui n'en ont pas fait autant sont rares. Ce sont de ces documents que, pour une raison ou une autre, les gens aiment à lire. Cette curiosité nous met en position ne nous prononcer sur le cas, et je n'hésite pas à déclarer que le cas actuel ne laisse pas subsister l'ombre d'un doute.

Le comité fait rapport sur le bill qui est lu une troisième fois et adopté.

TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 108), Acte concernant la corporation épiscopale catholique romaine de Pontiac et à l'effet de changer son nom en celui de "La Corporation Episcopale Catholique Romaine de Pembroke".—(M. Poupore.)

Bill (n° 60), Acte autorisant la fusion de la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron et de la Compagnie du chemin de fer du lac Erié à la rivière Détroit.—(M. McGregor.)

DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 117), Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer suberbain d'Ottawa.—(M. Morrison.)

Bill (n° 118), Acte concernant la Compagnie du chemin de fer le Grand Nord et pour changer son nom en celui de Compagnie du chemin de fer le Grand Nord du Canada.—(M. Savard.)

Bill (n° 119), Acte concernant la Compagnie de chemin de fer et de houille de la vallée du Daim.—(M. Frost.)

Bill (n° 120), Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Rutland à Noyan.—(M. Brodeur.)

Bill (n° 121), Acte concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et de la rivière à la Pluie.—(M. Dyment.)

Sir LOUIS DAVIES.

REPRESENTATION A LA CHAMBRE DES COMMUNES.

La Chambre reprend la discussion sur le bill n° 126.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'approuve entièrement les remarques de l'honorable premier ministre, lorsqu'il exprime l'espoir que la Chambre ne se permettra pas d'attaquer la magistrature inconsidérément. Mais sous prétexte de répondre à un de nos collègues, il oublie que, l'an dernier, lui et ses partisans ont attaqué la magistrature de la province de Québec et ont soumis un projet de loi pour défendre à ces juges de piller le trésor sous forme de frais de voyage. A cette occasion, il y a eu une discussion très intéressante sur le rôle de la magistrature. L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) n'a peut-être pas oublié que j'ai eu occasion de le faire rappeler à l'ordre par M. l'Orateur. Puisque l'honorable premier ministre est si prompt à ressentir aujourd'hui la moindre insinuation faite contre un juge, il n'est pas hors de propos de lui rappeler sa conduite dans d'autres circonstances.

Cet incident fait ressortir un des inconvénients du bill actuel. L'honorable premier ministre connaît peut-être une autre loi qui met les juges en contact aussi direct avec la politique que le présent bill.

Nul doute, cependant, qu'il avait à l'esprit l'usage que l'on fait en Angleterre des juges en ce qui concerne ce genre de législation. Cependant, un examen très superficiel démontrera que cette proposition n'est en aucune manière semblable à celle adoptée par le parlement anglais pour utiliser les services des juges en ce qui concerne la répartition ou la délimitation des comtés pour la Chambre des communes d'Angleterre.

Le très honorable ministre verra que, lorsqu'une mesure purement de parti exigera la coopération des juges, ou lorsque l'esprit de parti sera naturellement réveillé au sujet de cette question, il sera impossible d'empêcher, autant que la chose a pu se faire jusqu'à présent, les attaques contre les juges, les soupçons contre leur caractère et les remarques malveillantes à leur adresse.

Ceci n'est pas une affaire au sujet de laquelle, autant que j'ai pu comprendre d'après les explications du très honorable ministre, les fonctions des juges seront judiciaires. Leurs devoirs seront plutôt ministériels, en vertu d'instructions contenues dans ce projet de loi, et si les hommes politiques ou les candidats dans les divers colléges électoraux considèrent que les juges ont fixé les lignes trop en faveur d'une région libérale ici, ou d'une région conservatrice ailleurs, cela éveillera naturellement le plus vif mécontentement, et ce mécontentement sera dangereux pour la position occupée par la magistrature.

Je n'ai aucun doute que si le gouvernement a cherché un précédent où les juges se trou-

vaient mêlés à une législation de ce genre, il avait en vue quelque législation qui a été adoptée en Angleterre ; mais la différence en ce cas est celle-ci : que les juges n'ont pas du tout été mêlés à ce genre de législation, et qu'ils n'ont été en aucune manière mêlés à quoi que ce soit qui fût aussi intimement lié aux considérations politiques avant que la question de la distribution des sièges en Angleterre fût devenue entièrement et absolument non-politique, grâce à une entente entre les chefs des deux grands partis, et au changement d'opinion au sujet de cette réforme due à des années d'expérience et d'éducation du sentiment public en ce pays. Donc, ce n'a été que lorsque tous les aspects politiques eussent été éliminés de la législation à ce sujet, que les services des juges ont été requis.

Je crois que c'est en 1884, que M. Gladstone et lord Salisbury ont enlevé de l'arène politique la question de l'arrangement des divers comtés et bourgs pour la représentation en parlement, et conformément aux traditions libérales en ce pays, et de fait, aux traditions des deux partis en 1884—comme je supposais qu'était le sentiment en ce pays jusqu'à ce que l'honorable ministre eût fait son discours d'introduction aujourd'hui—le principe de la représentation d'après la population—qu'un projet de loi fut introduit en 1884.

Puis le plan fut soumis à lord Salisbury, et après consultation et co-opération au moyen de comités, dans tous les cas, grâce à l'entente survenue entre ces deux gentlemen, par ce moyen, le plan primitif fut considérablement changé et revisé. Je remarque, par exemple, que six bourgs agricoles, du plan libéral, tel que proposé, sont devenus, d'après le projet Gladstone-Salisbury, dix-neuf bourgs, et que diverses autres divisions ont eu lieu. Macclesfield et Standish, de deux devinrent huit, d'après la déclaration contenue dans l'annuaire.

Dans tous les cas, il s'est produit un changement assez considérable dans le projet libéral lorsqu'il a été mis sur des bases plus larges, comme une question qui devait être mise complètement au-dessus des considérations politiques, de sorte que, en cette occasion, M. Gladstone a pu parler à la Chambre avec une absence complète de motifs politiques et sans retourner en arrière pour y exhumer quelque prétendu principe abandonné jadis par ses adversaires ; et en expliquant son projet de loi, il a pu parler de ce principe de la représentation basée sur la population—la question principale pour laquelle le parti libéral, auquel le très honorable ministre est censé appartenir, a combattu si vaillamment dans ce pays, amenant, en une certaine occasion, le pays à deux doigts de l'émeute à main armée. M. Gladstone a pu dire :

La répartition actuelle du pays donne aux comtés, dans toute l'étendue du Royaume-Uni, un député pour 78,000 personnes, et aux bourgs, un député pour 41,200 personnes. La proportion de la représentation des bourgs est rendue encore plus inégale lorsque nous divisons les villes en grandes et petites villes. En règle générale, la proportion est d'un député pour 54,200 personnes dans toute l'étendue du pays.

Je cite ce passage du débat tout simplement pour appeler l'attention de la Chambre sur l'équité évidente de cette proposition et sur le principe en vertu duquel il a été possible pour les deux partis de se rencontrer et de régler la question sur une base différente de celle sur laquelle chaque parti travaillant isolément, avait jamais pu, dans l'histoire de l'Angleterre, trouver moyen de la régler. De sorte que, dans son discours, M. Gladstone dit :

Nous avons exprimé notre profonde satisfaction sur ce qui n'était d'abord qu'une conjecture, mais ce qui est devenu graduellement une croyance, savoir : qu'il n'y a pas de grande différence, de différence vitale d'opinion sur ce sujet entre les divers groupes de la Chambre. La discussion, lorsqu'elle aura lieu—et il est probable que la question nécessitera une longue discussion—sera, croyons-nous plutôt une discussion pratique qu'une polémique. Nous nous sommes efforcés de tenir compte de toutes les considérations que l'équité, les besoins pratiques que le respect pour l'usage et l'esprit général de la législation anglaise recommandaient à notre attention.

Or, ce sont là les principes d'un homme à l'école duquel le très honorable ministre prétendait autrefois appartenir, et ce sont des principes remarquables par leur absence du projet de loi maintenant soumis à la Chambre ; parce que le très honorable ministre propose de violer les traditions de ce pays au sujet du temps convenable pour soumettre au parlement la question de la redistribution. D'après la constitution—que ce soit ou non la lettre stricte de l'acte de l'Amérique du Nord, c'est là une question très intéressante—mais à examiner notre constitution de la manière dont la constitution britannique est examinée, comme étant basée sur la pratique et sur les traditions, il est clair que, pour la première fois depuis la Confédération, l'on s'efforce de mettre en oubli la règle qui veut que la redistribution n'ait lieu qu'après un recensement décennal.

Et en conséquence, le très honorable ministre verra que non seulement cela implique une question de droit très intéressante, mais que cela constitue la mise en oubli du principe sain qui fait la base de la pratique suivie en Angleterre, et qui a été la base de la grande réforme opérée du temps de M. Gladstone.

Ce n'est pas tout ; où nous arrêterons-nous une fois entrés dans cette voie ? Si cela devient pratique, quelle pression ne sera-t-elle pas exercée sur le successeur, quel qu'il puisse être, de l'honorable premier ministre si celui-ci est défait ? Comment pourra-t-on résister à cette pression, lorsque les passions de la lutte seront encore excitées en faveur d'un parti fort et prépondérant ? Au lieu de considérer les intérêts du pays et la grande question de la législation pratique pour le plus grand bien du peuple, on commencera par aviser aux voies et moyens les plus pro-

pres à vaincre plus facilement les adversaires.

Nous avons entendu le ministre du Commerce parler d'anciens griefs et d'anciennes pratiques et tâcher de justifier son projet de loi en prétendant qu'il était conforme au plan adopté par sir John Macdonald, non en 1872 mais en 1882, et prétendant que c'est là une tentative juste et franche de mettre en vigueur le système des lignes de comté. Les explications que le très honorable ministre nous a lues indiquent, sans que nous ayons besoin d'examiner le projet de loi, que là où ces lignes de comté répondent aux exigences du parti libéral, elles seront mises en vigueur, et qu'elles ne le seront pas dans le cas contraire.

Des exemples remarquables ont été mentionnés par le très honorable ministre, et il n'y a aucun doute qu'on nous donnera des explications. Afin de se débarrasser d'un fait historique gênant, le ministre du Commerce émet l'idée absurde que sir John A. Macdonald était lié au système des anciennes lignes de comté, et non à l'idée de la représentation basée sur la population, qui a été le principe du dernier projet de loi de redistribution entre ses mains—qu'on l'avait arraché de force à son premier amour. Bref, il a essayé d'amener à l'appui de ce projet de loi le poids de l'influence du nom de sir John.

Dans cette tentative l'honorable ministre a eu recours à un argument dont l'absurdité est évidente. Le ministre du Commerce a prétendu qu'on l'avait enfermé dans une ruche, et il a parlé de la ruche d'Oxford-sud. Sir John Macdonald a été d'une bienveillance singulière à son égard et a amassé des charbons sur sa tête pour son mauvais vouloir, car c'est grâce à cette particularité du bill, si le ministre du Commerce a pu faire son apparition en cette Chambre—car c'est grâce à cette prétendue ruche que cet honorable ministre a pu siéger en cette Chambre pendant les dernières années qu'il y a passées. Et non content de cela, le très honorable ministre, comme nous le savons, l'a mis dans la ruche du cabinet, lui a confié des fonctions faciles mais l'a mis dans l'impossibilité de faire beaucoup dans un sens ou dans l'autre.

L'explication du très honorable ministre, suivie de la déclaration des honorables députés de l'Ontario m'a convaincu que, non seulement il y a là absence totale de cette équité et de cette espèce de réforme qui a prévalu en Angleterre, et que le parti libéral lorsqu'il était dans l'opposition professait et admirait, mais que ce projet de loi dénote la ferme résolution d'empiéter sur les droits du parti conservateur autant qu'il est possible de le faire, surtout dans la province d'Ontario et cela pour des raisons dont on a déjà parlé aujourd'hui et que je n'ai pas besoin d'énumérer de nouveau.

Et tandis que l'honorable ministre introduisait son projet de loi, comportant tant de dangers, tant d'injustices envers ses adversaires, je pensais à sa réputation d'homme au sourire bienveillant. Je ne pouvais m'empêcher de songer qu'un homme peut sourire à bouche que veux-tu, et être dans la position du très honorable ministre à la tête du parti libéral.

Je partage les opinions qui ont été exprimées aujourd'hui par d'honorables députés de l'Ontario du côté conservateur de la Chambre, lesquels, connaissant exactement la situation, ont pu suivre les explications et être avertis du but réel de ce projet de loi. Il doit y avoir quelque considération perverse dans un projet de loi de ce genre présenté en pareil temps. Il n'y avait nul besoin, nulle raison pour une mesure de ce genre. Si le très honorable ministre croit qu'il possède réellement la confiance du pays, d'après l'arrangement actuel des collèges électoraux tels, qu'ils existaient en juin 1896, il n'y a aucune nécessité de faire cette impitoyable tentative ayant pour but de violer une pratique saine et équitable.

Disons pour les fins de la discussion, qu'il y a eu tentative de la part du parti dominant pour empiéter sur les droits de ses adversaires dans Ontario, soit à la Chambre locale, soit ici ; cependant, on ne pourrait jamais dire, quelle qu'ait été la majorité, forte ou faible, que, depuis 1867 jusqu'à nos jours, on ait jamais tenté de profiter de ces occasions en dehors du temps prévu par l'acte de l'Amérique Britannique du Nord lui-même, et en dehors de la pratique suivie dans la mère patrie et même au Canada. Je me joindrai certainement à ceux de la gauche qui ont annoncé leur intention de surveiller avec soin toutes les particularités de cette mesure.

M. SPROULE : Puis-je poser une question au premier ministre ? J'ai compris qu'il avait dit que les juges seraient chargés de décider, en ce qui concerne certains comtés où les lignes de comté ont été dérangées, en en enlevant certaines parties. Mais il y a certains autres comtés qu'il a nommés et où les lignes de comté n'ont pas été dérangées. Est-ce que les juges s'occuperont de la redistribution des sièges dans ces comtés également ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Non. On demande aux juges de s'occuper seulement des comtés où les limites sont rétablies.

M. SPROULE : Si j'ai bien compris, l'honorable premier ministre a mentionné le comté de Bruce dont les limites n'ont pas été dérangées.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Le comté de Bruce est au nombre de ceux que les juges doivent diviser.

La motion est adoptée, et le bill est lu la première fois.

AMENDEMENTS A LA LOI RELATIVE AUX BANQUES.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je présente un bill (n° 127) pour modifier la loi relative aux banques. Entre autres progrès que le Canada a faits chaque année, nous pouvons mentionner celui qui a été fait dans les affaires de banque. Les banques du Canada ne se sont pas seulement répandues sur notre vaste territoire, mais elles ont aussi étendu leurs opérations à l'étranger. Plusieurs de nos grandes banques ont établi des succursales aux Etats-Unis, et une de nos banques entreprenantes dans les provinces maritimes, la banque de la Nouvelle-Ecosse, a établi une succursale dans l'île de la Jamaïque. Cette banque a demandé dans un bill spécial, à cette session, le pouvoir d'émettre des billets sterling dans l'île de la Jamaïque. Elle désirait émettre un billet d'une livre sterling C'est ce qu'elle ne pouvait pas faire en vertu de notre loi relative aux banques, laquelle, naturellement, exige que les billets émis soient conformes au système adopté pour le papier-monnaie au Canada.

Nous avons cru qu'il valait mieux avoir un bill général qui permit aux autres banques de faire des opérations dans d'autres possessions britanniques, si elles désiraient le faire, plutôt que d'adopter une loi spéciale pour l'avantage de cette banque en particulier. J'ai en conséquence demandé à mon honorable ami, le député de Halifax, qui est chargé du bill relatif à la banque de la Nouvelle-Ecosse, de le suspendre, et j'ai promis que le gouvernement présenterait un bill relatif à la question.

Nous nous proposons donc, par ce bill, de permettre à nos banques de faire des opérations dans les possessions britanniques qu'elles choisiront. En vertu de la loi, elles auront le pouvoir d'émettre des billets conformes au système adopté pour le papier-monnaie en circulation dans la colonie où elles feront des affaires. Ces billets seront rachetables dans cette colonie, et porteront cette disposition. Si, à une époque quelconque, la banque cessait ses opérations dans cette colonie, alors ses billets seront rachetables à toute succursale de la banque établie dans la Confédération du Canada.

A mon avis, les banques trouveront cette disposition tout à fait satisfaisante, et elle sera utile en ce qu'elle encouragera nos banques à faire des opérations dans d'autres colonies, et surtout en ce qui a trait au commerce des Antilles.

Vu que nous désirons tous favoriser ce projet, nous admettrons tous, je crois, qu'il ne saurait y avoir de meilleur moyen d'étendre le commerce canadien que de permettre à nos banques canadiennes d'établir des succursales dans ces îles.

M. FOSTER : Tant que la banque est solvable et qu'elle continue ses opérations, je suppose que ces billets émis en dehors des colonies ne sont pas rachetables au Canada durant ce temps ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, ils sont seulement rachetables dans le cas où la banque cesserait ses opérations dans cette colonie. Le billet même indique à son recto qu'il doit être racheté seulement dans la colonie où il est émis, mais si, à une époque quelconque, la banque devient insolvable, les fonds sont responsables partout où on les trouve au Canada, et la circulation fait partie de la circulation en vertu de la loi générale concernant les banques, avec toutes les garanties que stipule cette dernière loi.

M. FOSTER : S'il arrivait qu'un citoyen de la Jamaïque fût ici et eût ces billets en sa possession, et qu'il voulût les faire accepter par une banque, je suppose que cette dernière, cela va sans dire, les accepterait ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne doute pas qu'ils ne soient acceptés dans un cas exceptionnel de cette nature, mais l'on croit qu'il est opportun de les rendre légalement rachetables seulement dans la colonie où ils sont émis.

M. HENDERSON : J'aimerais demander au ministre quel effet cela aura sur la circulation des billets de banques au Canada. Est-ce que l'on considérera cela comme partie de la circulation de la banque, réduisant ainsi le chiffre de la circulaton de la banque dans la Confédération du Canada ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, il est clairement déclaré que cela ne donnera pas aux banques le pouvoir d'augmenter leur circulation, le tout sujet à toutes les dispositions de l'acte relatif aux banques.

M. HENDERSON : Il me semble que cela est un peu dangereux ; il est possible que cela diminue trop la circulation.

Le MINISTRE DES FINANCES : Alors, les banques devront venir demander l'autorisation de l'augmenter.

La motion est adoptée, et le bill lu la première fois.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Avant que l'on aborde l'ordre du jour, je dirai que je suis fâché d'être obligé d'attirer l'attention sur l'importance des documents que je me suis efforcé d'obtenir du gouvernement. J'ai envoyé des mémoires, j'ai parlé ici en plusieurs circonstances——

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je suggérerai à mon honorable ami d'amener cette question sur le tapis lorsque nous proposerons que la Chambre se forme en comité des subsides ; ce que nous ferons dans quelques instants.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'aurai quelque autre chose à dire lorsque la Chambre se formera en comité des subsides. On me pardonnera, je suppose, si je profite de l'occasion.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Est-ce que l'honorable député terminera son discours par une motion ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Non, avant que l'on aborde l'ordre du jour, je signale les documents à l'attention. Mais je terminerai par une motion si la chose est nécessaire. Je regrette—et personne plus que moi ne le regrette—d'être obligé de prendre un temps aussi considérable, lorsque, pour des questions de cette nature, l'on fait ordinairement une motion demandant la production des documents, puis l'on a le plaisir de les voir déposer sur le bureau de la Chambre.

Il y a des documents que je ne devrais pas être obligé d'attendre. D'après les règlements de cette Chambre, lorsqu'un ministre fait allusion à des documents, il est tenu des les déposer sur le bureau de la Chambre. S'il se conforme strictement aux règlements de la Chambre, il ne doit pas faire allusion à ces documents à moins qu'il ne les dépose sur le bureau de la Chambre à la fin de son discours. Il y a quelques jours, j'ai signalé à l'attention du ministre de l'Intérieur (M. Sifton) plusieurs parties de son discours où il a fait allusion à des documents publics. Je lui ai donné les pages et lui ai dit que je les expliquerais à mesure que je poursuivrais mes observations, s'il le désirait. Je n'ai pas encore vu ces documents, ils n'ont pas été déposés sur le bureau de la Chambre. Je parle des pages des "Débats" de cette session, 852, 856, 857, 858, 861, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 880, 885, 888, 889, 896, 904. Je fais allusion au discours de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, et à celui de l'honorable ministre des Finances.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce ne sont pas là des documents publics.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre n'a pas dit cela lorsque je l'ai interrogé. Si l'honorable ministre n'a pas l'intention de se rendre à ma demande, j'amènerai la question sous une autre forme. Si j'ai bien compris l'honorable ministre de l'Intérieur, il consentait à accéder à ma demande et à déposer les papiers que je voulais et espérais avoir.

Il ne me reste qu'à attirer l'attention du gouvernement sur ces faits, mais je l'avertis qu'à moins qu'il ne se hâte de produire ces documents, je saisirai l'occasion qui se présentera à moi pour voir à ce que les subsides que le gouvernement demande ne soient pas votés trop promptement, et je croirai qu'il est de mon devoir de parler beaucoup plus longtemps sur différents sujets que je ne le ferais autrement.

Sir WILFRID LAURIER.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si vous vous proposez de nous faire ce plaisir, ce sera plutôt un motif pour nous d'en différer la production.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'accepte le compliment, et je sais qu'il est sincère, venant de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, et s'il préfère que j'adopte cette ligne de conduite, je suis prêt à le satisfaire.

M. McGREGOR : Nous resterons avec vous.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je sais que l'honorable député d'Essex (M. McGregor) écoute toujours les discours que je fais, bien qu'il dise continuellement que je gaspille le temps de la Chambre.

M. l'ORATEUR : Je rappellerai à l'honorable député qu'il ne devrait pas y avoir de discussion à cette phase.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Si vous faisiez taire les honorables membres de la droite, il n'y aurait pas de discussion.

M. l'ORATEUR : Je m'efforce de faire mon devoir, mais je rappellerai à l'honorable député que la seule permission que je puisse lui accorder, c'est de poser une question.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je signale à l'attention le fait que ces documents ne sont pas produits. Je dois attirer l'attention sur ce fait : c'est mon devoir et c'est mon droit de le faire. Le 19 avril, la Chambre a ordonné la production d'une liste des employés du Yukon, et cet ordre n'a pas été exécuté. Les commentaires sont inutiles.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Que comporte cet ordre ? Si l'honorable député veut l'examiner, il verra qu'il a trait à une demande des détails qu'il a mentionnés, ainsi qu'à des détails relatifs aux sommes payées pour frais à tous les employés du territoire du Yukon. L'honorable député parle de cela comme s'il s'agissait d'une chose de peu d'importance. Je puis lui dire que cela comporte un travail d'au moins deux semaines pour le comptable du ministère. Chaque jour, depuis que l'honorable député a commencé à parler des affaires du Yukon, sans en excepter un seul, j'ai appelé l'attention des fonctionnaires du ministère c' argés de cette besogne sur la nécessité qu'il a de préparer ces relevés aussitôt que possible, et ils travaillent afin de les préparer aussi rapidement que possible.

Il est impossible que d'autres préparent ces relevés, car cet ouvrage peut seulement être fait par les fonctionnaires auxquels les documents sont familiers et qui en connaissent le contenu. Depuis l'ouverture de la session, j'ai déposé sur le bureau de la Chambre des documents comprenant 10,000 pages.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Il m'a été donné de constater un peu la dili-

gence de l'honorable ministre, ce qui ne me fait pas douter de l'énoncé qu'il vient de faire. Il est précis, et je l'accepte, mais je doute qu'il ait déployé de l'activité, car j'ai demandé des renseignements très simples, et l'honorable député d'York (M. Foster), a demandé des documents imprimés, des arrêtés du conseil, etc. Après les avoir vainement demandés à l'honorable ministre de l'Intérieur, je les ai obtenus au ministère, du sous-ministre ; j'ai demandé à ce dernier s'il voulait avoir l'obligeance de me les donner, et dans une heure, je les ai eus. On ne devrait pas être obligé d'adopter cette méthode lorsqu'il s'agit de documents publics.

Relativement au renvoi de M. Fawcett, il y a un document qui n'a pas été produit.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il n'existe aucune corerspondance au ministère, et le document demandé peut être déposé en tout temps sur le bureau de la Chambre, mais afin d'établir le fait qu'aucune lettre n'a été écrite, il a fallu examiner environ 700 ou 800 pages.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Il est possible que les documents relatifs à ces questions importantes soient volumineux, mais si nous devons administrer le pays par le gouvernement parlementaire, il est nécessaire que nous les ayons. Un nombre immense de ces documents concernent l'administration de la région éloignée que l'on appelle le Yukon, et l'on aurait dû les préparer pour le parlement. Il y a dans les différents départements un grand nombre de questions au sujet desquelles ces mêmes départements fournissent très volontiers des renseignements complets.

Le ministre ne devrait pas simplement mettre dans des cases les documents qui ne sont pas imprimées. Cela signifie simplement qu'en l'absence de ces documents l'on nous demande de voter les subsides en aveugles. On dit qu'ils sont très volumineux ; votez les subsides, et vous verrez les pièces justificatives l'année prochaine. Je n'ai pas l'intention d'adopter cette méthode. S'ils sont volumineux, ils sont importants, et l'on peut avoir des employés supplémentaires pour les copier.

Puis, l'on a demandé les instructions données à M. Wade. On dit que ces papiers ne nécessitent pas un relevé. C'est la coutume ordinaire lorsqu'il n'y a pas de documents sur lesquels on puisse baser un relevé.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce relevé a été déposé sur le bureau de la Chambre.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je ne le vois pas dans les procès-verbaux.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il y est.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Un autre relevé a été ordonné le 30 mars 1898. Qu'est-ce qu'il y a dans ce cas ?

Le PREMIER MINISTRE : Au sujet de quelle question ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Il s'agit de documents relatifs aux procès intentés au Manitoba. L'ordre a été donné, et la question a été soumise à un des comités.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le relevé relatif à M. Wade est à la page 294 des procès-verbaux, 18 mai: " Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 19 avril 1899, pour copies des instructions données à F. C. Wade, etc."

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'ai accepté l'énoncé de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries à ce sujet.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Vous avez dit que ce n'était pas dans les procès-verbaux ; vous vous êtes trompé.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'accepte la déclaration de l'honorable ministre de l'Intérieur, et je lui demande pardon bien volontiers, mais je parle maintenant d'un ordre du 30 mars 1898. A-t-on quelque excuse à donner pour expliquer pourquoi l'on a laissé passer treize mois sans se conformer à cet ordre, et sans y faire la moindre attention ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député voudra-t-il me donner la teneur de l'ordre du 30 mars 1898 ? Que demande-t-il ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Les pièces relatives aux poursuites concernant les fraudes commises au Manitoba pendant les élections.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Sont-elles à mon ministère ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Non, pas précisément. Elles doivent être au ministère où ces pièces sont finalement envoyées.

Il y a deux ordres de la Chambre en date du 19 avril au sujet des permis accordés pour le transport des liqueurs au Yukon, et l'on s'est conformé à un de ces ordres, mais l'on a apparemment oublié l'autre. Il y a une question particulièrement intéressante, au sujet de laquelle on a dû préparer les pièces pour les soumettre au ministère de la Justice et au Conseil privé, il s'agit de l'affaire du parc Stanley, ou île de l'Homme-Mort (Deadman's Island), et bien que la motion demandant ces documents ait été adoptée le 1er mai, ces derniers ne sont pas encore déposés sur le bureau. Il n'y a pas d'excuse pour laisser la Chambre dans l'ignorance au sujet d'une question qui a déjà amené une émeute, l'acte du gouvernement ayant donné lieu à des sommations légales.

Je me suis adressé au ministre de la Milice et de la Défense (M. Borden), je l'ai interpellé en cette Chambre, mais sans succès. Le gouvernement provincial et le lo-

cataire de ce gouvernement ont fait une réclamation, et un grand nombre de gens, de tous les partis politiques, sont profondément convaincus à Vancouver qu'une propriété de valeur a été cédée pour une bagatelle. D'après des hommes honorables de la ville de Vancouver, des hommes auxquels la politique est indifférente, cette propriété vaut $40,000, et on l'a cédée à M. Ludgate, en vertu d'un bail de vingt-cinq ans, moyennant $500 par année. J'admets qu'une grande partie de la classe ouvrière de Vancouver est en faveur de la chose, et, au point de vue économique, il est possible que ce soit avantageux pour la ville, mais il s'agit de savoir comment et pourquoi cette propriété a été cédée. D'abord, le gouvernement en était-il le propriétaire, ce qui est contesté, et, en second lieu, est-ce là une bonne opération au point de vue des affaires ? Si l'on retient ces documents plus longtemps, il sera impossible de faire, pour cette session, un examen complet des circonstances qui ont accompagné cette transaction.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : L'honorable député s'est-il adressé au ministre de la Milice et de la Défense ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Oui ; je lui ai donné surtout les raisons qu'il y avait de se hâter, et, comme je le dis, sans s'arrêter à des considérations politiques, les principaux hommes de Vancouver ne comprennent pas du tout ce qui a pu porter le gouvernement à faire ce qu'il a fait en cette affaire.

Il y a d'autres questions dont je ne parlerai pas maintenant, afin d'être court, car je suppose que le gouvernement fera preuve de diligence en cette matière. Le ministre de la Marine et des Pêcheries insiste sur ses subsides, et j'attire son attention sur une demande de documents relatifs à l'inspection des bateaux à vapeur, et je le prierais de se hâter.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : L'ordre de la Chambre relativement à ces documents a été donné il y a deux jours, et il n'est pas encore arrivé à mon ministère.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je dis simplement que l'honorable ministre (sir Louis Davies) insiste sur ses subsides ; il s'adressera encore bientôt à la Chambre, et je lui rappelle que ces documents sont très importants, et nous devrions les avoir avant que ses subsides soient votés.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Jeudi prochain, lorsque la Chambre se réunira de nouveau, nous ferons un suprême effort pour satisfaire le trop méticuleux député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper).

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Ceci n'est pas juste, car mes observations ont été courtes, et j'ai accepté sans restriction la promesse de l'honorable ministre.

ACTE RELATIF AUX CHEMINS DE FER.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 85) pour modifier de nouveau l'acte relatif aux chemins de fer. En présentant ce bill, l'autre jour, j'ai dit qu'il ne contenait rien d'important, et que nous voulions simplement incorporer dans la loi générale relative aux chemins de fer deux ou trois articles que nous avions l'habitude d'ajouter aux bills spéciaux concernant les chemins de fer, lorsqu'ils étaient soumis au comité. J'ai cru qu'à l'avenir, il valait mieux supprimer ces articles et les incorporer dans l'acte général. Toutefois, depuis, des députés ont présenté deux bills en amendement à la loi relative aux chemins de fer, et l'on a soulevé des questions au sujet de matières importantes que je suis à examiner, et il est possible que je présente de nouveaux amendements à la loi en question. Dès que ce bill aura subi sa deuxième lecture, j'ai l'intention de demander à la Chambre de le renvoyer au comité des chemins de fer. C'est un projet de loi du gouvernement, mais je suis disposé à le renvoyer au comité afin que l'on y examine ces autres matières auxquelles j'ai fait allusion, et afin que l'on y incorpore les articles des autres bills présentés par des députés, cela, naturellement, si le comité y consent.

La motion est adoptée, et le bill lu la deuxième fois.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose que ce bill soit renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

La motion est adoptée.

ACTE RELATIF AUX ASSURANCES.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose que la deuxième lecture du bill (n° 86) modifiant de nouveau l'acte des Assurances.

Lorsque j'ai présenté ce bill, j'ai mentionné quelques-unes de ses dispositions, et j'ai donné à entendre que je proposerais de le renvoyer au comité des banques et du commerce, car je croyais qu'il y serait mieux discuté que dans la Chambre. Depuis cette époque, j'ai reçu une députation de représentants des compagnies d'assurance de la Confédération, qui m'ont donné des conseils que nous pourrions très bien accepter. Mais l'on peut discuter bien mieux ces questions au comité.

La motion est adoptée et le bill lu la deuxième fois.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que ce bill soit renvoyé au comité des banques et du commerce.

La motion est adoptée.

OBSERVATION DES MAREES.

Le MINISTRE DES FINANCES(M. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'autre jour j'ai essayé d'obtenir quelques renseignements, tout en me conformant au règlement de la Chambre. Je n'ai pas réussi à obtenir ces renseiguements, et aujourd'hui je suis en lieu de les fournir. Il s'agit des observations des marées.

En 1896, le gouvernement actuel porta au budget un crédit de $15,000, dans le but de poursuivre les travaux commencés antérieurement, relativement à cet important service. Le ministre de la Marine et des Pêcheries, qui venait de prendre le portefeuille dont il est le titulaire, déclara alors, en comité des subsides, qu'il ne s'était pas formé d'opinion à ce sujet et qu'il n'avait encore rien décidé dans un sens ou dans l'autre. En 1897, il avait étudié suffisamment la question pour approuver la proposition dans son ensemble, lorsques sous un prétexte quelconque, il se rangea à un avis contraire, et le seul prétexte, s'il faut ajouter foi à mes renseignements, est que le capitaine Spain aurait dit, paraît-il, au ministre, d'une façon officieuse et nullement par voie de rapport écrit, qu'il ne s'était pas encore convaincu de l'importance de cette question, et que le capitaine Moore, du steamship "California", était hostile à la proposition. D'après les renseignements puisés aux meilleures sources, il n'existe pas de capitaine Moore du steamship "California", c'est le capitaine Brown qui est capitaine de ce steamer.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député fait sans doute erreur. Il y a un an, lorsque je suis venu à bord du "California", le capitaine Moore était le commandant de ce vaisseau.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le ministre a alors déclaré tenir ses renseignements des capitaines de la Compagnie Allan ; or, comme les capitaines de la ligne Allan et de la ligne Dominion, ainsi que les principaux marins qui naviguaient dans le golfe, à l'époque où je détenais le portefeuille de la Marine et des Pêcheries, avaient assiégé ce ministère de leurs requêtes et de leurs députations, je ne fus pas légèrement stupéfait d'apprendre que les capitaines de la ligne Allan s'étaient moqués de cette proposition.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai pas dit qu'ils s'en étaient moqués.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : C'était virtuellement cela, puisque au dire du ministre, ils auraient déclaré que la proposition n'était pas de nécessité pratique, mais purement théorique. Voilà une fort grave situation. Je comprends qu'en 1896, en dépit du fait que le parlement était en voie de voter un important crédit pour ce service, le ministre nous ait dit qu'il ne s'était pas encore formé d'opinion à ce sujet ; mais, je le demande, comment a-t-il pu maintenir un expert dans son ministère et tout en délibérant de cette affaire, refuser à ce fonctionnaire les crédits nécessaires à l'exécution de ces travaux, puis venir nous déclarer en plein parlement qu'il n'avait ni étudié ni discuté la question et qu'il ne s'était pas donné la peine d'examiner les documents à sa portée ? Me souvenant des démarches actives faites par les principaux assureurs de Montréal, par ceux qui ont le plus à cœur de voir améliorer la navigation du fleuve Saint-Laurent, de façon à provoquer l'abaissement des frais de navigation d'un littoral à l'autre, me rappelant, dis-je, la pression exercée sur le ministère par ces assureurs et par d'éminents hommes de science, dont l'opinion à ce sujet est d'un immense poids aux yeux des navigateurs, j'ai été stupéfait de ne pouvoir obtenir de réponse officielle, à laquelle j'avais droit, sur la question de savoir si, oui ou non, le ministère avait reçu de marins pratiques des requêtes demandant ce service. Le ministre me répondit qu'il ignorait si les personnes en question étaient, oui ou non, des marins pratiques et que je pourrais obtenir ces documents, en en demandant la production. Il ne me restait donc d'autre parti à prendre que de saisir la Chambre de cette question et de me faire ici même l'interprète des vœux des hommes les mieux renseignés au Canada sur une question de souveraine importance au point de vue de nos intérêts maritimes. Me rappelant la grande œuvre accomplie par le commandant Gordon, œuvre consignée aux archives du ministère, il m'a fait peine d'entendre le ministre déclarer que, parce que le capitaine Spain ou tout autre marin de son ministère lui aurait dit officieusement qu'il lui était impossible de décider de la nécesisté de cette œuvre importante, il lui faudrait suspendre ces travaux auxquels le capitaine Gordon avait consacré tant de labeurs et de temps.

Que le ministre consulte les rapports déposés aux archives de son ministère et il constatera, en se reportant jusqu'à l'année 1894, l'existence de documents qu'il ignore sans doute, car s'il les connaissait, il aurait discuté cette question tout autrement qu'il ne l'a fait, en comité des subsides, l'autre soir. Il lui eût alors été impossible d'affirmer avec sa légèreté de ton habituelle qu'il a par devers lui d'une part, les opinions théoriques des hommes de science et d'autre part celles des marins pratiques ; ajoutant qu'il n'avait pas encore entendu un seul marin pratique se prononcer en faveur de ces tra-

vaux et que les capitaines de la ligne Allan lui avaient dit que la chose n'était pas nécessaire. Il trouvera dans les documents parlementaires des renseignements qui m'ont mis en lieu d'obtenir un important crédit, pas tout aussi important, cependant, que je l'aurais désiré, et j'ai dû m'excuser auprès de la Chambre et du pays de n'avoir pas été en mesure d'obtenir davantage. Ainsi que je l'ai déclaré en comité à cette époque, sans que personne ne m'ait contredit, bien que l'opposition fût alors fort exigeante, c'est là une œuvre fort légitime et sage, appuyée sur les meilleurs précédents établis et par le gouvernement anglais relativement aux côtes de l'Angleterre, et par le gouvernement des Indes, relativement aux côtes des Indes et par le gouvernement des Etats-Unis, qui tous ont mis la main à l'œuvre et ont fait l'impossible pour fournir aux navigateurs les renseignements voulus; renseignements que le ministre s'imagine sans doute pouvoir trouver dans les cartes de Bayfield ou autres cartes marines dans les archives de son ministère. Le ministre chercherait en vain en Angleterre ou aux Etats-Unis une seule carte marine qui lui fournît les renseignements que ces observations donneront au Canada et qu'elles ont fournis aux Etats-Unis. Sur les côtes du Pacifique, je le dis à notre honte, c'est aux cartes marines des Etats-Unis qu'il faut aller demander les renseignements relativement à certaines parties de cette œuvre ; car le gouvernement des Etats-Unis n'a pas lésiné quand il s'est agi d'explorer certaines parties des côtes du Canada, et de nous indiquer la direction et la force des courants, renseignements que nous devrions être en lieu de trouver dans nos propres cartes, si nous avions l'esprit national et progressif qui a poussé le gouvernement anglais et celui des Etats-Unis à venir ainsi en aide aux navigateurs sur les côtes de leurs pays respectifs.

Il est certains individus qui n'ont pu subir leurs examens, comme les documents parlementaires l'attestent, et qui, toutefois, sont au service de la marine et font de bons pilotes, pour la navigation côtière ; et ce sont ces individus qui vous disent peut-être que cette œuvre ne leur est d'aucune utilité. Quand même vous leur mettriez en mains les tableaux des marées et toutes les données nécessaires, il leur serait impossible d'en tirer les résultats que les capitaines des autres vaisseaux en obtiennent.

Une foule de navigateurs canadiens se trouvent à bord des vaisseaux qui naviguent vers les côtes de l'Angleterre : or, ils ont tous les renseignements voulus quand ils approchent de ces côtes, tandis qu'ils n'en ont point, quand ils naviguent près de notre littoral. Dans le fleuve Saint-Laurent, les courants sont d'une force et d'une direction telles qu'ils constituent un véritable danger. En signalant ce danger, je ne fais point tort à notre pays, puisque tous les navigateurs connaissent parfaitement ces dangers cachés et tiennent à les éviter. Je parlais de science certaine en 1896, lorsque je signalai la chose au ministre de la Marine et des Pêcheries ; c'est d'après l'avis des hommes pratiques les mieux renseignés sur cette question que je renouvelai mes instances auprès du ministre en 1897 et en 1898, lorsque, à ma grande surprise, il ne suivit point les recommandations de son propre ingénieur et ne demanda pas même au parlement de voter le crédit nécessaire.

Il n'y a peut-être pas de question qui intéresse plus hautement une grande partie du peuple canadien, puisqu'elle se rattache à la marine marchande et au trafic des grands ports de Montréal et de Québec, auxquels nous sommes si vivement intéressés. Le ministre le comprend, c'eût été une perte de temps que de suivre la procédure ordinaire ; car il m'aurait fallu donner avis de motion, puis attendre plusieurs jours pour demander la production des documents, avant de pouvoir obtenir les renseignements que je cherchais. J'ai trouvé ces renseignements dans les rapports du ministère déposés sur le bureau de la Chambre ; or, ces documents prouvent combien le ministre a manqué de loyauté, pour me servir d'un euphémisme, s'il savait que ces documents contenaient les renseignements que je cherchais, et jusqu'à quel point il est répréhensible, s'il n'avait point ces renseignements. Car, il lui est impossible d'échapper à la responsabilité qui lui incombe par un autre procédé que celui qu'il a invoqué pour se défendre. Ce serait, toutefois, un grand malheur s'il consacrait ses talents et son savoir à déprécier le service maritime, afin de justifier son inaction, car c'est bien là le procédé auquel il a eu recours, dans sa défense. Voilà pourquoi il s'est appuyé sur un document non officiel, le rapport du capitaine Spain. Voilà pourquoi il a fait allusion au témoignage de ces deux capitaines de la ligne Allan, qui, en dernière analyse, ont abouti à ne faire plus qu'un, puis enfin au témoignage de ce capitaine du steamer " California ", qui n'est plus actuellement capitaine de ce vaisseau.

Voici les renseignements que le ministre avait par devers lui, lorsqu'il a adopté l'attitude que l'on sait, et ces renseignements se trouvent dans le rapport de M. W. Bell Dawson, ingénieur civil, rapport adressé à W. P. Anderson, ingénieur en chef du ministère de la Marine et des Pêcheries. Avant de citer ce document, je dois faire observer que le ministre a incidemment parlé de ce rapport, de façon à donner à entendre qu'il ne fallait pas y attacher grande importance, et cette tendance s'est aussi manifestée chez d'autres députés, comme s'ils voulaient faire croire que, M. Dawson étant un enthousiaste à l'endroit de sa propre besogne, il faut s'attendre à ce qu'il exalte autant que possible l'utilité de ce service. Heureusement, ce rapport, bien que signé par M. Dawson, possède un mérite aux yeux de ceux qui n'apprécient pas ce monsieur, parce qu'ils ne le connaissent pas : c'est

qu'il cite d'autres autorités, en dehors du ministère de la Marine et des Pêcheries. Je cite :

Dès 1894, époque à laquelle l'Association britannique se réunit à Montréal, l'on a discuté l'importance de publier des tableaux des marées pour les eaux canadiennes, et la nécessité d'établir des stations pour l'observation des marées. L'association en question adopta une résolution signalant la chose à l'attention du gouvernement canadien et nomma aussi un comité chargé de recueillir des renseignements et de faire des représentations au gouvernement à cet égard. Ce bureau se composait du docteur A. Johnson, président,——

C'est un professeur qui a été longtemps attaché à l'université McGill, et un homme éminent.

——le professeur J. G. McGregor, d'Halifax,——

un homme également éminent et un savant distingué, attaché à l'université de Dalhousie.

——J. B. Cherriman, de Toronto, H. T. Bovey, de Montréal,——

Ce dernier, si je ne me trompe, est à la tête du département des sciences, à l'université McGill.

——C. Carpmael, directeur du service météorologique.

Il est mort, mais c'était un homme éminent et un grand mathématicien.

Les membres du *Board of Trade*, de Montréal, avaient en même temps étudié la question de leur côté, et ils adressèrent collectivement un mémoire très pressant à ce sujet au gouvernement fédéral. Les propriétaires et les capitaines de vaisseaux furent aussi virtuellement unanimes sur l'urgent besoin de renseignements au sujet des marées et des courants.

Voilà donc ce que pensent et les hommes de science représentés par quelques-uns des leurs faisant autorité, et les représentants du commerce de la grande métropole commerciale, Montréal. Ce M. Dawson, peu importe qu'il soit, oui ou non, enthousiaste, le ministre en conviendra, est fort exact dans ses exposés de faits, que ce soit dans ses rapports ou ailleurs. Il fait l'historique de la question jusqu'en 1894, époque à laquelle une députation représentant l'Association britannique et la Société Royale du Canada, ainsi que des représentants de la ville de Montréal se rendirent auprès du député d'York (M. Foster) et auprès de sir John Thompson. Il résulta de cette démarche que le gouvernement promit de s'occuper de la question à brève échéance. Nous avions entrepris à cette époque des travaux fort importants, le ministre de la Marine et des Pêcheries s'en souvient sans doute. Citons entre autres travaux, le relevé hydrographique de la baie Georgienne, travaux qui nécessitaient l'emploi d'un vaisseau et d'officiers spéciaux, y compris un officier fortement rémunéré, que nous avait cédé l'Amirauté anglaise, et ces dépenses s'élevaient, si je ne me trompe, au chiffre annuel de $40,000. En outre, nous avions entrepris de créer l'une des plus belles branches du ministère de la Marine, le noyau d'une commission d'études hydrographiques, se composant d'officiers sortis du collège militaire de Kingston, choisis abstraction faite de la politique, et porteurs d'un certificat du commandant attestant leurs aptitudes spéciales pour cette œuvre. Nous réussîmes ainsi à engager le gouvernement à inscrire au budget un crédit, fort minime en vérité, pour le début : $10,000, crédit qui fut plus tard porté à $15,000.

L'auteur ajoute :

Tout en admettant que ces observations . .

Il s'agit ici des quelques points préliminaires des stations d'observations des marées, que le commandant Gordon et M. Carpmael avaient été en lieu d'établir à peu de frais, à même le crédit du service scientifique et météorologique.

Tout en admettant que ces observations étaient trop peu nombreuses et trop superficielles pour qu'il soit possible d'en tirer aucune conclusion, le lieutenant Gordon estime que le résultat confirme certainement l'opinion de ceux qui pensent qu'il importe d'étudier au Canada toute la question de la détermination des courants de la marée et d'y établir un certain nombre de stations d'observation des marées du genre de celle-ci——

Voilà la principale conclusion, que j'ai citée de mémoire, l'autre soir. Voilà la recommandation d'un homme dont la réputation est établie dans l'Ile du Prince-Edouard et au Nouveau-Brunswick, où il a navigué nombre d'années et où il est connu pour un homme qui a subi dans la marine royale un examen où il a obtenu des points d'excellence sur la question de la navigation, enfin, un enthousiaste dans sa profession. A son avis, ce projet est "de la plus haute valeur pratique pour les marins."

Il signale ensuite la valeur spéciale que possédera cette œuvre, une fois qu'elle sera complétée, puisqu'elle permettra aux capitaines de navires intelligents non seulement de constater l'heure de la haute marée ou de la basse marée, mais de constater, en outre, sur le champ dans quel sens le courant de la marée porte le vaisseau, du moment que les courants sont indiqués sur les cartes pour les eaux du fleuve.

Comme le commandant Maxwell était à cette époque occupé dans le bas du Saint-Laurent, le ministère signala à son attention le mémoire de l'Association britannique et lui demanda de prendre note de la nature et de l'étendue des observations qu'il ferait sur la marée.

Il s'agit ici de lever hydrographique fait autour du littoral, lever commencé par Bayfield et dont la dépense était défrayée à parts égales par le gouvernement canadien et le gouvernement anglais, travail consistant à faire des sondages et à constater la profondeur des hauts fonds dans les eaux navigables, et à porter ces indications sur les cartes marines.

Il répondit qu'il ferait son possible avec les moyens à sa disposition pour observer les marées et les courants ; toutefois ces observations étaient imparfaites et se bornaient à une étendue limitée et n'établissaient pas nécessairement de comparaison avec aucune autre partie du fleuve.

A son avis, le meilleur moyen à adopter pour faire cette œuvre d'une manière satisfaisante serait l'éta-

blissement de stations d'observation des marées à différents endroits du fleuve et du golfe Saint-Laurent.

J'appelle encore ici l'attention sur l'autorité de cet officier, relativement aux déclarations que j'ai faites de temps à autre en Chambre.

Il faudrait y ajouter un ou plusieurs vaisseaux à bord desquels l'on pourrait observer de jour en jour la condition des courants des marées suivant les états variables du vent et de la température.

Le "Lansdowne" fut placé à la disposition de ces officiers, mais ils n'ont jamais fait pareilles observations ; le ministre dit qu'il n'a jamais été en mesure de consacrer un vaisseau à cette œuvre. Je le répète, cette constatation des courants est une œuvre d'urgence, et cependant, le ministre n'a inscrit au budget qu'un minime crédit de $5,000. Pareil crédit est tout à fait insuffisant et il est hors de question de songer à hâter ainsi l'achèvement de cette œuvre. L'œuvre ainsi accomplie ne permettrait pas à un capitaine de vaisseau de s'assurer du cours et de la direction de ces courants. Plus loin l'auteur ajoute :

Comme le lieutenant Gordon avait passé l'été de 1888 à naviguer dans les eaux du golfe Saint-Laurent, il adressa au ministre un rapport basé sur les nouveaux renseignements qu'il y avait recueillis, après avoir soigneusement observé l'effet des courants sur la direction de son vaisseau.

Voilà, je le répète, le rapport ou le compte rendu des travaux accomplis relativement au golfe Saint-Laurent, où le capitaine Gordon, avec l'aide des officiers à bord du vaisseau de l'Etat, et muni des meilleurs appareils qu'avait pu lui fournir le ministère, fit des observations spéciales ; c'est alors qu'en orientant sa course quelque part dans le voisinage de l'île d'Anticosti, il se trouva, au bout de vingt-quatre heures, à 19 ou 20 milles en dehors de sa route, ne sachant rien du cours et de la direction de ces courants, dont il n'existe pas de relevé. M. Dawson ajoute :

Dans ce rapport il exprime la conviction que, tant que nous n'aurons pas fait de relevé complet de tout le système des mouvements de la marée, relevé fait d'après la méthode suivie aux Etats-Unis et en Angleterre, pour les côtes de ces deux pays, nous serons toujours exposés à subir annuellement des pertes maritimes dues au manque de renseignements au sujet des courants des marées. Il fait aussi observer que pour les 18 années, de 1870 à 1887, les pertes ont atteint une totalité d'un peu plus de $50,000,000, soit une moyenne annuelle de $2,782,000 ; pour la même période de temps, les pertes de vie ont atteint le chiffre de 4,308. Une certaine proportion de ces pertes de vies et de biens est certainement due à la connaissance imparfaite des courants ; et si l'on connaissait le nombre des vaisseaux qui sont venus à deux doigts de leur perte ou du naufrage, ce serait un puissant argument militant en faveur de la continuation de ces travaux, sans nul retard. Il ajoute que si l'on avait une statistique des périls imminents, des retards, des erreurs de route découvertes quand les brouillards se dissipent, cela dispenserait de tout autre argument.

Il est donc établi que nombre de marins ont exprimé leur avis au sujet de la valeur de ces travaux, et en outre, l'on nous fournit à cet égard l'opinion d'un navigateur habile et expérimenté :

Règle générale, il répugne aux capitaines de vaisseaux de convenir qu'ils ont dévié de leur route ; et, une fois qu'ils ont échappé au danger, il arrive qu'au prochain voyage, le vaisseau dévie autant vers le nord qu'il avait dévié vers le sud, au cours du précédent voyage. En pareilles circonstances, il devient d'autant plus difficile de recueillir des preuves à ce sujet.

Il s'agit ici de la déclaration faite par un commandant de vaisseau sur la route qu'il suit, lorsque le courant influe sur la marche du vaisseau :

Il est, toutefois, bien convaincu lui-même de l'extrême importance, pour ne pas dire de l'absolue nécessité de poursuivre ces travaux sans retard.

L'auteur parle ensuite des lenteurs apportées à l'exécution de ces travaux, en l'absence du bâtiment en question. Les travaux exécutés en 1889 étaient absolument les mêmes qu'aujourd'hui, en tant que l'on s'occupait de l'établissement des échelles de marée.

A la fin du nouveau relevé hydrographique dans le bas du Saint-Laurent cette année, travaux dont les dépenses sont payées par le gouvernement canadien et l'amirauté anglaise, on jugea l'occasion favorable pour faire de nouvelles représentations sur le besoin urgent de renseignements sur nos marées et nos courants.

Je signale tout spécialement à l'attention de la Chambre ce paragraphe du rapport de M. Dawson, portant sur la singulière attitude prise par le ministre de la Marine et des Pêcheries :

En conséquence en décembre 1889, il fut adressé une pétition au ministre de la Marine et des Pêcheries par le comité de l'Association britannique et par la Société royale du Canada, pétition signée par 393 capitaines et officiers de vaisseaux. En voici la teneur :—

Comparez ce fait avec l'absence de renseignements dont s'est plaint le ministre de la Marine et des Pêcheries, quand il nous dit que, d'après ses renseignements, pas un seul marin ne s'était prononcé en faveur de cette aide à la navigation ; comparez cela, dis-je, avec les opinions non écrites du capitaine Spain et de quelques capitaines de la ligne Allan, qu'il a citées à l'encontre de cette aide. Au lieu de s'appuyer sur ces témoignages d'experts quand je lui ai demandé des renseignements, le ministre aurait pu trouver dans cette pétition bien plus qu'il ne nous a dit ; il aurait pu y trouver non seulement les noms des capitaines des lignes Allan et Dominion, etc., mais encore les signatures des commandants des différents vaisseaux.

Nous, soussignés, capitaines et officiers des navires naviguant dans le golfe Saint-Laurent et dans les eaux de l'Atlantique et de Terreneuve, désirons respectueusement et sérieusement demander au gouvernement et au parlement du Canada, de prendre promptement les mesures qu'ils jugeront convenables pour obtenir une connaissance complète sur les courants dans ces eaux, qu'ils soient dus aux marées ou à toute autre cause, et de répandre parmi les marins les renseignements obtenus. A notre avis, l'on pourrait ainsi notablement diminuer les sérieuses pertes de vies et de biens dues aux naufrages attribués aux courants inconnus pendant les brouillards ou le temps brumeux. En pareil temps,

ces courants sont une cause de vives inquiétudes et de grands dangers.

Voilà l'avis de marins expérimentés. Voilà une requête portant leur signature ; et malgré cela, le ministre de la Marine et des Pêcheries nous dit en pleine Chambre qu'il ignore si ces gens sont oui ou non marins, bien que la requête, ainsi qu'elle le comporte, n'ait été signée que par des capitaines et officiers de vaisseaux.

Un autre mémoire fut présenté au ministre par les représentants des intérêts maritimes de Montréal, requête portant les signatures de MM. H. et A. Allan, David Torrance et Cie, H E. Murray, Anderson, Mackenzie et Cie et F. W. Henshaw.

Ce sont les représentants de presque toutes les grandes lignes de steamers.

Le mémoire signale l'absence qui se fait sentir au Canada de renseignements à l'usage des marins, dans le genre de ceux que fournit le gouvernement impérial dans les tableaux des marées indiquant non seulement le changement dans la profondeur de l'eau due à la marée montante et descendante, mais donnant, en outre, de complets renseignements sur les courants dans les eaux environnant les Iles britanniques, que cela soit dû à l'action des marées, où à l'influence des causes atmosphériques.

Le mémoire cite la statistique annuelle des naufrages, à titre de preuve du besoin urgent de semblables renseignements pour les eaux canadiennes, et dans la mesure où il a été possible de le constater, tous les capitaines de vaisseaux désirent vivement obtenir des renseignements à ce sujet.

Et cependant, en 1898, le ministre de la Marine et des Pêcheries vient nous dire qu'il s'agit tout simplement ici de la seule opinion d'hommes de science et de théoriciens, et que, quant aux marins et aux navigateurs expérimentés, ceux qu'il a été en lieu de consulter, sont hostiles à ce projet ; bref, que le capitaine Spain ne s'est pas encore prononcé à ce sujet.

Il y a urgence de prendre des mesures immédiates à cet égard, puisqu'il faudra plusieurs années pour compléter les observations nécessaires, et que d'ici à ce qu'elles soient terminées, chaque année apportera sa quantité de naufrages remédiables. Le président de la chambre de commerce de Québec a appuyé cordialement ce mémoire.

Notons ces paroles : "Le président de la chambre de commerce de Québec a approuvé cordialement ce mémoire." En outre, ce mémoire a été soumis à une autorité en fait de navigation et au sujet des abords de notre côte de l'Atlantique, à Saint-Jean et à Halifax ; je veux dire le capitaine Smith, fonctionnaire au service du ministère de la Marine et des Pêcheries.

J'ai déclaré que le capitaine Smith avait des opinions bien arrêtées sur cette question, et qu'il avait été commodore de la ligne Allan. Il était appuyé fortement par le président de la chambre de commerce de Québec, par la chambre de commerce de Montréal, par la chambre de commerce de Québec, par les propriétaires de vaisseaux, par 393 capitaines et officiers de marine dont les vaisseaux remontent et descendent le cours du fleuve, et par le capitaine W. H. Smith, M. R., président de la commission des examinateurs des capitaines et des lieutenants, et qui possède trente années d'expérience relativement au service naval de l'Atlantique.

Et en réponse il recommande également que des marégraphes destinées à mesurer automatiquement les marées, soient placés dans tous les ports importants, et que des observations soient faites par des personnes compétentes.

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ne partage pas l'avis du capitaine Smith ni l'opinion qu'exprime là M. Bell Dawson.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai abondé dans son sens.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Ces messieurs vous donneraient les renseignements requis.

Vers le même temps une autre communication fut reçue du Dr Johnson——

Et, remarquez-le bien, M. l'Orateur, l'information se trouve au département de la Marine et des Pêcheries. Il est facile d'en faire usage en tout temps. Le ministre actuel, qui a dit être accessible à la persuasion à ce sujet en 1896, l'est évidemment devenu davantage depuis.

Vers le même temps, une autre communication fut reçue du Dr Johnson de la part du comité de l'Association britannique, laquelle fait l'analyse des représentations déjà faites par cette association. Entre autres raisons apportées, on invoque le règlement de la chambre de commerce Impériale. Ce règlement oblige tous les capitaines à obtenir un certificat de compétence, et de subir des examens à cette fin, examens où l'aspirant au certificat de capitaine de vaisseau faisant le trafic de cabotage doit manifester une certaine connaissance des marées et des courants périodiques. Les renseignements permettant de subir ces examens se trouvent dans le tableau des marées publié par l'amirauté. Ce fait est cité pour démontrer la nécessité d'obtenir des données concernant les eaux canadiennes, données sur lesquelles on pourrait baser de semblables renseignements. On mentionne encore le nouveau lever de la partie inférieure du Saint-Laurent récemment faite sous la direction du commandant d'état-major Maxwell, ainsi que les efforts faits par celui-ci, autant que le temps le lui permettait, pour se rendre compte des marées et des courants de la partie du fleuve où il exécutait ses travaux, tout en reconnaissant que ses moyens étaient limités et insuffisants pour lui permettre d'établir des comparaisons avec d'autres points. L'avis du capitaine Lackey, M.R., tel qu'exprimé dans son ouvrage de "La navigation pratique," est également cité.

Cet ouvrage du capitaine Lackey est fameux, et cette information-là était utile au ministre de la Marine et des Pêcheries.

Cet ouvrage a reçu l'approbation des autorités navales de l'Angleterre et des Etats-Unis, et on le distribue aux officiers de la marine de l'un et l'autre de ces pays. Il contient la liste de 16 livres, qui, y est-il dit, "peuvent être considérés absolument essentiels à la sécurité de la navigation, aujourd'hui qu'il faut dans une si grande mesure tenir compte de la question de vitesse." Cette liste comprend le *Tableau des marées de l'amirauté et le Manuel des marées et des courants périodiques* de Galbraith et Houghton concernant les eaux baignant les Iles britanniques.

Le rapport se termine sur ce compte rendu de l'ouvrage et sur le progrès accompli.

J'ai lu à cette Chambre, l'an dernier, la recommandation urgente de l'ingénieur en chef du département de la Marine et des Pêcheries, contenue dans l'appendice n° 3.

Rapport annuel de l'ingénieur en chef du département de la Marine et des Pêcheries.

En voici le texte :

Par suite de la diminution importante du crédit concernant l'inspection des courants et marées, il a fallu abandonner cette saison tout travail relatif à leur observation.

Voilà ce qui est résulté de l'ignorance de l'honorable ministre en cette matière. Ce n'est pas là de ma part, une observation injuste, et pourtant, cette observation est grave, M. l'Orateur. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries nous a déclaré franchement, l'autre jour, l'attitude dans laquelle il se trouvait, c'est-à-dire, qu'il n'avait pas d'idée arrêtée sur le sujet. Il nous a dit qu'il était accessible à la persuasion en 1896, et qu'il ne s'était pas encore fixé là-dessus. Or, voilà justement ce qui est tant de nature à alarmer Montréal et Québec, si intéressés à voir le Saint-Laurent posséder la meilleure réputation possible, et convaincus que le gouvernement ne devrait épargner aucun sacrifice raisonnable pour rendre facile la navigation de ce fleuve, et du littoral de l'Atlantique. Ces deux villes s'alarment à la pensée que l'honorable ministre ne s'est pas donné la peine de prendre communication des renseignements que renferment son ministère, renseignements que je lui ai signalés maintes et maintes fois, et consistant en rapports émanant de ses officiers, et en nombreux mémoires reçus des chambres de commerce de Québec et de Montréal, ainsi que des capitaines que j'ai mentionnés.

Ainsi, nous voyons l'ingénieur en chef faire rapport, bien que l'inspection en question n'exigeât pas un crédit bien élevé, qu'il fallait abandonner cette saison tout travail relatif à l'observation des courants.

La somme allouée au service suffit simplement au maintien des sept marégraphes antérieurement établis——

Le tout a été réduit à cela. Malgré l'étendue des côtes du pays, malgré ses eaux et sa marine marchande tant vantées, malgré tous les frais que nous faisons pour faire connaître nos ports et pour les rendre commodes de cette façon au trafic des navigateurs, voici que le ministre de la Marine et des Pêcheries avoue qu'il ne connaît rien de la matière.

Voici la suite du rapport :

——et pour utiliser les indications que ces marégraphes ont déjà fournies, indications dont la valeur augmente chaque année, il faudra accorder de l'aide à l'ingénieur chargé des travaux, et assumer certains frais supplémentaires pour faire faire les calculs. Il est également important que les différences des marées des parages sujets à ces marégraphes soient déterminées alors que ceux-ci sont tous en bon état de fonctionnement. Cela requerrait le posage de marégraphes temporaires durant la saison d'été. C'est ce qu'on a commencé à faire en 1896. M. Dawson a passé l'été à visiter et à inspecter les diverses stations de marégraphes. Son rapport concernant les résultats obtenus durant la saison est ci-joint.

Je suis particulièrement désireux de faire commencer l'examen des courants entre l'Ile du Cap-Breton et le Cap Race aussitôt qu'on pourra disposer des fonds nécessaires et d'un vapeur à cette fin.

Ce sont-là les travaux qui furent commencés lorsque je dirigeais le département en 1893 ou 1894. Nous avions affecté au service le "Lansdowne," vaisseau ne possédant pas toutes les qualités réellement requises pour l'exécution de ces travaux, mais enfin nous avions mis à la disposition de M. Dawson, à qui nous avions donné carte blanche, dans la limite du crédit voté, relativement à l'emploi de ses aides, car il y a lieu d'avoir là, des gens spécialement aptes à la besogne ; et voici que les travaux se trouvent virtuellement arrêtés en 1899. Le gouvernement entend se conformer au vœu de l'ingénieur en chef, mais, dit l'autre jour, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, la santé de M. Bell Dawson est ruinée. Nous regrettons tous la chose, et d'autant plus pour ma part que je sais comme cet homme est capable ; mais ce service ne devrait pas être subordonné à la santé de ce monsieur. Si ce service est aussi important que le constatent tous ceux dont j'ai cité l'autorité, le ministre aurait dû s'en occuper de manière à ne pas voir ses plans dérangés par suite de la mauvaise santé d'un fonctionnaire.

Je suis particulièrement désireux de faire commencer l'examen des courants entre l'Ile du Cap-Breton et le Cap Race aussitôt qu'on pourra disposer des fonds nécessaires et d'un vapeur à cette fin. Le grand nombre de naufrages arrivés sur la côte sud-est de Terreneuve et le témoignage unanime attestant qu'il existe un puissant courant dans cette direction font ressortir le fait qu'une enquête de ce genre aurait des résultats éminemment pratiques.

Le ministre dirigeant le département dont fait partie l'ingénieur en chef, nous déclare que ce n'est pas là une question pratique, qu'il lui reste encore à apprendre le nom d'un navigateur de métier qui lui trouve de l'importance, et que sur cette question il y a divergence entre ceux qui s'occupent de marine au point de vue théorique et scientifique, d'un côté, et les hommes du métier, de l'autre.

Les dépenses concernant l'inspection des courants et marées jusqu'à cette date sont indiquées plus bas. Ces montants ne comprennent pas de frais relativement au vapeur affecté au service de l'inspection durant trois mois des saisons de 1895 et 1896,——

J'étais sous l'impression, lors de ma déclaration à cet égard, que nous avions seulement un vapeur en 1894, mais je constate maintenant que ce vapeur a cessé son service lorsque l'honorable ministre est arrivé à la tête du département en 1896, et il en a été ainsi parce que celui-ci n'avait pas d'idée arrêtée à ce sujet, état d'esprit malheureux,

dans lequel il nous déclare se trouver encore.

——mais le coût de l'attirail du mouillage et de l'équipement concernant l'inspection y est inclus. Ces montants comprennent encore le coût de construction des principales stations d'inspection des marées, le coût des instruments mesureurs s'y rattachant, l'entretien et l'approvisionnement de ces stations, le salaire des fonctionnaires chargés de faire les observations, les frais d'observations aux stations temporaires durant la saison d'été de 1896, y compris des dépenses de voyages et accessoires, ainsi que le coût des travaux consistant à réduire les résultats des observations et à faire les calculs du tableau des marées d'après ces résultats, en tant que la chose a été faite jusqu'à présent

Je crois qu'on avait coutume de faire cela en Angleterre ; j'ignore si cette coutume existe encore.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, c'est encore la coutume en Angleterre.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER :

Exercice—	
1891-1892	$ 711 59
1892-1893	5,099 17
1893-1894	10,187 91
1894-1895	11,507 24
1895-1896	9,627 45
1896-1897	7,134 56
Crédit de—	
1897-1898	2,500 00

Si l'on ajoute à ces dépenses les frais du navire, on constatera qu'il a eu là un commencement raisonnable, mais s'il s'agit d'établir une comparaison, il n'est pas nécessaire de tenir compte de ces frais, vu qu'il ne sont pas compris, non plus, dans les dépenses des autres années.

Voici ce qui a été dépensé après l'arrivée de l'honorable ministre (sir Louis Davies) à la tête du département de la Marine et des Pêcheries. Un crédit de $15,000 a été voté à la session d'automne de 1896-97, et l'honorable ministre a dépensé $7,134. Et tout ce qu'il a pris pour cet objet en 1897-98, d'après son ingénieur en chef, a été $2,500, donnant virtuellement un coup terrible au succès de ce service. Enfin, cette année même, il vient nous déclarer qu'il n'attache pas d'autre importance au sujet que de le trouver intéressant au point de vue scientifique. Telle est la raison qu'il donne pour ne pas demander un crédit qui le mette en état de s'occuper de ces travaux d'une certaine manière absolument essentielle, si nous devons aider utilement à assurer la sécurité de la navigation dans nos eaux.

Voici l'aveu dont j'ai parlé il y a un instant, et que corrobore l'ingénieur en chef, quant à savoir où nous devons nous adresser pour avoir des renseignements sur nos eaux :

Le printemps dernier, le bureau d'inspection côtière et géodésique des Etats-Unis a demandé au gouvernement canadien la permission de débarquer certain nombre de personnes dans le détroit de Seymour, sur la côte orientale de l'Ile de Vancouver, pour y poser des marégraphes, et en recueillir les indications [dans l'intérêt général du commerce et de la navigation, son tableau des marées de la côte du Pacifique requérant des données qui ne pouvaient être convenablement obtenues qu'au moyen d'observations faites dans ce détroit durant une longue période. Je comprends qu'un certain nombre de personne ont été placées là à cette fin durant l'année dernière. J'ai également appris que les éditeurs de l'Almanach de la Colombie Anglaise doivent au gouvernement des Etats-Unis le prix du tableau des eaux de la Colombie Anglaise publié par celui-ci.

D'après M. Anderson, nous avons sept stations de marégraphes, et nos voisins sont actuellement à exécuter ces travaux pour nous dans les eaux du Pacifique.

Je me permettrai de signaler l'opportunité de faire des observations des marées dans les eaux de la Colombie Anglaise, et d'en réduire les résultats pour l'usage de notre propre service. Nous avons eu durant deux années les indications des jauges d'inspection des marées entretenues par le département des Travaux publics à la rivière Fraser et à Victoria, dernière station qui a été récemment transférée à Esquimalt. Si l'on pouvait donner suite à ces indications, elles procureraient certainement des résultats plus exacts que tout ce qu'on a obtenu jusqu'à présent concernant les marées de la Colombie Anglaise, qui sont très irrégulières et très intéressantes.

Je pense avoir établi, d'après le propre rapport du ministre et d'autres documents, l'absolue nécessité de se saisir convenablement de ce sujet. J'ai démontré par son propre rapport et par les rapports faits par son département dans le cours des années passées, que les raisons avancées par l'honorable ministre à cette session-ci ne sont pas appuyées par les documents officiels, qu'il n'a pas apprécié l'importance de la matière, et qu'il a ignoré entièrement les représentations émanant de gens pratiques, c'est-à-dire de propriétaires et commandants de vaisseaux, de 393 capitaines et officiers de vaisseaux naviguant dans les eaux canadiennes. En toute justice, s'il ne possède pas d'autres raisons que celles qu'il a données, il est tenu d'examiner le sujet et de l'exposer de nouveau à ses collègues pour obtenir un crédit qui le mette en état de placer ce service sur un juste pied d'efficacité.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Il y a fort lieu de déplorer le fait que, dans une matière de ce genre, l'honorable député persiste sans cesse à donner à la discussion le caractère de la polémique. L'honorable député sait fort bien que depuis le premier moment où cette discussion a été soulevée en cette Chambre jusqu'à présent, je n'ai jamais prononcé un seul mot dénotant que je fusse hostile à la continuation du système proposé concernant l'essai de déterminer la nature des courants qui existent sur nos côtes.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je me suis plaint de ce que vous ne lui étiez pas favorable.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai déclaré en 1897, et je

le répète aujourd'hui, qu'il existe une étonnante indifférence relativement à cette matière de la part des marins de métier. J'en ai consulté un certain nombre, et je n'en ai trouvé aucun qui fût enthousiaste à cet égard. J'en ai parlé à mon ingénieur en chef, M. Anderson, et celui-ci a admis l'existence de cette étonnante indifférence.

Comprenons bien ce que nous traitons ici, car il serait très nuisible qu'une fausse impression se répandît à ce sujet.

Mon honorable ami (sir Charles Hibbert Tupper) dit que le capitaine Smith, le président de la commission des examinateurs des capitaines et des lieutenants, a cordialement acquiescé à l'idée du bénéfice qui découllerait du système des marégraphes automatiques. Veut-il faire comprendre à cette Chambre que j'ai amoindri l'importance de ces marégraphes ? Au contraire, j'ai établi plus de marégraphes automatiques qu'il ne l'a jamais été fait. Les travaux se continuent d'année en année, et il serait regrettable qu'on devînt sous l'impression que nous les abandonnons.

L'an dernier, j'ai envoyé M. Bell Dawson faire un examen complet de la baie de Fundy. Il a établi sept ou huit marégraphes dans cette baie cette année.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre est-il sérieux ? J'aimerais savoir les endroits où on les a établis.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Mon honorable ami, dont la soif de lecture est si dévorante et qui peut condamner avec tant de sévérité tout ministre qui n'a pas pris communication de chacune des liasses accumulées dans son département depuis quinze ans, trouverait dans le rapport de M. Bell Dawson, s'il y jettait les yeux, les endroits où ces marégraphes ont été posés. Mais il s'est jeté tête baissée dans la discussion sans avoir tenté au préalable de se fixer sur le sujet. S'il avait lu le rapport de M. Dawson de cette année, il n'aurait pas fait preuve d'une ignorance aussi étonnante. Je parle avec chaleur, parce que je crois que, s'il est répandu dans le public, le discours de l'honorable député est de nature à causer beaucoup de mal. Non seulement avons-nous établi de ces marégraphes, mais le capitaine Douglas a été chargé spécialement d'en faire l'inspection à l'île Saint-Paul, à Belle Isle, à la Pointe-au-Père, etc., alors que M. Belle Dawson était occupé dans la baie de Fundy, à en établir aux différents points, c'est-à-dire à Port-ouest, à l'île Briar, à Digby, à Campobello——

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'ingénieur en chef de l'honorable ministre dit que le crédit a simplement suffi au maintien de sept marégraphes déjà établis. Ainsi, quand l'honorable ministre dit qu'il y en a sept autres cette année, il n'y a pas d'argent pour les entretenir.

Sir LOUIS DAVIES.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député a probablement lu le rapport de l'année précédente. J'expose ce qui a été accompli l'année dernière. Je suis aussi désireux que lui de faire tout ce qu'il faut faire sous ce rapport. Je comprends autant que lui la vaste importance de placer sur le meilleur pied possible notre système d'aide à la navigation. Serai-je convaincu du peu d'importance d'une inspection des courants périodiques, si je voyais un grand nombre de théoriciens favorables à cette inspection, j'apprécierais mon ignorance à un degré suffisant pour rallier mon opinion à la leur.

Lorsque nous avons envoyé M. Bell Dawson passer l'été à faire une inspection des marées de la baie de Fundy, le capitaine Bloomfield Douglas a été chargé d'aller partout faire la visite des autres inspections des marées, c'est-à-dire des marégraphes établis à la Pointe-au-Père, à l'île Saint-Paul, au détroit de Belle-Isle et à d'autres endroits. Il a reconstruit tout à fait quelques-uns des marégraphes établis en ces endroits. Nous avons absolument dépensé, en ce qui concerne les marégraphes——

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Un crédit de $25,000 ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Lorsque l'honorable député m'a demandé l'autre jour combien ça avait coûté, je lui ai répondu que c'était près de $5,000.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'ai simplement cité le rapport de votre ingénieur en chef.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député cite le rapport de l'année précédente.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'ai cité le propre rapport de votre ingénieur en chef concernant l'année 1897-1898, et à votre demande, je vous ai indiqué la page de ma citation.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le crédit de l'an dernier était de $4,000. Cette somme a été dépensée, et il nous faudra un crédit supplémentaire pour la dépense de l'année courante.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre a-t-il l'état des dépenses de 1897-1898 ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : En 1897-1898, nous avons dépensé $3,081, et le crédit de 1898-99 a été de $4,000. Il me faut un crédit supplémentaire, outre cette somme, parce qu'il me faut pourvoir aux frais des marégraphes, non seulement du littoral de l'Atlantique, mais encore du littoral du Pacifique.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'ai tiré ma citation du rapport de l'ingé-

nieur en chef, et je ne pense pas qu'on ait cité en réponse quelque chose qui la contredise. Le crédit de 1897-98 était de $2,500. Les renseignements de l'honorable ministre démontrent-ils l'inexactitude de cette assertion ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, j'ai cité à l'honorable député le montant de la dépense, et non celui du crédit. La dépense a été de $3,081 en 1897-98. En 1898-99 il a été adopté un crédit de $4,000, et il me faut faire adopter un crédit supplémentaire parce qu'il me faut pourvoir la divison de M. Dawson d'une aide supplémentaire pour exécuter le travail concernant le tableau des marées. J'ai fourni à M. Dawson l'aide de deux excellents jeunes gens, et je puis avoir à augmenter encore son personnel, parce que, comme il l'explique dans son rapport élaboré et habile,—rapport qui s'étend de la page 78 à la page 114 du rapport du département de la Marine,—il a besoin d'aide supplémentaire. Je lui ai immédiatement dit qu'il pourrait l'avoir.

En ce qui concerne le fait que le capitaine Smith partage l'avis que l'établissement de ces marégraphes automatiques est avantageux, je suis également de cet avis. et j'ai donné à M. Dwson toute l'aide qu'il désirait. Pour ce qui concerne la capitaine Spain, il a donné dans le sens de la nécessité de ces marégraphes automatiques, considérant qu'il découlerait des avantages de leur établissement. L'honorable député a été assez bon de dire que le capitaine d'un vapeur de la ligne Allan, le "California," dont je lui ai donné le nom, n'existait pas. Il se rappellera que j'ai dit, l'autre jour, que j'avais traversé l'Atlantique sur le "California" en compagnie du capitaine Moore, et que, dans une longue conversation que j'eus avec lui, celui-ci, a exprimé l'opinion que les marins du métier n'avaient pas grande foi dans les inspections des courants océaniques ; mais il faut faire la distinction entre les avantages découlant de l'établissement d'instruments d'inspection des marées et ceux découlant des inspections des courants océaniques. Le capitaine Moore a été le capitaine du "California" jusqu'à l'automne dernier, et si je suis bien informé, le capitaine Brown lui a succédé au mois de janvier seulement.

J'ai dit l'autre jour, et je le répète maintenant, que je suis accessible à la persuasion en cette matière, et je veux et désire qu'on m'instruise à cet égard. Un ministre de la Marine n'est pas censé posséder personnellement la connaissance parfaite de tous ces sujets. Il doit s'en rapporter à ses conseillers du service, et je n'ai rien trouvé de plus que de l'indifférence de la part des hommes du métier relativement aux inspections des courants.

La seule question qui reste contestable, est celle de savoir si nous aurions dû continuer les inspections des courants océaniques. Eh bien ! lorsque je suis arrivé à la tête du département, l'un des vapeurs a été entièrement désemparé, et je n'avais pas de bateau à vapeur pour ce service. Or, je ne me suis pas cru en état de venir demander au parlement $20,000 pour procurer l'usage d'un vapeur au dit service, à une époque où nul ne pouvait me dire quelle était l'importance de l'inspection de ces courants océaniques.

Je regretterais beaucoup que l'honorable député crût que je suis ou indifférent ou peu désireux d'acquérir une instruction parfaite sous ce rapport. Dès qu'il eût mentionné le capitaine Smith, j'ai écrit à celui-ci pour lui demander de me faire part de son opinion quant à l'importance de l'inspection des courants océaniques.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Avez-vous écrit au capitaine Spain également ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'aimerais à voir les rapports.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Vous les verrez, car leurs lettres sont officielles. Je leur demandais de m'apprendre non seulement leur propre opinion, mais encore l'opinion des marins du métier avec qui ils viennent en contact, sur la question de savoir s'ils avaient retiré quelque bénéfice des inspections que nous avions faites, et s'ils considéraient ces inspections de quelque importance. Utilisent-ils ces études ? Leur attribuent-ils de la valeur ? Me conseilleraient-ils de les continuer ? Lors même qu'il y aurait doute, je donnerais à ces inspections le bénéfice du doute, et j'en continuerais les travaux. Je ne veux pas lésiner en cette matière, mais l'honorable député sait qu'un ministre ne peut obtenir des fonds pour tout ce qui en requiert ; et là où il y a doute, le ministre n'insiste pas aussi fortement que lorsqu'il s'agit de choses au sujet desquelles il sait parfaitement à quoi s'en tenir. L'honorable député doit comprendre que, pour ce qui concerne l'aide apportée à la navigation, jamais dans l'histoire du Canada on n'a vu une époque où il s'est dépensé autant d'argent sous ce rapport, ni une époque où la navigation fût dans un aussi bon état qu'aujourd'hui. Et je suis prêt à prouver cette assertion. Bien plus, je suis prêt à demander à mes collègues chaque dollar nécessaire à cette fin. Quand on peut me signaler la nécessité d'accorder de l'aide à la navigation, je suis prêt à demander l'argent requis pour le faire. Ce n'est pas là une matière où l'on doive pratiquer la parcimonie.

Je crois pouvoir être en état d'indiquer ce que nous avons fait à ce sujet, et les progrès accomplis méritent des félicitations. Si ceux que je dois consulter sont d'opinion que nous devons continuer l'étude des courants océaniques, je devrai demander l'ar-

gent nécessaire à cette fin. L'honorable député prétend que les études géodésiques s'appliquent tant aux courants de l'océan qu'à ceux de la côte mais il est dans l'erreur. Ces études s'appliquent aux courants qui règnent près des côtes mais non aux courants de l'océan. Or, si je comprends bien, ce sont ces derniers courants qu'il veut faire étudier. Je regretterais beaucoup que cette discussion prît un carractère acrimonieux, la politique ne doit avoir rien à faire avec cette question ; et j'espère qu'il sera satisfait de la promesse que je viens de lui donner. Quelle raison puis-je avoir d'arrêter les dépenses que je crois devoir être faites dans les intérêts de la marine ? Je n'en ai aucune. J'ai autant à cœur que l'honorable député l'amélioration de ce service, et j'espère qu'il sera satisfait de cette promesse.

M. BORDEN (Halifax) : Je suis bien persuadé que mon honorable ami (sir Charles Hibbert Tupper) en parlant comme il l'a fait, n'avait pas l'intention de créer des embarras à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) : il voulait simplement encourager l'honorable ministre à marcher dans la bonne voie, et ce dernier a eu tort de soupçonner ses intentions. Si l'on peut ajouter foi dans le rapport de l'ingénieur en chef pour 1897, il est évident que l'étude des courants et des marées n'a pas été continuée d'une manière aussi efficace qu'auparavant. En 1894-95 le crédit voté à cette fin était de $11,507.24 ; il a été réduit en 1897-98 à $2,500.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y a eu un crédit supplémentaire de $1,500 d'accordé. Ce qui constitue un crédit total de $4,000. Cette année là le steamer n'a pas été employé à l'étude des courants océaniques.

M. BORDEN (Halifax) : Si je me souviens bien, ce crédit n'a pas été voté pour l'exercice 1897-98. Cette somme de $4,000 a été votée pour 1898-99—l'augmentation en vaut certainement la peine, cependant elle n'est pas suffisante pour pouvoir être comparée avantageusement avec le montant accordé en 1894-95.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Si l'honorable député veut bien me le permettre, je vais lui donner quelques explications à ce sujet. En 1897-98, le montant placé dans le budget était de $2,500, puis un autre crédit de $500 fut placé dans les estimations supplémentaires, faisant pour cette année-là un total de $3,000, or, les dépenses ont été de $3,081.

M. BORDEN (Halifax) : Cette somme est un peu plus considérable, cependant——

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'insiste pas sur le montant.

M. BORDEN (Halifax) : Il est bien compris que ce montant n'est pas considérable si on le compare à celui de 1894-95. Il n'a pas été trouvé suffisant pour faire face aux besoins par les officiers chargés de ce service. J'appellerai l'attention de l'honorable ministre sur le rapport de l'ingénieur en chef pour l'année 1898, dans lequel il fait allusion à ce qu'il a dit dans son rapport antérieur :

> Relativement à l'étude des marées et des courants, l'étude de ces derniers a dû être suspendue par suite du manque de fonds, bien qu'il y ait encore plusieurs endroits où une connaissance plus parfaite des courants serait nécessaire, comme je l'ai déjà indiqué dans mon rapport antérieur.

Je ne prétends pas connaître cette question, et je sais que sous ce rapport l'honorable ministre est beaucoup mieux renseigné que moi, cependant voici ce que dit le rapport de l'officier responsable de cet ouvrage ; or, à son avis, ce service demanderait un crédit beaucoup plus considérable que celui qui a été accordé. Un peu plus bas, sur la même page de ce rapport, il ajoute :

> Les rapports transmis par les stations chargées d'étudier les marées, augmentent en valeur chaque année ; mais par suite du manque de fonds et d'aide nécessaires pour accomplir ce travail, on a dû abandonner les études servant à établir les tableaux des marées, à les augmenter et à leur donner une plus grande exactitude.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai expliqué que j'avais comblé cette lacune en nommant un personnel supplémentaire.

M. BORDEN (Halifax) : Cette nouvelle nous fait plaisir ; c'est là le dernier rapport que nous ayions sur cette question. Plus loin, l'ingénieur en chef parle des stations d'observation des marées dans la baie de Fundy :

> L'été dernier des stations secondaires pour l'observation des marées ont été établies à différents endroits dans la baie de Fundy, afin de connaître la différence qui existe entre les observations qui sont faites à cet endroit et celles qui sont faites à Saint-Jean, N.-B., et pour lesquelles des tableaux sont maintenant publiés. Ces différences dans l'heure de la marée à différents ports dans la baie, feront que l'utilité du tableau des marées publié à Saint-Jean s'étendra à toute cette région.

Tous ceux qui se sont occupés de savoir quelle était la valeur de ces stations d'observations des marées, et des résultats obtenus, partagent la même opinion sur cette question. Il est possible que les observations qui y sont faites ne soient pas d'un usage très général parmi les cabotiers ; mais elles sont très utiles, j'en suis persuadé, aux navires d'un fort tonnage et aux steamers ; et c'est relativement à ces derniers vaisseaux que toute la difficulté a surgi avec les assurances. Les citoyens de provinces maritimes ont autant d'intérêt dans tout ce qui peut améliorer la navigation du golfe Saint-Laurent, que la population des provinces de l'ouest du pays

elle-même, parce que tout ce qui jette du discrédit sur ceux qui sont chargés de surveiller la navigation dans le golfe Saint-Laurent, et peut amener la répétition de désastres comme ceux que nous avons déjà enregistrés, une telle conduite, dis-je, est de nature à nuire à toutes les voies de communication par eaux que possède le Canada.

Je demande donc à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries d'être bien convaincu que si nous avons insisté sur cette question, c'est que nous croyions qu'il était de notre devoir d'en agir ainsi. J'espère qu'il va prendre ces remarques en bonne part, et s'efforcer de placer dans le budget supplémentaire un crédit suffisant pour répondre aux besoins de ce service, qui est actuellement quelque peu négligé.

La motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité des subsides.

En comité.

Phares et service côtier.—Salaires et allocations des gardiens des phares $217,000

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cette augmentation de $10.000 est due à l'établissement de trente-deux nouveaux phares, et ce montant est destiné à payer les appointements des gardiens de ces phares. Sur ce nombre, il y en a six dans l'Ontario, neuf dans la Colombie Anglaise, deux dans l'Ile du Prince-Edouard, quatre dans la province de Québec, sept dans la Nouvelle-Ecosse, et un sur les côtes de Terreneuve.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : N'y a-t-il pas l'augmentation ordinaire pour ces hommes ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les appointements et les frais d'entretien des phares sont compris dans ce montant.

M. KAULBACH : Combien y a-t-il de phares sur les côtes de Terreneuve qui sont sous la juridiction du gouvernement canadien ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Trois.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Avez-vous l'intention d'augmenter le salaire de ces employés ? L'officier subalterne est toujours un homme dont les services sont importants dans ces phares. Les salaires que reçoivent un certain nombre d'entre eux sont peu élevés. Prenez, par exemple, le cas de Blanchet, à Québec, je ne crois pas que cet employé ait reçu d'augmentation depuis longtemps. Tremaine qui est un homme actif et un employé dont les services sont indispensables, est cependant resté avec son salaire de $950 depuis une couple d'années. M. Parsons l'a devancé. Je suis persuadé que ces officiers viendront déclarer que Tremaine est un employé dont les services sont très appréciés. Blanchet doit être lui aussi un bon employé, et il y a longtemps que Gregory fait partie du service à cet endroit. L'efficacité du travail dépend en bonne partie des qualités que possède l'employé subalterne. Je crois que, règle générale, le gouvernement ne perd rien à augmenter les salaires de ces employés, surtout durant la saison d'été lorsqu'ils occupent des positions pleines de responsabilité comme celles-là. Ces fonctionnaires rendent les plus grands services, bien que les dossiers du ministère ne fassent pas mention de la chose. Il me ferait plaisir de les voir recevoir quelque encouragement.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député sait combien il est difficile d'accorder des augmentations de salaires dans des cas comme ceux-là. Vous ne pouvez pas favoriser un seul de ces employés au détriment de ceux qui sont dans une position à peu près semblable à lui. Blanchet et les autres personnes que l'honorable député vient de mentionner sont d'excellents employés, mais si vous augmentez le salaire de l'un d'entre eux, il faudra augmenter celui de tous les autres. Nous n'accordons qu'une seule augmentation dans tout le service cette année, et elle est destinée à un employé du Nouveau-Brunswick.

M. KAULBACH : L'honorable ministre voudrait- il me dire à quels endroits sont situés ces phares sur la côte de Terreneuve ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y en a un au cap Race. Nous sommes en frais d'en construire un à Flower-Ledge, et un autre à l'entrée du détroit de Belle-Isle.

M. FOSTER : L'honorable ministre est-il revenu sur la décision qu'il avait rendue relativement à la destitution de M Palmer, à Palmer's-Point ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai guère songé à M. Palmer depuis.

M. FOSTER : Mon honorable ami ne doit pas avoir l'intention de commettre une injustice. Cette question a déjà été discutée à fond durant les deux dernières sessions, M. Palmer a été destitué sans raison, destitué malgré le rapport du haut commissaire envoyé à cet endroit pour tenir une enquête ; à la fin l'honorable ministre a été forcé de déclarer qu'il lui avait été impossible de résister à la pression exercée par l'honorable député de King ; il a préféré la parole de ce dernier à celle du commissaire, et il a destitué cet employé parce qu'il avait le malheur d'être le frère d'un conservateur s'occupant activement de politique. Or, il a été prouvé de la manière la plus évidente que le gardien du phare ne se mêlait pas de politique. C'est un homme paisible, qui se contente de faire son ouvrage. Tout ce qui se passe dans le monde politique ne l'occupe guère, il va enregistrer son vote et c'est tout.

L'honorable ministre ne croit-il pas que c'est commettre une véritable injustice que d'enlever le salaire d'un bon employé simplement parce qu'il a le malheur d'être le frère d'un homme qui s'est occupé de politique au détriment du député actuel et en faveur du candidat défait ? L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries devrait au moins faire amende honorable, pour la conduite qu'il a tenue en cette circonstance, et rendre à cet homme la position qu'il a toujours occupée à la satisfaction générale, et dont il a été destitué sans la moindre raison.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je vais étudier cette affaire de nouveau.

M. TAYLOR : Ce crédit comprend-il une somme de $100, destinée à payer M. Samuel McCammon, pour une enquête qu'il a tenue sur la conduite d'un gardien de phare qui a été destitué il y a quelques années ? L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries avait convenu de payer un certain montant à cet homme, une lettre a été écrite à ce sujet, laquelle est en la possession de l'honorable ministre, car je la lui ai remise moi-même il y a une couple d'années, et dans cette lettre, il était dit qu'il devait recevoir $100 pour ses services. Mais cette somme n'a pas encore été placée dans le budget, et cet homme n'est pas encore payé. Au nom de M. McCammon, qui était le commissaire, et qui a une réclamation contre le gouvernement, que le prédécesseur de l'honorable ministre a promis de payer, je demande que ce crédit soit placé dans le budget à cette fin, ou bien que l'on accorde la permission à M. McCammon de poursuivre le gouvernement.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je me rappelle que l'honorable député a déjà attiré mon attention sur cette question. Ce paiement devrait être fait au moyen d'un crédit spécial, c'est là la règle lorsqu'il s'agit de payer une réclamation antérieure à l'exercice actuel. Je vais étudier le dossier de cette affaire. Mais avant que les estimations supplémentaires soient soumises à la Chambre, si l'honorable député veut bien me faire songer à la chose, je lui dirai à quelle conclusion je suis arrivé à ce sujet.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Il y a sur le littoral du Pacifique un autre excellent employé, M. Gaudin, dont le salaire est augmenté de $1,500 à $1,600. Cet homme fait son ouvrage dans le district auquel il appartient, et à part cela, il est obligé de travailler en dehors des limites de ce dernier. L'honorable ministre admettra avec moi que $1,700 ne sont pas un salaire très élevé sur le littoral du Pacifique, et $1,600 ne sont pas un salaire bien élevé pour un bon officier demeurant à Saint-Jean. M. Gregory reçoit lui $2,200 par année ; sans doute, c'est un vieil employé, cependant, je considère qu'il est encore temps pour l'honorable ministre de s'occuper de la chose. M. Gaudin est un bon employé, un homme utile, et malgré cela il ne reçoit qu'une augmentation de $100.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On voulait placer les employés de la Nouvelle-Ecosse et de la Colombie Anglaise sur le même pied. L'inspecteur de la Nouvelle-Ecosse reçoit $1,600, et le fait que les autres employés du même grade que lui, ne recevaient pas un salaire aussi élevé était un sujet de plainte. Ils reçoivent tous $1,600 maintenant.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Ce ne peut être dans le but de mettre les autres sur un pied d'égalité avec l'employé de la Colombie Anglaise, qu'on en a agi ainsi, parce qu'il reçoit une augmentation de $100 pour atteindre $1,600.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'employé de la Colombie Anglaise reçoit $100. M. Harding ne reçoit qu'une augmentation afin de lui accorder le même salaire que l'officier de la Nouvelle-Ecosse, j'ai fait la même chose pour l'employé de la Colombie Anglaise, afin qu'ils aient tous un salaire uniforme de $1,600 par année.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je n'ai aucune objection à ce que l'on accorde une augmentation de $200 à M. Harding, afin que tous ces employés reçoivent un salaire uniforme de $1,600 ; mais leur salaire n'est pas encore égal à celui de l'agent du gouvernement à Québec. L'explication que donne l'honorable ministre semble pécher de ce côté. Cette règle d'accorder moins aux uns et plus aux autres, pourra difficilement amener de bons résultats. L'honorable ministre prétend qu'il a recommandé ces augmentations afin de placer tous les agents sur le même pied, cependant, il y a l'agent du gouvernement à Québec, qui reçoit $2,200. Je sais que nous ne devons jamais oublier que Québec c'est Québec. Vous placez la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick sur un pied d'égalité, cela est parfait. Mais cet employé dans la Colombie Anglaise ne recevra que $100 d'augmentation, tandis que M. Harding lui en reçoit $200.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je crois qu'il est satisfait de la chose.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je suis bien convaincu qu'il l'est. Je ne lui ai jamais parlé. Je n'ai rien à dire contre l'augmentation accordée à M. Harding, mais il me semble que l'honorable ministre devrait aussi encourager un vieil employé tel que M. Gaudin.

M. FOSTER : Il me semble qu'il avait été convenu de diminuer ces dépenses imprévues

et de pratiquer l'économie sous ce rapport. Il avait été convenu que ces employés du service extérieur ne pourraient plus recevoir de journaux pour leurs bureaux, lorsque ces abonnements seraient payés par le gouvernement. Mais je constate que l'honorable ministre a renoncé à cette règle, qui, pourtant, avait sa raison d'être. Je vois que dans certains bureaux le gouvernement a dû payer des abonnements à des journaux, ce qui n'a pas eu lieu dans d'autres cas. Je vois dans la liste des dépenses imprévues du Nouveau-Brunswick, une somme de $5 pour un abonnement à un journal, contre qui je n'ai rien à dire, mais qui est rédigé par mon honorable ami de la droite (M. Ellis). Mais ce dont il s'agit ici, c'est de savoir si ces abonnements devraient être pris ou non.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cet employé doit recevoir un journal pour savoir quels sont les navires qui arrivent et qui partent.

M. FOSTER : Est-ce là la raison ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il doit le recevoir. Cet employé doit être au courant du mouvement de la navigation.

M. FOSTER : Ce n'est pas pour connaître les nouvelles maritimes qu'il reçoit ce journal. Il connaît les nouvelles bien avant le journal, et je crois pouvoir dire que c'est à lui que le "reporter" du journal s'adresse pour obtenir les nouvelles maritimes.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il ne s'agit que d'une somme de $5.

M. FOSTER : Ce n'est pas à cause du montant en jeu que je fais ces remarques ; c'est le fait de permettre à un de ces employés de recevoir ces journaux, et de le refuser à un autre bureau que je critique. Cela était devenu un véritable abus, et nous avons dû y mettre fin lorsque nous avons conclu un arrangement concernant les abonnements aux journaux dans les différents ministères à Ottawa.

M. BORDEN (Halifax) : Je voudrais parler d'une chose qui a déjà été soumise à l'attention de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, et dont j'ai déjà eu l'occasion de m'occuper moi-même ; il s'agit de la perte de la goélette "Zina M.," qui appartenait à M. Joseph H. Newcombe. Ce vaisseau, au cours d'un voyage de Parrsboro à Saint-Jean, avec une cargaison de charbon, voulut se mettre à l'abri à Grindstone-Island, dans la baie de Cumberland, mais par suite de la mauvaise position dans laquelle les bouées avaient été placées dans le havre de Grindstone, par la faute des employés du gouvernement, le vaisseau frappa un rocher à l'entrée du havre, et fit naufrage ; le fils de M. Newcombe perdit la vie dans ce naufrage.

M. Newcombe présenta une pétition au ministère de la Marine et des Pêcheries demandant au moins d'être remboursé des pertes matérielles qu'il avait faites. Mais on ne s'est pas occupé de sa requête, et il lui a été impossible d'obtenir justice. Je comprends qu'il y a de graves objections au point de vue du gouvernement et de l'intérêt public, à s'occuper de toutes ces réclamations. Je crois même qu'il dit dans une de ses lettres qu'on lui a donné une raison comme celle-là la première fois qu'il a présenté sa requête ; cependant, je crois qu'il s'agit ici d'un cas exceptionnel, car cet homme a perdu dans ce naufrage, son vaisseau et son fils.

J'ignore si l'on pourrait trouver dans le ministère un précédent qui permettrait au gouvernement d'accorder une certaine indemnité dans un cas comme celui-là, ou bien si le gouvernement permettrait à cet homme de présenter une pétition de droit, et lui fournirait en un mot, le moyen voulu de faire valoir sa réclamation devant les tribunaux. Je comprends que ces réclamations causent beaucoup d'ennuis à l'honorable ministre et à son ministère, mais je voudrais savoir de lui quelle est l'opinion du gouvernement à ce sujet.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je me souviens de la requête dont vient de parler l'honorable député, et de la réponse qui lui a été faite. En premier lieu, le gouvernement ne peut pas se reconnaître responsable, parce que cela ouvrirait la porte toute grande à de nombreuses réclamations qui seraient faites contre le gouvernement, et cela avec beaucoup de mauvaise foi. A part cette raison, il y a le principe général, que nous ne pouvons pas nous reconnaître responsables du fait que les bouées n'étaient pas à leur place, ou bien si les faits étaient discutés, nous ne pourrions pas faire décider la chose par les tribuanux, parce que, quand bien même ces faits seraient prouvés, le gouvernement ne peut pas se reconnaître responsable d'aucun dommage. Je ne connais pas de précédent permettant d'accorder une indemnité à cause de la position difficile dans laquelle se trouvent les requérants. Toutefois, je vais m'occuper de la chose.

M. BERGERON : Je vois dans le rapport de l'auditeur général, que le nom de "Paquette" est indiqué comme ayant reçu dans ce cas-ci $17. Ce nom figure encore à plusieurs autres endroits. S'agit-il du sénateur ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne crois pas que la chose soit possible.

M. BERGERON : Je vois que ce nom figure à plusieurs endroits.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai consulté mon sous-mi-

nistre, et il me dit qu'il ne s'agit pas du même homme.

M. FOSTER : Comment l'honorable ministre se procure-t-il le pétrole dont il a besoin pour le service ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est du pétrole canadien, que nous avons acheté au moyen de soumissions et de contrat de John Macdonald, de Sarnia. Nous employons aussi la " Standard Oil " pour certains usages particuliers.

M. GILLIES : L'honorable ministre se souvient-il d'un phare situé dans mon comté, dans un endroit appelé Pointe-Jérôme, près de Saint-Pierre ? Je suppose que l'honorable ministre ne se rappelle pas le nom du gardien de ce phare ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non.

M. GILLIES : L'honorable ministre doit se souvenir de la volumineuse correspondance échangée entre lui et certaines personnes de Saint-Pierre, relativement à l'ancien gardien de ce phare.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Quel est le nom de cet ancien gardien ?

M. GILLIES : C'était un nommé McNeill, qui a été renvoyé du service ; or, je tiens l'honorable ministre responsable de cette destitution. Je suis obligé de parler ainsi, parce que l'on a agi en cette affaire de la manière la plus injustifiable. J'ai, par des moyens détournés, réussi à me procurer une copie de la preuve soumise à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, ce que je n'aurais pu obtenir directement ; le rapport du capitaine Douglas ne contient pas un seul mot tendant à dire que M. McNeill se soit mêlé en quoi que ce soit de politique. L'honorable ministre a dû céder devant la pression exercée à son égard par certaines personnes occupant des positions importantes dans ce pays, il a dû se rendre aux sollicitations d'hommes qui ne comprennent pas les devoirs qui incombent à un représentant du peuple.

L'honorable ministre doit se rappeler parfaitement que c'est avec la plus grande répugnance qu'il a consenti à accorder la demande injustifiable et brutale qui lui avait été faite de destituer sommairement cet employé, et de le jeter sur le pavé avec sa famille, au milieu de l'hiver, sans raison aucune. J'aurai encore quelque chose à dire relativement à cette question, lorsque les papiers dont j'ai demandé la production, seront déposés sur le bureau de la Chambre. Je demande donc que cet item soit laissé en suspens jusqu'à cette date, afin que la Chambre puisse se rendre compte du genre de preuve sur lequel le ministère de la Marine s'est appuyé pour traiter un homme aussi durement. Si l'honorable ministre peut trouver un moyen de se justifier de cette accusation, il est encore plus habile que je ne le croyais. En conséquence, je demande que cet item soit laissé en suspens.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je fournirai à l'honorable député une occasion de discuter cet item tout à son aise, lorsque le budget supplémentaire sera soumis à la Chambre.

M. GILLIES : Je demande à l'honorable ministre de produire le dossier tel qu'il est actuellement avec tous les papiers et les lettres qu'il contient relativement à cette affaire, et j'espère que toutes les lettres s'y trouveront.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne soustrairai rien du dossier.

M. GILLIES : Si l'honorable ministre veut me promettre de déposer tous les documents demandés sur le bureau de la Chambre pour jeudi prochain, je vais retirer ma motion à l'effet que cet item soit laissé en suspens. Je veux avoir toutes les lettres, et ces dernières sont aussi importantes pour renseigner la Chambre que le rapport du capitaine Douglas lui-même.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je déposerai sur le bureau de la Chambre toutes les lettres que l'honorable député a le droit d'avoir, de même que s'il proposait une motion.

M. BERGERON : Comment se fait-il que nous soyons obligés de payer une certaine somme à la corporation de la cité de Kingston, pour l'entretien de la lumière installée dans l'horloge de l'hôtel de ville ? Je vois qu'il y a un item à cet effet dans le rapport de l'auditeur général. Comment expliquez-vous cela ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est là une vieille histoire. J'ai essayé de retirer ce montant il y a deux ans, mais cela a failli créer une véritable révolution parmi les membres de la corporation de Kingston, et ils ont alors prétendu que cette lumière servait de phare aux navires qui entrent dans le havre de Kingston.

M. BERGERON : C'est une vieille et mauvaise habitude.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, une de ces vieilles habitudes.

M. FOSTER : Je vois que le nom de Charles F. Caron, de Québec, figure ici pour un montant de près de $5,000. L'honorable ministre a-t-il demandé des soumissions pour l'achat de ces articles ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, ces articles n'ont pas été achetés au moyen de soumissions. Comme je l'ai expliqué l'autre soir, une liste contenant un certain nombre de noms est

donnée à l'agent, et c'est chez ces personnes qu'il doit acheter ce dont il a besoin ; il est obligé de certifier ces comptes et de déclarer que les prix payés pour les articles achetés sont ceux du marché, et il est tenu responsable des certificats qu'il donne ainsi, par les employés du ministère, qui examinent ces comptes avec beaucoup de soins.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je crois que l'honorable ministre fait erreur à ce sujet. On lui demande des détails sur cet item ; il ne s'agit pas ici de salaires, ou allocations aux gardiens des phares. Il n'y a jamais eu rien de changé. Plus haut que Montréal, des soumissions étaient toujours demandées pour l'approvisionnement des phares, et l'on a continué d'observer cette règle.

M. FOSTER : A-t-on une raison valable pour pouvoir prétendre qu'il n'est pas nécessaire de demander des soumissions plus bas que Québec, et dans la cité de Québec ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Raisonnablement parlant, non, mais Québec c'est Québec.

M. FOSTER : Cela n'est pas une réponse. Tous les articles mentionnés ici se trouvent ordinairement dans tous les magasins importants, et il est facile de soumissionner pour les fournir ; bien que je n'aie pas fait une étude attentive des prix, je crois pouvoir dire qu'un certain nombre d'entre eux sont assez élevés. Le montant total de cet item s'élève à $5,000, ce qui est une somme considérable. C'est un partage considérable à accorder à un ami politique, sur une simple lettre adressée par le ministère à M. Gregory, de Québec, l'avertissant que toute cette classe d'articles devra être achetée par l'entremise de M. Charles Parent. Il ne peut y avoir de doute que M. Parent est un bon ami de l'administration, qu'il a dû payer des montants considérables pour sa part de contribution au fonds électoral, et il est bien certain qu'à mesure que le pétrole passe du réservoir dans le bidon, M. Parent doit se dire en lui-même : il me faut me rembourser de ce que j'ai payé ; et pour en arriver à ce résultat, il vendra son pétrole plus cher au gouvernement qu'à ses autres clients.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Si l'honorable député pouvait nous indiquer quels sont les prix payés qui sont trop élevés, sa thèse serait bonne.

M. FOSTER : Mon honorable ami sait qu'il est impossible que les prix payés ne soient pas trop élevés. Le seul moyen possible d'obtenir des prix raisonnables consiste à demander des soumissions. Quand bien même vous vous contenteriez de demander des soumissions uniquement parmi les amis de l'administration, ce serait déjà un pas de fait dans la bonne voie. Mais la pratique suivie consiste à donner instruction à M. Gregory d'acheter une certaine classe d'articles de tel homme.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est bien là ce qui se fait.

M. FOSTER : Et l'honorable ministre avoue qu'il en agit ainsi, non pas parce que le principe est bon, mais bien parce que Québec est Québec.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est là la coutume qui a toujours été suivie. Je suis surpris que des réformateurs aussi décidés que mon honorable ami, et l'honorable député qui siège près de lui, n'aient pas opéré cette réforme.

M. FOSTER : Ces réformateurs qui, durant dix-sept ans ont parcouru le pays en disant au peuple que s'il chassait les conservateurs du pouvoir et y plaçait les libéraux, les affaires du pays seraient administrées par des hommes d'affaires qui pratiqueraient l'économie. Or, une fois au pouvoir, ces réformateurs sont tombés dans les mêmes fautes que leurs prédécesseurs, et ont continué d'administrer les affaires publiques sur le premier principe. Mon honorable ami de Halifax (M. Russell) se gardera bien d'attaquer cette dépense.

M. RUSSELL : J'attends que l'ex-ministre des Finances m'explique comment il se fait que l'on ait conservé ce vieux système, et que cette distinction qui existait autrefois existe encore aujourd'hui. Il est possible que l'ex-ministre de la Marine et des Pêcheries, qui est plus familier avec ce système, soit en état de nous expliquer la chose.

M. FOSTER : Dans ce cas toutes les explications que mon honorable ami peut obtenir relativement à cette dépense, c'est nous qui les lui fournissons. Ce n'est pas là ce qu'il disait sur les hustings. Il n'a jamais dit au peuple : placez-moi au pouvoir et je ferai exactement ce que faisaient les conservateurs, et c'est d'eux que j'obtiendrai les explications dont j'aurai besoin.

M. RUSSELL : Je sais parfaitement comment les choses se passent à Halifax, et je sais que tout s'y fait d'une manière pratique, mais, je dois avouer que j'ai été frappé de la différence qui existe dans la manière de faire les affaires à Québec, et dans d'autres parties du Canada. Comme cette manière d'agir existe depuis longtemps, je suppose que l'ex-ministre de la Marine et des Pêcheries sera capable de nous donner la véritable raison de cette anomalie.

M. FOSTER : Comme ce n'est plus l'ex-ministre de la Marine, mais bien le ministre de la Marine actuel qui est à la tête de l'administration de ce ministère, avec ses amis, ne croyez-vous pas que c'est à lui qu'un fidèle serviteur public doit s'adresser pour obtenir des explications sur la conduite du gouvernement, au lieu de s'adresser à ces vieux tories ?

M. RUSSELL : Chacun sait que ces choses-là se font par routine, et il peut s'é-

couler plusieurs années avant que quelqu'un remarque la chose. Je ne crois pas que personne sût avant ce soir, qu'il existait une différence entre la manière de conduire cette affaire à Québec et dans d'autres parties du pays. Mais il est évident que lorsque quelqu'un fait remarquer la chose, ceux qui sont restés au pouvoir durant dix-huit ans devraient être en état de donner des explications à ce sujet. Je crois que l'honorable ministre des Finances aurait là une très intéressante question d'histoire ancienne à étudier. Depuis quelques heures l'ex-ministre des Finances et l'ex-ministre de la Marine avaient presque réussi à m'endormir avec leur critique ennuyeuse, mais cette question que l'on vient de soulever, a réveillé mon attention—non pas à cause du montant en jeu, mais par suite de l'intérêt que peuvent offrir les recherches à faire sur un sujet aussi extraordinaire.

M. FOSTER : Dans ce cas mon honorable ami est un partisan de la politique ancienne. Lorsqu'il s'adressait aux pauvres contribuables et aux honnêtes électeurs de son comté, leur a-t-il alors déclaré franchement : "Je ne m'occupe guère de l'argent qu'on pourra dépenser d'un côté ou de l'autre, mais je crois que si vous m'envoyez à Ottawa je m'occuperai activement à trouver la solution de certains problèmes qui ont pris naissance sous les régimes précédents ? Envoyez-moi en Chambre, et je ne m'occuperai pas de diminuer le fardeau des taxes, je n'essaierai pas d'encourager des habitudes d'économie dans l'administration, mais je serai d'un puissant secours à ceux qui voudront se joindre à moi pour découvrir la raison d'être de certaines choses particulières. Si je réussis à découvrir la cause de ce mal, je serai satisfait et ne m'occuperai pas du reste."

M. RUSSELL: Je ne dis pas cela.

M. FOSTER : Tout mon plaisir consistera à poursuivre ces recherches relatives à une autre époque, et à obtenir des explications de la part des ministres conservateurs sur ces vieilles coutumes. Mon honorable ami est un spécimen parfait de l'espèce grit.

M. RUSSELL : Vous me faites là un compliment flatteur.

M. FOSTER : Devant les électeurs, il émettra les propositions les plus extraordinaires afin d'arriver au pouvoir, mais une fois là il ne songe plus à demander des explications à ses propres amis, et chaque fois qu'il rencontre une objection, tout ce qu'il a à faire, c'est de se laisser aller à son passe-temps favori, c'est-à-dire faire des recherches et en obtenir l'explication des honorables membres de la gauche.

M. RUSSELL : A Halifax on se plaint que l'agent du ministère à cet endroit n'est pas aussi généreux pour les amis du gouvernement qu'il avait l'habitude de l'être pour les conservateurs. Je ne veux pas dire que M. Parsons n'est pas tout à fait aussi juste pour eux qu'il l'était pour les autres. Je me contente de dire que nous entendons formuler ces plaintes. Règle générale, le patronage de ce ministère est exercé avec beaucoup de soin dans la cité de Halifax, et je ne crois pas qu'il y ait un seul cas dans lequel les prix payés sont trop élevés. Pour ma part, quand il s'agit de question d'argent dans mon comté, je suis toujours soucieux de voir à ce que le gouvernement reçoive pour son argent. Je suis bien persuadé que M. Parsons vérifie chaque compte qui est transmis au ministère, et je suis aussi convaincu qu'il n'y a pas de surcharge. J'ai eu moi-même occasion d'entendre les plaintes de personnes prétendant qu'il réduisait trop les comptes.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ces plaintes n'ont pas lieu seulement qu'à Halifax.

M. RUSSELL : Il est juste et raisonnable qu'il en agisse ainsi. Il possède une échelle de prix qu'il a établie après une étude minutieuse de la question, et, je crois que dans son ensemble, le département est administré d'une manière très économique.

M. BERGERON : L'honorable député peut-il nous dire quelle est la différence qui existe entre les dépenses actuelles et celles d'autrefois ?

M. RUSSELL : Je n'ai pas étudié les livres bleus.

M. BERGERON : Elles sont toujours les mêmes. Les gouvernements changent, mais les dépenses ne changent pas.

M. RUSSELL : Je sais que M. Parsons est un homme très soigneux. Si l'honorable député peut formuler une accusation contre cet employé et prouver qu'il n'est pas prudent et ne pratique pas l'économie, je connais plusieurs personnes qui me demanderont sa destitution.

M. BERGERON : Cherchez-vous une position pour quelqu'un ?

M. RUSSELL : Non ; mon honorable ami (M. Borden) sait le contraire. Il ne serait pas difficile de trouver quelqu'un qui serait tout aussi compétent que le titulaire actuel pour remplir cette position dans la Nouvelle-Ecosse. J'étais bien disposé à défendre M. Parsons, mais je n'ai jamais cru qu'il viendrait un jour où je serais obligé de le défendre contre les attaques de ses propres amis.

M. FOSTER : L'honorable député pourrait peut-être nous dire quel est celui qui a attaqué le premier cet employé.

M. RUSSELL : Ce n'est pas nécessaire du tout. Les attaques venaient de tout côté. L'honorable député de Leeds (M. Taylor) et ses amis l'ont dénoncé énergiquement. Je n'ai rien dit dans le moment,

mais je m'aperçois à présent que j'ai été injuste envers lui. D'un autre côté, il y a tant de monde qui parle ici que je suis souvent tenté de garder le silence.

M. FOSTER : L'honorable député voudrait-il convaincre ses amis de cette vérité ?

M. RUSSELL : Cela m'est parti de la mémoire lorsqu'on a insinué que je ne m'inquiétais pas de ce qui était dépensé dans mon district. Si quelqu'un peut m'indiquer un moyen de corriger cette erreur, je l'adopterai avec plaisir, mais c'est aux honorables députés de l'opposition de dire comment cette anomalie a pu se produire.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : A moins que la curiosité de l'honorable député de Halifax (M. Russell) ne soit satisfaite, il ne cessera pas de faire de l'obstruction. A propos de cette question de l'entretien des phares, je ne savais pas qu'on en fût rendu là, car j'aurais été heureux de contribuer quelque peu à la discussion.

Il y a déjà quelque temps que j'ai été ministre de ce département—c'était en 1894, je crois—et je répète que le renseignement qu'un fonctionnaire a fourni à l'honorable ministre, de très bonne foi, sans doute, m'a pris par surprise. Mais je crois sincèrement que l'honorable ministre a été induit en erreur. Je ne vois rien qui puisse me rappeler une distinction comme celle que l'honorable ministre fait et qu'il ne peut expliquer. Tout ce dont je me souviens, c'est que, en amont ou en aval de Montréal, nous avions toujours soin de nous approvisionner après avoir demandé des soumissions et de nous mettre en garde contre les abus dont l'Etat aurait pu être victime.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Vous parlez de l'huile et des autres accessoires.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je parle de tout ce qui pouvait s'acheter dans les mêmes conditions. Nous exigions des échantillons de tout ce dont avait besoin le navire qui approvisionne les phares. Pour les phares situés plus haut que Montréal nous avions affermé un navire et les autres étaient desservis par les navires de l'Etat. Tout l'approvisionnement des phares se faisait d'après ce système, et ce n'est que par exception que quelques marchandises étaient achetées autrement. Il arrivait des fois qu'il fallait acheter quelque chose au détail—des marchandises que nous n'avions pas en magasin. J'ai toujours été sous l'impression—et si je me suis trompé cette erreur a duré longtemps—que la très grande partie des marchandises dont nous avions besoin était gardée en magasin et achetée par soumissions.

Le MINISTRE DES FINANCES : Par soumissions publiques ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Oui. Et dans les cas exceptionnels, l'agent avait instruction d'acheter d'après une échelle de prix déterminée, et il devait certifier que les prix payés ne dépassaient pas le prix courant du marché. Mais pour le moment, il ne s'agit pas de savoir si j'ai manqué à mon devoir, mais bien de savoir si le ministre actuel a exercé une surveillance raisonnable. Si je savais que cela put faire plaisir à quelqu'un, je n'aurais pas d'objection à m'avouer coupable. A l'exception de ce qui concerne Québec, le ministre de la Marine et des Pêcheries n'a aucune excuse à donner pour justifier l'état de choses actuel, mais cela ne pourra satisfaire le pays en général. Autant que mon expérience peut me le permettre, je conseillerais de discontinuer le système actuel, car le plus tôt il sera aboli le mieux cela sera. Il met sur les épaules des fonctionnaires une responsabilité qui n'existe pas dans les autres départements. Par exemple, le ministre peut-il nous dire quelle partie de ces $230,000 qui servent à l'entretien et à l'approvisionnement, est dépensée en bas de Québec ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'huile entre pour un item considérable, mais j'étudierai la chose.

M. TAYLOR : Je voudrais relever un commentaire de l'honorable député de Halifax à mon adresse. Il m'a accusé d'avoir attaqué M. Parsons, de Halifax, quoi que je n'en ai jamais dit un mot.

M. RUSSELL : L'honorable député a parlé de l'agence de Halifax, et c'est M. Parsons qui est l'agent à cet endroit.

M. TAYLOR : Je n'ai mentionné aucun agent. J'ai parlé en général de ceux qui achètent ces approvisionnements à des prix exorbitants, comme le fait voir le rapport de l'auditeur général. Maintenant, le ministre me demande de lui signaler les articles sur lesquels il y a eu surcharge, et il me promet qu'il fera une enquête. Je vais lui en signaler quelques-uns. Je dis qu'il est odieux d'acheter d'un ami politique de la ville de Québec, pour $4,775 de marchandises, sans demander de soumissions, et de lui permettre d'exiger les prix qu'il voudra.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela n'est pas exact. Il ne lui est pas permis de demander les prix qu'il voudra ; il est tenu de nous approvisionner au plus bas prix du marché.

M. TAYLOR : Je veux mentionner certains articles, et je demanderai au ministre de nous indiquer le plus bas prix du marché.

Il y a d'abord, 100 briques à 4 cents pièce, $40 le mille pour la brique, et plus loin, 1,400 briques à 3½ cents pièce. Qui a jamais entendu parler de semblables prix pour la brique ?

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : Etait-ce de la brique réfractaire ?

M. TAYLOR : Quand bien même elles auraient été d'or. Ensuite il fallait de la

chaux pour sceller ces briques, et il y a six barils de chaux à $1.25 chacun. Tout le monde sait que la chaux se vend 15 cents le boisseau au détail : on peut l'acheter en gros à 10 cents le boisseau. Le baril contient 3 boisseaux, et ici on demande $1.25 par baril. Plus loin on voit 523 livres de mastic à $1.85 la livre. Qui a jamais entendu parler de mastic à ces prix-là?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ca doit être pour 100 livres.

M. TAYLOR : Une autre chose dont tout le monde connaît le prix, le fer.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Où cela se trouve-t-il ?

M. TAYLOR : A la page K. 46, 4,117 livres de fer à 3½ cents la livre et tout le monde sait que le fer se vend $1.25 les 100 livres.

Le MINISTRE DES DOUANES : De quel fer s'agit-il ? C'est peut-être du fer fabriqué.

M. TAYLOR : Je n'en sais rien. Il y a aussi un baril de clous et de carvelles à $5.75.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Où voyez-vous ça ?

M. TAYLOR : A la page K. 46, Charles A. Parent, de Québec, un baril à $5.75, un à $4.50 et 18 barils à $4 et cependant personne n'ignore que les clous se vendaient de $1.75 à $2.00 dans tout le pays, au détail, l'année dernière. Une paire de ciseaux à $3.50 et une autre à $5.75. Cinq tournevis à $5.75. Tout le monde sait qu'on peut acheter des tournevis pour 10 et 15 cents. 9 pelles à $8.50 quand on peut acheter des pelles de fer pour 50 cents.

Le MINISTRE DES FINANCES : Comment l'honorable député peut-il savoir de quelles pelles il s'agit ?

M. TAYLOR : On fabrique des pelles à Gananoque, et je sais personnellement qu'une pelle de mineur, qu'une pelle de cultivateur se vend 65 cents au détail et que pour ce prix-là on peut se procurer ce qu'il y a de mieux dans le pays. Je vois aussi $3.00 pour un baril à eau. C'est probablement quelques vieux baril à huile qu'on a ramassé dans une cour et pour lequel on demande $3.00.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : A propos de ces pelles, 90 cents pour une pelle n'est pas un prix exorbitant.

M. TAYLOR : On peut en acheter dans tous les magasins du pays pour 60 cents. Encore, une demi douzaine de clefs anglaises $12.00, $2.00 pièce. On peut acheter une clef anglaise pour 5 cents ; même s'il s'agissait d'une très grande clef anglaise, $2.00 serait un prix exorbitant. Quincaillerie diverses $100.00, personne ne sait ce que c'est.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Vous pouvez facilement vous procurer les factures.

M. TAYLOR : Sous l'ancien gouvernement tous ces achats étaient faits par soumissions.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Pas du tout.

M. TAYLOR : J'ai entendu l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux déclarer, en pleine Chambre, que sous son administration, il ne s'achetait pas un seul pinceau, dans son département, sans que des soumissions fussent demandées.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ceci est une grande erreur et tout le monde dans les provinces maritimes sait le contraire. Toutes ces faveurs allaient aux amis politiques et je n'ai rien à dire à cela si les prix étaient raisonnables, mais il est faux qu'on ait demandé des soumissions.

M. BERGERON : Vous avez toujours blâmé ce système et vous avez promis que si vous arriviez au pouvoir vous agiriez autrement.

M. TAYLOR : L'ancien gouvernement n'a jamais fait ses achats comme cela.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, il employait absolument le même système.

M. TAYLOR : Consultez le rapport de l'auditeur général pour 1894-95 et montrez-moi les mêmes articles payés ces prix-là.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, prenez le rapport de 1895-96.

M. TAYLOR : De la chaux, $1.25 le baril et les briques 4 cents la pièce. $4,475 pour cette catégorie d'item—fer à 3½ cents la livre, des clous et des carvelles à $5.35 le baril.

M. COCHRANE : 3 cents la livre.

M. TAYLOR : Ces comptes ont dû être certifiés par quelqu'un.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ils ont été certifiés par l'agent et il y a des années qu'il est l'agent du gouvernement à cet endroit.

M. TAYLOR : Ces factures devront être examinées et si cet agent a certifié que ces prix étaient les prix courants du marché, il faudra le chasser. Sur ces prix il y a évidemment une commission soit pour l'agent ou le gouvernement. M. Parent a reçu $4,475 pour des marchandises qu'on aurait pu acheter partout pour $2,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce que vous dites-là est absurde.

M. TAYLOR : Personne dans cette Chambre ne voudrait payer de pareils prix pour des articles destinés à son usage personnel. Pourquoi payer une marchandise deux fois ce qu'elle vaut et pour le simple plaisir d'encourager un ami politique ?

En supposant même que le même système ait existé sous l'ancien gouvernement l'honorable ministre n'a-t-il pas promis de tout changer et de pratiquer l'économie sur une grande échelle ? Est-ce ce qu'il fait lorsqu'il paie deux fois le prix des marchandises, comme j'aurai l'occasion de le démontrer à propos des fournitures faites à Rideau Hall ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Prétendez-vous dire que le ministre devrait surveiller lui-même tous ces achats ?

M. TAYLOR : Non, mais je prétends que le système devrait être changé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il faudrait alors employer d'autres agents.

M. TAYLOR : Le gouvernement devrait demander des soumissions et acheter toutes ces marchandises du plus bas soumissionnaire, quelles que soient ses opinions politiques, pourvu que les articles livrés soient conformes aux échantillons.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est ce qui a lieu pour les articles que nous achetons en grande quantité, comme l'huile et le charbon.

M. TAYLOR : Vous avez acheté en assez grande quantité quand vous avez payé $4,475 à un seul marchand.

Le MINISTRE DES DOUANES : Demanderez-vous des soumissions pous 400 briques ?

M. TAYLOR : On pourra demander des soumissions pour toute la brique dont le département a besoin durant l'année ; on ne paierait pas 4 cents la brique pour construire une cheminée.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne crois pas qu'il s'agisse de brique ordinaire.

M. TAYLOR : Non ; elle devrait être extraordinaire. Elle était peut-être en or.

M. COCHRANE : M. le Président, je suis plus que surpris de voir les députés ministériels dans une telle apathie, eux qui se montraient si énergiques quand les conservateurs étaient au pouvoir, pour démontrer les prix exorbitants qu'ils trouvaient dans les comptes publics. Le ministre de la Marine et des Pêcheries jette la responsabilité de ses actes sur les fonctionnaires conservateurs, et l'honorable député de Halifax, ajoute qu'il faudrait les mettre à la porte, car il y a beaucoup de libéraux qui seraient enchantés d'occuper ces positions.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela ne serait-il pas juste s'ils ont certifié des comptes frauduleux ?

M. COCHRANE : Alors, qu'on les mette à la porte. Mais j'ai raison d'être surpris de voir des députés qui ne perdaient jamais une occasion de prêcher l'économie, appuyer de pareils gaspillages. Voilà encore une des promesses du gouvernement à l'eau. L'honorable ministre des Finances cherche à s'excuser en disant qu'il n'a rien promis, mais ces promesses ont été faites par le gouvernement dont il fait partie. Quiconque a un peu l'habitude des affaires sait qu'on peut acheter des clous à 3 cents la livre en détail. Ce n'est pas une excuse de dire que les conservateurs faisaient la même chose lorsqu'ils étaient au pouvoir. Si des soumissions étaient demandées nous n'assisterions pas à pareil spectacle. Tout ce dont on a besoin, soit en amont, soit en aval de Québec, est acheté à Québec même, chez des amis politiques. Est-ce parce que Québec est un endroit différent des autres, ou est-ce parce que le ministre des Travaux publics tient le gouvernement à la gorge et lui dit que les affaires sont les affaires ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne suis pas aussi au courant que l'honorable député de ce qui a pu être dit dans l'Ontario, mais je déclare avec plaisir que, durant la dernière campagne électorale, il n'a pas été question de ces minuties dans les provinces maritimes.

M. COCHRANE : Elles ont été discutées dans cette Chambre même.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est possible, mais cela ne prouve pas que les prix payés soient exorbitants.

M. COCHRANE : Ils le sont.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député est incapable de prouver cette assertion, car le rapport de l'auditeur général ne contient aucun renseignement de nature à nous permettre de baser une opinion. Les détails nous manquent pour dire si telle pelle, par exemple, a été payée trop cher, si la preuve en était faite devant le comité des comptes publics, il serait alors du devoir du gouvernement d'agir en conséquence. L'honorable député n'a aucune raison d'accuser M. Parsons d'avoir certifié des comptes extravagants. J'ai en ma possession une lettre d'un marchand de Halifax qui se plaint de ce que M. Parsons n'est pas assez coulant. Je lui ai répondu qu'il m'était impossible d'intervenir, vu que M. Parsons était obligé de certifier que les prix étaient les plus bas du marché. J'admets que si un employé certifiait des comptes déraisonnables et injustes, il devrait être mis à la porte, qu'il fût grit ou tory. Mais si l'on veut se donner la peine de se renseigner auprès des personnes compétentes, on aurait

bien vite la preuve qu'il n'y a rien d'exagéré dans les prix mentionnés ici.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : A propos de cette question de responsabilité, j'admets aussi que le fonctionnaire qui accepte de pareils comptes devrait être démis, mais si le gouvernement le conserve à son emploi, c'est lui qui devient responsable du gaspillage.

Le MINISTRE DES FINANCES : En tant qu'il sera prouvé que les prix payés sont exagérés.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Oui, mais ce n'est pas aux particuliers à faire cette preuve. Les ministres ont toute la latitude nécessaire pour censurer ou démettre leurs fonctionnaires, et s'ils soumettent les comptes publics sans avoir pris aucune mesure, ils ne peuvent s'excuser en disant que le mal a été fait par un employé rouge ou bleu. Je proteste contre cette habitude qu'ont les ministres de nous répondre qu'un employé appartient à telle ou telle politique. Les ministres sont responsables au parlement et les fonctionnaires aux ministres.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député a raison en théorie mais il n'ignore pas que dans la pratique, un ministre est souvent obligé de laisser à ses subalternes beaucoup de choses dont il ne peut prendre connaissance, mais dont il lui faut accepter la responsabilité. Dans le ministère de la Marine, les comptes sont certifiés par l'agent et contrôlés par un fonctionnaire du département ici et si les factures paraissent trop élevées, il y a échange de correspondance.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Et quelque fois le gouvernement refuse de payer.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député signale une pelle à 65 cents et une autre à 90 cents, et sans prendre la peine de se renseigner sur la qualité de ces deux articles, il crie au gaspillage. Il y a pelle et pelle.

M. TAYLOR : Je m'y connais un peu en fait de pelles.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il existe un petit syndicat dont l'honorable député a sans doute entendu parler.

M. TAYLOR : D'ailleurs il n'y a pas que les pelles. Comment explique-t-on les prix exorbitants payés pour les clous et la poudre à pâtisserie ? J'ai fait remarquer que toutes ces marchandises coûtaient plus cher à Halifax qu'à Saint-Jean, mais je n'ai pas parlé d'un agent plutôt que d'un autre. A la prochaine séance du comité des comptes publics, j'aurai les factures de M. Parent et nous tâcherons d'avoir des explications.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est absolument cela.

M. FIELDING.

M. TAYLOR : Il n'y a pas un homme de bon sens qui consentirait à payer 50 cents la livre pour 59 livres de poudre à pâtisserie. Mon honorable ami (M. Earl) me fait remarquer que la poudre qu'on a achetée par soumissions pour le Yukon n'a coûté que 13½ la livre et cependant, elle était de première qualité et pour le moins égale à celle que l'on fabrique dans le village de Brantford.

Le MINISTRE DES DOUANES : La ville de Brantford.

M. TAYLOR : Je vous demande pardon, la ville de Brantford. Prenez toute la liste et voyez les prix : les clous, $5.75 le baril ; le fer 3½ la livre ; les briques, 4 cents pièce.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Un peu plus loin vous trouvez 700 briques à 1½ cent la brique. Pourquoi ne citez-vous pas cet item ?

M. TAYLOR : Il y a la brique dure et la brique tendre. S'il s'agissait ici de brique réfractaire, les comptes le mentionneraient.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le commis de l'auditeur général ne copie pas toutes les factures.

M. TAYLOR : Il s'agit évidemment ici de briques tendres.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pourquoi dites-vous " évidemment " ?

M. TAYLOR : Parce que s'il en était autrement le fait serait mentionné. C'est tout simplement de l'argent qu'on a donné aux amis politiques, comme le fer qui a été payé deux fois le prix et les clous trois fois.

M. BERGERON : Avant que cet item soit voté, je désirerais savoir de mon honorable ami (sir Louis Davies) ou du gouvernement ce qu'on entend par " Québec est Québec."

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je l'ignore ; j'ai entendu cette expression venant d'un député de la gauche.

M. BERGERON : Il n'y a pas de doute que les électeurs de la province de Québec se sont trompés le 23 juin 1896, mais cela n'est pas une raison pour se permettre des réflexions désagréables sur leur compte. J'ai déjà entendu le ministre du Commerce parler en mal des provinces maritimes, mais je ne veux pas qu'on dise autre chose que du bien de la province de Québec. Le ministre de la Marine et des Pêcheries s'est servi de l'expression " Québec est Québec " et il devrait nous laisser savoir ce qu'il entend dire par là, car les électeurs de cette province pourraient changer d'opinion sur le compte du gouvernement actuel.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'ai pas d'objection à ce qu'on discute le prix de toutes ces marchandises, mais l'honorable député de Leeds (M. Taylor) a manqué d'im-

partialité quand il a mentionné des briques à 4 cents pièce et qu'il n'a pas dit un mot de celles qui ont été payées 1½ cents. Les probabilités sont qu'il s'agit ici de briques réfractaires dont le prix est très élevé. Il doit savoir qu'un agent ne se permettra pas de certifier, sur la même facture, que des briques ont été payées 1½ cent et d'autres semblables, sur la même facture, 4 cents. Il faut évidemment qu'il y ait une différence dans la qualité. Cela seul suffit à démontrer que l'honorable député n'est pas impartial dans sa critique.

M. TAYLOR : L'honorable ministre des Douanes sait comment les briques sont désignées en termes de commerce, et il sait aussi qu'on ne peut acheter de briques réfractaires pour 4 cents pièce.

Le MINISTRE DES DOUANES : Combien les payez-vous ?

M. TAYLOR : Il est impossible de s'en procurer à moins de 12½ cents la pièce.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je crois que l'honorable député fait erreur.

M. TAYLOR : Pas du tout ; j'en achete tous les ans pour mon fourneau.

Le MINISTRE DES DOUANES : Moi aussi.

M. TAYLOR : Je paie à la Compagnie Rathbun environ 12½ cents par brique.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce sont sans doute des briques en or.

M. TAYLOR : Si le ministère des Chemins de fer et Canaux achetait des briques, la facture indiquerait quelle espèce de briques. Quand il n'y a pas d'autre mention, tout le monde comprend qu'il s'agit de brique ordinaire. Il y en a de deux qualités, la tendre et la dure ; quand on achète des briques réfractaires le compte l'indique.

Le MINISTRE DES DOUANES : Dans le ministère des Douanes tous les achats sont spécifiés, mais le rapport de l'auditeur général ne donne pas tous ces détails.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député a parlé du prix des clous et a prétendu qu'ils ont été payés $5.00 le baril ; je vois ici qu'ils ont été payés de $2.90 à $5.00 et $2.90 n'est pas un prix exagéré pour de bons clous.

M. FOSTER : L'honorable ministre n'a pas encore expliqué son expression "Québec est Québec." Je crois qu'il n'est pas tout à fait libre dans la ville de Québec. Dans les provinces maritimes les choses se passent autrement. Quant M. Burpee, de Saint-Jean, ou M. Black, de Halifax, vendent du fer, ils exigent le prix du marché. A Québec les prix sont exorbitants. Les pelles à Halifax se vendent 55 cents et à Québec 90 cents ; à Halifax et à Saint-Jean le fer se vend 1¾ cent, mais à Québec de $2.90 à $5.00 les cent livres. A la face même des choses, ces comptes demandent à être expliqués et quand le ministre vient nous dire que plus bas que Québec on ne demande pas de soumissions, mais que Québec est Québec, il a sans doute une arrière-pensée. Il n'est pas libre d'agir à sa guise et n'est pas le maître de son département.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Combien y a-t-il de maîtres ?

M. FOSTER : Dans le moment chaque ministre est son maître.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : A la page K—42, je vois une commande considérable pour du charbon. Quelles instructions le ministre donne-t-il à son agent pour ce qui concerne le charbon domestique ? Pour ma part, j'avais toujours beaucoup de difficultés à empêcher d'acheter du charbon écossais quand nous pouvions l'avoir dans le pays.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela n'existe plus à présent et nous n'achetons pas de charbon étranger à Québec.

M. TAYLOR : Je désire rectifier ce que j'ai dit, il y a un instant. L'honorable ministre m'a fait remarquer qu'en consultant le rapport de l'auditeur général je verrais que je me suis trompé. Je viens de le constater, car je vois ici que le premier item est de $5.00 et les item suivants sont de 35 à 4 1-5 cents, 18 à 4 cents et 2 à $3.50, 2 à $3.25, 4 à $3.00, 3 à $3.00, 2 à $2.96 et 2 à $3.25. L'honorable ministre peut constater comme moi qu'en prenant la moyenne, il a payé deux fois trop cher. A certains endroits on vend plus cher les clous à bardeau que les gros clous. Cependant dans les manufactures tout le clou, gros comme petit, se vend le même prix.

Le comité lève la séance et rapporte progrès.

AJOURNEMENT.—NAVIRE POUR CHARLOTTETOWN.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je propose que la séance soit levée.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'ai promis à l'honorable député de Queen-est (M. Martin) qui est absent, d'appeler l'attention du gouvernement sur un entrefilet publié dans le "Daily Examiner," de Charlottetown, du 16 mai, sur une question qui intéresse toute l'Ile du Prince-Edouard.

Nous en avons un exemple frappant dans le défaut du gouvernement de nous envoyer, au printemps, un navire pour faire le service entre Charlottetown et Liverpool. Les cultivateurs et les exportateurs qui ont acheté l'engrais des animaux dans l'espérance qu'un navire viendrait ici au printemps, ont été désappointés et ont subi des pertes à la suite du retard du gouvernement. Il faut envoyer les animaux et les

autres produits destinés à l'exportation à Halifax, Saint-Jean ou autres endroits.

Je suis peu au courant de la question, mais j'ai promis à mon honorable ami d'insister auprès du gouvernement pour qu'il donne les mêmes facilités que durant la saison précédente.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'an dernier, un crédit de $5.000 avait été voté et un steamer a fait trois voyages qui ont été d'un grand secours pour l'Ile du Prince-Edouard. Cette année, nous demandons un autre crédit de $5,000 mais il ne peut être employé avant le 17 juillet. Je n'ai pas été inactif dans cette affaire; j'ai fait demande sur demande aux différentes compagnies à Montréal pour avoir un navire pour Charlottetown. J'ai consulté le ministre de l'Agriculture——

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Les citoyens de Charlottetown s'attendaient à en avoir un, cette année, comme l'an dernier.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'en doute pas et personne n'a fait plus que moi pour le leur prouver. Je suis actuellement en correspondance avec M. Campbell et j'ai transmis sa dernière lettre à la Chambre de commerce de Charlottetown. Mais pour le moment les perspectives ne sont pas brillantes.

La motion est adoptée et la séance est levée à 12.25 a.m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, le 25 mai 1899.

M. l'Orateur ouvre la séance à 3 heures.

PRIÈRE.

POIDS ET MESURES.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière) : Je soumets à la Chambre le bill (n° 128) pour modifier l'acte concernant les poids et mesures. Il s'agit de faire disparaître une difficulté qui s'est présentée à Halifax à propos de la capacité des barils de pommes. Les pommes sont un des grands produits des cultivateurs de cette province. Plusieurs députés ont aussi donné avis de différents bills qui affecteraient plus ou moins l'acte des poids et mesures, s'ils étaient adoptés par la Chambre. Je proposerais que tous ces bills, après leur deuxième lecture, fussent renvoyés avec celui-ci devant le comité général de la Chambre comme la chose a eu lieu, l'an dernier, à propos d'une mesure semblable.

La motion est adopté, et le bill est lu la première fois.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER.

PROPRIETE PRES DE STEVESTON, C.A.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER :

Le gouvernement a-t-il transféré aux autorités provinciales de la Colombie Anglaise une propriété, près de Steveston, C. A., et voisine de la section 9, rang 7, bloc ouest 3, division nord-ouest?

(*a*) Dans l'affirmative, quand?

(*b*) Dans la négative, les deux gouvernements ont-ils échangé une correspondance à ce sujet, et dans ce cas, de quelle nature était-elle et quel en a été le résultat ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : 1. Non. (a) même réponse qu'à la question précédente. (b) Il n'existe aucune correspondance à ce sujet.

COMPTES ENTRE LES GOUVERNEMENTS DU CANADA ET DE L'ONTARIO.

M. FOSTER (par M. Taylor) :

Quelle somme la province d'Ontario devait-elle au gouvernement fédéral le 30 juin 1898, et quel taux pour cent était imposé sur cette somme ? Quelle somme le gouvernement fédéral devait-il au gouvernement d'Ontario le 30 juin 1898, et quel taux pour cent était alloué sur cette somme ? Quel était le montant net d'intérêt dû au gouvernement d'Ontario le 30 juin 1898, et quels paiements ont été faits depuis cette date au sujet de ce montant ?

A quelles périodes de chaque exercice financier est-il d'usage de faire le paiement de l'intérêt au gouvernement d'Ontario, et quels paiements ont été faits à cet égard pendant l'exercice courant ?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Tant que les arbitres n'auront pas rendu leur décision, le compte du parlement de l'Ontario au gouvernement canadien, au 30 juin 1898, ne peut pas être déterminé, mais il a été placé approximativement à $1,650,000 et cela ne comprend pas les réclamations du Canada pour les sauvages, en vertu des traités Robinson et n° 3, vu que ces réclamations étaient dans le moment sous arbitrage. Cette dette porte intérêt à 4 pour 100 conformément à une entente passée en 1894. Depuis la Confédération, il y a eu au crédit de la province de l'Ontario :

Fonds des écoles académiques du Haut-Canada	$ 312,769 04
Fonds de construction du Haut-Canada	1,597,076 59
La part d'Ontario dans le fonds scolaire commun	2,521,501 25

Jusqu'à présent ce compte a porté intérêt à 5 pour 100. Comme la dette de l'Ontario ne pouvait être déterminée au 30 juin 1898, le compte des intérêts n'a pu être fait, mais il a été payé à la province $95,000 en attendant le règlement final. Généralement ces intérêts sont payés au gouvernement de l'Ontario en janvier et en juillet ; en juillet 1898, $45,000 ont été payés et $50,000 au mois de janvier suivant.

M. J. C. BLAIS. — TRAVAUX PUBLICS.

M. CASGRAIN (par M. Dugas) :

1. J. C. Blais, ingénieur du département des travaux publics à Chicoutimi, a-t-il été en pension chez J. A. Claveau à Chicoutimi en 1896 et 1897?

2. Quel prix par jour ou par mois payait-il ?
3. Quelles sommes ont-elles été payées à M. Claveau pour la pension de M. Blais en 1896, et pour combien de temps, et quelles sommes en 1897 et pour combien de temps ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : 1. Oui. 2. $2.00 par jour. 3. En 1896, 41 jours à $2.00, $82.00 ; en 1897, 166 jours à $2.00, $332.00.

RESIDENCE DU JUGE MARTIN.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER :

1. Dans quel comté de la Colombie Anglaise Son Honneur le juge Martin réside-t-il et remplit-il ordinairement ses fonctions ?
2. Quel comté lui est assigné comme résidence par l'arrêté du conseil qui l'a nommé ?

Le SOLLICITEUR GENERAL (M. Fitzpatrick) : 1. New-Westminster. 2. Victoria. Je crois ajouter qu'en vertu de lettres patentes aucun endroit ne lui est assigné comme résidence.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je suppose que l'honorable député fait une distinction entre un arrêté ministériel et des lettres patentes. Les premières réponses se rapportent un arrêté du conseil.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Oui. La dernière réponse se rapporte exclusivement aux lettres patentes, mais je ne vois pas que cela fasse de différence quant aux faits.

RESIDENCE DU JUGE EN CHEF DE LA COLOMBIE ANGLAISE.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER :

1. Quel district est désigné dans l'arrêté du conseil nommant le juge en chef de la Colombie Anglaise comme étant celui où il doit résider et remplir ordinairement ses fonctions ?
2. Dans quel district l'honorable juge en chef réside-t-il actuellement ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : A la première question, ma réponse est : le district judiciaire de Victoria ; à la second, New-Westminster. Je dois ajouter que lorsque le juge en chef McColl a été assigné au district de Victoria et le juge Martin à celui de New-Westminster, le premier résidait à New-Westminster et l'autre à Victoria. On représenta au ministère de la Justice qu'il n'y avait pas d'inconvénient qu'ils continuassent à habiter leur place respective, et le gouvernement donna son consentement avec l'entente que les résidences seraient changées si le besoin s'en faisait sentir.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je n'ai pas donné avis de cette interpellation pour laisser entendre que les résidences actuelles de ces deux juges offrent des inconvénients.

ARRIVEE DE M. WADE A DAWSON.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER :

Dans les "Débats" du 19 avril 1899, page 1879, l'honorable ministre de l'Intérieur, en réponse à une interpellation, dit que M. F. C. Wade est arrivé à Dawson le 20 mars ou environ,—et à la page 3183, en réponse aussi à une interpellation, il dit que M. F. C. Wade est arrivé à Dawson le 26 février 1898 ;—laquelle de ces deux réponses donne la date exacte ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le premier compte rendu est évidemment erroné. La date exacte est le 26 février 1898.

AFFERMAGE DES LOTS RIVERAINS A DAWSON.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER :

1. En vertu de quelle autorité statutaire, s'il en est, MM. Morrison et McDonald ont-ils été mis en possession ou autorisés à prendre possession ou d'avoir la jouissance des terrains connus à Dawson sous le nom de lots riverains ?

(*a*) Le gouvernement a-t-il approuvé ou confirmé l'acte de ses fonctionnaires à Dawson au sujet de la prétendue "location" de cette propriété à Morrison et McDonald ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : En vertu de l'article 4 chapitre 22, Statuts Revisés du Canada, toutes ces terres de la couronne sont sous le contrôle du ministre de l'Intérieur, à l'exception de celles que la même loi assigne à d'autres ministres. Les terres publiques du territoire du Yukon sont aussi sous son contrôle et un arrêté ministériel a autorisé M. Thomas Fawcett à agir au nom du ministre de l'Intérieur dans toute affaire concernant l'administration du Yukon. La question de savoir si l'acte de M. Fawcett en concédant ces lots riverains était dans les limites de sa juridiction, n'a jamais été formellement décidée. 2. Le gouvernement n'a pris aucune décision à propos de cette location.

ARPENTAGES DANS LE YUKON.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER :

Quelles terres, s'il en est, ont été réservées dans le district du Yukon aux termes de la clause 19, chap. 29 des Statuts de 1897 ?

(*a*) Si les terrains à Dawson appelés lots riverains ont été ainsi réservés, quand l'ont-ils été ?

(*b*) L'emplacement de la ville de Dawson a-t-il été régulièrement établi par lettres-patentes ? Dans l'affirmative, quand ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : 1. Les lots suivants ont été arpentés d'après les instructions de l'arpenteur général, conformément aux dispositions du chap. 29 de la loi de 1897, article 19 : lots de 1 à 11 inclusivement, groupe 1 ; 4 lots qui ne sont pas encore numérotés. Lots de 1 à 13 inclusivement, groupe. 2. Lots de 1 à 4 inclusivement, groupe 3. Lots de 1 à 4 inclusivement, groupe 4. Dans le bureau de l'arpenteur général, il n'y a aucun renseignement concernant les arpentages dans le Yukon, depuis que ces arpentages ont été placés sous la direction du commissaire actuel. (a) Ce qu'on appele les lots riverains de Dawson, est situé dans les lots 2 et 3, groupe 2. Ces lots ont été réservés à la fin de mars 1898. (b). Non.

LOI SCOTT.—BROME.

M. MOORE (par M. Taylor) :

1. Quelle est la cause du délai apporté à la votation du rappel de l'Acte Scott dans le comté de Brome?
2. Quand la votation aura-t-elle lieu?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Il n'y a pas eu de retard inusité dans cette affaire. On a procédé avec la diligence ordinaire et la votation aura lieu le 20 juin.

RAPPORT DE M. OGILVIE.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER :

L'honorable ministre de l'Intérieur informera-t-il la Chambre de l'arrivée de tout rapport de M. Ogilvie sur ou touchant l'enquête sur les griefs du comité des mineurs à Dawson, aussitôt qu'il l'aura reçu?

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

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER :

Le rapport de M. Ogilvie, cité à la page XIV du rapport du département de l'Intérieur pour 1898, a-t-il été reçu?

(a) Dans l'affirmative, quand sera-t-il déposé sur le bureau de la Chambre?

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

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Cette réponse concerne-t-elle les deux parties de la question?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Avec le consentement du ministre de l'Intérieur, je reviendrai sur l'interpellation n° 16 ; la rédaction n'est pas exactement ce qu'elle devait être. Le paragraphe auquel l'honorable ministre a répondu négativement ne devait s'appliquer qu'à cette partie du rapport où il est question des opérations de M. Ogilvie durant l'année et de son regret de n'avoir pu le compléter à temps pour l'inclure dans le premier rapport. Mon interpellation avait pour but de faire dire au ministre si cet annexe sera déposé sur le bureau de la Chambre dès qu'il aura été reçu.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce n'est pas la question qui m'a été posée.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je le sais bien, mais le ministre ne pourrait-il me répondre sans me mettre dans la nécessité de donner avis d'une nouvelle interpellation?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Dans la première partie de sa question, l'honorable député demandait si le rapport a été reçu ou non.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'admets que la réponse à la question telle que posée est exacte.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Dans la seconde partie l'honorable député demandait quand le rapport serait déposé sur le bureau de la Chambre et je ne pouvais pas le dire puisque nous n'avons pas reçu ce rapport. Quant à ce que l'honorable député me demande dans le moment, je puis lui dire que ce rapport, dès qu'il aura été reçu, sera copié et déposé sur le bureau de la Chambre.

TARIF DE TRANSPORT.—FARINE.

M. MCDOUGALL :

Quel était le taux régulier perçu, par chargement de wagon, sur la farine expédiée de la Chaudière à Saint-Jean, N.-B., Halifax, Pictou et Sydney, par l'Intercolonial en juin 1896?

Quel était le taux entre les mêmes points en juin 1897 et 1898?

Quel était le taux entre Montréal et les mêmes points en juin 1898?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je prierai l'honorable député de faire une motion dans ce cas, car la réponse sera longue.

M. McDOUGALL : C'est un fait bien connu qu'un état ne saurait être présenté à la Chambre à cette session.

TRAVAUX.—RIVIERE NICOLET.

M. LEGRIS :

1. En quelles années les travaux de dragage et de quaiage à l'embouchure de la rivière Nicolet ont-ils été faits?
2. Combien le gouvernement a-t-il payé pour ces travaux chaque année respectivement?
3. Le gouvernement sait-il s'il est vrai que ces travaux s'en vont en ruine?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : 1. Les travaux ont été commencés à l'automne de 1881. 2. :

1881-82	$ 594 52
1882-83	10,474 12
1883-84	30,995 76
1884-85	17,116 28
1885-86	10,855 54
1886-87	6,778 32
1887-88	19,058 83
1888-89	10,999 93
1889-90	12,492 72
1890-91	8,030 24
1891-92	8,904 61
1892-93	1,953 50
1893-94	562 50
1894-95	72 17
1895-96	10,091 50
1897-98	Rien.
Total	$148,980 54

3. On fera un examen pour constater l'état des travaux. Mais le gouvernement sait qu'ils sont en mauvais état.

M. J. L. BIGGAR.—15e BATAILLON.

M. ROBERTSON (par M. Taylor) :

1. Le paie-maître J. L. Biggar, du 15e bataillon, a-t-il été nommé dans le service de la milice en rap-

port avec ce que l'on appelle "Les Corps Permanents"? Si oui, est-ce une nomination permanente?
2. Quelles sont ses aptitudes pour le service militaire?
3. Sera-t-il envoyé pour suivre un cours en Angleterre aux frais du public?
4. Le ministre de la Milice n'a-t-il pas déclaré en Chambre que pas un officier ne serait envoyé en Angleterre pour y suivre un cours, à moins qu'il n'ait obtenu les plus hautes aptitudes que l'on puisse exiger au Canada?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (M. Borden) : Non.

CORPS PERMANENTS.—PROMOTIONS PAR BREVET.

M. ROBERTSON (par M. Taylor) :

1. Le paragraphe 54 des Règlements et Ordres de la Milice, 1898, au sujet de la promotion, par brevet, des officiers des corps permanents, a-t-il été approuvé par le ministre de la Milice?
2. Se propose-t-on de le modifier?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (M. Borden) : Tous les règlements et ordres publiés dans la "Gazette Officielle" sont recommandés par le général, et approuvés par le ministre de la Milice et de la Défense. Tous les changements doivent également être recommandés et approuvés. Je ne sache pas que l'on ait l'intention de modifier les règlements en question.

EFFECTIF DE LA MILICE.

M. ROBERTSON (par M. Taylor) :

Une liste de l'effectif de la milice en 1897, 1898 et 1899 a-t-elle été soumise au parlement, chaque année, tel que requis par un arrêté du conseil publié dans les Ordres généraux de la milice en date du 20 janvier 1893? Dans l'affirmative, à quelles dates?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LE DEFENSE (M. Borden) : La liste de 1897 a été déposée sur le bureau de la Chambre le 24 août 1896, mais il m'est impossible de constater si la liste 1898 a été produite. L'ordre général exigeant que cette liste soit déposée sur le bureau de la Chambre n'est plus en vigueur.

REGLEMENTS DE LA MILICE.

M. ROBERTSON (par M. Taylor) :

A quelles dates des années 1897, 1898 et 1899, les règlements passés en vertu de l'acte de la milice ont-ils été soumis au parlement, conformément à l'article 126 de l'acte de la milice?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (M. Borden) : Les règlements adoptés en 1897, 1898 et 1899 ont été publiés dans la "Gazette Officielle". Ils n'ont jamais été spécialement soumis au parlement, sauf une fois, depuis la Confédération.

CORPS PERMANENTS. —NOMINATIONS D'OFFICIERS.

M. ROBERTSON (par M. Taylor) :

1. A-t-on trouvé qu'il était avantageux pour la milice de nommer des officiers dans les corps permanent qui n'avaient pas les qualités requises?
2. Est-il avantageux pour la milice de garder dans les écoles permanentes d'instruction des officiers qui ne possèdent pas les qualités requises?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (M. Borden) : On n'a nommé dans les corps permanents aucun officier qui ne possédait pas les qualités requises en vertu des règlements existant à la date de leur nomination.

MODIFICATIONS A L'ACTE RELATIF A LA MILICE.

M. ROBERTSON (par M. Taylor) :

L'acte relatif à la milice doit-il être amendé au cours de cette session? Dans l'affirmative, sous quel rapport?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : La question est à l'étude.

PROLONGEMENT VERS L'EST. — REMBOURSEMENT DE LA SUBVENTION.

M. McDOUGALL :

Le gouvernement a-t-il pris en considération la réclamation des autorités de la Nouvelle-Ecosse pour le remboursement de la subvention payée par cette province pour aider à la construction du chemin de fer de prolongement vers l'Est? Dans l'affirmative, le gouvernement a-t-il décidé d'opérer ce remboursement? Sinon, pourquoi? La récente visite du premier ministre de la Nouvelle-Ecosse avait-elle trait à cette question?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je répondrai que le gouvernement s'est occupé et s'occupe encore de la question. 2. Il n'a pas encore été pris de décision. 3. Le premier ministre de la Nouvelle-Ecosse, pendant qu'il était à Ottawa, a signalé cette question et d'autres à l'attention du gouvernement.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL. — SURINTENDANT.

M. GAUVREAU :

1. Est-il à la connaissance du ministre des Chemins de fer, qu'un rapport du gérant général de l'Intercolonial était favorable au maintien des quartiers généraux du surintendant à la Rivière-du-Loup, ou que—en vérité, il en désirait le maintien au même endroit comme au temps des ex-surintendants McDonald et Ouellet,—mais que des influences étrangères au comté de Témiscouata et au district de Kamouraska ont prévalu contre la décision ou l'opinion écrite ou verbale de M. Pottinger?
2. Des correspondances ont-elles été échangées entre le ministre ou le gérant général, et certaines personnes de Lévis ou de Québec à ce sujet?
3. Qui a suggéré ce changement au ministre des Chemins de fer ou au gérant général, M. Pottinger, cette année?

4. Demandes ont-elles déjà été faites avant cette année pour transporter ces bureaux à Lévis et, dans l'affirmative, quand et par qui ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : 1 et 2. Non. 3. Le gérant général a suggéré le changement. 4. Non, pas que je sache.

NAVIGABILITE DE LA RIVIERE BATISCAN.

M. MARCOTTE (par M. Dugas) :

1. La rivière Batiscan, comté de Champlain, est-elle navigable à son embouchure ?
2. Le gouvernement a-t-il reçu des pétitions de la part des paroissiens de Sainte-Geneviève de Batiscan et autres, se plaignant de ce que la dite rivière avait été obstruée par des piliers qui gênent la navigation ?
3. Le gouvernement a-t-il pris des informations à ce sujet ?
4. Va-t-il tenir compte de ces pétitions ?
5. Qu'entend-il faire à ce sujet ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : 1. Oui, durant les hautes eaux, pour les bateaux tirant 3½ pieds d'eau. 2. Oui. 3. Le gouvernement a pris des informations à ce sujet. Nous avons reçu de Sainte-Geneviève de Batiscan une pétition demandant que MM. Price, frères et Cie. soient autorisés à laisser leurs travaux dans cette rivière. Le remède suggéré par l'ingénieur en chef est l'enlèvement d'un pilier du centre du chenal au bord extérieur. 4. Nous étudions la question afin de nous conformer au conseil de l'ingénieur en chef.

DETACHEMENT DU YUKON.—MAJOR BLISS.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER :

1. Quel montant de deniers publics a été payé au major Bliss depuis qu'il est en service dans le Yukon,—*(a)* à titre de salaire ou solde ; *(b)* pour allocations ou frais de voyage ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai répondu à la première partie de cette interpellation. La somme totale payée jusqu'au mois d'avril depuis avril 1898, est de $2,829. La réponse à la seconde question est $1,100, qui comprend l'achat de dix chiens, et l'équipement de voyage pour l'usage du détachement envoyé au Yukon, et dans ses dernières dépêches, le commandant reconnaît la chose.

ECLUSE DE SAINT-OURS.—SURINTENDANT.

M. MONK (par M. Gillies) :

1. Pourquoi a-t-on destitué M. Coderre, ci-devant surintendant de l'écluse de Saint-Ours, rivière Richelieu ?
2. Qui l'a remplacé ?
3. Quelles étaient les occupations du nouveau titulaire avant sa nomination comme surintendant de la dite écluse ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : 1. M. Coderre, ex-surintendant de l'écluse de Saint-Ours, a été destitué pour irrégularités dans ses comptes et pour autres raisons. 2. M. Olivier Laventure a remplacé M. Coderre. 3. Il était commerçant à Saint-Ours, P.Q.

CANAL DE CHAMBLY.—ENQUETE.

M. MONK (par M. Gillies) :

1. Est-il vrai que le gouvernement a ordonné qu'il soit fait une enquête sur l'administration du canal de Chambly ?
2. Par qui cette enquête a-t-elle été demandée, et pour quel objet ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX 1. Le gouvernement a ordonné qu'il soit fait une enquête sur l'administration du canal de Chambly, laquelle a eu lieu. 2. L'enquête a été demandée par M. Willett et autres. Pour contravention aux règlements concernant le canal, et pour ingérence dans la politique.

IMMIGRANTS ARRIVES L'ANNEE DERNIERE.

M. CLARKE (par M. Taylor) :

Combien d'immigrants sont arrivés au Canada pendant l'année dernière ? Combien de ces immigrants se sont établis au Canada ? Combien d'établissements de familles (homesteads) ont été pris l'année dernière ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : 31,702 immigrants sont arrivés au Canada durant l'année finissant le 31 décembre dernier, dans l'intention arrêtée de s'établir en permanence au Canada comme colons. Il n'existe aucun moyen de constater où ces colons se sont établis, mais les fonctionnaires du gouvernement peuvent savoir si le plus grand nombre de ces colons, ou presque tous s'établiront en permanence. Il serait impossible, toutefois, de donner des chiffres absolument exacts sur ce sujet. En réponse à la dernière partie de la question, je dirai que 4,848 homesteads ont été pris l'année dernière.

ACHAT DE WAGONS.

M. CLARKE (par M. Taylor) :

Combien de wagons-salons ou de wagons-lits ont été commandés par le gouvernement pour l'Intercolonial entre le 1er janvier 1888 et le 1er avril 1899 ?

A quelle compagnie ou maison d'affaires les commandes ont-elles été faites ?

Des soumissions publiques ont-elles été demandées ?

Quels prix seront payés pour chaque espèce de wagons ?

Pourquoi ces commandes n'ont-elles pas été faites à des maisons canadiennes afin de donner du travail aux citoyens du Canada ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Seize wagons-salons et wagons-lits ont été commandés par le gouvernement pour le chemin de fer Intercolonial entre le 1er janvier 1888, et le 1er avril 1899. Les commandes ont été données à la " Cros-

sen Car Company," pour huit de ces wagons, et à la "Wagner Palace Car Company" pour les 8 autres. Des soumissions n'ont pas été demandées, en 1888, pour cinq de ces wagons, mais on en a demandée pour onze. Cinq wagons-lits ont coûté $14,045 chacun, et huit, $19,940.80 chacun, et les trois wagons-salons ont coûté chacun $9,800. Les wagons récemment commandés ont été achetés de la "Wagner Palace Car Company", après que des soumissions eurent été demandées et obtenues de plusieurs grandes maisons des Etats-Unis.

Le ministère, avant de donner l'entreprise à des fabricants américains, avait demandé des soumissions aux compagnies du Grand Tronc et du chemin de fer Canadien du Pacifique, à MM. Crossen et Compagnie et à MM. Rhodes, Curry et Compagnie. Ces deux dernières maisons refusèrent de soumissionner, sous le prétexte qu'elles avaient, pour l'Intercolonial, assez de commandes. Les deux premières compagnies n'ont pas voulu accepter l'entreprise, car elles avaient déjà trop de leurs propres travaux. Le département avait besoin de ces wagons pour ce printemps, et il ne lui a pas été permis de faire autrement que de donner ces commandes à la "Wagner Palace Car Company," dont la soumission était la plus basse.

CHEMIN DE FER DU CANADA-EST.

M. FOSTER (par M. Taylor) :

Le gouvernement, ou quelqu'un de ses membres, a-t-il promis officiellement ou autrement à quelque personne ou corporation d'acheter le chemin de fer du Canada-Est, dans le Nouveau-Brunswick? Dans l'affirmative, quel montant a été offert?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le gouvernement n'a pas promis officiellement, ou autrement, d'acheter le chemin de fer du Canada-est.

M. TAYLOR : L'honorable ministre n'a pas répondu à toute la question. Il a simplement répondu pour le gouvernement en général.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai répondu à toute la question.

SERVICE POSTAL A LEVIS.

M. CASGRAIN (par M. Dugas) :

1. Combien de personnes sont employées pour transporter les malles du bureau de poste central ou de la traverse de Lévis aux bureaux de poste auxiliaires de la dite ville ou du voisinage?
2. Quels sont les noms de ces personnes?
3. Quel salaire ou montant reçoivent-elles pour ce service?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : 1. Cinq. 2. Joseph Verrault, Geo. Bordeleau, Alphonse Laflamme, François Gingras. 3. George Bordeleau, $260 (deux entreprises); Joseph Verrault, $75 ; Alphonse Laflamme, $150 ; François Gingras, $315.

Les services faits par les différents entrepreneurs sont les suivants : Lévis et Beaumont, de Lévis à Beaumont et retour ; George Bordeleau, $160 ; Lévis et Guay, de Lévis à Guay et retour, Joseph Verrault, $75 (contrat temporaire) ; Lévis et Lauzon, de Lévis à Lauzon et retour, viâ Bienville, Georges Bordeleau, $100 ; Lévis et gare du chemin de fer, Alphonse Laflamme $150 ; service des boîtes aux lettres à Lévis, viâ Guay et Notre-Dame-de-Lévis, François Gingras, $315. En vertu de ce contrat, les malles sont transportées comme suit : (1) de Lévis à Notre-Dame-de-Lévis et retour ; (2) de Lévis aux boîtes aux lettres, via Guay, service aussi fait par celui de Lévis et Guay ; (3) de Notre-Dame-de-Lévis à Villemay et retour.

JOSEPH VERRAULT.

M. CASGRAIN (par M. Dugas) :

1. Le nommé Joseph Verrault, de Lévis, est-il employé dans le département des Postes?
2. Dans l'affirmative, à quel titre?
3. Quel est son salaire?
4. S'il a double emploi, quels gages ou émoluments reçoit-il pour chaque emploi?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Joseph Verrault est le directeur de la poste à Guay, comté de Lévis, et en cette qualité, il a la commission ordinaire sur le revenu du bureau de poste. Il a aussi l'entreprise du transport des malles entre Guay et Lévis, et il reçoit de ce chef $75 par année.

TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

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

Qu'à dater d'aujourd'hui jusqu'à la fin de la session, les mesures du gouvernement aient la priorité les mercredis, immédiatement après les interpellations.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Puis-je demander à l'honorable premier ministre de suspendre sa motion jusqu'à la séance de ce soir, car le chef de la gauche aimerait sans aucun doute être ici pour entendre cette motion, bien que je ne sache pas qu'il veuille y objecter.

Le PREMIER MINISTRE : Je suis très heureux de me rendre aux désirs de l'honorable député.

La motion est suspendue.

EXPLICATIONS DE NATURE PERSONNELLE.

M. COSTIGAN : J'avais l'intention, avant que l'on abordât l'ordre du jour, de proposer une motion qui m'aurait permis de faire à la Chambre une déclaration à laquelle j'attache une importance considérable ; mais, comprenant que l'honorable chef de l'opposition y attache peut-être aussi quel-

que importance, et voyant qu'il est obligé de s'absenter aujourd'hui, j'attendrai jusqu'à demain.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : C'est parfait.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Avant que l'ordre du jour soit appelé, je rappellerai aux membres du gouvernement une promesse qu'ils ont faite—la dernière, je crois, qu'ils aient faite—portant qu'ils tâcheraient de déposer sur le bureau de la Chambre certains documents demandés avant la fête de la Reine, et que j'avais signalés particulièrement à leur attention. Le très honorable premier ministre semble avoir oublié la chose. Je lui rappellerai, d'abord, des documents dont la production a été ordonnée par la Chambre en mars 1898, il y a plus d'un an. Il s'agit de toute la correspondance relative aux poursuites intentées au sujet des élections du Manitoba. C'est une question dont s'est occupé un comité de la Chambre à la dernière session, et dont s'occupe aussi un comité à cette session.

Il est évident que la production des documents de cette nature est importante, car on verrait combien de papiers en la possession du gouvernement n'ont pas encore été soumis de la manière ordinaire au comité des comptes publics, auquel, cela va sans dire, l'on n'a fourni que les documents qui étaient en la possession de l'auditeur.

Puis, il y a la question concernant l'île de l'Homme-Mort. L'honorable député qui a proposé la production des pièces ayant trait à ce sujet n'est pas à son siège. Mais c'est une question d'un intérêt si général que j'ai moi-même, avec l'auteur de la motion, insisté auprès du gouvernement sur la nécessité qu'il y a de hâter la préparation de la copie de ces papiers. J'ai aussi insisté auprès du ministre de la Milice et de la Défense (M. Borden). Il ne semblait pas, et il ne semble pas exister de raison qui motive ce retard extraordinaire apporté à la préparation de la copie de ces documents, où se trouve impliquée une question de titre, qui concerne non seulement le locataire de ce gouvernement, mais la population du pays et le gouvernement de la Colombie Anglaise. En définitive, l'affaire a été portée devant les tribunaux, et bien que cette question, que cette Chambre est en principe chargée de décider ait appelé l'attention du cabinet avant la présente session du parlement, il est extraordinaire, à mon avis, que le gouvernement insiste sur l'expédition des affaires publiques et l'examen des subsides ordinaires avant de fournir à la Chambre des communes les documents qui ont dû être soumis au conseil privé, car l'on a reçu différentes députations et le cabinet a donné des opinions définitives au sujet des titres.

M. COSTIGAN.

C'est là un aspect de la question, mais il y a aussi le prix extraordinaire que l'on a payé —$500 par année pendant vingt ans—sans avis au public, sans soumissions, pour une propriété estimée à une somme beaucoup plus élevée, ainsi que me l'ont dit des gens dignes de foi.

En conséquence, tout milite, je crois, en faveur d'une prompte exécution de l'ordre donné par la Chambre.

Et j'ai le droit de demander que le ministre de l'Intérieur donne quelque attention à la procédure que j'ai signalée il y a plus d'une semaine, procédure portant que lorsqu'un ministre au cours d'une discussion parle de documents écrits, il doit se hâter de les déposer sur le bureau de la Chambre.

M. l'ORATEUR : L'honorable député va trop loin.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je n'ai pas l'intention de m'étendre sur le sujet, mais je veux simplement signaler le fait à l'attention de la Chambre. Afin de ne pas faire perdre de temps, je n'ai fait que citer les "Débats" à l'honorable ministre, croyant que, vu son silence, il consentait à produire les documents. Mais il ne s'est pas du tout occupé de la question, et j'en fais maintenant mention, simplement pour dire que je serai obligé de faire une motion régulière et de parler longuement à ce sujet.

Il y a aussi une motion relative à la nomination du shérif au Yukon. Les pièces officielles seules ont été demandées, et la Chambre a donné son ordre le 15 mai. Ces pièces ne sauraient être volumineuses, mais aucune n'est produite.

Puis, relativement à l'enquête concernant les agents des forêts de l'Etat à New-Westminster, j'ai demandé au ministre de l'Intérieur, lorsque cet ordre a été donné, de déposer sur le bureau les pièces officielles, la nomination, l'arrêté ministériel, la plainte et de déposer les autres documents plus tard, car il était possible qu'ils fussent volumineux. Cet ordre a été donné le 15 mai, et on ne l'a pas exécuté.

Il y a aussi les rapports de M. Ogilvie, les lettres et les télégrammes échangés entre lui et le ministère de l'Intérieur, pour la production desquels la Chambre a donné un ordre le 8 mai. Le même jour, il a été donné un ordre de la Chambre pour la production de la correspondance échangée entre le gouvernement et le conseil exécutif du Yukon, et un autre ordre pour la production de la correspondance échangée avec le major Walsh.

Ces ordres n'ont pas pas été exécutés, et aucun des ministres ne m'a dit qu'il refusait de déposer sur le bureau de la Chambre les documents mentionnés.

Souvent, à l'appel de l'ordre du jour, j'ai parlé de cette question, et je ne veux pas faire perdre le temps de la Chambre en faisant une motion, mais si je suis obligé de la proposer, je le ferai, de sorte que je pren-

dirai beaucoup de temps pour démontrer jusqu'à quel point j'ai raison d'insister sur ces questions auprès du gouvernement. Comme je préfère ne pas agir ainsi, j'exprime de temps à autre mon désir d'avoir ces documents.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je dirai franchement à mon honorable ami que je ne m'attendais pas à ce qu'il parlât ainsi. J'espérais, au contraire, qu'il nous féliciterait un peu des grands efforts que nous avons faits pour le satisfaire. Il sait qu'aujourd'hui, nous avons déposé sur le bureau une douzaine de rapports.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Aucun de ceux que je mentionne.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je suis fâché de voir que nous ne pouvons pas satisfaire mon honorable ami, mais, peut-être demain, nous pourrons lui faire plaisir.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Relativement aux documents qui concernent mon ministère, je dirai que je n'étais pas ici lorsque la question est venue sur le tapis. L'honorable député m'a parlé privément, et je lui ai dit que les documents seraient produits le plus tôt possible. Il aurait pu s'arrêter là, à mon avis, et ne pas provoquer une discussion au sujet de ce bail. L'honorable député a insinué—ou plutôt, il a affirmé clairement—que la somme que le gouvernement devait retirer de la propriété était très peu élevée.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Incontestablement.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Si je comprends bien, la discussion de cette question, dans le moment, n'est pas conforme aux règlements, mais je serai prêt à discuter cette affaire plus tard. Il est passablement injuste, de la part d'un député, en demandant des documents, de profiter de la circonstance pour porter une accusation ou faire une insinuation de cette nature. Je dirai que le prix obtenu est, à mon avis, beaucoup plus élevé que celui qu'une compagnie de Vancouver voulait donner il y a deux ou trois ans. En outre, je désire dire que l'ex-gouvernement, dont l'honorable député faisait partie, a cédé 950 acres des terres de l'Etat à Vancouver moyennant $1 par année. Je pourrai établir, de plus, qu'un comité de Vancouver, qui s'est adressé au gouvernement ici—à des membres du gouvernement—a déclaré que le cabinet dont l'honorable député faisait partie était prêt, moyennant $1 par année, à céder cette île à une compagnie.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre ne pourra pas produire de pièces pour appuyer son énoncé.

M. l'ORATEUR : Je crois que l'on viole ici le règlement qui défend toute discussion avant l'appel de l'ordre du jour.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je vois rien de cela.

M. l'ORATEUR : On provoque une discussion en abusant du privilège de poser des questions au sujet de rapports avant que l'on aborde l'ordre du jour.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je ferai une motion la prochaine fois.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Je demande qu'il me soit permis de déposer sur le bureau les renseignements demandés par l'honorable député le 15 mai 1899, au sujet desquels il vient de se plaindre en termes si énergiques. S'il avait attendu un instant, il aurait pu épargner la chose à cette Chambre.

Je dirai, à titre d'explication au sujet de ceci, qu'il ne s'agit pas d'un rapport ordinaire. L'honorable député a fait quelques observations attirant l'attention sur le fait que j'aurais mentionné certains documents, et il m'a demandé de les produire. Mon secrétaire a examiné très attentivement les observations de l'honorable député, et il dit qu'il s'est conformé à sa demande, autant que possible. Mais si, après avoir examiné ce qui est déposé sur le bureau, l'honorable député croit que je ne me suis pas conformé complètement à sa demande, je serai heureux de compléter les documents.

En l'absence du ministre des Douanes (M. Paterson) je déposerai aussi sur le bureau copies de tous rapports faits à Son Excellence le Gouverneur général, minutes du conseil, documents et correspondances relatifs à la navigation sur le Yukon et la Stikine, ou aux règlements de la douane s'y rattachant, y compris le transbordement des cargaisons, aussi, tous rapports à son Excellence le Gouverneur général, minutes du conseil, correspondances et documents concernant les règlements de la douane et les droits imposés on ce qui a trait aux marchandises canadiennes passant par Saint-Michel, Dyea, Skaguay, et Wrangel, toutes choses dont la Chambre a ordonné la production le 30 mars 1898.

Je demande aussi qu'il me soit permis de déposer sur le bureau de la Chambre, en réponse à un ordre de la Chambre en date du 19 avril 1899, copies des correspondances et documents relatifs au renvoi de M. Fawcett de l'emploi de commissaire des mines d'or du Yukon ; aussi, en réponse à un ordre de la Chambre en date du 15 mai 1899, copies de tous arrêtés du conseil, ordonnances, commissions, nominations, certificats et serments relativement à la nomination du shérif du territoire du Yukon, aussi copies des mêmes documents concernant la nomination du greffier du tribunal du territoire du Yukon ; aussi, en réponse à un ordre de la Chambre, en date du 14 mars 1898, copies

de toutes correspondances échangées entre le gouvernement du Canada ou tout ministre, et le gouvernement des Etats-Unis, soit directement, soit par le gouvernement anglais, ou son représentant à Washington, relativement aux arrangements concernant l'entreposage ou le transit sur le littoral du Pacifique, et au soulagement de personnes indigentes dans le Yukon ou l'Alaska, ainsi que tous les rapports faits par les ministres du gouvernement sur ces matières.

M. l'ORATEUR : Les premiers documents mentionnés par l'honorable ministre (M. Sifton) n'ont pas été produits en réponse à un ordre de la Chambre, de sorte qu'il doit y avoir une motion. M. Sifton propose, appuyé par M. Mulock, qu'il lui soit permis de déposer sur le bureau de la Chambre certains papiers contenant les renseignements demandés par sir Charles Hibbert Tupper le 15 mai 1899.

La motion est adoptée.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Puis-je vous demander, M. l'Orateur, au sujet de la procédure, si cet énoncé est parfaitement exact,—naturellement, je ne veux pas parler de la question de fait ? Je désire savoir si, sans présenter de motion, je n'avais pas le droit de demander et d'obtenir des documents publics mentionnés par le ministre au cours de la discussion. J'ai agi d'après cette hypothèse. Il me semble donc que cette motion ne serait pas nécessaire, si l'acte du ministre, ainsi que je le suppose, est conforme à ma prétention, qu'il était obligé de déposer ces documents sur le bureau de la Chambre.

M. l'ORATEUR : L'honorable député (sir Charles Hibbert Tupper) a dû comprendre mal ce que j'ai dit. Je n'ai pas donné à entendre qu'il aurait dû faire une motion. La motion que j'ai soumise à la Chambre comportait qu'il fût permis au ministre de déposer ces documents sur le bureau, car ni un ministre, ni un autre membre de la Chambre n'a le droit de déposer des documents sur le bureau sans un ordre ou sans une autorisation de la Chambre.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : C'est ce que j'ai compris, mais je voulais savoir si ce règlement—j'avoue que je ne le croyais pas—s'applique au cas où un ministre mentionne un document publié au cours d'une discussion. Je ne croyais pas qu'il fallût une motion dans ce cas.

M. l'ORATEUR : Je suis porté à le croire, mais, en tout cas, cela aura l'effet de rendre les journaux de la Chambre exacts.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Pas du tout.

INTERCOLONIAL.—PROLONGEMENT A MONTREAL.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour examiner une résolution relative au chemin de fer du comté de Drummond.

M. SIFTON.

(En comité.)

M. BORDEN (Halifax) : Lorsque le comité a levé sa séance, jeudi dernier, je discutais le prix payé par le gouvernement pour le chemin de fer du comté de Drummond en me basant sur sa valeur ; en me basant, d'abord, sur des offres faites par la compagnie ; en second lieu, sur les obligations achetées par M. Greenshields ; en troisième lieu, sur la puissance de production du chemin de fer, et en quatrième lieu, sur le coût, avec cette observation que le coût de l'entreprise n'est pas la base sur laquelle se fait ordinairement l'achat d'une propriété. Vous aurez sans doute observé, M. l'Orateur, que les résultats obtenus au moyen des différents procédés que je propose ne diffèrent pas sensiblement. J'ai dit en premier lieu, que l'option de $500,000 offerte à M. Farwell, outre le coût subséquent du chemin de fer, atteignant le chiffre de $685,000, porterait sa valeur actuelle à $1,115,000, pourvu que l'on défalque de la somme ainsi obtenue la juste valeur du matériel de transport, qui se trouvait compris dans cette option, mais non pas dans l'achat du chemin par le gouvernement. La valeur du matériel de transport a été estimé à $70,000 ou $80,000 et je l'ai portée au premier chiffre. J'ai aussi déclaré qu'en adoptant la deuxième option de $400,000 offerte à M. Farwell, on arrive à un résultat inférieur de $100,000, c'est-à-dire que la valeur de ce chemin de fer, en 1898, serait de $1,015,000. En outre, si l'on suppute le prix d'après la valeur du stock acheté par M. Greenshields, l'on constate que la valeur du chemin de fer en 1898 était de $1,000,000. M. Greenshields a acquis un huitième de la totalité du stock pour rien autre chose que ses services professionnels et son aide pécuniaire, et il en a acquis un autre huitième pour à peu près $24,000. Les autres obligations qu'il a payées au pair, il les a achetées en vertu d'options antérieurement à la convention intervenue avec le gouvernement, options qu'il n'a toutefois exercées que postérieurement à cette convention. J'ai aussi fait voir que la puissance productive du chemin de fer pour les trois années en question a atteint une moyenne de $33,428.33, ce qui ne représente certainement pas la valeur de $1,600,000 qu'on attribue au chemin de fer. J'ai également démontré que ce n'est pas sur le coût d'une semblable propriété qu'on se base pour en établir le prix d'achat. La valeur d'une propriété n'est ni son coût ni la valeur qu'elle possède pour l'acheteur, mais la valeur qu'elle possède pour le vendeur. Dans les procès en expropriation, voilà la base qui a été mainte et mainte fois établie par les tribunaux. Or, même d'après cette base, si l'on s'en tient au chiffre de $1,565,000, estimation du coût faite par le sous-ministre, et que l'on défalque la subvention de $650,356, l'on constate que le chiffre le plus élevé que les propriétaires de ce chemin ont payé pour sa construction est de $914,644. En pareilles

circonstances, j'ai essayé de prouver que la somme de $1,000,000 ou tout au plus $1,100,000 est le chiffre le plus élevé auquel il soit possible d'estimer le prix que le gouvernement doit raisonnablement payer pour ce chemin de fer ; et que, par conséquent, le prix que le gouvernement se propose actuellement de payer est excessif, bien que le deuxième marché soit infiniment meilleur que celui voté en premier lieu par les honorables députés de la droite.

Lorsqu'il a abordé la question de savoir si cette voie ferrée est bien la meilleure route qu'il soit possible de prendre pour arriver à Montréal, le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) a bien voulu me demander mon opinion sur les mérites du chemin de fer du comté de Drummond. J'ai, il est vrai, fait deux ou trois voyages sur ce chemin de fer, et bien que je ne prétende pas être en lieu de donner un avis d'expert à ce sujet, je me suis, toutefois, formé une opinion, basée sur quelques légères observations. Il n'est pas besoin de l'œil exercé d'un expert pour voir que ce chemin de fer n'est pas construit d'après le type du chemin de fer Intercolonial ou du Chemin de fer Canadien du Pacifique ou du Grand Tronc. Ce chemin de fer ne saurait nullement soutenir la comparaison avec les trois voies ferrées en question. Il est aussi parfaitement évident qu'une partie très considérable de cette voie ferrée passe à travers une forêt.

Quand il a abordé la question d'obtenir le droit de parcours sur la voie du chemin de fer Canadien du Pacique, de Montréal à Québec, le ministre nous a dit qu'en raison même du territoire que dessert cette voie ferrée, elle est inférieure à celle qui dessert Halifax et Saint-Jean ; et que cette dernière voie ferrée est le chaînon de l'Intercolonial qui donne les meilleurs rendements. Je voudrais bien savoir comment, en présence de la déclaration qu'il a faite en Chambre, le ministre se trouve en lieu de nous donner ce renseignement Il est absolument impossible, nous a-t-il déclaré, de dire à la Chambre si l'exploitation du chemin de fer du comté de Drummond est, oui ou non, rémunératrice, puisque la comptabilité de cette voie ferrée n'est pas tenue de façon à nous renseigner à cet égard. Or, si la comptabilité de l'Intercolonial est bien ce qu'il dit, que sait-il de la puissance de production de cette voie ferrée de Halifax à Saint-Jean ? S'il est en mesure d'établir la comparaison pour la première voie ferrée, comment se fait-il qu'il ne puisse l'établir pour l'autre chemin de fer ? Quiconque comparerait le chemin de fer de Halifax à Saint-Jean avec celui du comté de Drummond acheté par le ministre, dirait que le premier chemin de fer dessert un territoire habité par une population fort dense, traversant une contrée à grand trafic, tandis que l'autre chemin de fer n'en fait rien. Eh bien ! s'il se base sur l'apparence de la contrée desservie par le premier chemin de fer, pour exprimer son opinion relativement à la valeur de ce chemin, il pourrait tout aussi bien le faire, pour l'autre voie ferrée ; et, en pareilles circonstances, il sera en lieu, je n'en doute point, de dire à la Chambre que le chemin de fer du comté de Drummond, qui traverse, sur un parcours étendu, une forêt, ne saurait être d'une exploitation bien rémunératrice, cela s'entend, du moins, à l'égard du trafic local.

Le député de New-Westminster (M. Morrison), en parlant du marché fait avec la Compagnie du Grand Tronc a bien voulu nous dire et nous répéter qu'il ne comprend pas le moins du monde à quel titre la question de l'usage de la voie surgit dans ce débat lorsqu'il s'agit de déterminer le prix que le chemin de fer Intercolonial doit payer pour se servir du chemin de fer que l'on se propose de louer de la Compagnie du Grand Tronc, ainsi que la valeur des gares-terminus à Montréal. Assurément, l'honorable député a dû oublier la déposition de M. Wainwright, témoin qui mérite une absolue créance à son avis, et au témoignage duquel il faudrait ajouter foi, déclare-t-il, quand bien même l'on refuserait d'ajouter foi aux témoignages de toute autre personne. Je tiens à rappeler à la Chambre ce que M. Wainwright dit au sujet du marché en question, et l'importance qu'il attache à la question de l'usage. Au cours du contre-interrogatoire, on lui pose la question que voici :

Q. Tout votre trafic entre l'Ouest et l'Est viendrai à Montréal ?—R. Oui.

Q. Et tous ces termini sont destinés à ce trafic ?—R. Certainement.

Q. Est-ce que l'usage que vous feriez de ces termini ne serait pas de beaucoup plus considérable que celu qu'en pourrait faire l'Intercolonial ?—R. Certainement.

Q. Dans quelle proportion ?—R. Cela dépendrait du trafic de ce chemin de fer. Voici la situation : il est stipulé dans la convention que nous aurons l'usage de ces termini en commun. Je vous ai fait voir, par le plan que j'ai par devers moi, que le contrat stipule l'usage de 40 milles de voie d'évitement, de halles à marchandises, de plaques tournantes et autres appartenances. C'est absolument comme si j'allais trouver le propriétaire d'un palais, après m'être marié et lui demander pour ma femme et moi, l'usage de toute sa maison. Naturellement, je ne puis me servir que d'une chambre, mais il est possible que, dans quelques années, il survienne une famille nombreuse. Je ne saurais dire quelle serait la proportion entre notre usage de la voie et celui de l'Intercolonial.

Ainsi, d'après ce que semble insinuer M. Wainwright, dont l'honorable député exalte tant le témoignage, voilà ce que font les autorités du chemin de fer Intercolonial en ce moment : elles achètent un palais, quand elles n'ont besoin que d'une seule chambre Eh bien ! libre à ces autorités d'acheter un palais et de ne se servir que d'une seule chambre, pourvu qu'elles ne paient que le prix de cette dernière. Or, voici l'embarras au sujet de ce marché, embarras que le député de New-Westminster semble ne pas avoir saisi ; c'est que tout en ne faisant usage que d'une seule chambre dans le palais, les autorités de l'Intercolonial paient

actuellement la moitié du loyer pour la moitié de l'usage de tout le palais. Que l'honorable député de New-Westminster se donne la peine de parcourir les dépositions des témoins à la lumière des observations que je viens de faire, et il verra que la question de l'usage a bien son importance dans la question qui nous occupe.

M. Wainwright ajoute :

L'Intercolonial, à votre avis, mettra-t-il bien du temps à se créer une famille assez nombreuse pour occuper ce palais des gares-termini?—R. A mon avis, il lui faudra peu de temps, et la proposition relative au prolongement du chemin de fer jusqu'à Montréal contribuera fortement à l'augmentation du trafic.

Q. Avez-vous quelque idée du volume des marchandises transportées par l'Intercolonial avant son raccordement avec Montréal?—R. Oui.

Q. Avez-vous une idée de la proportion de votre trafic à Montréal relativement à celui de l'Intercolonial?—R. Notre trafic est fort considérable, cela va sans dire, relativement à celui de l'Intercolonial.

Q. Pouvez-vous nous donner une idée de la proportion de ce trafic?—R. Non, car cela varie sensiblement.

L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) pose ensuite une question, et la réponse du témoin, à mon avis, est fort significative. Il demande : " Est-ce un centième ?" c'est-à-dire, est-ce que l'usage de ces gares-termini par le chemin de fer Intercolonial est la centième partie de celui qu'en fait le Grand Tronc ? Et M. Wainwright, dont mon honorable ami apprécie tant le témoignage, dit :

Je ne voudrais pas faire de déclaration positive à ce sujet.

Ainsi, ce monsieur qui connait sans doute aussi bien que tout autre homme de chemin de fer au Canada la proportion dans laquelle le Grand Tronc fait usage des termini à Montréal, relativement à celui de l'Intercolonial, n'ose affirmer sous la foi du serment, en réponse à la question posée, que l'usage que fera l'Intercolonial de ces facilités sera la centième partie de celui qu'en fait le Grand Tronc. Et cependant, le député de New-Westminster (M. Morrison) prétend que cette question de l'usage des termini n'intéresse nullement le débat. De fait, l'honorable député ne se fait en cela que l'écho du ministre des Chemins de fer et Canaux, comme je vais le prouver en citant le témoignage du ministre à l'enquête sur ce sujet. A la page 10 de la preuve, M. Blair produit un état préparé par M. Schreiber, d'après les instructions et à la satisfaction du ministre, état portant que le chemin de fer Intercolonial devrait, en premier lieu, payer à la Compagnie du Grand Tronc pour l'usage de sa voie ferrée, les gares-termini non comprises, l'intérêt sur $750,000. Voici cette estimation :

Intérêt sur la ligne de Saint-Hyacinthe à Saint-Lambert, la moitié de $75,000, à cinq pour cent ..	$37,500
Usage du pont Victoria et des abords.	50,000
Usage des gares-termini à la Pointe Saint-Charles, Bonaventure et usage des chemins de fer.....	62,500
Usage du pont de la Chaudière et occupation nécessaire de la ligne à l'est.	6,000

Puis il fait une récapitulation et produit aussi un memorandum conçu dans le même sens à peu près, et qui figure à la page 11 de la preuve. Alors, le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) est interrogé à cet égard, et il intéressera sans doute la Chambre de savoir ce qu'il pense au sujet de la question d'usage, chose dont la Chambre, de l'avis du député de New-Westminster, ne devrait pas s'occuper.

D. Cette estimation porte-t-elle sur la moitié, ou simplement sur la part de l'usage que ferait l'Intercolonial de ces gares-termini?—R. Cette estimation est basée sur la moitie de la valeur à 5 pour cent, des parties de ces gares-terminus dont, à son avis, l'Intercolonial serait en cas de se servir.

D. Que nous n'ayons besoin que d'un dixième ou moins, l'estimation est basée sur la moitié?—R. L'estimation est basée sur la moitié.

Ainsi, bien que M. Wainwright n'ait pas osé affirmer au comité, sous la foi du serments, que le chemin de fer Intercolonial ferait des gares terminus la centième partie de l'usage qu'en fait le Grand Tronc, cependant, on nous propose de payer à la Compagnie du Grand Tronc pour l'usage de ces terminus un loyer sur le pied de la moitié. On pose alors au ministre des Chemins de fer et Canaux d'autres questions à ce sujet :

Vous êtes-vous donné la peine de constater dans quelle proportion l'Intercolonial ferait usage de ces facilités?—R. Je ne saurais affirmer qu'il soit guère possible de faire une juste estimation à ce sujet. Tout dépendrait de la tournure que prendraient les affaires.

Q. Avez-vous pris la peine de constater quelle serait la proportion de l'Intercolonial?—R. Nous avons pris la peine de nous assurer des conditions les plus favorables auxquelles il nous serait possible d'obtenir l'usage de ces facilités, et du plus bas prix auquel nous pourrions les obtenir du Grand Tronc.

Q. Ce n'est pas là précisément ce que j'ai demandé. Je vous demande si vous vous êtes donné la peine de constater dans quelle proportion l'Intercolonial ferait usage des gares?—R. L'usage peut se considérer sous deux aspects différents. La proportion dans laquelle chaque compagnie ferait usage de la voie, influerait dans une certaine mesure sur la contribution que chacune d'elles devrait faire au coût de l'entretien; mais elle n'influerait nullement, et cela à bon droit à mon avis, sur la question du loyer.

Si le Grand Tronc consentait à nous louer toute sa propriété au taux de l'intérêt de la totalité du coût, d'une façon subordonnée à la proportion dans laquelle nous ferions usage de sa voie relativement à son propre usage, il eût peut-être été parfaitement légitime de faire pareille convention ; mais la compagnie n'était pas disposée à le faire.

Q. Il s'agit de savoir si vous vous êtes informé de ces proportions, ou tout simplement si le ministère des chemins de fer, ou vous-même à titre de chef du ministère, avez pris la précaution de faire l'estimation de cet usage proportionnel?—R. Il n'a été fait nulle estimation de l'usage proportionnel. Il serait fort difficile de constater la chose.

Et l'interrogatoire se continue ainsi, page 13, de façon à rendre évident que le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a jamais songé à prendre la fort élémentaire

précaution de faire pareille estimation ou de constater, d'une façon quelconque quelle serait la proportion probable de l'usage. Toutefois, il y a plus que cela. Qu'est-ce qui l'empêcherait, je le demande, de faire avec le Compagnie du Grand Tronc une convention basée sur l'usage proportionnel ? Rien ne s'y opposerait et je demande aux honorables députés qui prendront la parole après moi, de me signaler ces obstacles, s'il en existe. Il est nécessaire, aux termes mêmes du contrat en discussion, d'établir un état exact de l'usage relatif que les deux chemins de fer feront des termini, puisque les frais d'entretien doivent se payer sur le pied de l'usage proportionnel. Or, M. l'Orateur, si le coût de l'entretien doit se baser sur l'usage proportionnel, pourquoi, je le demande, le loyer ne serait-il pas calculé sur le même pied ? Il faut tenir une comptabilité spéciale, afin de constater quel sera l'usage proportionnel que l'Intercolonial fera de la voie, relativement aux frais d'entretien. Il aurait été légitime d'estimer sur cette base le loyer à payer à la Compagnie du Grand-Tronc ; et cependant le ministre des Chemins le fer et Canaux, au lieu de payer le loyer sur le pied de l'usage des terminus, qui est bien inférieur à celui qu'en fait le Grand-Tronc, se propose de payer le loyer sur le pied de la moitié du loyer payable à toute compagnie ou individu qui se porterait acquéreur de ce terminus par bail.

Je citerai, en passant, quelques chiffres recueillis par le comité relativement à l'usage proportionnel que ces deux chemins de fer ont fait des termini pendant les mois de mars et avril 1898. Voici la totalité des wagons qui sont entrés à la Pointe-Saint-Charles et en sont sortis, pendant les mois de mars et avril :

	Grand Tronc.	Intercolonial.
Mars	53,940	2,171
Avril	45,167	2,210
Totalité	99,107	4,381

Voici la totalité des trains de voyageurs de chaque chemin de fer, qui ont traversé journellement le pont Victoria:

Grand Tronc	46
Intercolonial	4

Et voilà qu'il nous faut payer sur le pied de la moitié et non pas sur celui de la proportion de l'usage. Le député de New-Westminster (M. Morrison) ne comprend pas ce qui s'oppose à ce que nous payions sur le pied de la moitié. Voici la totalité des wagons de marchandises de chaque chemin de fer qui ont traversé le pont Victoria, et le chemin de fer du pont Victoria à Sainte-Rosalie :

	Grand Tronc.	Intercolonial.
Mars	17,084	2,388
Avril	10,491	2,867

Et cependant, il nous faut payer, non sur le pied de l'usage proportionnel, mais sur celui de la moitié. L'horaire public à l'époque où fut élaboré le rapport du comité indiquait que 100 trains de voyageurs du Grand Tronc avaient fait usage des gares terminus, contre 4 trains de voyageurs de l'Intercolonial. Et cependant mon honorable ami, en dépit de tout cela, est d'avis qu'il faut payer pour l'usage de ces termini sur le pied de la moitié, et non pas sur celui de l'usage proportionnel.

Mon honorable ami révoque en doute quelques conclusions de notre rapport, et je me suis étendu fort longuement, sur ce qu'il a dit au sujet de l'estimation du loyer ; toutefois, je tiens à signaler au comité en passant, le prix que le chemin de fer Intercolonial reçoit pour une convention à peu près semblable à celle qu'on fait actuellement avec la Compagnie du Grand Tronc. Le chemin de fer " Dominion Atlantic " a droit de circulation, en commun avec le chemin de fer Intercolonial, sur un parcours de 14 milles de la jonction de Windsor jusqu'à Halifax. Ce chemin de fer a le droit de circulation exclusif, sur la voie, de la Jonction Windsor à Windsor, sur un parcours de 32 milles, soit sur une totalité de 46 milles du chemin de fer Intercolonial. Sur les premiers 32 milles, le " Dominion Atlantic " a le droit de parcours exclusif, et sur les autres 14 milles, il a le droit de parcours en commun avec le chemin de fer Intercolonial. Voilà la convention intervenue entre ces deux compagnies : le chemin de fer Intercolonial paie les frais d'entretien et perçoit un tiers des recette brutes de la compagnie sur cette ligne. Le loyer net payé à l'Intercolonial, pendant les huit années écoulées, pour les 46 milles de la voie et pour l'usage des gares-terminus à Halifax, terminus d'une grande étendue, a été en moyenne de $16,682.50, soit environ une neuvième de la somme que l'on se propose de payer au Grand Tronc pour le cas en discussion. Tous ceux qui sont au fait du trafic du chemin de fer " Dominion Atlantic " savent dans quelle proportion ce trafic s'est accru pendant les huit ou dix années dernières, et que ce trafic est bien supérieur à la faible proportion que j'ai indiquée. Le " Dominion Atlantic " transporte à Halifax, un volume fort considérable de marchandises, sur cette partie de la ligne de l'Intercolonial. Il fait circuler six trains de voyageurs par jour jusqu'à Halifax, au lieu de quatre, et il paie pour l'usage de ce chemin de fer, une rente annuelle de $16,682.50. Le chemin de fer Intercolonial paie les frais d'entretien.

Pour en revenir à la question que m'avait posée le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), au sujet de la valeur et de la nature du chemin de fer du comté de Drumomnd, voici ce que je voulais lui dire sur le champ, si le ministre m'eût permis de répondre à sa question : c'est que, d'après ce que j'ai pu en juger, au cours de l'année, ce chemin de fer ne me paraît pas une voie convenable, pendant quelques saisons de l'année

au moins. Au mois de mars dernier, je me suis rendu jusqu'à Lévis sur le chemin de fer Intercolonial, j'ai dû y faire un arrêt de vingt-quatre heures, parce que le chemin de fer du comté de Drummond était arrêté par la neige. Le mode de construction de ce chemin de fer y rend plus difficile sans doute la tâche de déblayer la voie pendant l'hiver ; et les voyageurs sur ce train de l'Intercolonial, au nombre de quinze ou vingt, après avoir attendu vingt-quatre heures, ont dû traverser le fleuve et prendre à Québec le train du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour se rendre à Montréal ; ils sont arrivés à Ottawa, si je ne me trompe, deux jours avant ceux qui avaient jugé à propos d'attendre le chemin de fer du comté de Drummond.

M. GIBSON : Le Grand Tronc était-il aussi arrêté par les neiges à cette époque ?

M. BORDEN (Halifax) : Le Grand Tronc était aussi arrêté, sur un certain parcours de sa ligne, je crois : mais on m'a dit que sa voie avait été déblayée bien avant celle du chemin de fer du comté de Drummond. Je n'en suis pas certain, mais voilà ce qu'on m'a dit.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : C'est la voie du chemin de fer du comté de Drummond qui a été déblayée en dernier lieu.

M. BORDEN (Halifax) : Quant à ce qu'a affirmé le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) sur l'impossibilité de renseigner la Chambre sur les résultats de l'affermage de ce chemin de fer, pour cette année, je désire faire observer qu'en 1897, le ministre des Chemins de fer et Canaux lui-même et le ministre du Commerce nous ont tous deux déclaré que cet affermage n'était qu'une expérience provisoire, que le gouvernement voulait mettre à l'épreuve la valeur de ce chemin de fer, et qu'après l'expérience faite pendant une année, il nous renseignerait à ce sujet. Il est regrettable que le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) ne soit pas en lieu de tenir sa promesse, et de nous éclairer sur la valeur de l'expérience qu'il a tentée. Je désire aussi faire observer, pour l'édification des membres du cabinet autres que le ministre des Chemins de fer et Canaux, qu'à la page 81 de l'enquête faite devant le comité, le sous-ministre des Chemins de fer et Canaux nous a dit que le succès de cette expérience, autant qu'il s'agit de Halifax, serait, dans une large mesure, subordonné à l'établissement d'une ligne de steamers rapides, partant de Halifax. Voici tout ce que je veux observer à cet égard : en présence des obstacles qui s'opposent à l'établissement d'une ligne de steamers rapides, en raison du fait que le gouvernement actuel a brisé les arrangements faits par le gouvernement précédent, tout nous porte à croire que les espérances du sous-ministre au sujet de l'accroissement de recettes qu'il prévoyait ne se réaliseront pas de sitôt, au grand regret des populations des provinces maritimes.

Relativement à ce que le ministre (M. Blair) nous a dit touchant le droit de parcours accordé au chemin de fer Canadien du Pacifique sur la ligne de l'Intercolonial, de Saint-Jean à Halifax, j'ai peu de chose à ajouter aux observations de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) sur les stipulations de cette convention. Je remarque que le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) a paru s'alarmer à l'idée que Halifax deviendrait l'un des termini du chemin de fer Canadien du Pacifique. A mon avis, le ministre n'avait pas lieu de tant s'alarmer sur une pareille éventualité. Il nous a dit qu'il n'était nullement à propos de changer le droit de parcours sur la ligne de Halifax à Saint-Jean, et il s'est appuyé surtout sur la différence dans la longueur de la ligne. Tous ceux qui sont tant soit peu au fait du trafic des chemins de fer savent que le fait que ces deux lignes sont de longueur différente n'empêcherait nullement de faire un marché légitime et convenable, et à mon avis, une pareille convention serait fort importante, non seulement dans l'intérêt du port de Halifax et dans celui du chemin de fer Canadien du Pacifique, mais dans l'intérêt de tout le pays.

Pourquoi l'idée de songer que Halifax pourrait devenir l'une des têtes de ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique aurait-elle pour effet de décourager l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) ? N'est-il pas dans l'intérêt du pays qu'une puissante compagnie de chemin de fer comme celle-là, qui possède un de ses termini sur le littoral du Pacifique, en ait un autre dans un des meilleurs ports du littoral de l'Atlantique. L'honorable ministre semble croire qu'il est de la plus grande importance que le chemin de fer Intercolonial ait sa tête de ligne à Saint-Jean. Quand bien même il aurait particulièrement à cœur l'intérêt de la ville de Saint-Jean, cela ne lui donne pas raison de redouter que le chemin de fer Canadien du Pacifique établisse sa tête de ligne à Halifax ?

Il veut maintenant faire concurrence à cette compagnie dans la ville de Saint-Jean, en faisant, sur le côté est du havre de Saint-Jean des améliorations qui vont coûter des sommes énormes. Mais pour en arriver là, il rencontre un obstacle sur son chemin, et par suite de la différence de 259 milles qui existe dans la distance que le chemin de fer Intercolonial doit parcourir, comparé au chemin de fer Canadien du Pacifique, à part cela il amène les marchandises qu'il transporte au même port que ce dernier chemin de fer. Si l'honorable ministre veut faire concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique il n'y a qu'un endroit où il puisse le faire avec avantage, c'est dans le port de Halifax, et je crois pouvoir établir à la satis-

faction de n'importe quel député de cette Chambre, que ce que je dis là est exact.

Pour se rendre au port de Saint-Jean, il lui faut transporter ces marchandises sur une distance de 259 milles plus considérable que le chemin de fer Canadien du Pacifique ; si au contraire il se rend au port de Halifax, il est obligé de transporter ses marchandises seulement 97 milles de plus que pour atteindre Saint-Jean, et il réduit de 250 milles la distance qui le sépare de l'Angleterre. En d'autres termes, en transportant ses marchandises à Halifax, seulement 97 milles de plus qu'en allant à Saint-Jean, il ne fait pas concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique dans ce dernier port, mais il lui fait concurrence dans le meilleur port de l'univers, ayant sur son adversaire un avantage de 250 milles sur la distance qui sépare ce port des ports européens.

Si l'honorable ministre a l'intention de faire concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique et j'espère qu'il va en agir ainsi dans l'intérêt du pays et de ce chemin de fer lui-même—je dis, que Halifax doit être le port vers lequel tous ses efforts doivent porter, et cela pour les raisons que je viens de mentionner. Dans la ville de Saint-Jean, il y a une foule d'obstacles à surmonter ; d'abord la distance qu'il a à parcourir pour atteindre cette ville est plus considérable de 259 milles, de plus les marchandises qu'il transporte sont expédiées du même port que celles de son concurrent. A Halifax il a un port où la marée ne se fait presque pas sentir, un port qu'un steamer peut quitter et se trouver deux heures plus tard en plein océan Atlantique, en route pour n'importe quel port de l'Angleterre. Enfin il a à Halifax un port où les droits de quaiage, les dépenses qu'entraînent le chargement et le déchargement, et autres dépenses de cette nature sont peut-être aussi réduites que dans n'importe quel autre port de l'Europe ou des Etats-Unis, en un mot, il me semble que si l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a l'intention de faire concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique, le seul endroit où il peut obtenir un résultat pratique, c'est à Halifax et non à Saint-Jean. Mais, je regrette d'être obligé de dire, que si j'ai bien compris les paroles de l'honorable ministre il est loin de partager cette opinion.

J'ai maintenant une autre remarque à faire à ce sujet. Parlant de l'arrangement conclu en 1890 entre l'Intercolonial et le chemin de fer Canadien du Pacifique l'honorable ministre nous dit, qu'en faisant disparaître cet arrangement, il ve pouvoir obtenir pour son chemin de fer tous les voyageurs qui se rendent à Montréal, ce qui augmentera les recettes de l'Interolcnial d'autant. Or, M. l'Orateur, si l'honorable ministre (M. Blair) met cette idée qu'il vient d'énoncer à exécution, cela revient à dire qu'il devra refuser d'avoir des rapports avec le chemin de fer Canadien du Pacifique ; cette conduite de sa part aura pour résultat de réduire à un seul les deux moyens de transports que les gens de Halifax et de l'est de la Nouvelle-Ecosse possèdent actuellement pour se rendre à Montréal.

A l'heure actuelle la population de l'est de la Nouvelle-Ecosse, et de l'ouest, ainsi que celle de la ville de Halifax ont deux convois chaque jour qui arrivent et qui partent pour Montréal ; vous pouvez prendre le convoi du chemin de fer Canadien du Pacifique le matin, et le convoi de l'Intercolonial dans l'après-midi. Je crois que la population de Halifax et la population de la Nouvelle-Ecosse a le droit de se servir du chemin de fer Canadien du Pacifique pour se rendre à Montréal ou ailleurs. Les contribuables de ma province ont payé leur bonne part, pour la construction de ce chemin, et je crois que toute proposition de la part de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux pouvant être de valeur à empêcher le peuple de Halifax et de la Nouvelle-Ecosse en général de se servir de ce chemin pour se rendre à Montréal et en revenir, ne recevra pas un accueil favorable de la part de la population de cette province.

Si l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, dans cette concurrence qu'il veut entreprendre, fait son devoir, s'il accomplit ce qu'il a déclaré devoir faire devant le comité, s'il fait ce qu'a promis le sous-ministre des Chemins de fer et Canaux —s'il envoie des agents au dehors, et s'efforce de développer le commerce—il pourra tout aussi avantageusement faire concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique à Halifax qu'à Saint-Jean ; et cela sans empêcher en quoi que ce soit, les gens de la Nouvelle-Ecosse de se servir du chemin de fer Canadien du Pacifique ; enfin cela lui permettra de faire des propositions raisonnables à cette compagnie et lui accorder des privilèges de circulation sur l'Intercolonial depuis Halifax jusqu'à Saint-Jean. Maintenant, quant à ce qui concerne Halifax, je regrette d'être obligé de dire que durant les deux dernières années, le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas prouvé qu'il avait l'intention de s'occuper des affaires de l'Intercolonial en homme sérieux. A la page 77 de la preuve, l'honorable ministre au cours de l'examen qu'il faisait subir à son sous-ministre, mit dans la bouche de cet employé la réponse suivante :

Q. Dans ce cas vous comptez beaucoup n'est-ce pas pour voir augmenter le produit des recettes de l'Intercolonial sur une politique de progrès, de la part de l'administration ?—R. Il doit en être ainsi, car, autrement, nous n'obtiendrons pas le trafic.

Q. Vous n'avez pas perdu l'espérance que Halifax puisse devenir plus tard, grâce à l'Intercolonial, un port important pour l'expédition des marchandises destinées à l'étranger ?—R. Si nous pouvions avoir des steamers rapides, le trafic lui ne manque pas.

Plus loin à la page 81 :

Q. Que pensez-vous du transport des voyageurs ? —R. Si des steamers rapides voyageaient entre Hali-

fax et les ports européens et établissaient leur terminus dans ce dernier port, je crois que cela aurait pour effet d'augmenter considérablement le nombre des voyageurs.

Q. Relativement à l'augmentation prévue dans le produit des recettes, cela dépendra beaucoup n'est-ce pas de l'établissement d'une ligne de steamers rapides à Halifax ?—R. Oui.

J'espère que l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) gardera le souvenir de cette réponse, et se rappellera qu'en 1897 il était absolument certain que Petersen, Tate et Cie étaient capables de remplir leur engagement ; cependant, le résultat de tout cela c'est que cette compagnie a ignominieusement failli à la tâche qu'elle s'était imposée, et par suite de l'augmentation survenue dans le coût de la construction des navires, des experts prétendent qu'il sera tout à fait impossible, même aux conditions proposées par l'ancien gouvernement, de voir la mise à exécution d'arrangements de cette nature d'ici à au moins une douzaine d'années.

Relativement à l'administration de ce chemin par le ministre des Chemins de fer et Canaux, je veux faire voir qu'il était loin d'être de cette opinion il n'y a pas encore bien longtemps, lorsque le bureau du commerce de Halifax a voulu essayer de lui faire subir une épreuve définitive. Cette association appela l'attention du gouvernement sur la nécessité qu'il y avait pour ce dernier de prendre des moyens énergiques afin de développer le volume du traffic sur le chemin de fer Intercolonial et dans le port de Halifax ; le ministre des Chemins de fer et Canaux répondit à cette requête, par une lettre en date du 15 novembre 1898, environ six mois après avoir placé dans la bouche de son sous-ministre les paroles que je viens de lire. La lettre était comme suit :

Nous ne sommes pas en position de pouvoir garantir un trafic suffisant pour l'expédition d'aucun port. Il est possible que plus tard notre organisation devienne suffisamment complète pour cela, mais je suis même porté à douter de la réalisation de ce fait. Il nous faut compter sur les deux lignes—et peut être sur trois—avec lesquelles nous nous raccordons dans l'ouest, pour notre trafic. Ces lignes traceront le chemin, et s'occuperont à diriger le courant du trafic de ce côté.

Conformément à la déclaration placée dans la bouche du sous-ministre, par l'honorable ministre lui-même, le chemin de fer Intercolonial doit commencer bientôt une politique agressive, autrement tout ce projet croulera, et nous n'obtiendrons pas le trafic : mais six mois plus tard, lorsque le conseil du commerce de Halifax lui demanda d'inaugurer cette politique active, il répondit :

Ces lignes commenceront le travail, et s'occuperont de créer un trafic. Cet hiver rien n'a été fait dans cette direction, et je crois que tant que l'on n'aura pas fait les améliorations nécessaires, nous ne pourrons pas compter sur le transport d'une quantité considérable de marchandises.

Il est inutile de dire que cette déclaration de l'honorable ministre a causé un véritable désappointement parmi les intéressés, qui avaient ajouté foi dans les déclarations faites par l'honorable ministre au cours de cette enquête et ailleurs ; et en réponse à la lettre de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, je me contenterai de citer le mémoire préparé à cet effet par le conseil du commerce de Halifax, lequel est en date du 25 novembre 1898, et contient, dans un langage aussi choisi que possible, une réponse complète à cette lettre :

Le reste de sa lettre a une portée bien plus élevée, et si les idées qui y sont mentionnées devaient être mises à exécution, cela aurait l'effet le plus désastreux sur l'avenir de notre commerce d'hiver. Nous ne pouvons admettre que le trafic de l'Intercolonial doit dépendre exclusivement des chemins de fer de l'ouest du pays, et que c'est à ces derniers qu'il appartient de surveiller l'affaire. Aucune compagnie de chemin de fer ordinaire, ayant sa tête de ligne dans un port comme celui d'Halifax, ne songerait à adopter un principe consistant à dire que ce chemin doit attendre le commerce qui pourra lui survenir. L'Intercolonial devrait avoir des agents dans l'ouest, qui seraient en état d'accorder des taux de transport directs de l'endroit où il est expédié à celui de la destination, dans n'importe quel port de l'Europe.

Naturellement, pour en arriver là, il faudra que l'Intercolonial fasse des arrangements spéciaux avec les différentes lignes qui devront transporter ces marchandises jusqu'à Montréal, et s'il arrivait, comme on l'a souvent fait remarquer, qu'une de ces lignes de chemin de fer refusât de transporter ces marchandises sous prétexte que leur matériel roulant n'est pas assez considérable pour lui permettre de faire, pour d'autre que pour elle-même ce trafic direct, dans ce cas, l'Intercolonial devra posséder un matériel roulant, ou un nombre de wagons suffisant pour transporter les marchandises qui lui seront trouvées par ses agents à Montréal, et nous n'avons aucune raison de croire que le gouvernement ne pourra pas obtenir des privilèges de circulation sur l'une des lignes déjà mentionnées au moyen d'un arrangement raisonnable à cette fin.

Lorsque M. Hays du Grand Tronc est venu ici l'été dernier, il a déclaré, de la manière la plus positive, que les améliorations de terminus à cet endroit étaient suffisantes pour le transport d'une quantité de marchandises trois fois plus considérable que le trafic transporté actuellement par tous les chemins de fer. Puisqu'il en est ainsi, pourquoi nous répond-on constamment que ce n'est pas au gouvernement qu'il appartient de trouver du trafic pour son chemin ? Le terme "gouvernement" devrait disparaître de cette entreprise, et l'Intercolonial devrait être administré par un certain nombre d'hommes compétents, dont le devoir consisterait à développer le trafic du chemin, et de lui faire atteindre la plus grande puissance possible, en concurrence avec les chemins de fer qui ont leurs têtes de ligne dans différents ports d'expédition sur le littoral de l'Atlantique.

Depuis quelques années le trafic direct de l'Intercolonial, venant de l'ouest du pays ou s'y rendant est tellement tombé qu'il se réduit maintenant à presque rien, et le prolongement du chemin jusqu'à Montréal exigerait un nouveau mode de procéder de la part de l'administration, afin de pouvoir créer un trafic pour l'Intercolonial tout en faisant concurrence aux chemins de fer. La nomination d'un gérant du trafic ayant acquis de l'expérience dans une grande compagnie, était le fait de gens d'affaires. Il est difficile de séparer le mouvement réactionnaire fait par le ministère des chemins de fer en abolissant la position de gérant général du trafic, et les arrangements peu satisfaisants qui existent relativement au trafic et sont

indiqués dans les lettres du ministre. Il est d'une importance vitale qu'un homme capable et énergique, possédant une expérience conforme aux progrès modernes, soit chargé immédiatement de réorganiser l'administration du chemin de fer Intercolonial, afin que l'honorable ministre des chemins de fer ne soit plus obligé de dire que le chemin de fer Intercolonial n'est pas destiné à bénéficier du trafic d'exportation.

Voilà ce que pensait de la conduite de l'honorable ministre, le conseil du commerce de Halifax, et ceux d'entre nous qui appartiennent à la province de la Nouvelle-Ecosse, ne peuvent s'empêcher de songer, que dans les intérêts du pays, il aurait été préférable que l'honorable ministre eût mis à exécution cette politique de progrès, qu'il proposait dans le printemps de 1898 ; nous croyons de plus, que dans l'automne de cette même année, il n'aurait pas pu dire au conseil du commerce de Halifax que l'Intercolonial devait compter sur les autres lignes de chemin de fer pour son trafic, et ne devait pas essayer de se le procurer par lui-même.

L'honorable ministre ignore-t-il qu'au moins deux des compagnies de chemins de fer qui doivent courir ainsi après le commerce de l'ouest, sont le Grand Tronc, qui fait concurrence à Halifax, à Portland, et le chemin de fer Canadien du Pacifique qui fait concurrence à l'Intercolonial à Saint-Jean ? S'attend-il que ces deux lignes vont chercher à obtenir du trafic dans l'ouest afin de l'expédier ensuite par voie de l'Intercolonial, et que tout ce que les officiers de ce dernier chemin ont à faire c'est d'attendre le trafic que devront donner à l'Intercolonial ces compagnies de chemins de fer qui lui font concurrence ? Une telle prétention n'est rien moins que ridicule, et je suis bien convaincu que le conseil de commerce de Halifax n'a pas encore compris comment l'honorable ministre a pu faire deux déclarations aussi différentes l'une de l'autre dans le printemps et l'automne de 1898, après s'être basé sur le témoignage de son sous-ministre pour promettre qu'il allait adopter une politique de progrès.

Des personnes peu charitables trouveraient peut-être la raison d'une telle conduite dans une déclaration que l'honorable ministre a bien voulu faire au cours d'un banquet donné à Saint-Jean le 13 octobre 1897 ou 1898. Parlant des ports de Halifax et de Saint-Jean, il disait qu'il était du devoir du gouvernement d'aider ces ports à se procurer l'outillage nécessaire pour la manutention du commerce. Il a accompli sa promesse relativement à la ville de Saint-Jean, parce qu'il a dépensé $750,000 à $1,000,000 dans la construction et l'installation du terminus de l'Intercolonial, sur le côté est de ce havre, afin de faire concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique établi sur le côté ouest, bien que pour en arriver là il soit obligé de transporter ses marchandises à une distance de 259 milles plus considérable.

Mais durant la même période il n'a pas fait grand'chose pour Halifax. L'élévateur dont la construction devait être terminée pour la saison dernière, est encore, si l'on doit en croire la réponse qu'il a faite à une question que je lui ai posée, en voie de construction et ne sera pas terminée avant le 1er octobre prochain ; quelques-uns de ses amis de Halifax croient même qu'à cette dernière date l'élévateur ne sera pas encore prêt à recevoir le grain. Toutefois, je vais faire mon possible, durant le reste de la session, pour rappeler souvent cette question à l'attention de l'honorable ministre et le forcer, si je le puis, à terminer cet élévateur au moins pour cette date. Voici ce que disait encore l'honorable ministre dans ce discours :

Celui qui possède les plus grands avantages naturels devra, être le plus favorisé.

On serait porté à croire que Halifax, qui possède les avantages que je viens d'énumérer, qui abrège le voyage océanique de 250 milles, et qui est probablement l'un des plus beaux ports de l'univers, où les navires paient le moins cher, serait le port possédant les plus grands avantages naturels, non seulement pour le transport des voyageurs, mais aussi pour celui des marchandises. Mais l'honorable ministre ajouta :

Parlant en sa qualité de membre du gouvernement, mais sans vouloir engager la responsabilité de ce dernier, il n'hésite pas à dire que dans son opinion Saint-Jean offre des avantages supérieurs à ceux du port de Halifax (applaudissements prolongés).

Ce discours était prononcé à Saint-Jean.

Saint-Jean était plus rapproché de Montréal que Halifax. (Applaudissements). C'était là un premier avantage. Le fait que le chemin de fer Canadien du Pacifique dirigeait les affaires sur le côté ouest du havre était à son avis un autre avantage. (Applaudissements). Il croit que lorsque le chemin de fer Intercolonial sera prolongé jusqu'à Montréal, une ère de prospérité commencera pour le chemin de fer Intercolonial, pour le Canada, pour les provinces maritimes, et pour la ville de Saint-Jean.

Ainsi donc, il est bien évident, si nous devons en juger par les paroles de l'honorable ministre, qu'il est d'avis que l'Intercolonial ne doit pas transporter ses marchandises quatre-vingt-dix-sept milles plus loin, afin d'abréger le voyage océanique de 250 milles, et jouir des avantages d'un port magnifique, où tout est à bon marché, mais qu'il doit au contraire, transporter ses marchandises sur une distance de 259 milles plus considérable que celle que doit parcourir le chemin de fer Canadien du Pacifique, pour atteindre le port de Saint-Jean, et à ce dernier endroit, faire concurrence à cette compagnie. Voilà quels sont aux yeux de l'honorable ministre les avantages que Saint-Jean possède sur Halifax. Il ajouta :

Dans son opinion le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal assurait l'avenir de Saint-Jean.

Si l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux croit devoir mettre à exécution la politique qu'il a fait connaître au conseil du commerce de Halifax, s'il ne fait aucun rapport pour attirer le commerce de l'ouest vers

ce port ; et s'il croit devoir concentrer tous ses efforts uniquement pour soutenir la concurrence avec le chemin de fer Canadien du Pacifique à Saint-Jean, sa déclaration va se réaliser à la lettre ; mais je serais curieux de savoir ce que le peuple de Halifax et de la Nouvelle-Ecosse, et en particulier le peuple de la partie est de la Nouvelle-Ecosse va dire de cela.

Puis, ce que le chemin de fer Canadien du Pacifique ne pourra pas amener sur le côté ouest du havre de Saint-Jean, l'Intercolonial l'amènera sur le côté est de ce même havre. (Applaudissements prolongés).

Mes honorables collègues de la Nouvelle-Ecosse peuvent se rendre compte par cette déclaration de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, laquelle est corroborée par sa conduite subséquente durant l'automne de 1898, que Halifax et la Nouvelle-Ecosse ne comptent pas dans l'esprit de l'honorable ministre relativement au trafic direct sur l'Intercolonial. Il continua son discours comme suit :

M. Blair a prétendu que lorsque l'Intercolonial serait prolongé jusqu'à Montréal, ce chemin de fer ferait une concurrence amicale au chemin de fer Canadien du Pacifique, pour une partie du trafic de l'ouest. Bien que la distance par ce dernier chemin de fer fût un peu plus courte que par l'Intercolonial, cependant l'Intercolonial serait en état de parcourir la distance dans le même espace de temps. Cela était dû au fait que le chemin de fer Intercolonial possédait sous certains rapports un chemin sur lequel la traction se fait plus facilement et avec plus de rapidité.

L'honorable ministre va donc dépensé $750,000 ou $1,000,000 pour entreprendre de faire une concurrence amicale au chemin de fer Canadien du Pacifique, sur le côté ouest du havre de Saint-Jean ; et l'on dira au conseil du commerce de Halifax, que le commerce de l'ouest que l'Intercolonial devra obtenir, il le tiendra des lignes de chemins de fer qui font concurrence à Portland et à Saint-Jean, à l'Intercolonial et au port de Halifax ; l'honorable ministre des Chemins de fer pousse la complaisance jusqu'à croire que le peuple de Halifax va se laisser berner par de telles histoires.

Je crois avoir clairement démontré aux honorables membres de cette Chambre qui ont bien voulu m'écouter, que l'administration de l'Intercolonial, en vertu de ce bill, n'a pas été de nature à assurer le trafic direct, au chemin de fer Intercolonial et au port de Halifax. Si nous comparons les déclarations contenues dans le discours de l'honorable ministre que je viens de citer, avec celles qui sont contenues dans sa lettre adressée au conseil du commerce de Halifax, nous en arrivons à la conclusion que ce que je viens de dire est exact. L'honorable ministre devrait s'efforcer d'expédier le trafic direct par voie de l'Intercolonial jusqu'à Halifax, parce que s'il pouvait réussir à mettre ce projet à exécution, il bénéficierait de l'avantage du plus long parcours entre Montréal et Halifax. L'honorable ministre lui-même a fait dire à son sous-ministre que Halifax était plus rapproché de 250 milles de l'Angleterre que Saint-Jean, ce qui donne à Halifax un avantage sur cette dernière ville et sur Portland pour le trafic direct.

Tous les honorables membres de cette Chambre doivent comprendre que si l'honorable ministre peut profiter de l'avantage que lui offre un voyage plus court sur l'océan pour comprendre la distance un peu plus considérable qui existe entre Montréal et Halifax, cela lui sera beaucoup plus utile que d'essayer de faire concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique à Saint-Jean. Il est bien établi, pour les raisons que je viens de mentionner, qu'il est dans son intérêt d'en agir ainsi, parce que cette distance de 97 milles qu'il est obligé de parcourir en plus, est compensée par cette autre distance de 250 milles dont le voyage océanique se trouve réduit, et aussi par suite des avantages qu'offre le port de Halifax, pour toute personne impartiale, si on le compare à celui de Saint-Jean. En établissant une comparaison entre le port de Halifax et celui de Saint-Jean, je veux qu'il soit bien compris que ce n'est pas la jalousie qui me fait tenir ce langage. Tous les citoyens de Halifax sont remplis d'admiration pour les efforts extraordinaires que les citoyens de Saint-Jean ont faits pour obtenir le trafic direct.

Nous admettons aussi et apprécions à sa juste valeur le fait, que si les citoyens de Saint-Jean et le chemin de fer Canadien du Pacifique, sont capables, en utilisant les avantages qu'offre le port de cette dernière ville, de diriger de ce côté la moindre partie du trafic direct, qui autrement, irait à Portland ou à Boston, nous admettons, dis-je, qu'en agissant ainsi, ils rendent service non seulement au pays tout entier, mais aussi à a ville de Halifax. Par conséquent, non seulement nous apprécions leurs efforts, mais aussi nous les approuvons ; cependant, nous voulons que, relativement au commerce direct et à la concurrence sous ce rapport, justice nous soit rendue, nous voulons aussi que le gouvernement reconnaisse les avantages naturels que possède le havre de Halifax, et le fait qu'à partir de cet endroit, le voyage océanique se trouve réduit de 250 milles, si on le compare avec celui de Saint-Jean, et d'une distance encore plus considérable, si on le compare avec le havre de Portland.

L'importance du sujet que j'avais à traiter m'a forcé, M. l'Orateur, à parler un peu plus longuement que je ne l'aurais voulu. Je suis encore de l'opinion que j'ai exprimée dans ce rapport, et je considère que le marché que le gouvernement a cru devoir conclure avec le chemin de fer du comté de Drummond, et qu'il demande maintenant à la Chambre d'approuver, est un marché imprévoyant; que la somme de $1.600,000 payée par le gouvernement est un prix beaucoup plus considérable que le prix auquel ce chemin aurait pu être vendu à toute autre personne ; que ce chemin est acheté à un prix basé sur une estimation du chemin qui ne peut être compa-

rée au prix d'aucune autre voie ferrée, et que de plus, les arrangements conclus avec le chemin de fer du Grand Tronc ne sont pas basés sur des principes sérieux. Dans ce cas-ci, ce que nous devrions payer, devrait être basé sur l'usage proportionnel que nous faisons du terminus de cette compagnie ; et comme le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas jugé à propos de se procurer même une estimation de l'usage, et que son sous-ministre, d'après ses instructions, ne s'est appuyé pour faire ses calculs, que sur une base d'usage égal de telle partie du terminus qu'il croyait devoir être nécessaire à l'honorable ministre d'employer, il est résulté de tout cela un arrangement imprévoyant.

Je suis même persuadé que lorsque les résultats seront connus, on constatera que l'arrangement conclu avec le Grand Tronc est beaucoup plus imprévoyant que l'arrangement conclu avec le chemin de fer du comté de Drummond. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux nous dit qu'il lui a été impossible d'amener le Grand Tronc à conclure un marché plus favorable. Mais dans ce cas, il aurait pu au moins faire comme le lui a indiqué l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart), il aurait pu dire au Grand Tronc que s'il n'acceptait pas des conditions plus raisonnables, l'Intercolonial trouverait moyen de prolonger sa ligne jusqu'à Montréal sur sa propriété, et d'y construire son terminus, avec une somme environ la moitié moins considérable—si je me souviens bien—que le total de l'argent qu'il va falloir dépenser pour payer le Grand Tronc et le chemin de fer du comté de Drumomnd, en vertu de ces arrangements.

Il est donc évident que l'honorable ministre occupait une position assez forte pour ne pas céder aux prétentions exagérées du chemin de fer du comté de Drummond, ou du Grand Tronc. Il pouvait faire valoir ses droits sans crainte. Mais au lieu d'en agir ainsi, il a conclu cet arrangement. Je dis que si l'honorable ministre eût été obligé de régler cette question en sa qualité de président ou de directeur d'une compagnie possédant l'Intercolonial, il n'aurait pas conclu les deux arrangements qu'il vient de signer avec ces deux compagnies. S'il se fût agi de disposer de l'argent d'une compagnie dans laquelle il eût des intérêts et que cette compagnie se trouvât dans la position avantageuse que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux vient d'indiquer, il aurait certainement fait préparer une estimation de ce que valait l'usage de ce chemin par l'Intercolonial, ainsi que sa valeur propre, le tout d'une manière plus complète que ce qu'il a fait dans le cas actuel.

Je suis donc d'avis que l'arrangement conclu avec le chemin de fer du comté de Drummond ne doit pas être adopté par la Chambre, et que le marché, qui doit être conclu avec le Grand Tronc, comme résultat du premier, n'est pas de nature à pouvoir être approuvé par la Chambre. Et, bien que, comme je l'ai dit en premier lieu, je sois en faveur du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal pour que ce chemin puisse faire concurrence au Grand Tronc et au chemin de fer Canadien du Pacifique au point de vue du trafic de l'ouest, cependant, je crois qu'il est de mon devoir, pour les raisons mentionnées dans le rapport de la minorité, et pour les raisons que j'ai essayé d'exposer, bien imparfaitement devant ce comité, d'enregistrer mon vote contre cette résolution.

M. McISAAC (Antigonish) : En discutant les résolutions qui sont actuellement soumises au comité, il y a trois questions que nous devons prendre en considération : En premier lieu, il faut se demander si le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal est une chose désirable au point de vue de l'intérêt public. En deuxième lieu, parmi les trois chemins disponibles, le chemin de fer du comté de Drummond, le chemin de fer de la Rive Sud, et le Grand Tronc, la route par le chemin de fer du comté de Drummond est-elle la plus courte et la meilleure ? En troisième lieu, le gouvernement paie-t-il trop cher pour l'achat du chemin de fer du comté de Drummond, ou pourrait-il acheter ce chemin à meilleur marché, ou bien pourrait-il construire un autre chemin de fer à des conditions plus faciles ?

Quant à la première question, je crois que la Chambre est unanime sur ce point, à l'exception peut-être de l'honorable chef de la gauche, mais son opinion à cet égard est contredite par les membres de son parti. Maintenant, quant à la question de savoir si c'est là la meilleure, la plus courte et la plus directe de toutes les routes, je me contenterai de citer les témoignages donnés par deux témoins devant le comité, l'année dernière, je veux parler du témoignage de l'honorable député de Compton (M. Pope), l'un des hommes les plus remarquables de la gauche, et de celui de M. Wainwright. Cela fait, je m'occuperai de la dernière et seule question qui soit discutée en cette affaire. Nous trouvons à la page 142 du rapport, ce que l'honorable député de Compton a dit à ce sujet :

Q. Vous avez soumis ce projet parce que vous étiez persuadé qu'il était avantageux pour le pays en général d'obtenir une entrée dans la ville de Montréal ?—R. C'est bien cela.

Q. En disant cela vous considériez que cette ligne était le meilleur moyen d'atteindre Montréal ?—R. Oui.

Q. Et vous êtes encore de cet avis ?—R. Oui.

Q. A votre avis il est dans l'intérêt du pays que l'Intercolonial soit prolongé jusqu'à Montréal ?—R. Oui.

Q. Et si je comprends bien ce que vous dites, vous êtes d'avis que c'est là le chemin convenable pour atteindre Montréal ?—R. Oui.

Q. Est-ce le meilleur chemin ?—R. Oui.

Vous avez là le témoignage pris sous serment, de l'honorable député de Compton. Voici maintenant le témoignage de M.

Wainwright, tel qu'on le trouve à la page 50 du même rapport :

Q. Aviez-vous une opinion favorable du chemin, et des avantages qu'il pourrait offrir pour le trafic?—R. Oui, monsieur. Lorsque M. Church a commencé la construction de ce chemin la chose s'est faite presque sous les auspices du chemin de fer du Grand Tronc, et feu sir Joseph Hickson avait à cette époque l'intention de faire acheter ce chemin par la compagnie du Grand-Tronc. Nous croyons pouvoir retirer de ce chemin un trafic assez considérable, et c'est pour cette raison que nous voulions en obtenir la possession.

Q. D'après l'expérience plus récente et la connaissance que vous possédez des affaires de ce chemin, avez-vous quelque raison qui puisse vous faire différer d'opinion sur ce point?—R. Non.

Q. Voulez-vous avoir l'obligeance de dire ce que vous pensez des mérites relatifs de ce chemin, comparé à d'autres chemins de fer qui ont été indiqués comme étant des lignes directes pouvant permettre à l'Intercolonial de se rendre jusqu'à Montréal?—R. Quant à ce qui concerne le raccordement de l'Intercolonial avec Montréal et le chemin de fer du comté de Drummond, autant que j'ai pu m'en assurer par les rapports des ingénieurs, c'est la ligne la plus courte et la plus facile que l'on puisse acheter pour atteindre Saint-Lambert. Ces distances ont déjà été données dans votre propre témoignage, je crois, M. Blair, et ces chiffres sont exacts d'après mon rapport.

Q. Qu'avez-vous à dire relativement aux pentes du chemin?—R. Il y sur le parcours de la voie du Grand Tronc des pentes plus longues et plus fortes. Le chemin de fer de la Rive-Sud serait un peu plus long d'après les rapports des ingénieurs, et serait très dispendieux par suite de la construction de ponts considérables qu'il faudrait faire, et vu ces faits, je crois que le moyen le plus facile de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal est de la faire passer par la route du Drummond.

Plus loin, voici comment il répondait à la question suivante qui lui était posée par le ministre des Chemins de fer et Canaux :

Q. Par conséquent, de ces trois chemins de fer, lequel considérez-vous comme étant celui qui convient le mieux au gouvernement d'acheter, tant sous le rapport du prix que sous celui de la valeur, prenant en considération le but auquel il est destiné?—R. Comme j'aurais voulu que le gouvernement achetât le Grand Tronc pour se rendre à Lévis, il est difficile de le dire, cependant, je suis obligé d'admettre, maintenant qu'il ne peut plus être question de notre compagnie, que le chemin de fer du comté de Drummond, avec sa distance plus courte et ses inclinaisons moins fortes, devra nécessairement être exploité plus économiquement, et donner un service plus rapide. Je suis forcé d'admettre cela.

Il est inutile de citer d'autres passages de cette preuve pour montrer que ce chemin est préférable sous tous les rapports. Je vais maintenant essayer de traiter la troisième question, la seule qui, à mon avis, peût l'obtenir à meilleur marché. Pour dire, si le prix payé par le gouvernement est raisonnable ou non, ou bien si l'on devait s'attendre à ce que le gouvernement peut l'obtenir à meilleur marché. Pour traiter cette question, je vais m'en tenir exclusivement à la preuve faite. Après avoir écouté avec beaucoup d'attention le discours prononcé par mon honorable ami de Halifax (M. Borden), je vais dire qu'il a eu pour effet de me convaincre encore plus fortement que le gouvernement a conclu là un excellent marché.

Chacun sait que l'honorable député a choisi dans la preuve tout ce qu'il pouvait trouver de favorable à l'appui de sa prétention, et malgré cela, il n'a pas réussi à prouver que ce marché était désavantageux. S'il avait pu trouver, dans cette preuve, quelque chose pouvant donner plus de force à ses arguments, il n'aurait pas eu recours à des opinions qui lui sont étrangères et à des déclarations faites par des personnes du dehors. Le comité a entendu le témoignage de M. Schreiber, sous-ministre des Chemins de fer, et celui de M. McLeod, un ingénieur expérimenté. Je me permettrai de faire remarquer à la Chambre que l'estimation de M. Schreiber a été faite en 1894. Il n'a pas visité le chemin personnellement, et son estimation n'était pas basée sur ce qu'il avait vu lui-même, mais bien sur les renseignements qui lui avaient été fournis par ses employés et par d'autres personnes.

Lorsque nous songeons que la plus grande partie du discours de l'honorable député de Halifax, consacré à examiner ce que pouvait avoir coûté ce chemin, est basée sur une estimation de ce coût, fait en 1894 par le sous-ministre, cela permet à la Chambre de se rendre compte de la faiblesse de son argumentation. Il prétend que lorsqu'il s'agit d'estimer la valeur du chemin de fer du comté de Drummond, nous devons nous appuyer sur les chiffres cités en 1894 par M. Schreiber, alors que nous avons le témoignage de M. McLeod, qui a voyagé sur le chemin, l'année dernière, et en a fait un examen des plus complets, or, cet ingénieur déclare que le coût du chemin de fer est bien plus élevé que le chiffre donné par M. Schreiber.

Maintenant, M. Schreiber dit que pour compléter la construction de ce chemin, en se conformant aux exigences de l'acte des subventions, cela coûterait environ $1,535,500. Mais tous les honorables membres de cette Chambre savent que les exigences de l'Acte des subventions n'étaient pas du tout les mêmes que celles mentionnées dans l'arrangement qui nous est actuellement soumis, et l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux s'est occupé spécialement de voir à ce que ce chemin, une fois terminé en vertu de ce contrat, soit bien supérieur sous tous les rapports à un chemin de fer construit conformément aux exigences de l'acte des subventions. Il a posé comme condition, que la somme de $100,000 serait dépensée, à part le montant fixé par M. Schreiber, pour mettre ce chemin sur le même pied que le chemin de fer Intercolonial. A l'heure actuelle, et malgré l'opinion contraire exprimée par mon honorable ami, le député de Halifax, il y a 43 milles de ce chemin dont la construction est supérieure à celle de l'Intercolonial.

Ceux qui connaissent quelque chose de cette transaction savent qu'il y a 42½ milles de ce chemin dont la construction est supérieure à celle de l'Intercolonial. Si l'on

ajoute cette somme de $100,000 au montant fixé dans l'estimation de M. Schreiber, cela porte le coût estimatif du chemin à $1,635,500. Voyons maintenant ce que c'est que M. McLeod. M. McLeod est un ingénieur distingué, qui est à l'emploi du gouvernement canadien depuis 25 ans. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a déclaré en notre présence, devant le comité, que l'opinion de M. McLeod comme ingénieur expert, avait droit à tout le respect possible. Je vais citer certains extraits du témoignage de ce monsieur. Comme je ne veux pas fatiguer l'attention de la Chambre par la lecture complète de ce témoignage, je vais me contenter de citer les passages qui se rapportent à la question que nous discutons, pour prouver que les honorables membres de la gauche ne discutent pas le sujet honnêtement lorsqu'ils cherchent leurs arguments en dehors de la preuve qui a été faite. A la page 111 du rapport, M. McLeod parle de la valeur du chemin. Or, cet ingénieur a parcouru tout ce chemin. C'est lui qui a été chargé de la direction des travaux de construction, et depuis que le gouvernement actuel a pris possession de ce chemin jusqu'aujourd'hui, ou au moins jusqu'à la date où il a donné son témoignage :

Q. A combien estimez-vous la valeur du chemin par mille, lorsqu'il sera terminé conformément aux termes du contrat conclu avec le gouvernement?—R. Il doit valoir plus de $15,000 par mille pour la partie commençant à Moose-Park.

Q. Combien coûtera le chemin par mille depuis Moose-Park jusqu'à la Chaudière?—R. Cela coûtera environ $16,000 ou $17,000 par mille.

Q. C'est là la nouvelle partie?—R. Oui; la nouvelle partie depuis Moose-Creek jusqu'à la Chaudière

Q. Je crois que vous avez dit, que vous estimiez le reste du chemin depuis Moose-Park jusqu'à Ste-Rosalie à $15,000 par mille; persistez vous toujours dans cette prétention?—R. Avec les améliorations, cette partie du chemin coûtera environ $16,000 par mille.

Q. Et le reste environ $17,000 du mille?—R. Oui.

Q. Et l'on peut baser la valeur totale du chemin sur ces chiffres?—R. Oui.

C'est là l'estimation de M. McLeod. Il prétend que l'on peut se baser sur ces chiffres pour estimer la valeur totale du chemin. J'ai ici une estimation basée sur cette prétention, la voici :

42½ milles à $17,000 par mille.....	$ 722,500
90½ " à 16,000 "	1,628,000
	$2,350,500

Voilà quelle est l'estimation de M. McLeod, un ingénieur qui a toujours possédé la confiance des deux gouvernements durant les vingt-cinq dernières années. C'est lui qui est chargé de la direction des travaux sur ce chemin, qu'il a parcouru à pied sur presque toute sa longueur, et visité d'une extrémité à l'autre plusieurs fois dans un wagonnet à bras; c'est dire qu'il en connait les moindres détails. Personne n'en possède une connaissance plus parfaite, et il a déclaré devant le comité que ce chemin valait $2,350,000. Sans doute ce ne sont là que les estimations préparées par deux ingénieurs; je ne prétends pas que ces calculs soient absolument exacts, parce que toutes les estimations de cette nature sont susceptibles d'erreurs, tant d'un côté que de l'autre, et comme l'a fait remarquer l'autre jour, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), on constate qu'elles sont généralement trop basses. Toutefois, je n'ai pas l'intention de discuter les témoignages de témoins parlant en connaissance de cause et qui ont déclaré ce qu'ils croient devoir être le coût de la construction.

La preuve faite relativement au coût de la construction a été tournée en ridicule, l'autre soir, par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart). Il nous a dit qu'il n'y avait pas eu de livres de compte de produits, et il m'a fait des reproches amers, parce que j'avais corroboré la déclaration faite par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, qui avait dit que des livres de compte avaient été produits devant le comité. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux s'est trouvé surpris de voir que je voulais le contredire. Je veux insister sur ce point, pour prouver que le ministre des Chemins de fer et Canaux avait raison de parler comme il l'a fait, et que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux avait tort de le contredire. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a parlé l'autre soir sur cette question, et nous trouvons ce qu'il a dit à ce sujet à la page 2956 des " Débats " :

La totalité des dépenses, dont les livres de compte ne font pas foi, est de $729,000.

M. HAGGART : On n'a pas produit les livres de compte.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il en a été produit quelques-uns.

M. HAGGART : On n'a pas produit les livres de compte contenant les dépenses relatives à la construction.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon impression est que tous les livres de compte ont été mis à la disposition du comité, à partir de la date mentionnée par M. Newton.

M. McISAAC : Tous les livres étaient là.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANANX : Mon impression est aussi celle du député d'Antigonish.

L'honorable député (M. Haggart) a fait allusion, l'autre jour, à cette question, et il a essayé de faire croire à ce comité, qu'il avait raison, et qu'aucun livre de compte n'avait été produit. La déclaration de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux est exacte. Comme je vais l'établir par la preuve, tous les livres de compte ont été produits devant le comité, à l'exception peut-être des livres concernant certains montants d'argent dépensés vers 1890 pour la construction du chemin, lesquels s'élevaient à la somme d'environ $729,000. C'est M. Newton qui était secrétaire de la compagnie à cette époque. Pour répondre à l'accusation formulée par les honorables membres de la

gauche, que nous n'avions pas la preuve nécessaire pour établir la valeur réelle du chemin, je vais citer cette preuve qui était la meilleure et la seule qu'il nous fût possible de nous procurer, preuve qu'ils ne peuvent répudier. Voici ce que dit M. Newton, à la page 43 de la preuve :

Q. Avez-vous des livres de compte dans lesquels vous pouvez trouver ce renseignement?—R. Oui, j'ai cela à Drummondville.

Q. Il est très important d'avoir ces livres de comptes ici.—R. J'ignorais la chose. Il n'était tout aussi facile de les apporter tous que de n'en pas apporter du tout. J'ai le compte relatif à la construction. C'est le 7 août 1887, que le premier paiement a été fait sur le capital-actions.

* * * * * *

Q. Donnez-nous le montant que cette compagnie vous a remis comme étant le montant du coût de la construction à cette date?—R. "Le montant payé jusqu'à date pour la construction de la ligne et le montant reçu de cette compagnie, tel qu'il appert du livre de compte relatif à la construction, au 30 juin 1890, étaient de $729,314.52."

Voilà ce qu'a dit l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, l'autre soir. Jusqu'à cette date, c'est là le montant qui avait été payé. Postérieurement à cette date, il y avait des livres de comptes indiquant ce qu'avait coûté la construction du chemin de fer. Jusqu'à cette date, il est vrai que nous n'avions pas les livres de compte, mais nous avions l'employé qui avait tenu ces livres. A la page 44, M. Newton, dit encore :

Q. M. Newton, veuillez donc nous indiquer dans vos livres ce compte relatif à la construction. Si j'ai bien compris, vous avez dit que vous aviez entré dans ce livre le coût total de la construction du chemin jusqu'à cette date, le 30 juin 1890?—R. Oui.

Q. C'est vous qui avez fait cette entrée, et qui teniez les livres de compte à cette date?—R. Oui, jusqu'à cette date.

Q. Le total de ces comptes a été entré exactement?—R. Oui.

Plus loin, à la page 95, M. Powell, lui posa la question suivante :

Q. Ainsi donc, vous ignorez si un montant de $400,000 a été payé ou non à compte sur ce capital-actions? En un mot, tout ce que vous savez c'est que ce montant a été pris dans le livre de comptes relatif à la construction et entré dans ces livres en 1890?—R. J'ai déjà répondu à cette question Ces montants ont été pris dans le livre de comptes relatif à la construction, et je les crois exacts. C'est moi qui ai fait toutes les entrées dans les autres livres. Je ne crois pas qu'il y ait quelque chose d'entrée dans ce compte que j'ai pris, qui n'ait pas été appliqué à la construction.

A la page 96, le président du comité lui posa la question suivante :

Q. Vous êtes le teneur de livres de la société?—R. Oui.

Q. La société a entrepris la construction de ce chemin et en était la propriétaire?—R. Oui.

Q. Et jusqu'en 1890, toutes les dépenses de construction étaient entrées dans les livres de la société et non dans ceux de la compagnie de chemin de fer?—R. Oui.

Q. C'est-à-dire qu'il n'y avait pas de comptes séparés?—R. Non.

Q. Vous étiez teneur de livres?—R. Oui.

Q. Et dans le cours ordinaire des affaires vous avez entré dans les livres de la société toutes les réclamations que celle-ci pouvait avoir contre le chemin de fer?—R. Entrées au compte relatif à la construction.

Q. Et ce compte a été transporté sans la moindre erreur lorsque vous avez ouvert les livres de compte du chemin de fer du Comté de Drummond?—R. Oui.

Q. Où?—R. A Drummondville?

Q. Parlant généralement, comme teneur de livres, pouvez-vous dire que les comptes relatifs à la construction étaient exacts?—R. Je le crois.

Q. Vous dites que ces livres de comptes appartiennent à la société?—R. Ils appartiennent à Church, Mitchell et Fee.

Q. Et ces livres de comptes sont avec les papiers de la société?—R. Ils appartiennent entièrement aux affaires de Church et Cie.

Q. Et vous n'avez aucune juridiction sur ces livres?—R. Non.

Q. Si l'on juge à propos de faire produire ces comptes devant le comité, quelle est la personne qu'il faudra faire assigner?—R. Les affaires de la société ont été vendues l'automne dernier à Charles Church et à ses deux fils. C'est George Church qui est à la tête des affaires, et c'est à lui qu'il faut s'adresser.

J'ai prétendu que j'avais parfaitement raison d'approuver les paroles de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, lorsqu'il a dit que les livres de comptes relatifs à la construction depuis 1890 avaient été déposés devant le comité, et pour ce qui s'était passé antérieurement à cette date, nous avions les comptes, tels que portés dans les nouveaux livres, par la même personne qui avait tenu les livres avant 1890. Les honorables membres de la gauche peuvent prétendre que nous n'avions pas les livres de comptes dans lesquels se trouvent toutes les entrées faites jusqu'à 1890, et que cela a empêché les membres conservateurs qui faisaient partie du comité, de prendre connaissance de la manière dont cette somme de $729,000 a été dépensée pour la construction du chemin. Le témoignage de M. Newton que je viens de lire est une réponse complète à cette prétention. Il dit que c'est lui qui a tenu les livres de comptes relatifs à la construction antérieurement à 1890, et depuis 1890 jusqu'à date.

Il ajoute, toutefois, que les livres de comptes antérieurs à 1890, ne sont plus en sa possession, et il ne peut les produire devant le comité, cependant, quand on lui demande en la possession de qui se trouvent ces livres, il répond qu'ils sont en la possession de George Church, à Drummondville. Voilà la preuve qui a été faite devant le comité, et les honorables membres de la gauche—particulièrement les deux avocats qui étaient présents—ne peuvent prétendre maintenant qu'ils n'ont pas eu tous les avantages possibles de constater quelles étaient les entrées faites dans les livres antérieurement à 1890, simplement parce que les livres ne pouvaient pas être produits, lorsque le témoin Newton leur dit où se trouvent ces livres, et leur donne le nom de la personne qui les a en sa possession.

Mais ces honorables députés n'ont jamais demandé à faire assigner M. George Church à comparaître devant le comité avec les livres de comptes en sa possession. Ils ont fait assigner des témoins dans toutes les

parties du pays, mais ils n'ont jamais mentionné le nom de M. George Church. Les honorables membres de la gauche n'ont donc guère de raisons de se plaindre maintenant que ces livres n'ont pas été produits. Je vais maintenant lire à la Chambre les témoignages de ceux qui connaissaient parfaitement ce qu'avait coûté la construction du chemin de fer du comté de Drummond. Je vais commencer par le témoignage de M. Greenshields. Ce n'est pas le témoignage le plus fort, parce que M. Greenshields ne tenait pas les livres, cependant, ce monsieur est assez bon témoin, et ce qu'il a dit n'a pas été contredit. Ce témoignage, que l'on trouve à la page 28 du rapport se lit comme suit :

Q. Qu'est-ce qu'a coûté le chemin jusqu'aujourd'hui ?—R. Je ne puis vous dire de mémoire quel en est le coût total. J'ai envoyé tous les livres, et le compte relatif à la construction vous dira exactement ce que le chemin a coûté. J'ai eu les chiffres du secrétaire jusqu'au 30 novembre dernier 1897. Le compte relatif à la construction au 30 novembre 1897, indique que le coût total du chemin jusqu'à cette date était de $1,885,184.54, mais il faut ajouter à cette somme un montant de $200,000 à $250,000, payé dans les mois de décembre et janvier derniers pour la construction de la nouvelle section du chemin, 42 milles ; ainsi donc, en chiffres ronds, lorsque nous aurons payé les frais de construction de ces nouveaux milles de chemin, et dépensé les $100,000 que nous sommes tenus de dépenser en vertu du bail temporaire, le coût total de la construction du chemin, sera de $2,100,000 à $2,250,000. Il m'est impossible de vous donner un état plus exact que celui-là, mais le secrétaire sera entendu comme témoin et vous donnera les chiffres exacts.

Q. Quel est le nom du secrétaire ?—R. Samuel Newton

Ce témoignage de M. Greenshields établit que le chemin coûte actuellement de $2,100,000 à $2,250,000. A la page 133 du rapport, se trouve le témoignage de M. Farwell, or, j'ai une remarque à faire relativement à ce monsieur. Nous avons entendu dire, sur tous les tons, que M. Greenshields était un libéral important, mais je ferai remarquer en passant, qu'à l'assemblée qui a eu lieu, hier, à Sherbrooke, et à laquelle assistaient l'honorable chef de la gauche et plusieurs membres importants de son parti, ce M. Farwell était aussi présent, si l'on doit en croire les rapports des journaux. Je n'ai rien à dire contre cela, et personne ne peut trouver à redire à ce sujet, mais s'il est vrai, comme l'ont prétendu les honorables membres de la gauche, que M. Greenshields est en frais de retirer un profit considérable de cette transaction, et que cet argent a déjà été dépensé, ou le sera à l'avenir, dans les intérêts du parti libéral dans les élections fédérales et dans les élections de la province de Québec, je ferai remarquer que M. Greenshields n'est qu'un associé, qu'il ne reçoit que sa part, et, si les membres de cette société réalisent un profit énorme, les amis des honorables membres de la gauche en obtiendront aussi leur part ; ainsi donc, quand bien même la chose serait vraie, il est inutile pour ces derniers de verser des larmes de crocodiles sur cette transaction.

Cependant, je veux essayer d'expliquer avant de terminer, que cette prétention est erronée. C'est l'honorable député de Westmoreland (M. Powell) qui a contre-interrogé M. Farwell, et nous trouvons le témoignage de ce dernier à la page 133 du rapport, lequel se lit comme suit :

Q. Et $2,500,000, voilà tout ce que votre conscience vous permettrait d'accepter ?—R. J'ai estimé à $2,500,000 la valeur actuelle du chemin. Nos profits sur une partie du chemin de fer, les trois années passées, ont été de $35,000 par année, et la puissance productive du chemin pour le trafic local est égale à la somme que nous devions recevoir pour ce chemin, en vertu de la convention en question.

Voilà le témoignage de l'ami politique des députés de la droite. Voilà ce qu'atteste un membre de la compagnie en question, parfaitement renseigné sur tout ce qui se rattache aux diverses transactions relatives à ce chemin de fer ainsi qu'à son coût. Abordons maintenant le témoignage de M. Newton, qui a été secrétaire de la compagnie, et, chargé de la comptabilité à dater du premier jour où ont commencé les déboursés, jusqu'à la date du transfert du chemin, en vertu de cette convention provisoire. Voici ce que dit M. Newton, page 46 :

Q. Est-ce que cela couvre toutes les dépenses du chemin de fer ?—R. Oui.

Q. Alors, sur toute la voie ferrée, autant que vous en pouvez juger d'après les comptes qui ne sont pas encore clos, la compagnie aurait dépensé $2,000,000 ?—R. Quand nous aurons reçu tous les comptes, les déboursés atteindront à peu près $2,000,000.

Q. Ces $2,000,000 comprennent-ils les $100,000 que le gouvernement a obligé la compagnie à dépenser pour achever les travaux ?—R. Non, monsieur.

Q. Alors c'est $2,000,000, abstraction faite des $100,000, de travaux qui restent à faire, d'après les stipulations du contrat intervenu avec le gouvernement ?—R. C'est à peu près cela.

Q. Pourriez-vous nous fournir un état exact ?—R. Oui, monsieur, dans quelques jours.

Q. Avec toutes les pièces justificatives ?—R. Oui.

A la page 89 de la preuve, M. Newton fait la déposition que voici :

Q. Dites au comité combien a coûté le Chemin de fer du comté de Drummond jusqu'aujourd'hui ?—R. Jusqu'au 28 de février, $1,908,271.33.

Ces chiffres sont empruntés à ses livres. Je le répète, ces chiffres nous ont été fournis par celui qui a été chargé de la comptabilité, à dater de l'époque où ont commencé les déboursés jusqu'au transfert du chemin, en vertu de la convention provisoire, et d'après ces chiffres, les dépenses se sont élevées jusqu'à cette époque à $1,908,271.33. D'après les stipulations du contrat que la Chambre est invitée à ratifier, le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) a obligé la compagnie, outre tout ce qu'elle a dépensé, à dépenser $100,000 de plus pour établir la voie sur le type de l'Intercolonial. En d'autres termes, en ajoutant $100,000 au coût actuel de la cons-

truction, les dépenses, d'après M. Newton, atteindraient le chiffre de $2,008,271.33. Voilà les chiffres empruntés aux livres de compte, et nul député de la droite ne saurait les contredire.

Voyons maintenant ce que dit M. Wainwright à ce sujet. M. Wainwright, on le sait, est le sous-surintendant du Grand Tronc, et soit dit en passant, il tenait fortement à ce que le gouvernement n'achetât pas ce chemin de fer, car il aurait de beaucoup préféré, dans l'intérêt de sa propre compagnie, que le gouvernement achetât le Grand Tronc ou acquît le droit de parcours sur cette voie ferrée. Toutefois, constatant l'impuissance où se trouvait le ministre des Chemins de fer et Canaux de choisir une meilleure voie dans l'intérêt du pays ou de faire un meilleur marché, et qu'il avait décidé d'acheter le chemin de fer du Drummond, M. Wainwright, en honnête homme qu'il est, lorsqu'il comparut devant le comité, fit sa déposition sans arrière-pensée. Sa déposition est réellement fort importante, car, en dehors des témoins qui connaissent le chiffre réel des dépenses effectuées pour ce chemin de fer, il n'est personne qui soit autant en mesure que M. Wainwright d'éclaicir cette question. Voici ce que dit M. Wainwright, à la page 48 :

Je puis dire qu'il y a dans la province de Québec trois chemins de fer qui ont été construit sous ma propre surveillance, le chemin de fer de Jonction de Beauharnois, entreprise subventionnée par l'Etat, à rails pesant 56 livres, et dont le point de départ est dans le comté de Beauharnois, a coûté à la Compagnie du Grand Tronc environ $17,000 par mille ; le chemin de fer de Jonction de Champlain, dont les rails sont de 65 livres, et construit de la même façon, a coûté à la compagnie de $18,000 à $19,000 le mille ; le chemin de fer Jacques-Cartier, qui relie le Grand Tronc au Chemin de fer Canadien du Pacifique, à rails pesant 56 livres seulement, a coûté à la Compagnie du Grand Tronc un peu plus de $19,000 le mille. J'ai voyagé sur le chemin de fer du comté de Drummond et je dois avouer qu'à mon avis, les 43 milles récemment construits sont bien supérieurs, sous le rapport de la construction, aux chemins que je viens de nommer. L'autre partie du chemin, naturellement, n'est pas aussi bonne, car elle est munie d'un rail moins pesant ; par conséquent, elle a coûté moins cher.

M. Blair :

Q. Comment ce chemin soutient-il la comparaison avec les autres voies ferrées dont vous parlez ?—R. L'ancienne partie du chemin, M. Blair ?

Q. Le chemin, dans son état actuel ?—R. Eh ! bien, il soutient fort avantageusement la compara son. La seule question se rattachant au coût serait celui de l'expropriation des terrains, chose dont je ne saurais parler en connaissance de cause.

Plus loin, à la page 50, on demande à M. Wainwright :

Le prix d'achat de ce chemin est le moins élevé possible, n'est-ce pas ?—R. Je le pense ainsi. Le prix stipulé représente, autant que je puis me rappeler, environ $12,000 par mille, ce qui est certainement un prix fort peu élevé pour un chemin de fer.

M. Haggart :

Q. Combien par mille ?—R. Environ $12,000 le mille, si je ne me trompe, est le prix stipulé. C'est un chiffre fort peu élevé pour un chemin de fer de la moindre prétention.

D'après le témoignage de M. Wainwright, ce chemin de fer coûterait, au plus bas chiffre, $2,225,000. Nous avons l'estimation de M. McLeod, l'ingénieur ; celles de M. Newton, de M. Farwell, de M. Greenshields, et de M. Wainwright, tous convenant que ce chemin de fer a coûté au delà $2,000,000.

Or, que répond à cela le député de Halifax ? Prouve-t-il d'après le témoignage d'experts ou de gens qui sont tant soit peu au fait de la construction de cette voie ferrée, qu'elle n'a pas coûté aussi cher, et qu'elle ne vaut pas $1,600,000 ? Non, il se contente d'avancer une proposition qui, dans sa teneur, est assez plausible, mais qui ne va pas assez loin et ne couvre pas toute la question débattue. La valeur d'une propriété, prétend-il, doit se déterminer d'après la valeur qu'elle possède pour le propriétaire, et non pas d'après celle qu'elle possède pour l'acheteur. La vérité est que lorsqu'il s'agit de déterminer le prix marchand d'un article, il faut tenir compte et de la valeur qu'il possède pour le propriétaire et de celle qu'il possède pour l'acheteur. Pour démontrer cela, supposons que le député de Halifax possède un lopin de terre, contigu à une usine ou à une minoterie. Ce lopin de terre vaut pour l'honorable député, disons $500 ; mais, pour le propriétaire de la minoterie ou de l'usine, qui désire agrandir son terrain, il vaut $1,000 ou plus ; car, s'il lui est impossible de l'obtenir, il lui faudra peut-être acheter le lopin de terre de son voisin, dans une autre direction, à un prix, peut-être, triple de l'autre. Si le député de Halifax voulait vendre son lopin de terre au propriétaire de l'usine, il ne serait pas assez simple que de l'offrir en vente pour $500, mais il essaierait d'en obtenir le prix qu'il vaut pour l'acheteur. La proposition de l'honorable député est tout à fait injuste, et il ne ferait pas fonds sur pareil raisonnement, s'il trouvait quelque chose à l'appui de sa thèse dans la preuve faite en comité.

Si la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond se trouvait dans une situation analogue à celle du propriétaire du lopin de terre que je viens de citer. Les propriétaires du chemin de fer savaient que c'était le désir de l'administration précédente, ainsi que celui du gouvernement actuel de prolonger le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal, et cela dans l'intérêt public ; ils savaient aussi que, des trois routes disponibles, le chemin de fer du comté de Drummond était la meilleure, et que l'opinion publique appuierait tout gouvernement qui effectuerait ce prolongement. Prétendez-vous donc que les propriétaires de cette voie ferrée ignoraient que, si le ministre des Chemins de fer et Canaux n'achetait pas leur chemin, il lui faudrait effectuer le prolongement en question, soit par le Grand Tronc, soit par le chemin de fer de la Rive Sud, qui auraient coûté beaucoup plus cher ? Ils étaient donc justifiables de demander pour le chemin de fer du comté

de Drummond autant qu'il leur était possible d'obtenir.

Le député de Halifax va plus loin encore en affirmant que le gouvernement aurait dû négocier cet achat avec les propriétaires du chemin de fer du comté de Drummond, sur le pied de l'expropriation. Le gouvernement n'était nullement dans le cas de faire d'expropriation, dans l'affaire dont il s'agit. Si je ne me trompe, il n'était nullement autorisé à exproprier le chemin de fer du comté de Drummond. Mais même en supposant qu'il eût eu ce pouvoir, je nie l'assertion de l'honorable député de Halifax au sujet de la possibilité de faire au moyen de l'expropriation un marché aussi avantageux que celui soumis à la Chambre par le ministre des Chemins de fer et Canaux. Si le gouvernement avait eu l'autorisation d'exproprier ce chemin de fer, nous savons que MM. Greenshields, Farwell et Newton, tous gens fort habiles, auraient été en lieu de présenter une telle masse de preuves relativement à sa valeur, qu'en toute probabilité, loin d'avoir pu acheter ce chemin de fer pour $1,600,000, le gouvernement n'aurait pu l'acquérir même pour $2,600,000.

Nous avons une démonstration péremptoire des résultats de l'expropriation dans l'affaire de l'achat du droit de passage sur l'embranchement Saint-Charles, sur un parcours de 14 milles, lorsque le chef de l'opposition était ministre des Chemins de fer et Canaux. Grâce à ce magnifique procédé d'expropriation, les cultivateurs sur le parcours de cette ligne, ont obtenu du pays $1,000,000 pour leurs terrains seulement. Si mon honorable ami n'est pas convaincu à ce sujet, je lui apporterai des preuves établissant que lui et ses collègues de la gauche ont toutes les raisons possibles de ne pas proposer pareille expropriation.

Qu'il se reporte à la page 1225 du compte-rendu des débats de 1888, et il verra que la discussion suivante a eu lieu :

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Quel est le coût total de l'embranchement jusqu'aujourd'hui ?

Sir CHARLES TUPPER : J'ai presque honte de le dire.

C'est la première fois, que je sache, que l'honorable député ait rougi de quelque chose.

La totalité de la dépense jusqu'au 30 de juin 1886, est de $787,473.47. La dépense de l'année finissant le 30 de juin 1877, est de $230,103.78. La dépense des deux mois finissant le 31 de janvier 1885, est de $55,042.83, totalité, $1,274,619.81.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Et à cela il faut ajouter $188,000 ?

Sir CHARLES TUPPER : Oui.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Ainsi la dépense atteindra presque $1,500,000 ?

Sir CHARLES TUPPER : Oui.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Quelle est la longueur de la voie ferrée ?

Sir CHARLES TUPPER : Quinze milles.

M. DAVIES : Combien faudra-t-il encore débourser pour faire droit à toutes les créances ?

Sir CHARLES TUPPER : Il y a quelques autres réclamations.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Il n'y a pas de tunnel que je sache sur cette voie ferrée.

Sir CHARLES TUPPER : Non, le coût en est énorme, et consiste surtout en réclamations à titre d'expropriation de terrains.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Et cependant on nous dit qu'à Québec, le prix de la propriété est en décroissance.

Sir CHARLES TUPPER : Le gouvernement a opposé toute la résistance possible à ces réclamations. On a dépensé $8,000 en frais judiciaires, et l'on a même porté certaines causes à la la cour Suprême.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Dans un certain sens, cet état de choses est satisfaisant, puisque cela prouve que la valeur des terres, dans un certain rayon de l'ancienne capitale, est aussi élevé qu'en tout autre endroit de l'Ontario que je sache.

M. DAVIES (I.P.-E.) : Quel est le montant des réclamations non réglées ?

Sir CHARLES TUPPER : Le chiffre en est élevé au delà de $500,000.

De quoi s'agit-il ? D'après la déclaration du chef de l'opposition, le droit de passage sur 15 milles de l'embranchement Saint-Charles a coûté au pays plus de $1,000,000. Faisons l'application de cette affaire à l'achat du chemin de fer du comté de Drummond. Rappelons-nous que ces pauvres cultivateurs demeurant sur le parcours de l'embranchement Saint-Charles ont dû soumettre leurs réclamations individuellement ; et on le sait, le cultivateur, tout prospère qu'il puisse être, n'est pas dans le cas de mener à bonne fin un procès dispendieux. Supposons que M. Greenshields, qui passe pour un homme habile, fût en lieu d'établir son droit aux dommages et intérêts comme il le serait, si le gouvernement eût exproprié la propriété ; ne pensez-vous pas qu'il serait en mesure de mieux défendre sa cause que les cultivateurs en question ? De deux choses l'une : ou bien le député d'Halifax doit admettre que M. Greenshields et ses associés sont moins en mesure de faire valoir leurs réclamations pour expropriation devant les tribunaux que ne l'étaient les pauvres cultivateurs sur l'embranchement Saint-Charles, ou bien il lui faut avouer que le gouvernement du jour est bien plus capable de protéger les intérêts du pays que ne l'était l'ancienne administration, qui a été obligée de payer de pareils dommages et intérêts. Force est à l'honorable député d'accepter l'une ou l'autre proposition de ce dilemme, avant de pouvoir poursuivre sa thèse en faveur de l'expropriation.

Le député d'Halifax (M. Borden) a avancé une autre proposition également fallacieuse. La puissance de production d'un chemin de fer, prétend-il, est un excellent critérium de sa valeur. Je conviens de la légitimité de ce principe, en lui-même ; mais l'honorable député, de prémisses légitimes tire une conclusion fausse. Quelle était la puissance de production de ce chemin de fer ? La puissance de production de la

partie de la voie achevée et en exploitation, s'élevait en moyenne à $33,124.28. Par conséquent, dit-il, ce chemin de fer qui, d'après le député de New-Westminster (M. Morrison) avait coûté $1,908,000, ne produisait sur ce placement qu'un profit de $33,128. Voilà l'argument de l'honorable député, et il prétend, en conséquence, que la ligne n'était pas rémunératrice. Je vais faire voir par où pèche ce raisonnement. Il établit la comparaison entre la capacité de production d'une partie du chemin de fer et le coût de la voie complétée. Or, la capacité de production dont il parle était simplement celle qui se rattachait à la moitié du chemin. C'était la puissance productive de l'embranchement de Sainte-Rosalie à Moose-Park et celle de l'embranchement de Nicolet. D'après le témoignage de M. Newton, page 101, les 28 milles de Saint-Léonard à Moose-Park n'étaient nullement rémunérateurs. La puissance de production ne s'applique donc qu'aux 62 milles du chemin de fer, constituant la seule partie rémunératrice à cette époque ; et cependant, l'honorable député veut nous faire convenir que ce sera là la puissance de production du chemin de fer complété, parfaitement outillé et en pleine exploitation. Je vous le demande, M. l'Orateur, est-ce là un raisonnement juste ? En indiquant la proportion des profits, il devrait appliquer cette puissance de production, $33,000, aux 62 milles qui ont réellement donné ce rendement, puis il aurait dû nous faire une juste estimation de la valeur des 28 milles jusqu'à Moose-Park où le chemin se terminait alors, et ajouter qu'il n'existait aucun raccordement pour les 42 milles jusqu'à la Chaudière. La somme de profits dont il parle n'est donc pas un légitime critérium de la puissance de production du chemin de fer, une fois qu'il sera terminé et en pleine exploitation sur tout son parcours entre la Chaudière et Montréal. Que dit M. Farwell lui-même, à ce sujet ? A la page 133 des dépositions, voici ce qu'il déclare :

J'estime que le chemin de fer vaut aujourd'hui $2,500,000. Nos profits nets sur une partie du chemin pour les trois années dernières, ont été de $35,000 par année, et la capacité de production du chemin, pour le trafic local, est égale à la somme que nous devions recevoir, en vertu de cette convention, pour le chemin de fer.

Voilà le témoignage de M. Farwell à l'encontre de la déclaration de l'honorable député, témoignage qui met hors de doute que la puissance productive de 62 milles du chemin ne saurait nullement être un critérium légitime de la valeur de toute la ligne.

Si l'on tient compte du fait que l'Intercolonial, dans son ensemble, n'a jamais donné de profits, que devient le raisonnement de l'honorable député ? Tous les ans, sous les deux régimes, sauf pour une année ou deux, le compte de ses frais ordinaires d'exploitation et de ses profits s'est soldé par un déficit. Puisque l'Intercolonial est impuissant à faire ses frais, assurément l'honorable député ne prétendra pas avoir victorieusement établi sa thèse, quand bien même il aurait prouvé que le chemin de fer du comté de Drummond n'est pas plus rémunérateur que le reste de l'Intercolonial ; or, de l'aveu de l'honorable député lui-même, ce chemin de fer a donné des profits bien plus rémunérateurs pour les capitaux engagés dans cette entreprise que ne l'a fait l'Intercolonial, dans son ensemble.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

M. McISAAC : A six heures, je signalais à la Chambre certaines assertions fallacieuses à mon avis, émises par le député de Halifax. Je vais signaler une autre assertion de ce genre. Elle se trouve à la page 30 du rapport de la minorité. La voici :

L'estimation faite par M. Schreiber du coût du chemin de fer, s'il est construit légitimement d'après les plans et les devis de la convention comportant subvention de l'état, s'élève à la somme de $1,535,000. Admettant que le chemin de fer a été construit d'après ce type, il faut se rappeler que $650,356 de cette somme ont été reçues à titre de subvention, et que la balance de $884,644 représente tous les capitaux que la compagnie a placés dans cette entreprise. Le prix de $2,094,192 qui aurait été payé à la compagnie en vertu de la convention de 1897, aurait donné à la compagnie, sur ce pied, un profit de $1,209,548.

Il est impossible de faire affirmation aussi fallacieuse et je m'étonne que l'honorable député l'ait répétée ici. Le premier chiffre cité est celui de l'estimation faite par M. Schreiber en 1894, relativement à la valeur du chemin de fer, quand il serait terminé d'après les stipulations de la loi des subventions. Les auteurs du rapport prétendent que c'est là le coût du chemin. Mais ils oublient une chose prouvée à l'enquête ; c'est que le chemin a réellement coûté, non pas d'après les estimations de l'ingénieur, mais d'après les livres de compte de la compagnie, au delà de $2,008,000. Voilà le chiffre que l'honorable député devrait donner, en estimant le coût du chemin. Ces messieurs défalquent aussi les subventions payées par le gouvernement fédéral et par les administrations provinciales et municipales. Je n'ai rien à redire pour le moment, et je me contenterai d'observer que lorsqu'il a acheté l'embranchement de la Rivière-du-Loup, l'ancien gouvernement n'a pas défalqué les subventions du prix d'achat. Le rapport conclut :

Le prix de $2,094,192, qui aurait été payé à la compagnie d'après la convention de 1897, aurait donné à la compagnie, sur ce pied, un profit de $1,209,548.

Les auteurs du rapport cherchent à faire croire à la Chambre et au pays que la compagnie, sur ce loyer de $64,000, qu'elle obtient en vertu de la première convention, réaliserait au delà de $2,000,000, oubliant ce qu'ils ont déclaré eux-mêmes, que le marché actuel

est meilleur que le premier, parce que le gouvernement peut emprunter de l'argent à un intérêt bien moins élevé que la compagnie ne le peut faire. Comment les honorables députés et surtout les auteurs du rapport peuvent-ils concilier ces déclarations ? Il est absurde de prétendre qu'à même ce loyer de $64,000 la compagnie serait en mesure d'emprunter un capital d'au delà de $2,000,000. Il est admis que la compagnie n'est pas dans le cas d'emprunter à un taux aussi bas que peut le faire le gouvernement, et par conséquent, le calcul fait par ces messieurs relativement à ce capital est erroné. Si les honorables députés veulent faire l'estimation des profits que la compagnie réalise sur ce chemin, qu'ils s'en tiennent non pas au témoignage de M. Schreiber, mais à celui de M. McLeod qui est bien mieux renseigné à ce sujet que M. Schreiber, puisque, comme il nous l'a dit au cours de l'après-midi, il a voyagé d'un bout à l'autre de cette voie ferrée. Il estime que la voie ferrée, dans l'état de valeur où elle était quand elle a été transférée au gouvernement en vertu de la convention actuelle, coûte $2,225,000. Et d'*après les estimations et les chiffres*, attestés sous la foi du serment par M. Newton, par M. Greenshields, par M. Farwell et les autres qui ont construit ce chemin, il a coûté à la compagnie $2,008,271. La compagnie obtient $1,600,000 du gouvernement, ce qui laisse une balance de $408,271 en faveur du *gouvernement*.

Ainsi, au lieu de faire des profits, la compagnie perd réellement $408,271. Je fais abstraction des subventions ; et à mon avis, nous avons le droit de faire abstraction des subventions accordées par les gouvernements fédéral et provincial et par les municipalités. Le chef actuel de l'opposition *(sir Charles Tupper)* lorsqu'il était ministre des Chemins de fer et Canaux, acheta l'embranchement de la Rivière-du-Loup, abstraction faite des subventions reçues par la compagnie pour la construction de ce chemin de fer. Je n'insiste donc pas sur ce point. Défalquez des $408,000 les $287,000 de subventions fédérales, et il reste encore une balance de $120,000 en faveur du gouvernement. Voilà un calcul qui permettra à l'honorable député de connaître bien plus exactement les profits que la compagnie pourrait faire.

J'aborde maintenant la question de l'option, sur laquelle le député de Lanark-sud (M. Haggart) s'est longuement étendu l'autre jour. Il a essayé de faire croire à la Chambre et au pays qu'à une certaine époque, il avait une option de $500,000 et à une autre époque une option de $400,000. Il a fait sa déposition en comité et quand on lui eut demandé si cette option voulait dire qu'il pourrait acheter le chemin de fer pour $500,000 ou $400,000, il répondit qu'il n'avait jamais voulu dire cela. Son témoignage se trouve page 51. Le chef de l'opposition a répété en Chambre et ailleurs que la compagnie colportait cette charte de chemin de fer pour la somme $500,000 et que le gouvernement paie maintenant $1,600,00 pour le chemin. C'est une assertion fallacieuse. Ce n'est qu'une demi-vérité et l'on sait combien est dangereuse une demi-vérité. Il y a eu option de $500,000, il est vrai ; il est également vrai, d'après la preuve, qu'il y a eu une autre option de $400,000 ; mais, ainsi que l'ont fait observer M. Greenshields, M. Farwell et M. Pope, ces chiffres ne représentent que des sommes nominales, et par suite de l'arrangement intervenu entre la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond et M. Hugh Ryan et autres, le chemin devait être transféré au gouvernement moyennant un loyer de $100,000, soit au taux de $17,500 par mille, quand il serait complété. Page 32, voici ce que dit M. Greenshields au sujet de cette convention :

Ce n'est qu'un exemplaire : M. Farwell convoque une assemblée des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, vers l'époque à laquelle fut signé ce document. Il nous dit qu'il avait entamé des négociations alors ou qu'il était à la veille d'ouvrir des négociations, par l'entremise de M. Hugh Ryan, avec le gouvernement conservateur, pour l'achat du chemin de fer du comté de Drummond, et que les négociations se faisaient sur le pied de l'affermage du chemin de fer pour $100,000 par année, le chemin devant être complété jusqu'à la Chaudière, ou bien il serait payé à la compagnie, après l'achèvement des travaux, $17,500 le mille. Il dit : "Il faut que la compagnie me fasse cession complète des obligations du chemin de fer, de façon à ce que j'en aie le contrôle absolu. Je me propose de faire cette cession à M. Hugh Ryan, qui est chargé des négociations." En vertu d'une nouvelle convention, il fut stipulé que, si le chemin de fer était affermé moyennant $100,000 de loyer, ou vendu $17,500 le mille, une fois que la ligne serait terminée jusqu'à la Chaudière, le coût de l'achèvement des travaux serait défalqué de la différence entre $500,000 et le prix reçu, et la balance serait partagée en trois, dont un tiers irait à M. Farwell et les deux autres tiers à M. Hugh Ryan et à ses amis ; le tiers revenant à M. Farwell devant être ajouté aux $500,000 représentant le véritable prix d'achat du chemin de fer, pour les actionnaires.

Page 37, voici la question posée à M. Greenshields :

Prétendez-vous, M. Greenshields, que si les négociations entamées avec le gouvernement avaient abouti, le résultat financier eût été plus favorable au chemin de fer du comté de Drummond, que les arrangements que vous avez faits aujourd'hui avec le gouvernement ?—R. Sans aucun doute, ce résultat eût été meilleur.

Que dit M. Farwell ? Je tiens à rappeler au comité que M. Farwell n'est pas libéral ; c'est un grand ami et un ardent partisan des députés de la gauche.

Q. Quelles sont les conditions de l'engagement verbal ?—R. L'entente était que lui (M. Ryan) entreprendrait de construire—mais avant toute autre chose, il tâcherait d'en arriver à un arrangement avec le gouvernement pour lui louer le chemin à raison de $100,000 par année, ou le lui vendre pour $2,500,000. Je ne prétends pas qu'il l'ait fait, mais c'est à cette condition qu'il a obtenu cet arrangement et que je lui ai signé cette promesse de vente. Il devait ensuite construire et fournir l'argent pour construire le chemin jusqu'à Chaudière et, après déduction faite de ces dépenses, les actionnaires devaient recevoir la somme

stipulée dans cet arrangement et un tiers des profits qui resteraient ensuite devait me revenir à moi.

A la page 136, on pose encore à M. Farwell la question suivante :

Q. Quelqu'un a-t-il jamais été autorisé à vendre le chemin pour $400,000 ?—R. Jamais.

L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, en dépit de ces témoignages donnés devant le comité, cherche à prétendre que le chemin lui a été offert pour $500,000. Je vais maintenant donner les réponses de M. Pope dont le témoignage ne sera pas mis en doute par les honorables députés de la gauche :

Q. Savez-vous si des conditions particulières ont été mentionnées ?—R. J'ai souvent entendu M. Farwell parler d'avoir certaines conditions.

Q. Quelles étaient-elles ?—R. $2,500,000 ou dans les environs.

Par le Président :—Q. Il n'y a pas de doute sur ce point, les actionnaires exigeaient $2,500,000 ou $100,000 par anné ?—R. Oui.

Il est inutile d'insister davantage pour démontrer que la gauche n'a aucune raison de prétendre qu'on aurait pu avoir ce chemin pour $500,000 dans l'état où il était avant qu'on y eût dépensé $100,000. L'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) a cherché à mettre la Chambre sous l'impression que lorsqu'il était ministre des Chemins de fer et Canaux, il aurait pu l'acheter en tout temps pour $400,000 ou $500,000.

Nous avons son propre aveu qu'il désirait beaucoup prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal, parce qu'il était en difficultés continuelles avec le chemin de fer du Grand *Tronc* et le *chemin de fer Canadien du Pacifique* à Lévis. Il a fait préparer par son sous-ministre une estimation de la valeur du chemin et ce dernier lui a fait rapport que cette ligne, qu'il aurait pu, dit-il, acheter pour $500,000 ne valait pas moins que $1,535,000. Que faut-il penser de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux ? Malgré tout cela il n'a rien fait. Après avoir constaté que le chemin valait plus de $1,000,000 en plus de la somme pour laquelle il aurait pu l'obtenir, il cessa toute démarche. Pourquoi n'a-t-il pas profité de cette occasion pour acheter le chemin à si bas prix ? D'après son propre aveu, il aurait épargné $1,000,000 à l'Etat. Cependant, à la même époque, il laissait perdre ou volé $270,000 dans l'affaire du pont Curran, à Montréal. Il aurait pu épargner quatre fois cette somme en achetant le chemin au prix fixé par M. Schreiber, mais il a manqué de l'acheter, bien qu'il prétende qu'il fût en vente pour $500,000. J'ai établi le coût réel du chemin par des témoignages que personne ne peut réfuter ; j'ai aussi expliqué la nature de cette promesse de vente dont on a cherché à défigurer le sens. Je vais maintenant établir une comparaison entre le coût de certaines parties de l'Intercolonial et le chemin de fer du comté de Drummond. Je veux être juste et je ne prétendrai pas que toutes les parties du chemin coûtent le même prix. Je ne dirai pas qu'il faille acheter ce chemin aux mêmes prix que les autres parties du chemin ont été payées, parce que certaines sections de l'Intercolonial coûtent plus cher que d'autres. Mais une comparaison entre le prix payé pour le Drummond et ceux qu'ont coûté les autres sections de l'Intercolonial est pour le moins aussi juste que le raisonnement de l'honorable député d'Halifax (M. Borden) que la seule base de la valeur du chemin est ce qu'il a coûté aux actionnaires.

Prenons d'abord l'embranchement de la Rivière-du-Loup ; cet embranchement a coûté environ $17,600 par mille. Que coûterait le Drummond à ce prix ? Il mesure 132 milles, et à $17,000 par mille nous aurons $2,332,000, au lieu de $1,600,000. Prenons encore l'embranchement d'Oxford et New-Glasgow qui a coûté $26,700 par mille. Si le Drummond avait été payé le même prix, il aurait coûté à l'Etat $3,537,750. La ligne du Cap-Breton a coûté $33,000 par mille, sans compter le pont des Narrows ni le bateau passeur au détroit de Canso ; au même prix, le Drummond aurait coûté $4,472,500 au lieu de $1,600,000. Prenons encore l'embranchement de Saint-Charles qui a 14 milles de long et qui a été construit pendant que le chef de l'opposition était ministre des Chemins de fer et Canaux. Cette ligne a coûté $136,000 par mille, et à ce prix, le Drummond coûterait environ $18,000,000. Cela comprend le droit de passage ainsi que le coût de la construction.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux s'est montré trop complaisant à mon sens, en n'incluant pas dans ses calculs les dépenses faites pour obtenir le droit de passage. Il est vrai que ce droit de passage coûtait plus cher sur l'embranchement de Saint-Charles que sur le Drummond, mais personne ne prétendra que $1,000,000 pour 14 milles de chemin, n'est pas un prix exorbitant.

J'ai lu les explications données par le chef de l'opposition en 1884, quand il déclarait qu'il avait honte du coût de cet embranchement et des prix payés pour le droit de passage. C'était la première fois qu'on l'entendait regretter un acte accompli par lui pendant qu'il était ministre, et je crois que dans la circonstance, ses regrets étaient sincères. Les 14 milles de l'embranchement de Saint-Charles ont coûté à l'Etat $400,000 de plus que les 132 milles du Drummond. Comparons la conduite du chef de l'opposition, lorsqu'il était ministre des Chemins de fer et Canaux, avec celle du ministre actuel qu'on a attaqué avec tant de violence à propos de cette transaction.

Peu importe à quel point de vue on examine cette question. On ne peut prétendre que les prix payés soient trop élevés, mais on ne peut pas établir que le gouvernement aurait pu l'acquérir à meilleur marché. Mais l'opposition nous dit : Le marché de cette

année est beaucoup plus avantageux que celui d'il y a deux ans, et elle cherche au moyen de cet argument à justifier le Sénat d'avoir rejeté le 1er bill, et l'on fait un crime au ministre actuel de nous soumettre un projet plus avantageux que le premier. Même si cela était, je ne vois pas qu'on puisse en faire un reproche au ministre ; cela prouve simplement que quand l'occasion s'est présentée de conclure un marché plus avantageux, il s'est hâté d'en profiter ; si le marché actuel n'était pas ratifié par le parlement, je suis convaincu qu'il emploiera encore tous ses efforts à obtenir de nouvelles concessions de la compangie. Si l'on compare ces deux marchés on constate que les diverses prétentions émises par les orateurs de la gauche, ne sont pas conformes aux faits. Les uns prétendent que le dernier marché épargne $500,000 à l'Etat, et d'autres disent $750,000. Quant au chef de l'opposition, il porte les profits réalisés par la dernière transaction à $1,000,000. Je ne comprends pas ces divergences dans un semblable calcul d'intérêts. D'après le marché d'il y a 2 ans, le gouvernement louait le Drummond pour 99 ans pour un loyer de $64,000 par année, et à l'expiration du bail, le chemin devenait la propriété absolue de l'Etat qui n'aurait plus rien à payer. Aujourd'hui, le gouvernement propose d'acheter le chemin pour une somme ronde de $1,600,000. Dans le premier cas, il s'agit d'un loyer annuel qui comprend le capital et les intérêts, dans le deuxième, il ne s'agit que de l'intérêt sur un capital emprunté. Dans le premier cas, l'Etat paie $64,000 pendant 99 ans, et à l'expiration de ce délai, la dette et les intérêts seraient éteints ; dans le second il achète le chemin pour $1,600,000, et comme il peut emprunter à de meilleures conditions que la compagnie, cette somme de $1,600,000 devrait être ajoutée à la dette publique, et l'Etat devrait donc continuer à payer l'intérêt, à un taux moins élevé, il est vrai, jusqu'à ce que les obligations aient été rachetées, et ensuite il faudra rembourser le capital. Si les honorables députés de la gauche veulent bien calculer la différence entre ces deux propositions, ils verront qu'elle est loin d'être de $500,000. C'est un beau calcul à faire pour savoir quel est le marché le plus avantageux, quel a été le résultat de cet arrangement temporaire. Personne ne niera que le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal n'ait été une excellente affaire tant au point de vue financier qu'à celui des commodités offertes aux voyageurs. Le ministre actuel des Chemins de fer et Canaux, durant les deux années de son administration, a dépensé en entretien et en réparations sur l'Intercolonial, $300,000 de plus que les conservateurs durant leurs deux dernières années. Qu'en est-il résulté ? Avant le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal, tout le trafic des voyageurs entre l'est et l'ouest, sans exception, se faisait par le chemin de fer Canadien du Pacifique via Saint-Jean, c'était une exception alors de voir un voyageur sur l'Intercolonial, tandis qu'aujourd'hui, l'exception consiste à voyager par le chemin de fer Canadien du Pacifique via Saint-Jean. Avant le prolongement, l'Intercolonial était à l'arrière-plan des chemins de fer du pays, mais aujourd'hui il est au premier rang, et l'opposition perd son temps en condamnant ce prolongement. Je crois qu'on pourrait chercher en vain dans les annales parlementaires du pays pour trouver un cas dans lequel on a dépensé autant de temps, d'énergie et de paroles pour tâcher de trouver un gouvernement en faute, comme on l'a fait dans cette transaction. L'opposition entretient cette lutte depuis 2 ans. Elle a commencé par attaquer le marché comme scandaleux et entaché de corruption. Deux ministres étaient impliqués dans les accusations et l'on prétendait qu'il s'agissait de créer un énorme fonds électoral pour remporter les élections dans la province de Québec et du Nouveau-Brunswick. Supposons que pour les besoins de la discussion, nous admettions la possibilité d'un pareil état de choses. Il ne faut pas oublier qu'il n'y avait pas qu'un seul intéressé dans l'affaire, et que si M. Greenshields pouvait être disposé à contribuer au fonds électoral des libéraux, il n'en pouvait pas être de même de M. Farwell, l'organisateur conservateur des cantons de l'Est.

M. BORDEN (Halifax) : Je demande pardon à l'honorable député. M. Farwell a déclaré sous serment, devant le comité, qu'il n'était pas l'organisateur conservateur.

M. BERGERON : Il ne l'a jamais été.

M. McISAAC : Il est vrai qu'il a déclaré qu'il n'était pas l'organisateur——

M. BORDEN (Halifax) : Il a déclaré que non seulement il n'était pas l'organisateur conservateur, mais qu'il ne s'occupait que très peu de politique.

M. McISAAC : Il a déclaré qu'il ne s'occupait pas activement de politique, mais sous ce rapport, il se trouve exactement dans la même position que M. Greenshields; s'il n'est pas un organisateur, il est un partisan dévoué et énergique des honorables députés de la gauche et hier encore, il assistait avec le chef de l'opposition et d'autres conservateurs distingués à des assemblées politiques dans les cantons de l'est.

M. BERGERON : Non, il est parti par le train du matin.

M. McISAAC : S'il n'était pas avec eux, il ne devait pas être loin, et si l'on suppose que M. Greenshields a versé des sommes considérables pour le parti libéral, il n'est que raisonnable de supposer que M. Farwell en a fait autant pour ses amis conservateurs. Mais d'après les témoignages recueillis, il ne reste que très peu de marge à MM. Greenshields et Farwell pour contribuer aux fonds électoraux. Il y a deux ans, les conservateurs prétendaient avoir la

preuve que deux ministres étaient compromis. On se contenta de faire des insinuations sans oser porter des accusations formelles. Encouragé par le ton de la presse conservatrice, le Sénat nomma une commission d'enquête et qu'est-il arrivé ensuite ? La commission s'organisa, siégea, ajourna et siégea de nouveau, et à la fin de le session, les sénateurs retournèrent chez eux sans avoir rien fait. La Chambre des communes nomma alors un autre comité, et on nous fit savoir que le comité du Sénat surveillait celui de la Chambre des communes et que du moment qu'on s'apercevrait que la majorité libérale refuserait d'admettre les preuves fournies par l'opposition, le Sénat reprendrait son enquête. De jour en jour, on surveillait les procédures de la Chambre et à la fin de l'enquête deux de ses membres conservateurs déclarèrent que non seulement ils ne portaient pas d'accusation de corruption, mais qu'ils n'en avaient même jamais entendu parler.

Dans le long discours qu'il a prononcé l'autre soir, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) a avoué, mais sans enthousiasme, qu'il était prêt à en appeler au pays sur cette question dans l'espoir sans doute de reprendre son poste au ministère des Chemins de fer et Canaux. Mais le premier député de la gauche qui prit ensuite la parole (M. Ross Robertson) déclara qu'après avoir entendu le discours de deux heures de l'honorable député de Lanark-sud, il se trouvait dans l'obligation d'approuver cette transaction et de reconnaître que le ministre actuel des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) a plus fait pour l'Intercolonial que tous les ministres des Chemins de fer précédents, qu'il fussent rouges ou bleus.

Je n'ai pas besoin d'insister davantage sur ce point puisque le discours de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a été réfuté par l'un de ses propres partisans. Le pays n'approuvera pas la conduite de l'opposition dans cette affaire. Les électeurs ne se sentiront pas disposés à remplacer le ministre actuel (M. Blair) par l'honorable député de Lanark-sud, dont l'administration désastreuse est encore présente à la mémoire de tous. Le pays n'a pas encore oublié le pont Curran, ni le canal de la Tay qu'aux beaux jours du parti conservateur on appelait le fossé Haggart. L'opposition aura longtemps à attendre avant de regagner les sièges ministériels. Il faudra d'abord que le pays ait oublié tous ces actes de mauvaise administration ; il faudra attendre que le pays ait oublié que les libéraux, lorsqu'ils étaient dans l'opposition, ont porté des accusations formelles contre l'administration conservatrice et en ont fait la preuve devant des comités d'enquête. Ces choses s'oublient difficilement et les électeurs ne s'occupent guère des insinuations vagues. Au lieu de porter des accusations directes, l'opposition se contente de proposer l'ajournement pour prolonger la discussion et se garder une porte pour se dérober. C'est ce qu'elle a fait jusqu'à présent. Personne n'a osé porter une accusation directe basée sur des preuves, et l'opinion publique n'approuve pas de pareille tactique. Le gouvernement actuel gagne sans cesse du terrain dans la confiance et l'estime publique, comme le prouvent les élections partielles et les événements importants qui se déroulent aux quatre coins du pays. Ici même nous avons des preuves de cette popularité croissante du gouvernement et des députés qui siégeaient à la gauche de l'Orateur donnent aujourd'hui leur appui au gouvernement, et il y en a d'autres qui n'attendront qu'une occasion favorable pour en faire autant. Les germes de dissolution et de décadence se multiplient au sein du parti conservateur et nous ne redoutons pas les élections générales, quoi qu'en disent le député de Lanark-sud. Tant que le gouvernement pourra produire un bilan comme celui qu'il exhibe aujourd'hui, il aura la confiance du pays. Quand le parti libéral ira devant le peuple, il ne sera pas en révolte contre ses chefs ; nous demanderons aux électeurs de juger impartialement les actes du gouvernement avec la pleine confiance de recevoir l'appui de la grande majorité des électeurs.

M. POWELL (Westmoreland) : M. le Président, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les remarques de l'honorable député d'Antigonish (M. McIsaac). Mais en dépit de toute mon attention, je ne vois aucun rapport entre des accusations lancées à droite et à gauche, et une défense de l'opération du Drummond. Je ne doute pas que l'honorable député ne voie une relation logique et nécessaire entre ces deux faits, et je suppose que la Chambre trouve aussi qu'il y a autant de relation entre ces deux faits qu'il y en a entre son discours et le mérite de la question.

Les détails de l'affaire ont été suffisamment discutés pour que je n'aie pas à y revenir. Cependant, pour permettre à ceux qui n'habitent pas les provinces maritimes, de bien comprendre la question, je donnerai certaines explications que, sans cela, seraient inutiles. Le réseau complet de l'Intercolonial est d'environ 1,141 milles. Ses principaux termini océaniques sont Saint-Jean et Halifax. Ses termini ouest qui le relient aux grands réseaux du continent étaient à Saint-Jean et à Lévis, dans la province de Québec. Tout le trafic venant du pays traversé par l'Intercolonial et destiné à Montréal, devait être mis dans les trains du chemin de fer Canadien du Pacifique à Saint-Jean ou du chemin de fer du Grand Tronc à Lévis, et vice versa pour le trafic venant de Montréal ou de l'ouest, et destiné aux provinces maritimes. Pour mieux faire comprendre la position, il est peut-être préférable de donner les distances. De Saint-Jean à Montréal, via le chemin de fer Cana-

dien du Pacifique, la distance est de 481 milles. De Saint-Jean à Montréal, via l'Intercolonial et son prolongement, la distance est de 740 milles. La ville de Moncton est comme un pivot ; c'est à cet endroit que l'embranchement part de la ligne principale qui va jusqu'à Saint-Jean. De Moncton à Montréal, via le chemin de fer Canadien du Pacifique, la distance est de 570 milles, et par l'Intercolonial, de 650 milles. Entre Halifax et Montréal, via le chemin de fer Canadien du Pacifique et l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, la distance est de 758 milles et par l'Intercolonial et le prolongement projeté, elle est de 837 milles.

Les avantages sous ce rapport sont comme suit : entre Montréal et Saint-Jean, le chemin de fer Canadien du Pacifique a un avantage de pas moins de 250 milles ; Moncton a un avantage de 81 milles, ainsi que toute la section est de l'Intercolonial entre Moncton et Halifax, Sydney et Pictou. Avant le prolongement actuel, le trafic direct venant de l'ouest et destiné aux provinces maritimes, et le trafic direct de l'Intercolonial destiné à Montréal et à l'ouest était échangé à Saint-Jean et à Lévis, la plus grande partie était échangée à Lévis ; mais avec le temps, grâce à un manque de bonne volonté et de tact de la part du chemin de fer du Grand Tronc, les communications par Lévis devinrent très négligées. Les marchandises étaient retardées, les convois de voyageurs manquaient de correspondances, et l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) paraît avoir songé à prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal. Il ne paraît donc pas y avoir beaucoup de différence dans la position occupée par l'ex-ministre et le ministre actuel sous ce rapport. Les difficultés dont j'ai parlé, ces retards dans le transport des marchandises et des voyageurs faisaient presque une nécessité de ce prolongement, et le minitre actuel des Chemins de fer et Canaux s'en est occupé dès son arrivée au pouvoir.

Pour bien saisir la question, examinons le problème qu'avait à résoudre le ministre des Chemins de fer et Canaux. Avec un terminus à Lévis, deux projets s'offraient à lui pour atteindre Montréal : d'abord, le chemin de fer du Grand Tronc via la Jonction de Richmond, qui est d'environ 9 milles plus long que le projet actuel ; il y avait aussi le transport par eau sur le Saint-Laurent. Outre ces deux projets, on en a aussi mentionné un troisième qui sera favorablement mis à exécution l'un de ces jours, je veux parler de la construction d'un pont à Québec. Les deux partis au Canada se sont plus ou moins engagés à faire construire ce pont. Ainsi pour ce qui concerne le trafic direct, le prolongement jusqu'à Montréal n'apporte rien de plus à l'Intercolonial que si le terminus restait à Lévis. Mais en admettant que ce prolongement fût désirable, l'honorable ministre avait le choix entre quatre projets.

1. Il y avait des arrangements pour le trafic. Ce grand réseau de l'Intercolonial, qui est si important pour les provinces maritimes, aurait pu se procurer facilement une entrée à Montréal, en faisant des arrangements avec le chemin de fer du Grand Tronc pour l'échange du trafic à Lévis.

2. L'Intercolonial aurait pu acquérir le droit de circulation sur la voie du chemin de fer du Grand Tronc, et dans le cas où la compagnie et le gouvernement n'auraient pu arriver à une entente, un arrêté du comité des Chemins de fer du Conseil privé aurait pu accorder à l'Intercolonial ce droit de circuler sur le chemin de fer du Grand Tronc à des conditions équitables pour la compagnie et pour Montréal.

3. Le gouvernement aurait pu construire une ligne de Lévis à Montréal. Le quatrième projet était d'acheter ou de louer une ligne et des facilités terminales pour compléter ce réseau. Plusieurs députés semble être d'avis que des arrangements pour le trafic sont tout à fait insuffisants. Pour ma part, je suis convaincu que si les ministres abordaient cette question en homme d'affaires, dans les mêmes conditions que les compagnies de chemin de fer qui se trouvent dans les mêmes circonstances, ils n'auraient aucune difficulté à effectuer des arrangements satisfaisants entre l'Intercolonial et le chemin de fer du Grand Tronc. Ma conviction sur ce point est basée sur le fait que de tels arrangements existent actuellement entre toutes les compagnies de chemin de fer des Etats-Unis.

Admettons cependant que ces arrangements sont impossibles. Je demande alors qu'est-ce qu'il y a de praticable dans le second projet, celui d'obtenir des droits de circulation sur des lignes existantes afin d'arriver à Montréal. Actuellement, le Wabash, aux Etats-Unis, et le chemin de fer du Grand Tronc ont un arrangement pour le trafic sur un parcours de plus de 200 milles. On dira peut-être que le terminus de Montréal serait encombré, que cet encombrement deviendrait une source d'inconvénients pour le chemin de fer du Grand Tronc. A cela, je répondrai qu'aux Etats-Unis on voit beaucoup de cas où deux ou plus de compagnies se servent du même terminus. A Chicago, à l'heure qu'il est, le même terminus sert pour le Wisconsin Central, le Northern Pacific, le Chicago et Great Western, le Baltimore et Ohio qui sont toutes des lignes importantes de l'ouest. Dans la même gare, on trouve aussi le Michigan Central et l'Illinois Central. Sur la côte est, nous voyons aussi dans les mêmes gares le Reading, le New Jersey Central et le Lehigh Valley. A Chicago encore, on voit dans la même gare le Chicago et West Illinois, le Chicago et East Illinois, le Chicago et le chemin de fer du Grand Tronc, le Chicago et Erie, le Atchison, le Louisville, le New Albany et Chicago et Chicago et Wabash.

Passons maintenant à des cas semblables au Canada. Aujourd'hui, à Toronto, le chemin de fer du Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique occupent la même gare et se servent du même terminus. Le ministre des Chemins de fer et Canaux dit qu'il aurait été très dur de prendre le chemin de fer du Grand Tronc à la gorge et de lui imposer un arrangement de cette nature. Je ne suis pas du tout de cet avis. La théorie des chemins de fer universellement reconnue ne corrobore pas cette opinion de l'honorable ministre. En Angleterre, depuis la première compagnie formée à venir jusqu'en 1840, la théorie était que tout citoyen ou corporation en Angleterre avait droit de faire circuler ses locomotives et ses voitures sur toute voie ferrée sans s'occuper de savoir à qui elle appartenait. Bien plus, d'après la loi des chemins de fer de 1845 qui est encore en vigueur en Angleterre, tout citoyen ou corporation peut faire circuler ses locomotives et ses voitures sur aucun chemin de fer du pays, en payant une redevance raisonnable au propriétaire de la voie et du terminus. Le même principe est appliqué dans les autres pays européens. Mais il n'est pas nécessaire d'aller chercher des exemples à l'étranger quand nous en avons ici même. Cette politique que le ministre trouve dure et tyrannique, est appliquée à Ottawa même. Nous avons vu le Canada Atlantique qui avait des droits acquis dans la gare centrale, forcé par un arrêté du comité des Chemins de fer du Conseil privé d'admettre le chemin de fer Canadien du Pacifique sur son terminus, et, d'après ce que je vois par les journaux, on le forcera aussi d'admettre le chemin de fer Ottawa et New-York. Dans ce cas, le ministre des Chemins de fer et Canaux a exercé lui-même un pouvoir qu'il prétend tyrannique. C'est pour l'avantage de la population que ces privilèges ont été accordés au chemin de fer du Grand Tronc. Le chemin de fer du Grand Tronc n'est que le mandataire du peuple et en vertu de la théorie admise dans tous les pays de langue anglaise, la compagnie doit être tenue d'exercer son mandat dans l'intérêt général et d'admettre à ces privilèges, à des conditions raisonnables, tous ceux qui en font raisonnablement la demande.

Il suffisait donc au gouvernement d'obtenir des droits de circulation, soit par un arrangement à l'amiable, soit par un arrêté du comité des Chemins de fer.

Le paragraphe F, de l'article 11 donne à ce comité le pouvoir de faire des règlements pour permettre à une compagnie de faire usage de la voie et des facilités terminales d'une autre compagnie, et le mot "compagnie," d'après la loi signifie toute personne autorisée à exploiter un chemin de fer. Mais quand la question s'est présentée devant le ministre des Chemins de fer et Canaux, il a refusé de se servir des pouvoirs que lui donne la loi et il préféra acheter ou louer la ligne. Il y avait à cette époque trois manières d'amener l'Intercolonial à Montréal : il y avait d'abord l'Atlantique et Lac Supérieur, qui n'était pas terminé mais qui était subventionné et qui procédait à la construction du chemin ; il y avait aussi le chemin de fer du comté de Drummond et finalement le chemin de fer du Grand Tronc. Ces trois lignes sont à peu près d'égale longueur, et cependant, sans enquête régulière et suffisante, le ministre a décidé d'acheter le Drummond et de louer le chemin de fer du Grand Tronc depuis Sainte-Rosalie jusqu'à Montréal.

Examinons un peu en quel état se trouvait le Drummond. L'honorable député de Halifax (M. Borden) a discuté cette question très à fond, mais au risque de faire des répétitions, j'y reviendrai. Ce chemin de fer a été construit pour le transport du bois. Ceux qui l'ont construit n'avaient pas d'autre but que d'avoir un chemin leur donnant accès à leurs concessions forestières dans les comtés traversés par le Drummond.

Plus tard l'idée leur vint qu'ils pourraient peut-être avoir quelque chose de mieux qu'un chemin à bois et qu'ils pourraient faire une bonne spéculation en le prolongeant ; et à l'époque où des négociations furent entamées avec le gouvernement, il y avait 90 milles de chemin terminé, 73 milles sur la ligne principale et 17 milles sur un embranchement allant jusqu'au fleuve, il restait 43 milles non terminés, et même non commencés. Financièrement, la compagnie était en banqueroute. On avait commencé la construction en 1889, et durant les 9 ans que ce chemin de fer a été exploité, pas une seule fois il n'a payé un sou de dividende, bien que les rapports sous serment qu'il était tenu de faire annuellement au gouvernement indiquassent un excédent des recettes sur les dépenses. Sur ces 90 milles de chemin, il y avait une voiture de 1re classe, 1 voiture de 2e classe, 1 wagon à bagage, 5 locomotives, 9 voitures à marchandises et 20 voitures à bois. C'est en cela que consistait le matériel roulant de ce magnifique chemin de fer. Ses recettes en 1897, d'après le rapport sous serment, ont été de $33,101.61. Je donne les chiffres exacts, même les cents, car c'est très important, vu que l'entreprise ne valait absolument rien. Les recettes des trois années, compris 1897, ont été en moyenne de $33,124.28. Je ne crains pas de déclarer, et je défie qui que ce soit de me contredire, que durant ces trois années, pas un sou de ces recettes ne représente les opérations légitimes de la compagnie. Je reviendrai sur cette question pour expliquer par quel moyen j'arrive à cette conclusion.

Le trasport des voyageurs sur ce chemin si richement équipé, et que le ministre nous a représenté comme très important, a été stationnaire pendant six ans. Ily a eu quelques variations en plus ou en moins, mais dans l'ensemble il n'y a pas eu de progrès accomplis dans les six ans. Le trafic du fret con-

sistait en écorce à tanner, en bois, en bois à pulpe et autres produits similaires qui sont les moins rémunérateurs qu'un chemin de fer puisse transporter. Pour arriver à montrer un revenu net de $35,101.61, la compagnie a eu recours au même procédé. J'ai fait remarquer que ce fret était le moins rémunérateur qu'une compagnie pût transporter, mais si l'on fait passer ce fret sur tout le parcours du chemin, on arrive au taux de 7-10 de cent par tonne par mille, ce qui est beaucoup plus élevé que le tarif ordinaire pour cette classe de fret sur les chemins de fer des Etats de l'est. Il est beaucoup plus élevé que la moyenne des taux sur les grandes lignes qui partent de New-York, Baltimore et de la Pennsylvanie pour aller à Chicago.

J'ai dit qu'il n'y avait pas un surplus de recettes légitimes sur cette ligne, et je vais le prouver. D'abord, ce chemin était exploité si économiquement et tenu dans des conditions si modestes que son entretien coûtait beaucoup moins cher que celui de tout autre chemin de fer au Canada. La moyenne du coût d'entretien des chemins de fer de tout le Canada est de $460 par mille, et le superbe chemin de Drummond ne coûtait que $186 ; ainsi on ne dépensait sur chemin que 40 pour 100 de ce qu'il en coûte pour tenir un chemin dans de bonnes conditions au Canada.

Voyons maintenant ce que coûtaient l'exploitation du chemin et les réparations des locomotives. La moyenne des frais d'exploitation, de réparations et d'entretien pour tous les chemins de fer du Canada est de $650 par mille, et cette compagnie en banqueroute ne dépensait pas la moitié de cette somme puisqu'elle ne dépensait que $229 par mille. Les réparations aux voitures sur tous les chemins de fer du Canada coûtent $185 par mille. Quelles étaient ces dépenses sur le Drummond qu'on a comparé aux grands chemins de fer des Etats-Unis et aux meilleures parties de l'Intercolonial ? $29 par mille. Prenons maintenant l'ensemble des dépenses d'exploitation d'un chemin, et la moyenne pour toutes les lignes du Canada est de $824 par mille ; le Drummond n'a dépensé durant l'année qu'environ un tiers de cette somme, soit $277 par mille. Si le chemin avait été bien entretenu, s'il avait eu le nombre régulier de cantonniers, s'il avait reçu tous les ans une quantité raisonnable de ballast, si les voitures et les locomotives avaient été régulièrement réparées, au lieu d'un surplus, il y aurait eu un déficit considérable.

Je vais plus loin et je dis qu'il y a eu fraude et fraude délibérée dans ces rapports et je vais le prouver. Si l'on veut se donner la peine d'examiner les rapports sous serment des chemins de fer, on verra qu'en 1885, les dépenses à compte du capital étaient à peu près terminées. Cette année-là, il y avait 89.53 milles de faits. Toutes les subventions avaient été retirées à l'exception de celles de Québec, et nous voyons qu'à cette date, le coût total de la ligne était de $1,346,011.76. Alors, sans qu'il y eût un seul pouce de chemin à construire, alors que toutes les dépenses étaient faites, ce qui permettait aux directeurs de toucher leurs subventions, que voyons-nous ? Le rapport laisse croire que de fortes dépenses à compte du capital ont continué à être faites sur ce chemin et ces dépenses sont purement fictives. Quelles sont-elles ? Ce sont les dépenses faites en réparations ordinaires qu'on aurait dû mettre au compte des recettes. Pourquoi les a-t-on mises au compte du capital ? Uniquement parce qu'on avait un projet à lancer et qu'il s'agissait de voler quelque particulier ou quelque gouvernement, et qu'il fallait montrer le plus fort excédent possible pour donner au chemin une valeur commerciale qu'il n'avait pas. Cette manière d'agir n'est pas une exception. Je ne prétends pas dire que M. Greenshields et ses associés sont des voleurs et des canailles. Malheureusement pour nous, aux Etats-Unis et au Canada, ce mode de flibusterie commerciale en matière de chemin de fer n'a rien de déshonorant. J'espère qu'un jour viendra où le sentiment populaire se modifiera sous ce rapport. Tout comme au temps de la reine Elizabeth, Drake, Hawkins et Frobisher ont accumulé d'énormes fortunes en faisant de la piraterie aux dépens des Espagnols, ce genre d'opérations était considéré comme respectable et valait à leurs auteurs les faveurs de leur souveraine ; de même, de nos jours, la société considère comme honorables ceux qui se livrent à cette flibusterie commerciale. Nous ne faisons qu'adopter les méthodes en vogue aux Etats-Unis. Je crois avoir convaincu la Chambre que, à mon avis du moins, toute cette transaction est frauduleuse. Je vais citer un exemple pour faire voir que ces gens-là n'étaient pas sérieux. Nous avons d'abord le témoignage de M. Farwell. Sa version est ensuite corroborée par M. Greenshields aux pages 32, 36, 37 de l'enquête faite devant le comité. Tous deux nous expliquent en quoi consistait le projet et c'est sur ce point que j'appelle l'attention de mes honorables collègues. Si ce n'est pas là de la fraude, du vol, je ne sais pas ce que c'est. D'après ces témoignages la valeur du chemin était estimée à $2,500,000 ; ils disent qu'ils devaient ensuite ajouter à cela la subvention qu'ils devaient recevoir et une autre subvention de ce gouvernement de $145,984, s'ils pouvaient l'obtenir et je crois que le contrat était signé à cet effet, ce qui donnait une valeur totale au chemin terminé de $2,645,984. Que disent-ils encore ? Ils disent : Notre intention était de terminer le chemin pour $650,000, ce qui aurait laissé une balance nette de $1,995,000. De cette somme ils devaient déduire $500,000 à être partagés entre les actionnaires ordinaires. Que devait-on faire de la balance ? Ces témoins qui prétendent que ce chemin avait une valeur considérable et dont l'opi-

nion sur ce point est corroborée par le ministre des Chemins de fer et Canaux et ses collègues, avaient formé le projet absurde de donner à M. Hugh Ryan $998,651 pour vendre le chemin et de garder pour eux $498,661. Si l'on ajoute à cela les $500,000 dont j'ai déjà parlé, les actionnaires, gros et petits, retireraient de l'entreprise $997,322 et M. Hugh Ryan $1,300 de plus, soit $999,651. On voudrait cependant nous faire croire qu'il s'agit ici d'une transaction légitime.

On se rejette maintenant sur le compte concernant la construction. Les détails ne sont pas en la possession de la Chambre, et je n'entreprendrai pas de discuter à fond ce point de la question. En l'absence de ces détails je ne suis pas en position de me prononcer d'une manière positive, mais je dois dire que l'honorable député de Haldifax (M. Borden), l'ex-ministre des chemins de fer et moi avons, à plusieurs reprises, cherché à obtenir ce compte concernant la construction mais sans réussir.

Un item de $729,314.52 a été transféré aux livres de la compagnie, des livres de la compagnie qui a construit la ligne et dont les membres étaient les seuls actionnaires, mais quant à savoir d'où vient cet item, nous restons dans l'ignorance, bien que nous ayons voulu à maintes reprises obtenir les livres qui renferment ces chiffres. M. l'Orateur, il y a quelque chose de très louche au sujet de ce compte et je veux signaler la chose à la Chambre. Ceux qui connaissent les chemins de fer des Etats-Unis se trouvent ici devant une vieille connaissance, une compagnie de construction. Voyons ce que c'est qu'une compagnie de construction. Dans le sud lorsque l'on veut frauder le public en augmentant le compte du capital, on prend les directeurs et les principaux actionnaires qui forment une compagnie à qui est donnée l'entreprise de la construction à un chiffre deux ou trois fois trop élevé; et ainsi, en élevant le compte du capital, ou de construction on met un chiffre fantaisiste et non le chiffre du coût véritable. Je ne veux citer à la Chambre que deux exemples de ces fraudes gigantesques. Dans le cas du chemin de fer de la Pennsylvanie du sud construit par la compagnie de construction de Vanderbilt, presque composée entièrement de commis des Vanderbilt et des Webb, il a été dépensé $6,500,000. Or, il a été prouvé par le témoignage sous serment des hommes engagés dans cette affaire, devant le comité Hepburn de l'Etat de New-York, que lorsque le coût de la construction avait été porté au compte du capital, il ne s'agissait pas de $6,500,000, mais de $15,000,000. Des obligations furent mises sur le marché, et les hommes de la finance, en Angleterre, en France, en Allemagne ont été volés de $40,000,000 sur ces obligations.

Je vais rappeler un autre cas. Le chemin de fer Central du Pacifique a aussi été construit par une compagnie de construction. Le montant réellement payé était de $58,000,000 mais le montant porté au compte du capital était de $139,000,000.

Ainsi dans le cas actuel, dans le cas de cet item de $729,000, je crois pouvoir déduire des faits et des chiffres qui nous ont été soumis, que de ce chiffre de $729,000 on peut retrancher du compte du capital un montant fictif de $400,000. Relativement à la valeur de la construction, je me contenterai de considérer un instant l'évaluation que fait M. Schreiber de ce chemin. Questionné à ce sujet, M. Schreiber dit que le chemin une fois terminé coûterait $1,535,000. C'est un point qui a été discuté par l'honorable député d'Antigonish (M. McIsaac) et il me suffira de dire que lorsqu'il faisait cette estimation, M. Schreiber voulait parler du chemin complété en conformité du contrat, c'est-à-dire conformément aux devis qu'il avait dans son bureau. Quant à savoir si ce chemin a été construit dans toutes ces conditions, si l'on s'est conformé aux exigences de l'acte, M. Schreiber n'en sait pas plus que qui que ce soit, car il n'a jamais examiné ce chemin.

Mais l'honorable député d'Antigonish a voulu aller plus loin ; il a cité l'évaluation faite par M. McLeod. Je n'ai rien à dire contre ce monsieur ; il peut être tout ce que dit l'honorable député, mais si l'on veut dire qu'il est exact dans ses chiffres, qu'il a fait un examen parfait de ce chemin et une estimation qui mérite d'être acceptée par tout le monde dans cette Chambre, à titre de membre de cette Chambre je crois devoir positivement objecter. Non seulement ce M. McLeod nous a donné une estimation, mais il en a donné 3 ou 4 qui diffèrent toutes entre elles, et bien que l'honorable député ait informé la Chambre que ce monsieur avait fait une étude scientifique du coût de la construction de ce chemin, je crois que s'il ne se trompe pas, il nous représente faussement les faits ; j'aime mieux croire qu'il se trompe. J'ai ici quelques faits et chiffres qui vont me permettre de voir dans quelle mesure M. McLeod a raison. Ses théories, ses estimations ne sont pas corroborées par les résultats. Ces messieurs ne se sont pas donné la peine de consulter les faits et les chiffres exposés dans les rapports de ce chemin, car ils auraient pu voir qu'en 1896, le 1er juillet, la ligne était complétée, sauf 43 milles, et les travaux avaient coûté jusque-là $1,366,485. Ils auraient aussi pu voir dans le dernier rapport du départeement des Chemins de fer et Canaux que la dépense faite jusqu'au 1er juillet 1898, s'élevait à $1,908,261 ; ce qui fait, entre ces deux dates, une dépense de $541,775. Cette somme représente plus que le coût de ces 43 milles qui, par suite d'arrangement spécial devaient être aussi bien construits que l'Intercolonial. Cela dépassait de beaucoup la subvention dont parle M. Schreiber. Sur ces $541,775, on a dépensé $35,000 pour faire certains changements dans la vieille ligne, ce qui laisse un total de $506,775. Or, l'on a af-

fecté cette somme à la construction de ces 43 milles. Où en serait M. McLeod avec ses chiffres ? Cela met le coût de ce chemin à $11,786 par mille ; mais il prétend, cependant, que $16,000, $17,000 ou même $18,000 par mille représentent une estimation raisonnable du coût des chemins de fer en général.

Voilà dans quelle mesure l'on peut ajouter foi aux déclarations de M. McLeod.

Il a de plus la naïveté de nous dire—ce qui avait été caché, je ne dirai pas volontairement, mais ce qui avait été caché par l'honorable député d'Antigonish—il nous dit qu'il n'a jamais fait aucune inspection du chemin, mais qu'il a simplement pris des données, se fiant à sa mémoire et sur quelques observations antérieures. Il n'a jamais mesuré le chemin ni calculé le matériel, et après cela il arrive avec une estimation excédent de six ou huit mille piastres le coût du chemin A ce propos, je rapellerai à la Chambre que le ministre des Chemins de fer et Canaux m'a fait l'honneur de citer une déclaration que j'ai faite en Chambre en 1897. Je trouve cette citation dans les " Débats ", 9 mai 1899 :

Passons maintenant à l'honorable député de Westmoreland (M. Powell) que je ne vois pas ici. Il a dit : Quand l'on veut payer $1,150,000 outre toute dépense faite sur ce chemin, je dis que c'est là une transaction qui n'est pas justifiable et au sujet de laquelle le public mettra en doute les motifs qui font agir le gouvernement.

Puis l'honorable ministre continue :

Voilà ce qu'a dit l'honorable député de Westmoreland à ce sujet. Je passe aussi sous silence l'insinuation—tout à fait blessante et imaginaire—que nous allions payer $1,150,000 outre la dépense sur le chemin, mais avant de terminer, j'établirai combien cela est peu fondé, que l'honorable député le reconnaisse ou non.

Voilà ce que j'ai déclaré à la Chambre, dans cette occasion : c'est que prenant le montant qu'ils ont payé de leurs poches, en ajoutant la dette flottante puis ce qu'il faudra pour terminer les travaux, il restait une balance de $1,150,000. Voilà la déclaration que j'ai faite alors ; je la répète aujourd'hui et la crois conforme aux faits. Je ne pense pas qu'il fasse honneur au ministre des Chemins de fer et Canaux de tronquer une citation d'un de mes discours et me faire dire des choses qui sont expliquées par le contexte. Peu m'importe ce qu'a coûté la construction de ce chemin, je nie que ce soit là la véritable valeur.

Mon honorable ami de Halifax (M. Borden) a cité un extrait de la loi ; je vais mentionner l'autorité. Les honorables députés trouveront cette citation dans la 3ième édition de Cripps, un ouvrage de grande valeur sur les compensations ou l'expropriation. Quand je soumets à la Chambre cette déclaration qui en ces derniers temps sert d'autorité à tout jurisconsulte anglais, je désire rappeler que cet énoncé est plus en faveur des messieurs de la droite que si elle n'affectait que la question de vente, car lorsque vous enlevez une propriété à un homme, il est un fait reconnu par les tribunaux qu'il faut lui accorder une compensation, et il ne s'agit pas de la valeur courante mais de la pleine valeur. Voici un énoncé de la loi :

Le montant de la compensation à être accordée pour des terres doit être basé sur la valeur de telle propriété pour son propriétaire au moment de l'avis et non de la valeur lorsque l'on en prend possession.

Je vais citer le jugement de Cockburn, juge en chef d'Angleterre, dans la cause de Stebbings vs The Metropolitan Board of Works (Rapports judiciaires, 6. Banc de la Reine, 37) :

Lorsque le parlement donne des pouvoirs obligatoires, et stipule qu'il devra être accordé des compensations à toute personne à qui on enlève une propriété, c'est l'intention que cette personne soit dédommagée de la perte qu'elle subit, et que le montant de la compensation soit basé sur la valeur de la propriété pour le vendeur et non pour l'acquéreur.

Par une série de décisions rendues en Angleterre, dans des circonstances moins favorables au gouvernement que les circonstances actuelles, le principe adopté pour l'évaluation d'une propriété est de fixer le chiffre à ce qu'elle vaut pour le vendeur. Or, voyons qu'elle était la valeur du chemin de fer du comté de Drummond. Ainsi que je l'ai démontré, pendant neuf ans, ce chemin n'a pas rapporté un cent des actionnaires, et les probabilités sont qu'il n'en rapportera jamais. La compagnie elle-même a reconnu que ce chemin, après avoir servi au commerce de bois, était devenu un véritable fardeau. Après avoir constaté qu'elle ne pouvait le vendre au Grand Tronc comme elle avait espéré la chose, elle tenta quelques efforts un peu partout pour s'en débarrasser. C'est ainsi qu'elle l'offrit à M. Farwell pour $500,000. La même offre a été faite à une autre presonne, puis une autre, me dit-on, à M. Maze pour $400,000, bien que ce montant ne se trouve pas dans la preuve établie à l'enquête. Une offre a aussi été faite à M. Pope pour $500,000 ; à M. Greenshields, pour le même montant, et dans son témoignage devant le comité, M. Farwell, ainsi que M. Haggart, déclare qu'il a été fait une offre de $400,000. Même à ce prix, cependant, on n'a pu vendre le chemin. Les actionnaires ne pouvant trouver de capitalistes respectables qui se chargeraient de l'exploitation du chemin, se sont sentis découragés, et qu'est-il arrivé ? Dans cette malheureuse position où ils se trouvaient, ils ont fait appel à M. Greenshields, espérant qu'il pourrait négocier pour eux un emprunt suffisant pour terminer les travaux. Je dois dire à la Chambre que le capital-actions de cette compagnie était de $400,000, et sans la moindre considération, sauf peut-être la considération fantaisiste de son avis et de son influence sur le marché monétaire, ce qui n'a été rien du tout, dans ces circonstances, dis-je, la compagnie a donné à M. Greenshields, la somme de $50,000 du capital-actions du chemin

somme qui représente un huitième de toute la transaction entière, dont la dette flottante à cette époque était d'environ $100,000. Mais il y a pis que cela, M. l'Orateur. Pendant que l'on cherchait à négocier avec le gouvernement conservateur, pendant que l'on faisait des avances à M. Haggart, qu'est-il arrivé ? La banque à qui cette compagnie devait beaucoup, réclama son argent. La compagnie fut mise en faillite, et comme ses biens ne pouvaient être hypothéqués, car la banque elle-même désirait vivement sortir de cette impasse, il s'est trouvé un actionnaire important qui a vendu à M. Greenshields, pour $24,000 une valeur réelle de $80,000, soit un cinquième du chemin. C'est là le magnifique chemin dont nous parlent aujourd'hui les messieurs de la droite. M. Greenshields sort de cette transaction avec $80,000 plus $50,000, soit $130,000, environ un tiers de la valeur totale du chemin. M. Greenshields obtient cela pour $24,600, et pour la part qu'il possède aujourd'hui dans cette ligne, il pourrait réaliser un bénéfice net d'environ $400,000 sur le premier marché de vente au gouvernement. Sans doute il y avait alors des travaux considérables à faire sur ce chemin, mais mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et Canaux a déclaré dans cette Chambre qu'il ne fallait plus que 49 milles pour compléter la voie. L'honorable ministre a fait là une déclaration qui est en parfaite contradiction avec les faits et personne ne le sait mieux que lui, car il possède dans son département les documents qui établissent la fausseté d'un semblable énoncé; au lieu de 49 milles qu'il reste à compléter c'est 89.53, presqu'autant que lors des négociations entre la compagnie et le ministre des Chemins de fer et Canaux. La dette flottante de la compagnie était alors de $178,000 ou $133,000. Le ministre admet qu'il a été fait une offre de vente pour $500,000 comme l'a dit l'opposition. Mais on a découvert un argument nouveau, et l'honorable député (M. Morrison) déclare à la Chambre que le député doyen de Halifax (M. Borden), M. Haggart et moi-même avons non seulement dit des faussetés dans le rapport de la minorité du comité, mais que nous les avons répandues dans le pays ; cependant, une semaine auparavant, son chef venait déclarer en Chambre que ce chemin avait été offert pour $500,000, et à ce sujet le ministre des Chemins de fer et Canaux, s'est contenté d'accuser le chef de l'opposition de manquer de franchise en exposant ces faits, parce qu'il s'agissait d'un chemin de fer à moitié construit, tandis que son offre à lui (M. Blair) avait été faite pour un chemin complet.

Je viens maintenant au premier marché fait avec la compagnie du Drummond. L'honorable député d'Antigonish (M. McIsaac) condamne notre manière de calculer les chiffres. M. le Président, je ne crois pas que ce blâme soit mérité, car pour mettre la question au-dessus de tout esprit de parti, pour ne pas mettre en doute l'exactitude de ces

chiffres, nous avons fait comparaître le ministre des Finances devant le comité, mais il n'a pas pu résoudre le problème mathématique, et comme il n'était pas à la hauteur de la tâche, nous avons appelé M. Fitzgerald, président du département des assurances, et il nous a donné un état élaboré de la valeur reposant sur le pouvoir d'emprunt que possède le gouvernement, sur le premier emprunt. Il nous a donné le chiffre de la rente de 99 ans que le ministre des Chemins de fer et Canaux avait consenti à payer au chemin de fer du Drummond, $2,094,192. La Chambre comprendre l'importance de cette transaction lorsqu'il s'agit de payer ce montant considérable pour un chemin de fer dont la valeur commerciale réelle n'est que de $500,000. Je puis dire en toute sûreté que de toutes les opérations de chemin de fer qui ont eu lieu dans ce pays, la présente est de beaucoup supérieure, sauf l'arrangement fait avec le Grand Tronc. Tout vicieux qu'était l'arrangement fait avec le le Drummond, celui fait avec le Grand Tronc était beaucoup plus mauvais. En ce qui concerne la question du loyer, ce dernier arrangement peut être divisé en trois points : d'abord les termini à Montréal ; deuxièmement le pont Victoria ; troisièmement 31 milles de ligne depuis le pont Victoria jusqu'à Sainte-Rosalie. Or, le ministre propose de payer $62,500 pour les termini ; $40,000 pour le pont Victoria et $37,500 pour les 31 milles de chemin de fer depuis Sainte-Rosalie jusqu'à Saint-Lambert. Ce loyer était sur une base de 5 pour 100, d'après une évaluation qui avait été faite par le sous-ministre des Chemins de fer et Canaux. Je prétends que c'était là un marché des plus imprudents. Ces loyers sur le Grand Tronc et sur le Drummond, s'élevaient à un montant total de $210,000, ce qui, capitalisé à 5 pour 100, représenterait $4,200,000. Or, notre pouvoir d'emprunt n'est pas au taux de 5 pour 100, mais de 2½ pour 100, et à ce taux ce loyer annuel représenterait la somme considérable de $7,300,000, ou, sous ce rapport seul, une perte de $3,100,000 au moins.

Prenons maintenant la question des termini à Montréal. M. Schreiber a été appelé devant le comité et nous lui avons demandé s'il avait étudié cette question. Nous lui avons demandé s'il s'était donné la peine de calculer quel usage ferait le gouvernement des termini à Montréal. Il nous a naïvement répondu qu'il ne s'était pas occupé de la chose ; c'était pour lui simple calcul d'imagination.

Nous avons fait venir M. Wainwright qui nous a démontré que, d'après les termes du contrat, pendant deux mois, le Grand Tronc a fait circuler 99,107 wagons et l'Intercolonial, 4,381, soit 1-22 du Grand Tronc qui cependant nous faisait payer un loyer pour une moitié des termini, et mettait ce loyer à 5 pour 100.

Laissant de côté la question des termini, je ne discuterai pas celle des ponts, car j'a-

vouerai que cette transaction me semble bonne. Je ne crois pas que le ministre des Chemins de fer et Canaux ait consenti à payer trop cher pour le pont, soit $40,000. Bien que le chiffre soit élevé, c'est un bon marché.

J'arrive maintenant à la question des 31 milles depuis le pont jusqu'à Sainte-Rosalie. S'il est une partie de la transaction qui soit plus condamnable qu'une autre, c'est assurément celle-ci. Comment le ministre des Chemins de fer et Canaux et son sous-ministre ont-ils résolu ce point ? D'abord, ils ont fait une évaluation de ces 31 milles. Or, je dirai aux honorables députés qui n'ont pas voyagé sur ce chemin que le pays qu'il traverse est de niveau comme le fleuve—c'est tout simplement un chemin de fer de prairie, bien construit, mais de prairie. Et a quoi a-t-on évalué ce chemin ? A $50,000 par mille, sans termini ni matériel roulant. Capitalisons au taux de 2½, que trouvons-nous ? Nous obtenons $1,304,000. J'ai consulté des ingénieurs éminents dont le nom fait autorité dans le pays et qui ont des contrats, relativement à ce point de la transaction. Je vois ici l'honorable député de Glengarry (M. McLennan) qui a été engagé dans de grandes entreprises, et qui n'hésite pas à dire que ce chemin pourrait être construit pour $15.000 par mille. Mais mettons $16,000 et nous voyons que cette partie du chemin pourrait être construite pour $500,000. Et, non pas pour le chemin, mais pour une moitié de l'usage de ce chemin, nous sommes prêts à payer, non $500,000, somme suffisante pour construire le chemin, mais $1,304,347. Nous payons une somme qui aurait presque suffi à construire trois chemins de ce genre, et nous n'avons même pas la moitié, mais la moitié de l'usage du chemin, et cela sujet aux conditions que posera le Grand Tronc.

Lorsqu'en 1897 le ministre des Chemins de fer et Canaux déclarait qu'un des points importants de cet arrangement c'était le trafic local sur cette ligne, il trompait, par inadvertance, ou sciemment la Chambre ; car nous n'avons pas le droit de faire circuler un seul train local entre Montréal et Sainte-Rosalie.

Maintenant, j'arrive à un autre point presque aussi condamnable. D'après l'article 3 et l'article 19, tant dans les anciens que dans les nouveaux arrangements, le gouvernement doit contribuer aux facilités des termini, et l'honorable député de Halifax (M. Borden) nous a lu un exposé de ce que sont ces facilités. Je crois qu'il nous a été dit sous serment, que ces facilités, à Montréal, représentaient 60 milles de rails, 150 acres de terrain, de nombreux hangars et abris pour les commodités du bétail et du trafic en général, et après la ridicule estimation faite par le ministre et le sous-ministre que nous pourrions nous servir de dix acres de terrain et de quelques milles de voie, je désire signaler à l'attention de la Chambre, le fait que, par cet extravagant marché, nous ne sommes pas limités, dans nos contributions, à ce dont nous faisons usage, mais à l'entretien des termini et de tout ce qui s'y rattache.

De sorte que, d'après le rapport de l'auditeur général, le gouvernement a payé durant les quatre mois du dernier exercice une moyenne de $3,000 par mois pour l'usage de ces termini. Il y a encore $36,000 pour entretien dont nous n'avons pas entendu parler ; et ce n'est là que le commencement. Lorsque le pays aura à supporter tout le poids du fardeau, je n'ai aucun doute que les $3,000 augmenteront jusqu'à $15,000 ou $20,000 par mois, si nous considérons les énormes déboursés que nécessiteront les coûteux moyens d'accès aux termini de Montréal.

M. Wainwright a comparé notre utilisation des termini à un palais. Il dit que nous avons un palais très vaste et que tout ce qui nous manque maintenant c'est une chambre. Le fait d'affermer tous les termini et de contribuer à leur entretien est tellement absurde qu'on ne saurait rien lui comparer. C'est comme si l'honorable député, emporté sur les ailes de son imagination, prenait à bail les anneaux de Saturne ou la nébuleuse d'Orion. Cela serait d'un usage tout aussi pratique pour l'Intercolonial.

Mais ce contrat contient une autre disposition presque aussi mauvaise—l'article 35 de la convention de 1897. Je parle maintenant de la convention de 1897 et non de celle de 1898, Que résulte-t-il de cet article ? En vertu de cet article le gouvernement s'est livré pieds et poings liés pour toujours, car c'est un bail pour quatre-vingt-dix-neuf ans, et cela veut dire pour toujours en tant qu'il s'agit pour la plupart d'entre nous.

A quoi l'honorable ministre a-t-il engagé le gouvernement ? Il a engagé le gouvernement à payer 5 pour 100 sur la moitié du coût de toutes les améliorations de ce chemin, tant aux termini que sur la section commune. J'attire surtout l'attention de l'honorable ministre sur ce côté de la question. Il peut répondre à cela : Nous ne nous servirons que de ce dont nous aurons besoin. Mais nous ne sommes pas situés de façon à ne nous servir que de ce dont nous aurons besoin. Le Grand Tronc nous tient en son pouvoir, en ce qui concerne la partie du chemin dont nous nous servons.

C'est lui qui décide où les wagons doivent aller, où les convois doivent être formés ; c'est lui qui prépare les tables d'horaire ; et s'il voulait mettre le gouvernement à la gêne, il lui suffirait de détourner de quelque autre partie de ses termini une certaine quantité de trafic et de la diriger vers la partie dont nous nous servons, puis de nous obliger à nous servir de ses améliorations, et du moment qu'une amélioration est faite, en vertu de cette convention, il nous faut payer 5 pour 100 pour la moitié du coût. De plus, le Grand Tronc doit effectuer des améliorations et si les rusés administrateurs de ce

chemin de fer ne peuvent pas faire un bénéfice de 5 pour 100 sur les travaux de construction, de façon à en faire retomber le coût total sur le gouvernement, alors l'opinion que je me suis formée sur le compte de ces messieurs est quelque peu erronée.

Quelles sont les raisons invoquées par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux pour justifier cette opération ? Il prétend que le chemin de fer rapporte des profits. Mais nous constatons l'absurdité suivante dans la position prise par l'honorable ministre : Dans le même discours où il émet cette prétention, il déclare hardiment à la Chambre qu'il n'y a aucun moyen de découvrir s'il y a des profits.

Laquelle de ces déclarations devons-nous croire ? Devons-nous le croire lorsqu'il dit qu'il ne peut fournir aucune donnée à la Chambre au moyen de laquelle nous puissions juger s'il a raison de dire que le chemin rapporte des profits ? Il semble doué de ce que les psychologues appellent la double vue. On dit que certaines gens possèdent un état d'esprit anormal. Dans leur condition normale, ils ignorent ce qui s'est passé dans leur condition anormale ; et dans leur état anormal, ils ignorent ce qui leur est arrivé dans leur état normal. La condition anormale de l'honorable ministre semble être celle dans laquelle il nous dit qu'il n'a aucun moyen de découvrir quel est le montant des recettes et des dépenses relatives à ce chemin, et sa condition normale semble être celle dans laquelle il nous dit que le chemin donne des profits.

Admettons pour un instant que le chemin donne des profits, pourquoi ces profits devraient-ils tourner à l'avantage du chemin de fer du comté de Drummond et du chemin de fer du Grand Tronc ? Ce chemin de fer de Drummond, avec ses termini tels qu'ils étaient, aurait pu rester là jusqu'au jour du jugement sans jamais rapporter de profits. C'était une entreprise insolvable, sans la moindre perspective de jamais produire un revenu. Mais que nous propose l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux ? Il nous propose de rendre la vie à ce cadavre en le galvanisant, en lui insufflant la vitalité du réseau de ce chemin de fer Intercolonial. Ce grand réseau qui, sur un parcours de 1,140 milles recueille le trafic entier du parcours va voir tous les avantages de sa position transférés au chemin de fer du comté de Drummond, et dans quel but ? Afin de procurer à celui-ci un rang financier, une valeur qu'il ne possède pas réellement.

Supposons que l'Intercolonial eût choisi une autre route de Lévis à Montréal, quelle partie de ce trafic la ligne de Drummond aurait-elle eue alors ? Supposons qu'il eût construit une autre ligne et conservé le contrôle du trafic provenant de son propre réseau pour le livrer à Montral, le chemin de fer du comté de Drummond ne recevrait aucune partie de ce trafic. Mais, M. l'Orateur, prenons notre transport de marchandises d'entier parcours. Nous avons beaucoup de difficultés à obtenir du ministre ce fait là ainsi que d'autres afin de discuter cette question d'un façon intelligente, mais en tant qu'il nous a été possible de découvrir ce fait—en l'année 1897, notre trafic d'entier parcours provenant du réseau de l'Intercolonial et passant par Lévis a rapporté $622,304.81.

N'oubliez pas que c'est au delà d'un cinquième des recettes totales de l'Intercolonial, et lorsque l'honorable ministre déclare ici que la convention avec le chemin de fer Canadien du Pacifique étouffait l'Intercolonial, que c'était comme un cancer qui lui dévorait les entrailles, je lui dis que, s'il osait produire les chiffres qu'il a dans son ministère, il constaterait que le montant que j'ai mentionné représente plus du double du montant que l'Intercolonial a recueilli des marchandises transportées par le chemin de fer Canadien du Pacifique. Sur ces $622,304.81, croyez-vous qu'il ait été capable de fournir un seul dollar ? Pas le moins du monde. Vous voyez donc l'absurdité absolue d'attribuer à cette voie ferrée une valeur basée sur sa faculté d'accumuler du trafic d'entier parcours.

Je nie cependant que ce chemin de fer puisse donner des profits. Il n'en donne pas. Le ministre des Chemins de fer et Canaux nous a donné un rapport pour les huit mois à partir du 30 juillet jusqu'au 1er mars 1897 et depuis le 30 juin 1898 jusqu'au 1er mars 1899. Que constatons-nous ? J'ai établi une comparaison avec les principaux chemins de fer du Canada. J'appelle là-dessus l'attention de l'honorable ministre, parce que cela demande à être suivi avec attention.

Je nie cependant que le chemin de fer Canadien du Pacifique puisse donner des profits. Il n'en donne pas. Le ministre des Chemins de fer et Canaux nous a donné un rapport pour les huit mois à partir du 30 juillet jusqu'au 1er mars 1897 et depuis le 30 juin 1898 jusqu'au 1er mars 1899. Que constatons-nous ? J'ai établi une comparaison avec les principaux chemins de fer du Canada et tous les chemins de fer du Canada. J'appelle là-dessus l'attention de l'honorable ministre parce que cela demande à être suivi avec attention.

L'augmentation du trafic sur tous les chemins de fer du Canada réunis, durant l'année terminée le 1er mars 1898 ,a été de 14 pour 100 ; l'augmentation sur le chemin de fer Canadien du Pacifique a été de 18 pour 100 ; et sur le Grand Tronc elle a été de 9.04 pour 100. Supposons que l'Intercolonial eut eu sa part de la prospérité générale du pays—je ne dirai pas dans la proportion de la moyenne générale des chemins de fer du Canada, mais autant que le Grand Tronc—Or, supposons qu'aux recettes du chemin de fer Intercolonial pour l'année 1898, nous ajoutions cette proportion, puis que nous prenions les recettes jusqu'au 1er mars 1899 et que nous fassions le calcul, nous constaterions que ce chemin de fer se-

rait, à la fin de l'exercice finissant le 1er juillet 1899, en arrière de pas moins de $227,000.

Cela ressort de la déclaration faite par l'honorable ministre. A l'aide des chiffres fournis par le rapport de l'auditeur général pour 1898, si nous faisons le calcul, nous constatons qu'il y a eu un déficit plus considérable. Si nous prenons encore un autre moyen de découvrir le déficit que constatons-nous ? Nous constatons que les frais d'exploitation se sont élevés en 1898 à $3,257,648. Un septième de cette somme, qui est la proportion du parcours du prolongement à Montréal, nous donne $465,378 pour les frais d'exploitation de cette ligne

Si à cela, nous ajoutons le loyer, $210,000, qui n'est pas compris dans les frais d'exploitation, nous constatons que la totalité des frais d'exploitation est de $675,378, dont il nous faut déduire les recettes dont l'honorable ministre ne nous a pas rendu compte. Si nous les estimons à $375,000, nous arrivons à un déficit excédant de $300,000 celui qui a été donné au moyen du premier mode de calcul.

L'honorable ministre parle de son économie et de son administration magistrale du chemin de fer Intercolonial. Il dit qu'il a réduit les dépenses. Je n'admets pas cette déclaration et, pour l'édification des associés de l'honorable ministre, je vais citer quelques faits et quelques chiffres. Pour chaque dollar de recette additionnelle, les chemins de fer du Canada accusent les déboursés suivants : La moyenne pour tous les chemins de fer a été de 54 cents ; le chemin de fer Canadien du Pacifique, 47 cents ; le Grand Tronc, 12 cents.

Pour en revenir au ministre des Chemins de fer et Canaux, voyons ce que son administration remarquable a fait pour le chemin. Pour chaque dollar de recettes additionnelles sur le chemin de fer Intercolonial l'année dernière, l'honorable ministre a dépensé $1.32.

L'explication rationnelle de ceci c'est qu'une grande perte a été subie grâce au prolongement de Montréal. Prenons l'année 1899, en tant que les rapports ont été fournis par l'honorable ministre et ses chiffres démontrent que pour chaque dollar des recettes de l'Intercolonial, le coût a été de 84 cents, soit le double du coût sur le chemin de fer Canadien du Pacifique et sept fois celui du Grand Tronc.

Mais l'honorable ministre a un autre projet en mains. Il dit que pour couronner l'œuvre il veut rivaliser, pour obtenir le trafic océanique, aller et retour, aux divers points à travers l'ouest de Montréal, avec les chemins de fer Canadien du Pacifique et Grand Tronc, ainsi qu'avec les voies de transport par eau. Dans son témoignage, M. Schreiber s'étend assez longuement sur ce sujet. Afin d'atteindre ce but, l'honorable ministre augmente les dépenses imputables sur le capital. En 1898, il a dépensé $128,188 à compte du capital. En 1899, exercice qui n'est pas encore terminé, il a prévu une dépense de $1,233,500. et dans les prévisions budgétaires pour 1900. à l'heure qu'il est, on a pourvu à une somme de $914,000, dans le même but, soit, un total de $2,245,688 représentant l'augmentation inaugurée par son administration.

Cette énorme dépense imputable sur le capital va augmenter le montant d'intérêts que nous avons à payer. Si nous estimons à 2½ pour 100 le taux de l'intérêt que nous payons, cela fait un montant considérable qui devra être payé chaque année par le pays et qui, en toute justice, doit être attribué à ce prolongement.

L'absurdité de la prétention de l'honorable ministre au sujet des chemins de fer ressort très bien à la lecture d'une circulaire publiée par une compagnie de transport à Halifax qui cherche à entreprendre le commerce de grain. Cette compagnie a reçu de l'ouest des offres de transport à des prix beaucoup plus réduits que les plus bas prix que l'honorable ministre peut espérer pouvoir offrir sur son chemin de fer. Ces prix n'atteignent pas un tiers des siens.

Mais, supposons que l'honorable ministre put rivaliser avec les chemins de fer Grand Tronc et Canadien du Pacifique. Dans son discours prononcé dans la ville de Saint-Jean, il a énoncé cette théorie—que je considère comme excessivement erronée—que le chemin de fer Intercolonial peut lutter avec les chemins de fer Canadien du Pacifique et le Grand Tronc parce que ces compagnies sont obligées de payer leurs actionnaires et de payer l'intérêt sur leurs obligations, tandis que le chemin de fer Intercolonial n'a pas de semblables déboursés à faire. Il se propose d'entrer en lice et de l'emporter sur ses concurrents parce que son chemin de fer n'a pas d'intérêts à payer ni de dividendes à donner aux actionnaires. Mais l'expérience des autres pays ne donne pas raison à l'honorable ministre.

En Belgique les chemins de fer du gouvernement ont tenté de lutter avec les chemins de fer privés, et nonobstant la magnifique position occupée par la Belgique comparée à celle de ce pays, la Belgique étant un pays bien accoutumé à être gouverné par une bureaucratie, on y a constaté que les chemins de fer du gouvernement, lorsqu'ils ont eu à lutter contre des chemins de fer privés, ont été forcés d'abandonner la lutte, de sorte que le gouvernement pour se protéger lui-même, a été obligé d'acheter les chemins de fer privés de la Belgique, et il les a presque tous achetés.

Quelques-uns des préopinants ont comparé Halifax à Saint-Jean. J'appartiens à la province du Nouveau-Brunswick et je représente le comté de Westmoreland, qui n'est intéressé ni à la ville de Saint-Jean ni à la ville de Halifax, de sorte que, sans courir le risque de déplaire à mes commettants, je suis prêt à exprimer librement mon opinion. Je n'hésite pas à dire que tout homme qui a visité Baltimore, ou Boston,

ou New-York et qui a examiné les termini du Baltimore et Ohio, ou du Pennsylvanie ou du New-York Central ou de l'Erié et comparé ces magnifiques termini, ou le terminus du Grand Tronc à Portland, aux insignifiantes facilités d'accès qui, d'après l'honorable ministre doivent suffire à tout le trafic de l'ouest qu'il prétend détourner au profit de son chemin, ne pourra s'empêcher de sourire.

Dans la ville de Saint-Jean, où il construit son élévateur, il y a ce qu'on appelle la valiée, une espèce de gorge étroite, ayant tout au plus quelques centaines de pieds de largeur, et dans cette gorge, sur un petit morceau de terre acheté des Harris, l'honorable ministre construit son élévateur. Et sur l'un des quais, qui ne peut loger plus d'un ou deux steamers à la fois, il a établi le terminus oriental de ce qui doit être dorénavant une vaste entreprise de transport transcontinental. C'est là qu'il veut placer l'entrepôt des affaires de l'ouest.

C'est là une absurdité. Le véritable secret de cette dépense à Saint-Jean est que l'honorable ministre doit se présenter dans la ville de Saint-Jean aux prochaines élections.

Le ministre des Finances (M. Fielding) constatera que les dépenses à Halifax pour la construction de son élévateur à grain seront d'une utilité à peu près égale à celle des $750,000 valant de boue qu'il a vidée sur les grands chemins de la Nouvelle-Ecosse pour être lavée par les pluies de ce climat humide et emportée dans les fossés des grands chemins.

Mais lorsque nous considérons ce projet de loi que l'on pourrait appeler une entreprise de fret océanique à parcours total, toute son absurdité nous apparaît. Après avoir entendu les accusations portées contre l'ancien gouvernement par le ministre des Chemins de fer et Canaux au sujet des conventions faites sous l'ancien régime, la Chambre est-elle prête à accepter la déclaration qu'en ce qui concerne son trafic océanique, le gouvernement actuel est à la merci du Grand Tronc grâce à une convention rigide, qu'il est absolument impuissant entre les mains de cette compagnie ? Je vais la lire.

On se plaignait de la part que le gouvernement reçoit du chemin de fer Canadien du Pacifique au sujet de l'échange du trafic à Saint-Jean. Quelles étaient les conditions de cette convention ? Or, remarquez bien ceci : La distance entre le port de Saint-Jean et Halifax est de 274 milles et en vertu de la convention conclue entre le gouvernement et le chemin de fer Canadien du Pacifique cela devait être compté arbitrairement, non à 274 milles mais pour 303 milles en ce qui concerne le trafic océanique.

En vertu de la récente convention signée par l'un des fonctionnaires du chemin de fer du Grand Tronc et par le ministre des Chemins de fer et Canaux ou par son agent, M. Harris, et qui est connu sous le nom de "Convention relative au trafic supplémentaire" pour tout le fret océanique provenant du chemin de fer du Grand Tronc, à quel chiffre croyez-vous que l'on compte la distance ? La distance de Saint-Jean, qui est de 740 milles, ne doit compter, dans la distribution des grains, que pour 375 milles. Tandis que, en vertu de la convention conclue entre le chemin de fer Intercolonial et le chemin de fer Canadien du Pacifique, le parcours arbitraire dépassait le parcours réel, en vertu de la nouvelle convention, par laquelle le gouvernement se trouve livré pieds et poings liés, 814 milles de traction depuis la ville de Montréal jusqu'à la ville de Halifax, ne comptent que pour 425 milles dans le partage des dépouilles.

Maintenant je vais lire ces clauses particulières de cette convention afin que nous puissions les avoir dans les "Débats". Elle est connue sous le nom de "Convention relative au trafic supplémentaire" et porte la date du 1er février, A.D. 1898, et elle est expressément incorporée dans la convention principale dont elle devient partie intégrante, convention relative à l'affermage entre la couronne et la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc. Les articles ne sont pas numérotés, de sotre que je ne puis donner le numéro mais je vais les lire :

A l'égard du trafic d'importation et d'exportation *viâ* Halifax ou Saint-Jean, ou tout autre port dans les provinces maritimes, qui pourra être choisi à l'avenir, il est entendu que, tant que la présente convention restera en vigueur, le chemin de fer Intercolonial acceptera 425 milles à partir de Halifax, ou 375 milles à partir de Saint-Jean, les prix de Saint-Jean devant être les mêmes que les prix cotés par le chemin de fer Canadien du Pacifique pour aller ou retour à ce port ou à Saint-Jean ouest, et les mêmes que les prix cotés par le chemin de fer du Grand Tronc pour Portland aller ou retour ; les prix de Halifax devant être d'un cent par 100 livres sur toutes les classes et la classe spéciale en sus des prix pour aller ou retour de Saint-Jean ou Portland, tant sur les exportations que sur les importations, la compagnie devant avoir pour sa proportion le parcours comme pour les divers groupes à l'ouest de Montréal.

Maintenant, messieurs, en croirez-vous vos propres oreilles ? Voici un gouvernement qui se plaint de la convention conclue avec le chemin de fer Canadien du Pacifique qui la lie, et qui ici, pour le terme de quatre-vingt-dix-neuf ans, s'engage à accepter les prix du Grand Tronc pour Portland aller et retour. Dans son témoignage donné devant le comité, M. Schreiber, l'homme qui éclaire le ministère, a déclaré qu'aux prix actuels, le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique enlèveront tojours le trafic ; il faudra que le gouvernement réduise les prix afin de l'enlever à ces compagnies.

Et maintenant, connaissant ces faits, ces messieurs se sont engagés—se sont livrés pieds et poings liés pour quatre-vingt-dix-neuf ans,—à ne pas varier d'un iota des prix exigés par le Grand Tronc sur les marchandises qu'il transportera de Montréal à Portland, ou des prix que le chemin de fer Canadien du Pacifique exigera sur celles qu'il transportera au havre de Saint-Jean.

Mais de quelle source pouvons nous tirer du trafic, si ce n'est du chemin de fer Canadien du Pacifique ou du Grand Tronc ? Tout le trafic qu'ils nous livrent, il nous faut le livrer à Halifax, non sur la base de l'allocation d'après notre parcours, mais sur le parcours fixé, qui est d'environ la moitié du parcours réel. De fait, il nous faut transporter notre trafic pour rien sur un parcours de près de 400 milles.

M. l'Orateur, je dois déclarer à la Chambre que j'ai pu mettre la main sur deux ou trois divisions de profits de deux voies ferrées ; l'une de Hamilton sur le Grand Tronc et le chemin de fer Intercolonial et l'autre de Halifax sur le chemin de fer du Grand Tronc et le chemin de fer Intercolonial et le résultat est celui-ci : Que le chemin de fer Intercolonial transportait des marchandises moyennant deux dixièmes de cent par tonne par mille de Montréal à Halifax, ce qui, d'après le témoignage sous serment de M. Wainwright devant ce comité, était de deux dixièmes de cent par tonne par mille de moins que le prix de revient.

Or, je me plains de ce que l'honorable ministre n'ait pas fourni les faits, les chiffres et les données en sa possession, relativement à l'échange du trafic. Je n'hésite pas à dire, au sujet de ces deux conventions que si vous examinez avec soin celle dont on se plaint, vous constaterez que le chemin de fer Intercolonial recevait en vertu de la convention conclue avec le chemin de fer Canadien du Pacifique des avantages qui se comparent dans la proportion de 110 à 56 avec ceux qu'il peut recevoir en vertu de la convention conclue avec le Grand Tronc.

En vertu de cette convention, plus le Grand Tronc nous donnera de marchandises à transporter, plus l'Intercolonial s'appauvrira, et cela explique peut-être jusqu'à un certain point le déficit résultant de l'exploitation.

L'honorable député d'Antigonish qui a parlé en dernier lieu, se plaint des soupçons manifestés par la droite. Il se plaint de ce que les gens ne viennent pas courageusement porter des accusations contres les auteurs de ce qu'ils considèrent comme une inconvenance. Il a aussi parlé d'une déclaration faite par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux et par moi-même devant le comité d'enquête. En tant qu'il s'agit de cette déclaration, j'ai été peiné d'entendre l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), qui a pourtant coutume de faire preuve de loyauté envers ses adversaires, approuver la déclaration faite par le ministre des Chemins de fer et Canaux à l'effet que les accusations avaient été retirées devant le comité d'enquête du chemin de fer de Drummond.

L'honorable ministre devait savoir que cette déclaration était loin d'être véridique. Nulle accusation n'a été portée devant le comité ; on a tout simplement demandé au comité de s'enquérir du mérite de la convention, et cela ayant été fait notre besogne a été terminée.

J'ai déclaré là que je n'avais jamais entendu en cette Chambre aucune accusation de corruption. C'était vrai et je n'en ai pas encore entendu porter, mais si l'honorable ministre veut conclure de là que je veux retirer toute opinion que j'ai pu avoir au sujet de l'intégrité de l'honorable ministre, lorsqu'il traite des affaires du genre de ce projet, je puis lui dire qu'il se trompe du tout au tout.

Plus d'un homme a été pendu sur une preuve beaucoup moindre que celle qui existe au sujet de la corruption relative à cette opération. Celle-ci est entourée de circonstances suspectes. Je considérerai un instant la position de M. Greenshields. Tous ces faits sont suspects. Parce que M. Greenshields se trouve être le caissier des fonds politiques des libéraux, il ne s'ensuit aucunement que M. Greenshields soit un coquin. Cela ne semble démontrer en aucune manière qu'il y ait chez lui défaut d'intégrité, si on le juge d'après les idées reçues, mais lorsqu'on se rappelle certaines autres circonstances suspectes, ce fait ne doit pas être mis en oubli.

Puis il y a là une autre matière à soupçon. Voici un monsieur dans les secrets de son parti ; voici un homme avec lequel un membre ou des membres du gouvernement que je pourrais nommer, ont été en tête à tête ici, à Montréal et dans tout le pays. Voici un monsieur qui, durant la dernières élections provinciales, a été envoyé dans le comté de Westmoreland, dans le Nouveau-Brunswick, pour baillonner les employés de la manufacture de coton, avec un nommé Whitehead, leur secrétaire qui a pris à la gorge M. Wilson, le gérant, lequel était connu pour un conservateur, et qui lui a dit : "Il vous faut user de votre influence en faveur du parti libéral, et si cela est nécessaire, il vous faut vous présenter comme candidat du parti." Ils ont forcé ce monsieur à aller à la convention, dans le but de choisir des candidats libéraux.

C'est là le monsieur qui est mêlé à cette opération. Immédiatement après l'avènement au pouvoir du gouvernement actuel, il savait que son heure était arrivée. Il est allé voir les divers actionnaires qu'il pouvait influencer et a obtenu de chacun d'eux une promesse de vente de ses actions. Ceci se passait en juin ; des mois et des mois s'écoulent, puis un arrangement est conclu entre lui et le gouvernement ; il termine alors l'achat des actions qui lui avaient été promises. Puis d'autres personnages entrent en scène.

Outre M. Greenshields nous avons l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte). Je ne ferai pas de déclaration personnelle au sujet de l'honorable ministre des Travaux publics. Il n'est pas ici. Si quelques remarques désobligeantes sont faites à l'adresse de l'honorable ministre des Travaux publics, il se les est attirées lui-même. C'est un fait bien connu qu'il s'est lié intime-

ment avec la bande de voleurs et de maraudeurs qui a pillé le trésor public de la province de Québec, et qui a consacré le produit de ce vol à des fins politiques et électorales.

Je dirai aussi que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a été accusé de partage dans ces dépouilles. car il a été prouvé qu'un chèque de $5,000 fait à l'ordre de l'honorable Andrew G. Blair, a été envoyé au Nouveau-Brunswick, que ce chèque a été endossé, que l'argent a été retiré de la banque et a été employé dans les élections de cette province. Si l'honorable premier ministre a reçu un appui si considérable du Nouveau-Brunswick, cela est dû au pouvoir magnétique de ces $5,000 versés par les maraudeurs qui étaient à la remorque de Mercier.

Passons maintenant à l'inconcevable tentative faite pour acheter le chemin de fer du comté de Drummond. Il s'agit ici d'une opération importante—de l'achat d'un chemin de fer ayant coûté $2,094,000. Il est naturel de supposer que ceux qui proposaient cet achat à la Chambre avaient fait un examen sérieux de la valeur du chemin pour savoir le prix qu'on devait en donner. Mais il a été constaté qu'on n'avait jamais mis un ingénieur, ni même un arpenteur sur cette ligne et que le ministre des Chemins de fer et Canaux n'avait d'autre renseignement que celui qu'il nous donne à la page 4275 v. a. des "Débats" de 1897.

Nous avons abondance de renseignements pour nous assurer de la nature du chemin. Il y a une quantité de personnes que j'ai rencontrées et avec lesquelles d'autres et moi avons conversé, qui connaissaient parfaitement le chemin et qui y ont passé à une vitesse qu'il serait impossible d'atteindre si le chemin n'était pas en bon état.

Voilà tous les renseignements qu'il possède. C'est en se basant sur des données aussi puériles qu'il entreprend une opération de cette importance. Il demande à la Chambre de payer $2,094,000 pour ce chemin de fer. La chose est si absurde qu'elle paraît incroyable. Il cite aussi le témoignage de M. Schreiber qui n'a jamais vu le chemin mais qui donne un état de sa valeur, s'il avait été construit selon toutes les exigences de la loi. Il y avait aussi un état fantaisiste au sujet du trafic probable qui se ferait par cette voie. Qui ne se rappelle avec quels sons de trompette il a proposé cette mesure à la Chambre en 1897 ? Il ne connaissait rien des faits. Mais lorsqu'il s'agit de suppositions, il n'est pas en peine d'en faire. Il nous a annoncé qu'il y aurait dans les recettes brutes, une augmentation de $522,000 ; il arrivait à ce chiffre en calculant sur une augmentation de 628,137 voyageurs entre Montréal et Lévis ; dans le fret il devait aussi y avoir une augmentation de 517,000 tonnes. L'absurdité de ces calculs fut démontrée et ils disparurent mystérieusement de l'édition revisée des "Débats". L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux en prit une copie dans le temps et me la fit parvenir. Si je pouvais me procurer une édition non revisée des "Débats", je n'ai pas de doute que je les y retrouverais. 2,000 voyageurs par jour était un calcul trop absurde, et il a jugé à propos de s'en défaire.

Un autre état bien absurde que l'honorable ministre s'est procuré de son sous-ministre, c'est celui qui évalue à $50,000 par mille ces 31 milles de chemin sans matériel roulant. Il a cité à ce propos le coût de différents chemins de fer, celui du Cap-Breton, l'embranchement de Saint-Charles, l'embranchement d'Oxford et celui de la Rivière-du-Loup. S'il avait laissé plus longtemps libre carrière à son imagination, il aurait pu nous dire qu'en Angleterre un chemin de fer coûte en moyenne $265,000 par mille ; en Ecosse, $196,000 par mille ; en France, $133,000 et en Allemagne $99,000 par mille. Mais les faits sont quelle chemin de fer Canadien du Pacifique en dehors des Montagnes Rocheuses et des passages les plus difficiles a coûté $19,000 par mille, y compris le matériel. L'honorable ministre peut trouver ce renseignement dans le rapport de 1885. L'Intercolonial jusqu'aujourd'hui et y compris le matériel ne coûte que $47,300 par mille. Et cela, M. l'Orateur, en dépit des accusations que nos adversaires n'ont cessé de porter pendant 18 ans, contre le gouvernement conservateur auquel on reprochait de mettre les dépenses courantes à compte du capital ; et cela aussi en dépit des dépenses considérables qui ont été faites à Saint-Jean et à Halifax, dépenses que l'opposition d'alors prétendait être inutiles et faites pour des fins politiques, et cela en dépit de toutes les accusations de corruption lancées contre l'administration de ce chemin ; en dépit des endroits difficiles qu'il a fallu traverser et des ponts qu'il a fallu construire à une époque où ils coûtaient deux fois plus cher qu'aujourd'hui.

Malgré tout cela, l'Intercolonial avec tout son matériel ne coûte aujourd'hui que $47,300 et M. Schreiber évalue ce chemin de prairie sur un terrain plat à $50,000 du mille.

L'honorable député d'Antigonish prétend que le chemin de fer du Cap-Breton a coûté $33,000 par mille. Je n'ai pas les documents sous la main mais j'accepte ce chiffre. La Chambre est-elle prête à admettre qu'il y a un pont de chemin de fer sur ce chemin sur les Grand-Narrows qui——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce pont n'est pas compris dans l'évaluation.

M. POWELL : Si ce calcul ne comprend pas ce pont, il en comprend une foule d'autres et une demi-douzaine d'immenses terrassements.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. POWELL : Cela comprend les terrassements et l'honorable ministre ne peut pas le nier.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela comprend les terrassements, mais l'honorable député dit que cela comprend des douzaines de ponts dispendieux.

M. POWELL : Je connais ce chemin ; j'étais là quand il a été construit, car j'étais chargé du transport d'une certaine quantité de traverses, et j'ai vu construire une bonne partie du chemin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ignorais ce détail.

M. POWELL : Je connais ce chemin ; il traverse un pays montagneux excessivement accidenté. C'est un des chemins du continent dont la construction offrait le plus de difficultés si l'on en excepte les montagnes Rocheuses et les Alleghaneys, et cependant il n'a coûté que $33,000 par mille. La ligne courte d'Oxford n'a coûté que $26,700, bien que le pays soit très accidenté et qu'il y ait des ponts considérables à construire. Mais cela n'empêche pas l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux d'accepter les calculs de son sous-ministre qui évalue ce chemin uni à $50,000 par mille. Le ministre s'est aussi servi des calculs de M. Wainwright. Voyons un peu ces calculs. Il y a d'abord la jonction de Beauharnois qui traverse un pays à peu près semblable à celui du comté de Drummond et qui n'a coûté que $17,000 par mille ; le chemin de fer de la jonction Jacques-Cartier sur l'île de Montréal, où le droit de passage par suite de la proximité d'une grande ville devait être naturellement plus élevé, n'a coûté que $19,000 par mille, le chemin de fer de jonction Champlain, toujours d'après M. Wainwright, a coûté $18,000 par mille. D'après "Poor's Railway Manual," une des meilleures autorités en matière de chemins de fer des Etats-Unis, le coût moyen de tous les chemins de fer de ce pays, y compris les grandes lignes transcontinentales qui traversent les montagnes Rocheuses, les facilités terminales considérables érigées à Buffalo, Chicago, Baltimore et New-York, Jersey City, San Francisco et une foule d'autres villes de l'Atlantique au Pacifique et tout le matériel roulant, tout cela ne coûtait, dis-je, en moyenne que $40,000 par mille ; et à cette époque le prix de la construction était certainement de 50 pour 100 plus élevé qu'aujourd'hui. Cette tentative de faire adopter le projet au moyen de calculs aussi exagérés, est de nature à jeter du louche sur la transaction.

Une autre circonstance qui n'est pas de nature à bien faire accueillir le projet, c'est le changement apporté au contrat après qu'il eut été rejeté par le Sénat. Le ministre des Chemins de fer et Canaux prétend qu'il n'y a pas de différence entre le premier marché et le second. Voyons ce qui en est. Prenons la base du nouvel arrangement comparé à l'ancien ; la valeur de la rente, en vertu du premier marché, était de $2,094,192 ; en vertu du deuxième marché, le ministre est libre d'acheter le chemin pour $1,600,000, somme qui sera diminuée de $65,795 par suite des travaux qu'il faudra faire pour mettre le chemin en bon ordre. Cela fait donc une économie de $559,987. Mais ce n'est pas tout encore, car si l'on passe au chemin de fer du Grand Tronc, on voit à la page 62 de l'enquête, que M. Wainwright, parlant du changement apporté, dit :

Je considère que le changement par lequel le trafic sera échangé à Montréal au lieu de Lévis ou Chaudière, est une grande concession que nous faisons au gouvernement.

Je crois que M. Wainwright n'exagérait nullement quand il ajoute que ce changement aurait pour effet de fermer la ligne du chemin de fer du Grand Tronc entre Lévis et Richmond. D'après les témoignages l'échange du fret à Chaudière donnait à l'Intercolonial pour sa part sur le fret destiné à l'ouest $201,591, cela donnait à l'Intercolonial sur le fret allant à l'est $420,713, soit un total pour le trafic direct de $622,304. En supposant que la part du prolongement sur le trafic direct soit d'un quart de plus qu'il n'était pour l'Intercolonial, nous épargnons $105,178, comme résultat du changement. Pour faciliter la discussion, supposons que le premier marché aurait augmenté les recettes de l'Intercolonial de $35,000, le changement apporté au marché laisserait encore un bénéfice de $70,-118.87. Nous savons tous que toutes les lignes de chemins de fer en Amérique cherchent à obtenir le plus de trafic direct possible, parce que tout trafic additionnel, déduction faite des dépenses, est un profit net pour les compagnies. Le trafic additionnel sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, l'an dernier, n'a coûté que 47 pour 100 et sur le chemin de fer du Grand Tronc seulement 12 pour 100, et j'allouerai à l'Intercolonial un bénéfice net de 50 pour 100. Si l'on accorde un bénéfice de 50 pour 100 sur le trafic ainsi détourné, cela donne à l'Intercolonial un bénéfice de $35,000, et $35,000 au taux d'intérêt auquel nous empruntons représentent un capital de $1,219,458.25. Voilà ce que rapporte à l'Etat le changement opéré dans le marché et je défie le ministre des Chemins de fer et Canaux de contredire cette déclaration à moins qu'il ne veuille prétendre que mes calculs au sujet des bénéfices à attendre soient trop modérés. Dans le deuxième marché, il y a eu aussi un changement important au sujet des améliorations. D'après le premier l'Etat devait payer 5 pour 100 sur la moitié du prix de toutes les améliorations. M. Wainwright nous a fait savoir qu'une voie double serait bientôt posée sur le chemin de fer du Grand Tronc et que la Compagnie y songe depuis quelques années, entre Sainte-Rosalie et Montréal. Supposons que cette opération coûte $700,000 et de ce seul chef l'Etat fait une économie de $127,623.48. Je pourrais continuer à énumérer une foule

d'autres détails qui constituent autant d'économies mais les données me font défaut. Ces autres profits sont plutôt spéculatifs et hypothétiques bien qu'ils soient basés sur l'expérience. D'après les calculs que j'ai faits, les changements rapporteront à l'Etat $1,709,068.73.

Sir CHARLES TUPPER : Est-ce pour le chemin de fer Grand Tronc seulement ?

M. POWELL : Non. Je comprends le chemin de fer Grand Tronc et le Drummond. Nous sommes tenus de contribuer aux améliorations, mais grâce aux changements apportés par le 2ième marché, si notre usage du chemin est d'un sixième, nous épargnerons 63 cents sur chaque dollar ainsi dépensé en améliorations. Je crois que c'est se montrer trop libéral que de fixer cet usage à un sixième.

M. TAYLOR : D'après le Sénat.

M. POWELL : Oui, d'après le Sénat. Il n'est pas étonnant que le président de la Compagnie du Grand Tronc ait annoncé avec tant de plaisir aux actionnaires de la compagnie à Londres qu'il avait fait un superbe arrangement avec le gouvernement canadien. Il n'est pas étonnant non plus que les actions de la Compagnie du Grand Tronc aient subi une hausse de plusieurs points du moment que ce marché fut connu.

Passons maintenant au refus du ministre de nous donner les renseignements nécessaires, et si sur ce point je suis obligé de me montrer un peu sévère, il ne pourra s'en prendre qu'à lui-même.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne suis pas alarmé.

M. POWELL : Je le connais pour savoir qu'il ne s'alarme pas facilement. J'affirme que l'honorable ministre a refusé de communiquer à la Chambre des renseignements qu'il possédait ; j'affirme de plus qu'il était en position de nous fournir des renseignements qu'il a prétendu être incapable de donner. Quand le premier marché a été rejeté par le Sénat et qu'une somme pour payer le loyer pendant un an fut mise dans les estimations, sir Oliver Mowat fit au Sénat la déclaration suivante :

Je crois que le but est celui-ci : les honorables messieurs ayant des doutes et même plus que des doutes sur la question de savoir si le trafic sera suffisant pour justifier cette dépense, on a cru opportun de donner à tous l'occasion de savoir par expérience ce qui en est

Or, la commission du commerce entre Etats des Etats-Unis exige de toutes les compagnies de ce pays le renseignement que nous demandons ici, et toutes les compagnies sont en état de dire ce que coûte chaque tonne de fret par mille. Si l'honorable ministre veut examiner ces rapports, il verra que cela coûte quelquefois 4 dixièmes de cent par tonne par mille, quelquefois 7 dixièmes, et ainsi de suite. Je n'ai pas eu grand'chose à faire avec le ministre des Chemins de fer depuis le changement de gouvernement, mais je ne crois pas qu'on ait changé le système de tenue de livres et je suis sûr qu'il n'y avait pas une gare entre Lévis et Sydney qui n'envoyât pas, tous les mois, un état sous forme de tableau de chaque tonne de fret expédiée de cette gare, sa destination et le fret payé. A la fin de l'année, l'auditeur général ou l'agent général du trafic, pourrait facilement compléter le travail. Cela se pratiquait aussi à propos du chemin de fer de la Baie des Chaleurs. L'honorable ministre établit une différence à propos de ce dernier chemin, mais il était exploité comme partie de l'Intercolonial et ses recettes et, si je ne me trompe, ses dépenses sont données dans le rapport de l'auditeur général. Si ces détails ne suffisent pas, l'honorable ministre n'a qu'à prendre le Dominion Atlantique ; c'est un chemin de fer qui va de Halifax à Yarmouth et dont une partie entre Windsor Junction et Halifax, appartient à l'Intercolonial. Le bail passé avec la Compagnie Dominion Atlantic dit :

La Compagnie du Dominion Atlantic paiera au gouvernement un tiers des recettes brutes de cette ligne, et le gouvernement paiera le coût de l'entretien de cette ligne.

Je demande au ministre si ses employés ne préparent pas tous les ans les rapports de cette partie du chemin de fer et si ces rapports ne sont pas soumis à l'auditeur général. Il sait comme moi que l'auditeur général examine très attentivement tous les chiffres et ces rapports ont été suffisamment exacts depuis 10 ans pour lui donner satisfaction. Dans le marché que le ministre vient de conclure avec le chemin de fer du Grand Tronc et qui est signé de sa propre main, à l'article 3, il est dit :

Que Sa Majesté devra payer et paiera à la compagnie une part des frais d'entretien de ce chemin de fer entre la section mixte de Montréal et la section mixte de Chaudière, y compris les voies, ponts, aiguilles, voies d'évitement et de garage, signaux, accessoires de toutes sortes, quais, réservoirs, service d'eau, stations de combustibles, clôtures, passage et tous autres accessoires et dépendances qu'elle a, les droits et privilèges d'usage desquels sont compris dans la présente section et cette part des frais d'entretien sera dans la proportion du rapport de la circulation tant des locomotives et des voitures des trains du chemin de fer de l'Intercolonial sur les sections de chemin de fer ci-dessus mentionnées, à la circulation totale tant des locomotives que des voitures sur telles sections de chemin de fer dans le cours de chaque mois.

Par cet arrangement il s'engage à payer pendant 99 ans, sa part des frais d'entretien sur les deux sections mixtes. S'engageait-il par là à quelque chose qu'il est impossible de déterminer ? Admet-il qu'à titre de ministre de la Couronne et de représentant des chemins de fer de l'Etat, il s'engageait à payer une part de dépenses que personne sous le soleil n'est capable de déterminer ? Prétend-il qu'il est aussi impossible de se procurer un état de ces dépenses que dans l'entreprise du Yukon qu'il appelait un simple coup de dé défiant tout calcul ?

Mais voici qui est plus fort encore : M. Schreiber a soumis au comité un état qu'on trouvera à la page 137 et qui se lit comme suit :

ETAT du trafic transporté par le chemin de fer du comté de Drummond, du 1er au 31 mars, tous deux inclusivement :

Trafic direct	$18,867 39
Fret local	11,963 36
Voyageurs directs	7,371 83
Voyageurs locaux	6,513 46
Total	$44,716 04

Par M. Haggart :

Q. Avez-vous un état des frais d'exploitation ?—R. Non.

Q. Comment déterminez-vous la proportion qui revient au chemin de fer du comté de Drummond dans le trafic direct ?—R. D'après le nombre de milles franchis, je suppose.

Q. Et pour les voyageurs ?—R. De la même manière, je suppose. Je ne vois pas d'autre moyen.

Qu'est-ce que l'honorable premier ministre pense de cela ? Mais ce n'est pas tout. aujourd'hui il appelle le surintendant du chemins de fer à son aide. Nous avons aussi le témoignage de ce surintendant. Le ministre auquel ces états avaient été demandés, les a produits devant le comité pendant qu'il était sous serment :

M. Collingwood Schreiber, sous-ministre des Chemins de fer et Canaux, étant rappelé, produit une copie d'un télégramme de D. Pottinger, qui se lit comme suit :—

L'honorable député d'Halifax (M. Russell) et moi avions demandé ces rapports :

MONCTON, N.-B., 13 mai 1898.

M. C. Schreiber, Ottawa.

Dans l'état des recettes du prolongement de Montréal pour le mois de mars, tel que pour l'état qui vous a été envoyé, il n'est rien porté pour le transport des matériaux pour la construction et l'équipement du chemin de fer du comté de Drummond.

Ces recettes proviennent uniquement des marchandises transportées pour le public.

(Signé) D. POTTINGER.

Non satisfaisaits de ce télégramme du 30 mai 1898, nous en avons eu un autre aussi de M. Pottinger à M. Schreiber, qui se lit comme suit :

Les renseignements concernant le trafic d'avril sur le prolongement de Montréal ne peuvent pas être soumis avant le 2 ou 3 juin, lorsque tous les comptes du mois d'avril seront prêts. Les matériaux transportés pour le chemin n'entrent pas dans les recettes.

Si après cela, l'honorable ministre persiste à dire qu'il est impossible de fournir de tels comptes, il entre en contradiction directe avec toutes les compagnies de chemins de fer des Etats-Unis qui dirigent 184,000 milles de chemin de fer ; il est en contradiction directe avec le propre arrangement qu'il a signé avec le chemin de fer du Grand Tronc ; il a contre lui le mode adopté par le chemin de fer Canadien du Pacifique et le chemin de fer le Grand Tronc; il a contre lui, l'auditeur général du Canada ; il a contre lui l'entente intervenue entre le gouvernement et la Compagnie du Dominion Atlantic; il a contre lui son sous-ministre qui produit des états qu'il prétend ne pouvoir produire quand il n'est pas sous serment. Il a aussi contre lui son propre surintendant qui a exigé la solennité du serment avant de parler, et finalement il a contre lui ce qu'il doit considérer comme autorité suprême—lui-même.

M. le Président, j'ai parlé plus longtemps que je ne croyais pouvoir le faire, vu l'état de ma santé, et je remercie la Chambre de l'attention qu'elle m'a prêtée. En terminant, je dirai qu'après une expérience qui n'est pas très longue, mais qui comprend des procès importants dans une carrière de 20 ans, comme avocat—procès dans lesquels il s'agissait de mettre au jour les fraudes et les fraudeurs, causes dans lesquelles il est impossible d'avoir des preuves directes et positives, car il n'y a que les preuves indirectes qui nous permettent d'arriver à dévoiler la fraude—je dis que si j'avais à plaider une cause devant un jury, je ne demanderais pas de preuve plus forte que celle qui existe dans le cas actuel, même s'il était possible de la faire fabriquer sur commande. Toutes ces transactions, comme l'a dit l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Haggart), sentent la fraude et la corruption et demanderaient à être exposées avec plus d'honnêteté et de franchise de la part du gouvernement. Cette remarque s'adresse tant à l'affaire du Drummond qu'à l'affaire du chemin de fer du Grand Tronc.

M. RUSSELL : En discutant la question qui nous occupe en ce moment, mon honorable ami (M. Powell) possédait des avantages que je n'ai pas, des avantages permanents et acquis et d'autres purement accidentels. D'abord, il était membre du comité et a pu étudier la question à fond et se mettre au courant de la preuve faite. Il sait sans doute par cœur tout ce qu'il y a dans le volume qui a été publié sur le résultat de cette enquête. Il est sans doute aussi doué d'un très grand talent pour les chiffres, ce qui lui permet de traiter légèrement les faibles connaissances de M. Courtney, le sous-ministre des Finances, qui était déjà un financier de renom avant que l'honorable député fût né. Il est aussi, comme il a pris le soin de nous le dire, un très habile avocat qui a fait une étude spéciale de ce genre de transactions. Il est l'auteur d'un ouvrage sur la nationalisation des chemins de fer, et à ce titre il s'est trouvé à faire des études considérables, dont il nous a fait profiter cet après-midi, bien que ses remarques n'aient pas été toujours strictement pertinentes. Il a aussi consulté des ingénieurs et le résultat de ses consultations lui permet de nous exposer des questions qui dépassent ma compétence et ne se rapportent pas aux questions qui nous occupent ce soir. Je n'ai pas été peu surpris d'apprendre qu'il avait aussi acquis une expérience parfaite dans la fabrication des traverses de chemins de fer. Le ciel sait quelles peuvent être ses autres

aptitudes spéciales, mais l'important pour nous est de savoir qu'il a acquis une habitude toute spéciale pour découvrir des fraudes du genre de celles qui ont été reprochées dans cette affaire et qui ont été reconnues fausses par les honorables députés de l'opposition qui faisaient partie du comité d'enquête.

On aurait pu croire qu'avec sa grande expérience professionnelle et les facilités que lui donnait sa qualité de membre du comité, après avoir assigné des témoins des quatre coins du pays et fouillé dans toutes les administrations publiques, on aurait pu supposer, dis-je, qu'avec tous ses avantages et qu'avec le secours de l'honorable député d'Halifax (M. Borden) qui passe pour être aussi bon avocat que lui, l'honorable député n'aurait pas été obligé d'en venir à la conclusion boiteuse contenue dans la dernière page du rapport. Malgré tous les désavantages contre lesquels j'ai à lutter, je me console par la pensée qu'une très grande partie de ce qu'a dit l'honorable député, n'exigera pas de réfutation de ma part, puisque tout cela était étranger à la question qui nous occupe.

Quelle est cette question ? Elle a été expliquée avec une remarquable lucidité par l'honorable député qui m'a précédé de ce côté-ci de la Chambre (M. Mcisaac).

En premier lieu, est-il désirable oui ou non de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal ? Deuxièmement si ce prolongement est désirable, la route adoptée par le gouvernement est-elle oui ou non la plus avantageuse sous tous rapports ? Troisièmement, après avoir décidé ces deux questions dans l'affirmative, le gouvernement a-t-il ou n'a-t-il pas fait une transaction avantageuse par l'achat du chemin par lequel doit se faire le prolongement ?

Quant à la première question, je crois que dans la Chambre et le pays, l'opinion est unanime en faveur de la nécessité du prolongement. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) a déclaré qu'il croyait cette entreprise désirable, et je crois que tous ceux qui ont pris part à ce débat, à une seule exception qui a été mentionnée par l'honorable député d'Antigonish, ont reconnu qu'il était avantageux et opportun de relier l'Intercolonial à la grande ville de Montréal, et que ce nouveau projet n'était qu'une continuation de la politique adoptée lors du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Lévis. Je ne discuterai donc pas ce point qui semble universellement admis. Quoique le chef de l'opposition puisse en penser à l'heure qu'il est, le sentiment populaire reconnaît que si jamais l'Intercolonial doit devenir un moyen de communication efficace entre les provinces maritimes et l'intérieur du pays, il faut nécessairement qu'il soit relié à la grande métropole commerciale du centre.

Je ne m'attarderai donc pas à discuter cette question abstraite. Quant à la deuxième question, il est évident pour quiconque a étudié la carte du pays qu'on ne pouvait pas choisir une meilleure route que celle que le gouvernement s'est assuré par l'achat du chemin de fer du comté de Drummond. Mon honorable ami a prétendu que les distances par Richmond et le chemin de fer du Grand Tronc, par le chemin de fer du Drummond, ou par le chemin de fer de la Rive Sud, sont virtuellement les mêmes. Je ne le crois pas ; je crois qu'il a été démontré que par le chemin de fer du Drummond la distance est plus courte que par les autres voies. Elle est évidemment plus courte que celle du chemin de fer du Grand Tronc viâ Richmond, car il n'est pas nécessaire de posséder la centième partie des connaissances mathématiques de mon honorable ami pour savoir que les deux côtés d'un triangle réunis sont plus longs que le troisième. Et dans le cas actuel, le Drummond forme le troisième côté. En d'autres termes, la ligne droite est le plus court trajet d'un point à un autre. J'ai assez étudié les mathématiques pour savoir cela et le chemin de fer du Drummond est simplement le troisième côté du triangle formé par lui et la ligne principale du chemin de fer du Grand Tronc et son embranchement. Le tracé choisi est aussi préférable au chemin de fer de la Rive Sud sur lequel il y aurait des ponts considérables à construire et qui, toutes mesures prises, serait, je crois, plus long que le Drummond. Avant d'aller plus loin, je tiens à réparer un oubli que j'ai fait en énumérant les aptitudes spéciales que possède mon honorable ami pour discuter cette question. Je veux parler de sa vive imagination et d'un don particulier qui lui permet de sonder les esprits et les cœurs. Cela lui a permis de nous dire quelles étaient les intentions de M. Farwell quand il a entrepris la construction de ce chemin. M. Farwell avait eu la perspicacité de comprendre que ce chemin serait le moyen de relier l'Intercolonial à Montréal, du jour où le chemin de fer de l'Etat passerait sous la direction d'un ministre énergique, ayant assez de tact et de pénétration pour comprendre ce qu'il fallait faire pour augmenter le trafic. Il prétend que M. Farwell n'a eu l'intention de ne construire qu'un chemin à bois. A cela j'oppose le témoignage assermenté de M. Farwell qui se trouve à la page 133 et l'on sait par ce témoignage que, dès le début, il avait songé à faire du chemin du comté de Drummond, quand il serait prolongé jusqu'à Chaudière, un tronçon d'une ligne directe, et c'est ce qui l'a porté à se lancer dans cette entreprise. Que cette idée lui soit venue ou non, elle a dû lui venir, car il est évident que c'est le moyen le plus naturel de relier l'Intercolonial à la ville de Montréal.

Voilà donc aussi la deuxième question réglée. A mon sens, toute la question se résume à savoir si le marché passé par le ministre des Chemins de fer et Canaux dans l'achat du Drummond, est avantageux

ou non. Je prétends que c'est là toute la question et je crois utile et même nécessaire, avant d'aller plus loin, de poser quelques principes généraux pour bien savoir où nous en sommes. Assez de discours ont été prononcés, pour qu'il ne soit pas hors de propos de nous arrêter un instant pour étudier à quelle phase en est rendue la discussion.

En proposant le projet à la Chambre, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a donné différents calculs pour permettre à un député de se former une opinion sur le prix qu'il conviendrait de payer si le prolongement devait se faire et s'il était décidé d'acquérir cette ligne. Un des moyens, a-t-il dit, c'est d'établir ces comparaisons avec les opérations précédentes du gouvernement canadien quand il s'est trouvé dans la nécessité ou a cru utile de faire l'acquisition de lignes existantes pour l'extension de l'Intercolonial ou pour servir d'embranchement à cette ligne. J'admets que ce moyen de régler la question n'est pas le meilleur qui existe, et j'admets, sans hésitation, que je ne serais pas disposé à appuyer le gouvernement sur cette question, s'il n'avait pas d'autre chose à dire en faveur de cette transaction, qu'elle n'est pas plus mauvaise que celles qui ont été faites par les gouvernements précédents. Cependant, cet argument du ministre pose un principe que l'opposition ne peut guère méconnaître, car je ne vois pas comment les ex-ministres et les députés conservateurs peuvent combattre une opération qui est infiniment meilleure et plus avantageuse que toutes celles qu'ils ont faites. Ceux du moins de nos adversaires qui ont été mêlés à ces transactions antérieures devraient s'abstenir de combattre le projet actuel.

Voyons un peu quelles sont ces transactions précédentes dont a parlé le ministre des Chemins de fer et Canaux. Il y a d'abord un bout de chemin entre la Rivière-du-Loup et Lévis dont le ministre fixe la longueur à 125 milles. S'il se trompe en quoi que ce soit, c'est en faveur de ses adversaires, car je vois par les débats précédents que la longueur de ce chemin est d'environ 119 milles. Il a été payé $1,500,000 ce qui donne à peu près $12,500 par mille, et cependant, le ministre des Chemins de fer et Canaux ne parle que de $12,000 par mille. On a donc payé un million et demi pour un chemin qui, de l'avis de tous, était dans un état déplorable et qui nécessitait des dépenses qui en ont porté le coût à $17,600 par mille.

Ce n'est pas le seul cas cité par l'honorable ministre. Il a aussi parlé de l'embranchement de Saint-Charles qui a 14 milles de long, et que le chef de l'opposition connaît très bien. Au dire du ministre —et personne ne l'a contredit—ce chemin a coûté la somme énorme et presque incroyable de $136,000 par mille. Je ne puis m'empêcher de croire qu'il n'y ait pas là quelque erreur. Mais même en tenant compte des expropriations—qui ont été tellement élevées qu'elles ont stupéfié le chef de l'opposition lui-même—il resterait encore $70,000 par mille de cet embranchement. Je répète que cela me paraît incroyable. Ça été pour moi toute une révélation, et je ne comprends pas que personne ait cherché à expliquer cette transaction et à amoindrir la force du coup porté par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. J'espère que si le chef de l'opposition prend part à ce débat, il jettera quelque lumière sur l'affaire et expliquera comment il se fait que le gouvernement a payé si cher pour ce chemin.

Il y aussi l'embranchement d'Oxford qui a coûté $26,700 par mille. Et aussi l'embrachement du Cap-Breton, $33,000 par mille. Et l'honorable député de Westmoreland, malgré sa vaste expérinece et son omniscience pour tout ce qui se rapporte à cet embranchement, ne savait pas que ces $33,000 ne comprenaient ni le bateau passeur ni le pont de Grand-Narrows.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux aurait pu citer un cas plus récent; l'embranchement de Windsor Junction à Dartmouth, lui, a coûté, je crois, quelque chose entre $23,000 et $26,000—certainement le double de ce que le gouvernement paie pour le chemin de fer du Drummond.

Le moment est venu de se demander si une opération par laquelle l'Etat acquiert un chemin précieux à raison de $12,000 par mille sent plus la corruption qu'un chemin qui a été payé $17,600 par mille, soit 50 pour 100 plus cher, ou $26,700 par mille, soit 200 pour 100 plus cher. Quant à un chemin qui a coûté $33,000 par mille, on pourrait dire, d'après le même raisonnement, qu'il sent la corruption 300 fois plus que celui qui a été payé $12,000. Mais tous ces exemples tombent dans l'insignifiance, si je puis me permettre de modifier les chiffres quelque peu en parlant de saveurs d'odeurs et d'arômes de toutes sortes. Que faut-il penser quand nous nous trouvons en présence d'un chemin qui a coûté $136,000 par mille ? Peut-on prétendre qu'une opération comme celle-là sente la corruption ? Il ne peut plus être question de saveurs ni d'arômes ici. Nous nageons certainement en plein milieu de corruption, pour me servir d'une expression chère au chef de l'opposition. Le plus surprenant c'est de voir qu'il y ait dans cette Chambre et dans le pays des hommes qui ont été mêlées à cette transaction et qui ont le front de dénoncer une transaction de chemin de fer quelconque. Pour qualifier une telle conduite, le chef de l'opposition emploirait certainement l'expression d'"effronterie renversante" et c'est bien la seule expression qui convienne l'attitude et à la conduite de quiconque, ayant été mêlé à cette transaction, ose reprocher au gouvernement qu'une opération aussi claire, aussi simple, aussi avantageuse que celle-ci, donne l'idée d'un soupçon de corruption. Quand j'allais à l'école —il y a déjà longtemps de cela—je me rap-

pelle avoir lu qu'il faut toujours faire trois parts de l'effronterie ; mais c'est une légende à laquelle il ne faut pas ajouter foi comme à celle de Guillaume Tell et tant d'autres. Tout l'approvisionnement d'effronterie qu'ait jamais existé, subsiste dans son intégrité et est aujourd'hui l'apanage exclusif et indivisible de celui qui, avec un tel passé, saurait se lever et parler d'achat de chemin de fer, d'opération de chemin de fer, à propos d'un marché aussi simple que l'acquisition du Drummond à $12,000 par mille. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) a cherché à amoindrir l'effet de la comparaison entre l'achat de l'embranchement de la Rivière-du-Loup et celui du Drummond. Dans le contre-interrogatoire qu'il a fait subir à M. Wainwright devant le comité d'enquête, il a cherché, à plusieurs reprises, à amoindrir la portée de cette comparaison entre les deux opérations. Plus tard, dans cette Chambre, il a cherché à donner comme excuse du prix exorbitant payé pour un chemin en ruine, que le chemin chemin de fer le Grand Tronc, comme une des conditions de cette transaction s'engageait à prolonger son chemin dans la direction de Chicago. J'avais hâte de me renseigner sur ce point et de voir ce qu'il y avait de fondé dans cette prétention, et j'ai lu avec soin l'acte qui autorise la transaction. Je n'y ai vu aucune obligation de la part de la Compagnie de prolonger son chemin jusqu'à Chicago. J'ai eu ce marché entre les mains, et j'y ai cherché ce qui pouvait ressembler à une obligation de la part de la compagnie et je n'y trouve autre chose que ce passage à l'eau de rose contenu dans le 5ième paragraphe. A la simple lecture j'ai compris qu'il était impossible de prendre cela pour un engagement. Cela ressemble plus à un rapport, à un conseil bienveillant qu'à une convention.

Un autre motif que le gouvernement considère comme de nature à sauvegarder les intérêts du pays, c'est l'extension, soit par l'achat ou la construction d'une ligne indépendante, ou tout autre arrangement avec toute autre compagnie qui nous donnerait accès à Chicago, dans l'Etat de l'Illinois, pour le trafic direct de la compagnie.

Jusqu'ici, il n'y a pas la moindre trace, pas le moindre soupçon d'une obligation quelconque.

Et le ministre des Chemins de fer et Canaux pourra avec l'autorité du Gouverneur en conseil, faire des avances à la compagnie à même la somme qu'il est convenu de lui payer pour l'acquisition de cette ligne, à telles époques que dans son opinion, il pourra juger opportune pour compléter les arrangements mentionnés dans cet article.

C'est-à-dire qu'il était à désirer que la compagnie prolongeât sa ligne jusqu'à Chicago, que le gouvernement voyait ce prolongement d'un bon œil, mais personne ne peut prétendre qu'il y a dans cette loi une obligation, ou un engagement quelconque de la part du chemin de fer du Grand Tronc. D'ailleurs, la compagnie elle-même n'était que trop désireuse de se rendre à Chicago.

M. RUSSELL.

M. Wainwright dit dans son témoignage que le Grand Tronc désirait beaucoup atteindre Chicago, et les pourparlers avec le gouvernement avaient pour but d'obtenir de l'argent de ce dernier en lui vendant le chemin de la Rivière-du-Loup ; ce n'était pas là une raison. Cette compagnie avait besoin d'argent, alors elle s'adressa à une administration paternelle et bienveillante, qui était disposée à lui donner de l'argent, et lui paya son chemin de fer beaucoup plus cher qu'il ne valait. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux demanda à M. Wainwright :

Q. Désiriez-vous prolonger vous-mêmes votre ligne jusqu'à Chicago? R. Oui, et nous nous adressâmes au gouvernement pour lui vendre ce chemin, parce que nous avions besoin d'argent.

C'était là une transaction très avantageuse pour eux, que celle qui consistait à se débarrasser du chemin, parce qu'ils manquaient d'argent. Comme cette compagnie voulait prolonger son chemin de fer, elle s'adressa au gouvernement et lui demanda de la débarrasser de ce chemin, moyennant considération, ce qui valait bien mieux, car cela lui permettait de mettre ses projets à exécution et de continuer la construction de son chemin de fer.

Mais voici quelque chose, relativement à ce contrat, qui m'étonne beaucoup, et je suis surpris que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux ait oublié de le mentionner. Il y avait une considération à ce contrat. Lorsque cette question a été discutée, l'honorable député (sir Charles Tupper), qui a été intimement lié à toute cette affaire, souleva un point très important, et je veux lui en conserver le mérite. Quand l'arrangement fut soumis à la Chambre, l'honorable chef de la gauche s'exprima comme suit :

Il appela l'attention du premier ministre de cette époque, et l'attention du ministre des Travaux publics, sur l'importance qu'il y avait de prendre au cours des négociations entamées avec le Grand Tronc relativement au chemin de fer de la Rivière-du-Loup, les garanties nécessaires que le chemin de fer du Grand Tronc n'entreprendrait rien qui puisse être de nature à enlever à l'Intercolonial le trafic que cette dernière ligne pouvait avoir, pour le diriger vers Portland. Ils avaient pourvu à cela.

Naturellement, cette citation ne donne pas une idée complète de ce que voulait obtenir l'honorable député. Si cela eût été dit dans le langage que mon savant collègue, l'honorable député de Westmoreland (M. Powell) appellerait l' "oratio obliqua," si l'on avait employé la première personne au lieu de la troisième, cela aurait donné à la phrase une importance beaucoup plus considérable. Mais, j'ai bien peur de ne pas posséder la voix et le geste nécessaires pour donner à ces paroles l'importance qu'elles prendraient dans la bouche de l'honorable chef de la gauche. Voici ce qu'il a dit :

J'appelle tout particulièrement l'attention de l'honorable premier ministre et du ministre des Travaux publics sur l'importance qu'il y a, d'obtenir au cours

des négociations entamées avec le Grand Tronc, relativement au chemin de fer de la Rivière-du-Loup, les garanties nécessaires que le chemin de fer du Grand Tronc n'entreprendra rien qui puisse être de nature à enlever à l'Intercolonial le trafic que cette dernière ligne pourrait avoir, pour le diriger vers Portland. Nous avons pourvu à cela ici.

N'allez pas croire que je m'imagine avoir donné à cette phrase le cachet particulier qu'elle aurait dans la bouche de l'honorable chef de la gauche. Vous n'avez eu là qu'une bien faible idée de la manière dont ces paroles ont été prononcées.

Alors, feu M. Mackenzie, qui ne s'occupait guère de faire des fleurs de rhétorique, lui fit tout bonnement remarquer qu'il ne comprenait pas comment il se faisait que l'on avait prévu une telle chose. Naturellement, ces personnes qui vous posent des questions à tout moment, deviennent des êtres détestables lorsque vous êtes en frais de prononcer un discours dans un style fleuri. L'honorable chef de la gauche lui répondit que ces garanties avaient été obtenues malgré les éventualités sur lesquelles il avait appelé l'attention. C'est à l'honorable chef de l'opposition que revient tout l'honneur d'avoir empêché le trafic du Grand Tronc de se diriger vers Portland. C'était là une question de la plus grande importance dans les intérêts du peuple de ce pays ; et particulièrement dans les intérêts de la ville de Halifax, que son partisan (M. Borden) et moi-même sommes tenus de protéger.

Lorsque le Grand Tronc céda cette partie de sa ligne située entre Lévis et la Rivière-du-Loup, on devait s'attendre à ce que cette compagnie ne pût faire autrement que de diriger tout le trafic dont elle pourrait disposer vers la ville de Portland, et il ne peut y avoir de doute que le pays, et en particulier la ville de Halifax doivent une dette de reconnaissance qu'ils ne pourront jamais payer à l'honorable chef de la la gauche (sir Charles Tupper), cet homme qui a pris les mesures nécessaires pour empêcher le trafic du Grand Tronc de prendre la direction de Portland. Je dis que nous avons là un des plus beaux monuments élevés en l'honneur de la prévoyance, de la sagesse, des qualités d'hommes d'Etat, de l'énergie et du patriotisme dont a fait preuve l'honorable député (sir Charles Tupper) dans la conduite de cette affaire. Pas plus l'âge que la monotonie qui devrait naturellement résulter de la répétition d'une même chose, ne semble avoir pour effet d'arrêter chez l'honorable chef de la gauche, ce désir inné chez lui de faire croire à tous qu'il est un homme d'Etat remarquable, rempli de sagesse et d'habileté.

Mais laissons ce sujet de côté, et étudions la deuxième manière proposée par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, d'en arriver à une estimation équitable de ce chemin de fer, pour que le gouvernement puisse en faire l'achat. J'ai admis au commencement de mon discours, et j'admets encore, qu'il n'est pas nécessaire pour justifier le contrat conclu par le gouvernement actuel, d'avoir recours aux contrats qui peuvent avoir été conclus par une administration précédente ; ainsi donc, l'honorable ministre (M. Blair), a eu raison de mentionner d'autres arrangements, conclus non pas avec le gouvernement, mais bien entre d'autres compagnies de chemins de fer ; par exemple, l'arrangement en vertu duquel le chemin de fer du Grand Tronc a acquis les voies ferrées qu'il convoitait.

Au cours de son témoignage M. Wainwright cite plusieurs cas de cette nature, et entre autre l'achat du chemin de fer de Jonction de Beauharnois. J'appelle tout particulièrement l'attention du comité sur le fait, que l'honorable député de Westmoreland (M. Powell) a dit que le chemin de fer de Beauharnois ressemblait beaucoup au chemin de fer du comté de Drummond, et pouvait être avantageusement comparé à ce dernier tant par sa nature que pour le coût de sa construction. Or, ce chemin de fer de jonction de Beauharnois a coûté à la Compagnie du Grand Tronc, non pas $12,000 mais bien $17,000 par mille. Nous avons donc l'aveu de l'honorable député (M. Powell), qu'un chemin de fer semblable dans ses grandes lignes, au chemin de fer du comté de Drummond, a coûté au Grand Tronc,—il n'y a pas encore bien longtemps—$17,000 par mille, comparé au $12,000 par mille qui est le prix payé dans le cas qui nous est soumis.

Durant l'enquête qui a eu lieu devant le comité, de grands efforts ont été faits pour détruire, au moyen de comparaisons, la valeur de ce marché. Mon honorable ami (M. Borden) déclara que le chemin traversait une région inhabitable, mais à cela M. Wainwright lui répondit : oh non ; c'est une très belle région. L'honorable député (M. Borden) lui demanda : Y a-t-il plusieurs ponts ? Et M. Wainwright répondit : Il n'y a qu'un seul pont important.

Q. (Par M. Borden). Cette somme de $17,000 comprend-elle une partie du matériel roulant ?—R. (Par M. Wainwright). Non, monsieur, c'est le coût du chemin.

Q. (Par M. Borden). Simplement la construction de la voie ?—R. (Par M. Wainwright). Uniquement la construction de la voie.

A ce moment, M. Haggart eut le courage de poser une question. Cette question dans laquelle l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux concentra toute sa finesse et toute son habileté, laissa bien loin derrière elle, les questions intelligentes posées par l'honorable député de Westmoreland (M. Powell) et par mon honorable ami (M. Borden) ; et c'est en faisant appel à toute son intelligence que l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) demanda à M. Wainwright s'il n'était pas vrai que c'était dans les rapports de l'auditeur général qu'il avait appris le coût du chemin. Naturellement, ce monsieur ne s'est pas tenu constamment sur le lieu des travaux. Il n'y a pas vu donner chaque coup de pic et retirer chaque pel-

letée de terre ; les connaissances qu'il possède à ce sujet, il les a acquises par ce qu'il a entendu dire, ou plutôt par le contact journalier des affaires du Grand Tronc. Il connaît ces faits de la même manière que nous acquérons la connaissance de neuf choses sur dix qui ne sont d'aucune utilité. Quatre-vingt-dix-neuf pour cent des choses dont nous avons une connaissance parfaite, nous ont été communiquées par d'autre, sans que nous puissions nous en rendre un compte exact par nous-mêmes. L'honorable député de Westmoreland (M. Powell) laissa entendre qu'il était bien possible qu'une partie de ces $15,000 eût été payée à titre de subvention lors de l'achat des droits de l'ancienne compagnie, mais à cela, M. Wainwright répondit :

Non, il n'y avait pas d'ancienne compagnie à acheter. La charte avait été obtenue par le Grand Tronc au nom du chemin de fer de Beauharnois.

Alors M. Borden demanda :

Q. Cette somme de $17,000 ou de $18,000 comprend-elle le coût de l'achat du terrain?—R. Oui, ce montant comprend tout, la construction, les dommages causés à la propriété, etc.

Ainsi, mon honorable ami (M. Borden) ne put obtenir d'explications plus satisfaisantes de ce côté. L'honorable député de Westmoreland (M. Powell) a admis que le chemin de fer de jonction de Beauharnois était semblable à celui du comté de Drummond, et il a admis, par le fait même, que le Grand Tronc avait payé $5,000 par mille de plus pour ce chemin, que la modeste somme payée par le gouvernement pour l'achat de ce chemin de fer du comté de Drummond.

Comme l'honorable chef de l'opposition n'est pas toujours à son siège, je veux avant l'ajournement du débat, établir un autre point de comparaison, et je veux aussi que ses amis et ses partisans, l'honorable député de Westmoreland (M. Powell) et mon honorable ami de Halifax (M. Borden) connaissent les véritables opinions de leur chef sur le moyen plus convenable d'estimer la valeur d'un chemin de fer, lorsqu'il s'agit de conclure un marché comme celui qui nous est soumis. Il y a, à mon avis, un autre moyen de s'assurer de la chose, et je crois que c'est le meilleur de tous, il consiste à estimer ce qu'il en coûterait pour construire un chemin semblable, si ce dernier n'existait pas et que nous considérions sa construction comme nécessaire à cet endroit pour effectuer le prolongement d'un chemin de fer.

C'est là, je crois, le meilleur moyen d'en arriver à un résultat pratique, à un résultat qui devra satisfaire absolument mon honorable collègue (M. Borden) et l'honorable député de Westmoreland (M. Powell), lui qui est un si grand admirateur et un panégyriste du chef de l'opposition, lui qui, enfin, a fait l'autre jour son éloge dans un style, dont je ne puis clairement définir le caractère, afin de pouvoir le classer parmi les œuvres littéraires de ce pays. Dans tous les cas, je dis que ces remarques devront avoir beaucoup d'intérêt pour ces honorables députés, et je compte sur leur attention. Le ministre des Chemins de fer et Canaux de cette époque (sir Charles Tupper) voulant expliquer cet achat du chemin de fer de la Rivière-du-Loup à la Chambre, a dit qu'ils croyaient—naturellement il voulait dire que le ministère croyait, c'était sa manière à lui de s'exprimer—" ils croyaient que le moyen le plus équitable d'en arriver à connaître le prix était de se demander ce qu'il en coûterait au gouvernement pour construire un chemin de fer comme celui-là, en supposant que ce dernier n'existerait pas."

Ce qui revient à dire, que le meilleur moyen de s'assurer du montant qu'ils devaient payer au Grand Tronc pour cette partie de sa voie située entre la Rivière-du-Loup et Lévis, était de se dire en toute justice et en toute honnêteté : Nous voulons avoir un chemin à cet endroit. Si le chemin de fer du Grand Tronc n'existait pas déjà là, nous serions obligés de construire le chemin ; or, n'est-il pas juste que nous donnions à ces personnes qui ont construit le chemin actuel, ce qu'il nous en coûterait, si nous étions obligés de le construire à nos propres frais." C'est là, je crois, un moyen juste et équitable d'en arriver à une solution de la question.

Quel prix devons-nous payer, quel prix le gouvernement de ce pays doit-il payer pour le chemin de fer du comté de Drummond ? Je ne vois pas d'autre moyen de répondre à cette question que de prendre les estimations des ingénieurs sur ce que pourrait coûter la construction d'un chemin de même nature. Quelles sont ces estimations ? D'après M. Schreiber, ce chemin vaudrait $1,365,000, mais il n'a pas compris dans ce montant la valeur de l'embranchement de Nicolet, qui est aussi inclue dans cette acquisition, et est estimée à $170,000, ce qui porte la valeur totale de cette propriété que le gouvernement vient d'acquérir à $1,535,000.

C'était là une estimation juste, faite par un fonctionnaire impartial, dans le but de renseigner le ministère dont il était le sous-ministre, et faite, bien entendu, dans l'intérêt public, en tout franchise et en toute sincérité.

Il existe une autre estimation qui est également importante, je veux parler de celle qui a été préparée par M. McLeod, contre qui l'honorable député de Westmoreland a essayé de jeter du discrédit, en disant qu'il ne s'était pas donnée beaucoup de peine pour préparer cette estimation. Mais cet ingénieur avait reçu instruction de faire cet examen avec beaucoup de soins, et de prendre tous les moyens nécessaires pour se renseigner parfaitement sur la valeur du chemin et pour en donner une estimation exacte ; or, il déclare lui-même qu'il a parcouru plusieurs fois cette partie du chemin située entre Moose-Park et Sainte-Rosalie en wagonnet à bras, et qu'il en a aussi parcouru une partie à pied.

Je suis persuadé que l'honorable député de Westmoreland doit avoir fait erreur relativement au témoignage de M. McLeod. Il doit l'avoir confondu avec le témoignage de M. P. S. Archibald, qui était tout à fait superficiel ; mais, cela n'est pas étonnant, si l'on songe que ce monsieur a basé l'estimation qu'il a faite et l'appréciation qu'il a donnée de ce chemin sur les renseignements qu'il pouvait posséder de cette voie, sur laquelle il n'est passé qu'une fois, sur un convoi allant à une vitesse de 30 ou 40 milles à l'heure, alors que la ligne était couverte de neige. Il n'est donc pas surprenant qu'il ait découvert à ce chemin une foule de défauts. Je suis convaincu que c'est du témoignage de M. Archibald, que l'honorable député voulait parler, lorsqu'il a traité aussi cavalièrement le témoignage rendu par M. McLeod, l'ingénieur qui a été chargé par l'honorable ministre (M. Blair) de préparer une estimation de la valeur du chemin, car il a été injuste à son égard et à l'égard de ses travaux.

Il y a une chose qu'il ne faut pas oublier lorsqu'il s'agit d'étudier ces différentes estimations, et en particulier celle de M. Schreiber, c'est qu'elles sont presque toujours plus basses que la valeur réelle de la chose estimée. Il n'est rien moins qu'extraordinaire de lire les aveux que le ministre des Chemins de fer et Canaux de cette époque, a été obligé de faire relativement à l'estimation du coût de l'embranchement Saint-Charles, si on compare cela au coût réel de ce chemin. Rien ne peut mieux faire comprendre le vieil adage que les vers suivants :

> Who buys a house already wrought
> Hath many a board and nail for naught.

Je crois que je pourrais dire sans crainte, qu'il ne s'est jamais présenté un cas dans lequel l'estimation faite n'a pas toujours été plus basse que le coût réel ; mais je n'irai pas jusqu'à soutenir cette prétention. Toutefois, je puis dire sans crainte que dans neuf cas sur dix, si l'on nous dit que le coût d'une entreprise est estimé à $1,900,000, il nous en coûte $2,000,000 avant qu'elle soit complètement terminée. Comme je l'ai déjà fait remarquer, l'honorable député (sir Charles Tupper) prend un ton vraiement pathétique pour expliquer ce qu'a coûté ce célèbre embranchement de Saint-Charles. M. Blake venait de faire, dans son langage quelque peu rude, certaines remarques qui ne l'étaient pas moins, et sir Charles Tupper lui répondit comme suit :

J'ai déjà dit que l'estimation telle que préparée a été pour moi un véritable désappointement. J'avais pris la peine, avant de préparer mon estimation, de m'adresser aux meilleures sources de renseignements à ma disposition. J'ai fait faire une inspection attentive du chemin ; j'ai employé ce que je croyais être les personnes les plus compétentes pour préparer une estimation des dommages qui seraient causés aux propriétés ; et il a été démontré que tous mes calculs étaient erronés. On avait donné aux terrains une valeur que je considérais comme étant rien moins que ridicule. Le gouvernement a fait tous les efforts imaginables pour en réduire le coût au plus bas prix possible.

Je dis donc que les estimations sont presque toujours fallacieuses. Règle générale, il est impossible de s'y fier. Quel est celui qui ayant construit une maison, ne s'est pas trouvé obligé de payer à son entrepreneur un montant plus élevé que celui qui aurait été fixé dans l'estimation ? C'est pourquoi, lorsque nous prenons ces estimations, il n'est que juste que nous tenions compte du fait que toutes ces estimations ne représentent pas le coût réel de ce chemin. Comme l'étude de cette partie de la question me prendra encore un certain temps, et que je serai obligé d'analyser le contre-interrogatoire sévère fait par l'honorable député de Westmoreland, j'espère que la Chambre me pardonnera d'arrêter là, pour ce soir, les remarques que j'ai encore à faire relativement à cette question.

Le comité lève sa séance et fait rapport.

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

La motion est adoptée et la séance est levée à 11.55 p. m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, le 26 mai 1899.

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

PRIÈRE.

PREMIERE LECTURE

Bill (N° 129) concernant la Corporation générale de fidéicommis du Canada.—(M. McMullen).

Bill (N° 130) concernant la Compagnie de prêts et d'agence de Londres et du Canada (à responsabilité limitée).—(M. Bain par M. Landerkin).

RAFFINERIES DE PETROLE—LICENCE

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) :Je propose.

Que la Chambre se forme en comité général, demain, pour considérer la résolution suivante :—

"Qu'il est expédient de décréter que toute compagnie ou personne faisant le raffinage du pétrole au Canada paiera, annuellement, un honoraire de licence d'une piastre pour chaque raffinerie dans laquelle s'exercera cette industrie ; le dit honoraire devant être payable à partir d'un jour qui sera fixé par le Gouverneur général dans une proclamation ayant pour objet de mettre à effet tout acte pourvoyant à l'imposition d'un tel honoraire de licence."

La motion est adoptée.

TRAVAUX DE LA CHAMBRE

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

Qu'à dater de ce jour jusqu'à la fin de la session, les ordres du gouvernement aient la priorité, les mercredis, après les interpellations.

Sir CHARLES TUPPER : Je n'ai pas d'objection à ce que cette motion soit adoptée, parce que nous voulons tous faciliter les travaux de la Chambre, mais l'honorable premier ministre doit comprendre qu'il faut que l'on nous donne l'occasion de pouvoir demander la production des documents dont nous avons besoin, et qu'il faut aussi que ces derniers soient déposés sur le bureau de la Chambre aussi promptement que possible. Il serait donc bon d'ajouter après le mot "interpellations" dans la motion, les mots "et les motions admises", et je crois que cela facilitera les travaux de la Chambre. Avec cette entente, je n'ai pas d'objection à ce que la motion soit adoptée.

M. CASEY : Je me permettrai de rappeler à la Chambre qu'il y a plusieurs bills d'intérêt public, confiés à de simples députés, qui pour une raison ou pour une autre ont été remis de jour en jour, et si cette motion est adoptée telle que rédigée, cela aura pour effet d'empêcher toute discussion postérieure de ces bills. Je proposerais donc à l'honorable chef du gouvernement, de modifier la motion en ajoutant que l'ordre du jour pour les mercredis soit transféré aux lundis, après six heures, afin que les bills d'intérêt public puissent être étudiés.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Nous n'avons pas d'objection à adopter cette proposition de l'honorable député (M. Casey), et cette règle a presque toujours été suivie dans le passé. Il n'est pas nécessaire que l'honorable chef de la gauche rédige sa proposition sous forme de motion, car il peut être entendu que les motion auxquelles il n'y a pas d'objections seront toujours proposées. Relativement aux ordres de la Chambre, je ne vois rien dans le moment qui requiert une grande célérité, si ce n'est l'affaire de l'Ile de l'Homme-Mort (Deadman's Island), et je crois que ces documents seront déposés sur le bureau de la Chambre lundi prochain.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Et les poursuites du Manitoba.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Très bien : je crois que nous aurons les documents concernant ces deux affaires lundi prochain.

M. l'ORATEUR : La motion telle qu'amendée, se lira comme suit :

Qu'à dater de ce jour jusqu'à la fin de la session les ordres du gouvernement auront la priorité, les mercredis, après les interpellations, et que l'ordre du jour des lundis, sera le même que l'ordre du jour du mercredi aux termes de la règle 19.

La motion telle qu'amendée est adoptée.

M. FIELDING.

EXPLICATIONS PERSONNELLES—L'HONORABLE M. COSTIGAN

M. COSTIGAN (Victoria, N. B.) : M. l'Orateur, avant d'aborder l'ordre du jour, je me crois tenu, en justice pour moi-même, et en justice pour ceux que je puis appeler mes amis dans le pays, bien que leur nombre ne soit peut-être pas très considérable, de donner des explications, qui sont devenues nécessaires, non seulement à cause de certains articles de journaux qui attribuent à des motifs malhonnêtes l'attitude que j'ai cru devoir prendre dans cette Chambre à l'égard de l'honorable chef de la gauche, et mon changement de siège. Ces explications sont encore devenues nécessaires par suite des motifs malhonnêtes que l'on m'a attribués dans une entrevue accordée par l'honorable chef de l'opposition et publiée dans les journaux. Je veux donc, M. l'Orateur, traiter cette question aussi brièvement que possible, en faisant allusion à un certain nombre de ces articles de journaux, et en m'occupant tout particulièrement de l'entrevue que je viens de mentionner. Afin de me conformer aux règlements de la Chambre, je terminerai mes remarques par une motion.

Il est vrai que j'occupe maintenant un siège différent dans cette Chambre, de celui que j'ai occupé depuis les dernières élections générales. A mon avis, ce changement d'attitude de ma part, à l'égard—non pas du vieux parti conservateur, dans les rangs duquel j'ai combattu avec tant de dévouement durant de longues années ; mais à l'égard du parti conservateur, tel qu'il existe aujourd'hui dans cette Chambre et dans le pays, je dis que ce changement d'attitude de ma par, dans de telles circonstances, n'exige pas, à mon avis, de bien longues explications.

Je vais commencer par l'article, non pas le plus important, mais celui qui a été l'un des premiers à attribuer à ma conduite des motifs malhonnêtes, et je puis dire que le principal but que l'on semble viser dans ces attaques à mon adresse, c'est de prouver que ma retraite du parti conservateur est basée sur des motifs inavouables, on ne dit pas que j'ai tort d'agir comme je le fais, on ne m'accuse pas de manquer d'intelligence et d'honneur, non, rien de tout cela.

Je vais citer l'opinion émise par un journal qui, si je ne me trompe, est l'organe d'un député ayant reçu mission de représenter en parlement l'opinion indépendante au Canada.

Tout d'abord, j'avais pensé qu'il exprimait le sentiment du parti indépendant de Toronto ; mais il vise plus haut que cela. S'il faut ajouter foi à ses propres discours, l'honorable député représente l'opinion indépendante au Canada, dans la politique fédérale. Je fais ici allusion au député de Toronto-est (M. Ross Robertson). Son journal a affirmé, au début même de la discussion de cette question, que je me suis mis en lieu d'être tenu, aujourd'hui, pour un

homme qui n'a jamais été hostile à aucun gouvernement quelconque ni prêté mon appui à une opposition quelconque ; c'est-à-dire que j'ai toujours été mû par des motifs égoïstes, cherchant à me ranger du côté de ceux qui avaient des faveurs à distribuer. Or, je n'ai pas besoin de chercher en dehors de la Chambre la preuve que cette assertion est dénuée de fondement. La seule fois que le vieux, le véritable parti conservateur canadien a été dans l'opposition depuis l'établissement de la Confédération—et c'est de là que date ma carrière parlementaire—a été de l'époque où sir John Macdonald démissionna en 1873 jusqu'à celle où il reprit le pouvoir en 1878 ; et je me fais gloire d'avoir fait partie de la vieille garde, avec quelques députés que je vois ici et que, au fond du cœur, si je ne me trompe, ont encore quelque sympathie pour moi. C'est à cette époque que j'ai été en lieu de donner des preuves de ma fidélité au parti conservateur, et c'est ce que j'ai fait, hors de tout doute et malgré les ergoteries de l'honorable député.

Toutefois, il m'est bien permis de révoquer en doute la loyauté du député de Toronto-est en m'attaquant de cette façon. Je ne lui conteste pas le droit de m'attaquer en plein parlement. Il est possible que je n'apporte pas à ma défense un langage aussi châtié et aussi éloquent que celui dont se sert l'honorable député en m'attaquant ; quoi qu'il en soit, je ne reculerai pas devant la tâche. Or, je le demande, est-il juste que l'honorable député invoque l'aide de son journal pour m'attaquer ? Je n'ai pas de journal pour me défendre, et je ne puis compter que sur moi-même et sur la bonne volonté de mes amis. Non seulement l'honorable député peut invoquer à son aide, dans sa lutte contre moi, son rédacteur et son gérant, mais il possède, en outre, un fusil à deux coups. Outre l'avantage d'avoir à sa disposition le talent littéraire de son rédacteur, dans les attaques qu'il dirige contre moi, il s'est assuré les services d'un artiste distingué, et cela, sans doute, dans le but de rapetisser et de ridiculiser, s'il se peut, au moyen de caricatures publiées dans son journal, les députés ou les citoyens qu'il lui plaît d'attaquer. Ce n'est pas là son seul avantage. Avec l'aide de cet artiste, il lui est possible de publier des caricatures qui, toutes inoffensives qu'elles soient, n'en défigurent pas moins l'apparence des choses et peuvent créer au sein du public l'impression que le député ou le citoyen, ainsi caricaturé est peu respectable, soulevant ainsi contre ces personnes les préjugés de ceux qui ne les ont jamais vues. Le grand avantage que l'honorable député possède sur moi est qu'il m'est impossible d'user de représailles ; car il n'existe ni au Canada ni sur le continent de caricaturiste qui puisse faire de l'honorable député une caricature qui ne le flatte encore trop. Voilà, M. l'Orateur, ce que j'avais à répondre aux attaques de l' "Evening Telegram," et à l'honorable député indépendant de Toronto-est.

Je passe à un autre journal. Il y en a beaucoup qui m'ont attaqué, mais comme ce serait abuser de la patience de la Chambre, que de répondre à chacun d'eux, je choisirai de préférence le "Mail and Empire," journal fort important. Ce journal réédite une ancienne calomnie lancée autrefois contre moi par le "Mail," de Toronto, calomnie dont la fausseté a été établie hors de tout doute. Il a longtemps gardé le silence, et je n'en ai plus entendu parler. Mais voilà qu'aujourd'hui, le "Mail and Empire," professant à mon endroit la même mesure d'amitié que me témoignait jadis l'ancien "Mail," de Toronto, réédite cette calomnie, non pas dans son article de fond, mais par l'entremise de son correspondant d'Ottawa. Sous le prétexte de donner des éclaircissements sur mon attitude et de faire voir quelle espèce d'individu je suis, ce journal remonte à 1884 et dit qu'à cette époque, où je faisais partie du cabinet de sir John Macdonald, constatant qu'un certain nombre de ses partisans de la province de Québec étaient en révolte contre son gouvernement, au sujet du prêt de $30,000,000 à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, j'ai profité, en traître que j'étais, du mécontentement du groupe dirigé par feu sir Adolphe Chapleau, pour trahir mon chef et lui envoyer ma démission ; mais que, dès que j'eus constaté que ces partisans revenaient loyalement à leur vieux chef, je retirai ma démission et me glissai en rampant dans le cabinet. Je ne perdrai pas mon temps à me disculper de cette accusation qui a déjà été deux fois réfutée. Je citerai une autorité pour laquelle je professe le plus profond respect, et que je défie qui que ce soit, en Chambre ou au dehors de cette enceinte, de révoquer en doute. Cette autorité est sir John Macdonald, dont la mémoire est encore bénie au Canada. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de lire le passage en entier. On se rappelle qu'à l'époque où j'avais donné ma démission, l'honorable Edward Blake demanda de plus amples éclaircissements qu'il n'en avait été donné à la Chambre au sujet des raisons de ma démission et des causes qui avaient provoqué mon retour au cabinet.

A l'appel de l'ordre du jour relativement au bill touchant le prêt à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, M. Blake demanda de nouvelles et plus amples explications au sujet de ma démission. Voici ce que déclara sir John Macdonald :

Je regrette que l'honorable député ne puisse se ranger à mon avis sur cette question. J'ignore s'il a entendu l'autre soir ma réponse, ma déclaration. Bien que j'aie dit que je ne répondrais plus de nouveau, je vais répéter ce que j'ai dit ; j'ai donc déclaré que mon honorable ami et collègue avait offert sa démission pour des motifs qui lui sont personnels, et ne se rattachent nullement à la politique générale du gouvernement, motifs tout à fait indépendants de la mesure présentée par mon honorable ami, le ministre

des Chemins de fer ; que mon honorable ami a retiré sa démission pour les raisons que j'ai alléguées, motifs qui ne sauraient en rien interesser le public, et qui n'ont aucune signification politique ou constitutionnelle. Mon honorable ami a retiré sa démission. J'en suis heureux et j'espère qu'il demeurera longtemps mon collègue.

En ce qui concerne mon honneur et mon intégrité personnels, voilà la seule autorité que j'apporte au public, en réponse aux calomniateurs qui m'attaquent aujourd'hui.

M. l'Orateur, lorsqu'un reporter me demanda des renseignements sur mon attitude, comme je suis naturellement candide, je lui répondis sur le champ qu'il pouvait annoncer que j'avais entièrement rompu les liens qui me rattachaient aux chefs actuels du parti conservateur ; qu'ils ne représentaient plus les opinions que je m'attendais à les voir professer et que je m'étais habitué à suivre ; bref, voilà le renseignement que je lui communiquai. Je ne tiens nullement à garder une attitude équivoque et mal définie. Lorsqu'on appela l'attention du chef de l'opposition sur la question, il communiqua sa pensée dans une conversation relatée dans la presse :

Cette démarche de M. Costigan n'était nullement inattendue. Lorsque je communiquai à Sir Charles Tupper la déclaration précédente, il dit : "Je ne suis nullement surpris de voir la déclaration faite par M. Costigan, annonçant qu'il est maintenant partisan du gouvernement. A mon avis, la correspondance communiquée à la Chambre par M. Roche révèle pleinement l'humiliante situation où s'est placé M. Costigan. L'embarras sera du côté du gouvernement qui aura à justifier les moyens employés pour obtenir l'appui de M. Costigan, plutôt que du côté de ceux qui voudront expliquer cette volte face. Tout ce qui m'étonne est que M. Costigan manque au respect des convenances au point de siéger encore au premier rang du parti conservateur. M. Costigan s'y prend trop tard pour soulever la question de principe, puisque le motif de sa séparation du parti conservateur était déjà connu. Le débat soulevé au sujet des documents déposés sur le bureau par le ministre du Revenu de l'Intérieur (Sir Henry Joly de Lotbinière) sur proposition de M. Roche, ne laisse aucun doute dans l'esprit du public sur les moyens employés par le parti au pouvoir pour gagner l'appui de M. Costigan. Que le gouvernement soit sans inquiétude au sujet de l'appui de M. Costigan, tant que le parti libéral sera au pouvoir. Après ce qui s'est passé entre lui et le gouvernement, il est évident que M. Costigan a tout à gagner à parler le moins possible d'indépendance de conduite."

Le chef de l'opposition déclare qu'il n'est nullement surpris de mon attitude. Je dois avouer qu'au contraire, j'ai été fort étonné de sa déclaration. Non pas que je m'attendais à quelque faveur, à quelques égards ou à un traitement bienveillant de sa part ; mais, en raison de la dignité qui s'attache au poste que le chef de l'opposition détient accidentellement et provisoirement, je m'attendais à un traitement loyal, je m'attendais, même de la part de cet éminent gentleman, aux égards dus à un ancien député ; mais je me suis trompé. Non pas que j'aie subi quelque perte sérieuse, mais je me plains d'une grave infraction aux règles de la politesse qui est censée devoir présider aux relations mutuelles des députés.

Je comprends parfaitement que le chef de l'opposition n'ait pas été surpris de ma nouvelle attitude. Il savait que ce changement ne s'est pas opéré en un jour ; il savait que ce changement date du jour où il est débarqué au Canada, non pas pour le salut du parti conservateur, comme il aurait pu le prétendre jadis, mais au détriment et pour la ruine du vieux parti. Le jour où il est parti d'Angleterre et surtout le jour où il est arrivé au Canada, la ruine d'un gouvernement honnête et d'un chef de parti honnête a été scellée. Ce jour-là, dis-je, le sort de sir Mackenzie Bowell a été scellé. L'honorable député est venu et il s'est tenu bien des propos sur le mode de son arrivée. Toutefois, je ne veux pas aborder ce sujet pour le moment, car l'histoire de tous ces événements sera écrite un jour, et quand les agissements de tous ceux qui ont pris part à ces événements seront connus, ce récit formera l'une des pages les plus sombres de notre histoire.

On veut savoir d'où date mon changement d'attitude. Je faisais partie du cabinet de sir Mackenzie Bowell, avec les honorables députés que je vois autour de moi en ce moment. Je jouissais, à titre d'humble membre de ce cabinet, de la sincère confiance de ceux qui m'entourent ce soir. Car, de quelque côté que je siège, j'ai trop connu le vieux parti conservateur pour ne pas rendre hommage à qui de droit, abstraction faite et de mes sentiments, et de la défense que je puis être obligé de faire : ce grand et ancien parti renferme dans son sein des hommes honorables, intègres et pleins de patriotisme. Mais ce ne sont pas eux qui dirigent le parti ; ce n'est pas le grand nombre qui oriente et façonne la politique du parti.

Pour revenir à mon changement de politique, si l'on tient à savoir d'où il date, je dirai qu'il date du jour où la moitié des collègues de sir Mackenzie Bowell démissionnèrent et le laissèrent dans le pétrin après avoir partagé avec lui l'initiative de la convocation du parti pour la dépêche des affaires.

A dater de ce moment, mes idées se sont modifiées, et c'est sur cet acte absolument indéfendable que je base ma justification. Est-il un seul conservateur ici qui osera prétendre que j'ai eu tort de rester fidèle à mon chef et que ces messieurs avaient droit d'abandonner leur chef et pour me servir d'une expression plus énergique, de le trahir ? Personne, jusqu'ici, soit en Chambre, soit en dehors de cette enceinte, n'a encore osé ou n'osera l'affirmer. Si j'ai eu raison, il ne faut pas un grand effort de raisonnement pour conclure qu'ils ont eu tort. En voilà assez sur ce point. Je veux que l'on me comprenne bien : bien que profondément blessé, insulté, vilipendé, tout vivement que je ressente l'insulte, et tout convaincu que je sois que je puis me défendre envers et contre tous, je comprends que mon devoir

est de me tenir dans de justes bornes, de ne rien dire de blessant à l'endroit du parti ou de ceux avec qui j'ai eu des relations par le passé, et de me borner, autant que possible, à repousser les attaques lancées contre moi.

Afin de mieux définir mon attitude, je dois dire que j'ai joui de la confiance de sir John Macdonald, chose dont je me ferai toujours gloire, que ses successeurs, sir John Abbott, sir John Thompson et sir Mackenzie Bowell m'ont tous honoré de leur confiance. Toutefois, je ne prétends nullement avoir possédé la pleine confiance du successeur de sir Mackenzie Bowell. Quelques journaux et certains amis attachent beaucoup d'importance à ce fait-ci, et cela, sans doute, afin de donner plus de force à l'accusation portée contre moi, quand ils affirment que je suis mû par l'égoïsme, que je ne recherche que mon gain personnel et que c'est là le seul mobile de mon attitude actuelle ; ils s'écrient : "Oh ! sans doute, vous avez différé d'opinion avec le groupe actuel du parti conservateur, quand il a trahi sir Mackenzie Bowell ; mais vous êtes entré dans le cabinet de sir Charles Tupper, et vous êtes demeuré avec lui, tant qu'il a été au pouvoir et qu'il a eu des faveurs à distribuer. Je l'admets pour ceux en dehors du cercle des initiés, et même aux yeux de la classe encore assez nombreuse de gens qui, je le constate avec bonheur, ont conservé une bonne opinion de moi et de mon honnêteté, la chose est assez difficile à comprendre. Je ne suis pas aussi en vue que nombre d'hommes politiques du pays ; pendant nombre d'années, j'ai essayé de remplir mon devoir d'humble représentant d'un très modeste collège électoral, et cela dans la mesure de mes faibles talents, avec fidélité. J'en ai la confiance, tous les esprits impartiaux reconnaîtront que j'ai toujours été mû par le désir de faire le bien. Le fait d'avoir accepté un portefeuille dans le cabinet formé par le chef actuel de l'opposition, et qui est passé sitôt de vie à trépas, cela, dis-je, demande peut-être quelques explications de ma part. C'est avec la plus grande répugnance, je l'avoue, que je consentis à accepter un portefeuille à cette époque, et ma présence au sein de ce cabinet ne prouve nullement que je recherchasse mes propres intérêts personnels ou les faveurs que le chef du cabinet avait à sa disposition. Le chef de l'opposition se le rappelle, vers cette époque, et je savais tout aussi bien que lui le moment probable où sir Mackenzie Bowell offrirait sa démission et celui où son successeur serait appelé à former un cabinet—vers cette époque, dis-je, certains amis personnels,—de petites gens, comme moi—avaient à soutenir un procès pour libelle dans un comté où ils étaient parfaitement étrangers. Je m'intéressai à leur cause, et comme ils m'avaient prié de venir à leur aide, je répondis à leur appel. Des amis me dirent : le cabinet sera reconstitué avant votre retour. Je répondis : "Je ne me soucie nullement de tous les cabinets qu'on pourra reconstituer, avant mon retour ; je ne m'intéresse guère aux cabinets qui seront formés sur la nouvelle base." Je partis donc mais par hasard, en me rendant à la Chambre, je rencontrai sur ma route, le chef de l'opposition. Il s'informa s'il était vrai que je partais pour le Nouveau-Brunswick, et je lui répondis affirmativement. Il me demanda quand je serais de retour, et je lui donnai à entendre que ce serait le jeudi. Il est fort probable, ajouta-t-il, que je serai appelé à former un cabinet et je désire vous offrir un portefeuille, mais au cas où vous ne seriez pas de retour à temps, je tiens à avoir votre consentement avant votre départ. Je le remerciai de l'honneur qu'il me faisait, comme c'était mon devoir. J'ajoutai, toutefois, que je lui donnerais une réponse définitive le soir même, soit de vive voix, soit par écrit. Je couchai ma réponse sur le papier, et je l'adressai à l'honorable député. Dans ce document, j'établissais clairement les conditions auxquelles je consentais à entrer dans le cabinet, et l'honorable député sait parfaitement que, sans cela, je n'aurais jamais consenti à faire partie de son administration. Sachant donc que c'est à sa prière que je suis entré dans son cabinet, et que tout honorable que fût cette demande, je n'y accédai qu'aux conditions établies dans ma lettre, l'honorable député a bien mauvaise grâce de venir aujourd'hui parler de ma conduite, du mobile de mon attitude et de mon caractère, dans les termes qu'il s'est permis d'employer au cours de l'entrevue que je viens de signaler à la Chambre.

Je pourrais fort bien demander à l'honorable chef de l'opposition de nier, d'expliquer ou de lire à la Chambre la lettre que je lui écrivis à cette époque ; je n'en ferai rien, j'allais dire que l'honorable député m'a fait l'honneur, mais l'expression serait messéante, et je dirai qu'il m'a désigné à la Chambre comme indigne des égards dus à tout député, en refusant de me saluer. Eh bien ! Dieu merci, je n'en ai perdu ni le sommeil ni l'appétit, depuis ce jour-là. Je l'avouerai, si cela peut faire plaisir à l'honorable député, j'ai été peiné, blessé de voir qu'un homme de son rang, me connaissant de si vieille date, ait pu croire utile de tenir pareille conduite ou supposer qu'en refusant de me saluer, il allait me perdre de réputation aux yeux du pays. Je n'ai, je l'espère, commis aucun crime qui justifie les députés de me refuser les égards de rigueur entre collègues au parlement.

M. l'Orateur, je n'ai ni questions à poser, ni faveurs à attendre. J'ai encore quelques mots à ajouter, d'une nature agressive. Je dois, toutefois, dire ceci : je comprends depuis longtemps que le mobile qui a porté l'honorable député à désapprouver ma conduite est indigne d'un gentleman occupant un poste aussi élevé. J'ai toujours compris qu'il y avait parmi ses partisans des gens qui ne pouvaient, en conscience, approuver ce mobile et qui ne voulaient pas se mettre en contradiction avec eux-mêmes en l'ap-

prouvant. Je comprends leur situation. Ils gardent le silence. Je n'ai aucun reproche à leur adresser. Ce sont mes amis pour la plupart, et je ne veux point briser les relations amicales qui existent entre nous ; il y en a d'autres, cependant, auxquels ces remarques ne sauraient s'appliquer. Que l'on me comprenne bien ; jusqu'ici j'ai évité d'user de représailles, et de rendre les coups qu'on m'a portés ; mais dorénavant, je me défendrai. Je suis pacifique, je n'ai jamais été fauteur de discorde, mais je ne suis pas non plus partisan de la paix quand même, et à l'avenir, si on continue à m'attaquer et à me frapper, si je ne rends pas coup pour coup, on pourra dire que c'est que Costigan se fait trop vieux.

Bien que je parle peut-être en ce moment sous le coup de l'émotion bien naturelle produite en moi par ces injustes attaques, je ne me sens pas tellement à bout de forces que je ne puisse encore tenir tête à ces messieurs—j'entends ceux qui me sont hostiles —partout et à l'heure où ils jugeront à propos de m'attaquer.

Les conditions auxquelles j'ai consenti à entrer dans le cabinet en question, sont consignées dans une lettre datée de cette époque, le jour même de mon départ pour le Nouveau-Brunswick. La voici :

OTTAWA, 26 d'avril 1896.

CHER SIR CHARLES TUPPER,—Relativement à notre conversation d'hier, au cours de laquelle vous m'avez dit que pendant mon absence au Nouveau-Brunswick jusqu'à jeudi, vous pourriez être appelé à former un cabinet, et que vous désiriez savoir si j'accepterais un portefeuille dans votre cabinet ; j'ai soigneusement pesé la chose, et je juge convenable de vous adresser cette lettre, de façon à bien définir mon attitude.

Je suis entré dans le cabiuet de sir John Macdonald en 1882, afin de prêter au gouvernement tout l'appui possible, à titre de representant des Irlandais catholiques, pensant qu'en acceptant un portefeuille, je serais en lieu d'assurer aux Irlandais catholiques la reconnaissance de leurs droits ; or, au bout de 14 années passées sous l'administration des différents chefs du parti conservateur, je suis forcé de faire l'humiliant aveu qu'il m'a été impossible d'obtenir que l'on traitât avec justice la population catholique irlandaise, quand ses intérêts étaient en jeu, bien qu'il y ait peu d'Irlandais catholiques au Canada, j'en suis convaincu, qui soient persuadés que si mes efforts ont abouti à un échec, ce soit faute de ma part d'avoir fait toutes les instances possibles pour faire valoir leurs droits en toute circonstance. Vous comprenez donc qu'au bout de 35 années de services politiques, je ne désire guère continuer la lutte.

Cela ne prouve guère que ce soit l'amour du picotin qui ait inspiré ces lignes. Si je voulais répliquer, je dirais que j'en connais qui sont d'une cupidité déréglée.

Toutefois, en raison du principe en jeu dans la législation remédiatrice, que sir Mackenzie Bowell avait promis de faire adopter, promesse dont il a prouvé hors de tout doute la sincérité ; en raison aussi du fait que le cabinet que vous êtes en voie de former doit poursuivre la même politique, surtout à l'égard de la question scolaire du Manitoba, j'estime devoir vous dire sans retard que vous pouvez compter sur mon appui et sur mes services, si vous en avez besoin, à titre de membre de votre cabinet, toujours avec l'entente que vous déclarerez clairement au nom de votre cabinet votre détermination de saisir de nouveau la Chambre d'un bill remédiateur, à la première session du nouveau parlement. Si j'attache tant d'importance à cette explicite profession de foi du gouvernement sur la question scolaire, c'est en raison des différends qui ont éclaté au sein du cabinet de sir Mackenzie Bowell, au commencement de la dernière session, différends qui ont provoqué de graves retards, sans quoi, nous aurions peut être réussi à faire adopter la législation remédiatrice.

Je dois aussi déclarer qu'il sera absolument nécessaire et de fait, compatible avec la législation remédiatrice, de faire modifier à la session prochaine, la loi des terres fédérales de façon à permettre au Gouverneur général en conseil d'ordonner qu'une juste proportion du produit de la vente des fonds des terres affectées aux besoins des écoles soit versée au fond des écoles séparées du Manitoba.

En raison des événements de récente date, je préférerais ne pas retourner au ministère de la Marine et des Pêcheries, et comme c'est un des plus importants portefeuilles que vous ayez à votre disposition, je suis sûr que vous n'aurez pas d'embarras à m'offrir le portefeuille des *Postes en remplacement du premier*,

Bien à vous,

JOHN COSTIGAN.

Au sujet du dernier paragraphe de cette lettre, je dois dire que ce n'est pas en raison du peu d'importance du portefeuille de la Marine et des Pêcheries que je refusai de l'accepter ; car, tout le monde avouera que ce serait un grand honneur que d'être chargé d'un pareil ministère. Voici la véritable raison : l'honorable député m'avait traité non seulement sans égards, mais de la façon la plus arbitraire et la plus inouïe, du moment qu'il eût obtenu ce qu'il cherchait un siège dans le cabinet, et je ne me souciais pas de reprendre ce portefeuille, s'il m'était possible de le faire. Voilà les conditions que j'ai posées en entrant dans le cabinet. J'ai rempli mes devoirs dans ce cabinet avec toute la fidélité que j'ai pu. J'ai été aussi loyal à ce gouvernement que tout autre membre du cabinet ; plus loyal même que quelques-uns, qui, immédiatement après que le résultat des élections eût été connu, après la défaite de notre gouvernement, non contents du massacre qu'ils avait fait, non contents de s'être poignardés et trahis les uns les autres, cause de cette défaite, entreprirent une nouvelle croisade pour priver du commandement le vaillant gentleman lui-même. Je fus le premier à combattre, dans la faible mesure de mes forces, ce mouvement, sous prétexte que cette guerre intestine avait déjà trop duré ; qu'il était préférable de concentrer nos forces ; leur faisant observer que l'honorable député, d'ailleurs, était leur leader légitime, ayant combattu les bons combats du parti. Toutefois, je savais que quand bien même ils réussiraient à cette époque, cela ne mettrait pas fin aux embarras de la situation ; car, avec de nouvelles questions, il surgirait de nouveaux différends entre les anciens amis, et en définitive, cela aboutirait à l'émiettement des forces du parti conservateur.

Il ne me reste plus qu'un mot à dire, relativement à mes prétentions à l'indépen-

dance. Eh ! bien, M. l'Orateur, après avoir représenté pendant trente-huit années consécutives le même comté, il me semble que j'ai le droit de repousser avec indignation toute insinuation, toute accusation tendant à mettre en question mon honneur, mon honnêteté, ma franchise. Je suis connu dans mon comté depuis mon enfance. Je ne suis pas aussi bien connu au pays que certains éminents députés qui m'entourent ; mais partout où je suis connu, je puis l'affirmer sans crainte, l'on me tient pour un ami sincère et fidèle et un adversaire loyal et honorable.

C'est ce que j'ai essayé de faire toute ma vie. Je n'ai pas fait de fortune en politique ; j'ai eu mes ennuis ; j'ai eu des épreuves aussi rudes qu'en a tout homme qui travaille pour son salaire. J'ai commencé à travailler comme salarié—et je n'en rougis pas—et je ne suis pas plus riche aujourd'hui que je ne l'étais alors. Tout ce que je puis dire, c'est que pour le salaire que j'ai reçu, j'ai travaillé honnêtement et d'une manière satisfaisante. On s'est demandé si j'avais bien le sentiment de ce qui constitue la dignité, parce que j'ai occupé pendant plus longtemps qu'il ne l'aurait fallu, d'après l'honorable député, un siège auquel je croyais avoir autant de droit qu'il en a lui-même à occuper le sien. J'ai cru qu'il était nécessaire, vu que les circonstances étaient changées, de changer mon siège tout autant qu'il l'a fait. J'étais aussi désireux qu'il pouvait l'être de rendre plus grande la distance qu'il y avait entre nous. Toutefois, j'ai exercé ce droit dont personne ne doutera : c'était mon siège, et je l'ai occupé ; j'ai simplement retardé à le quitter ; je voulais savoir où j'allais en trouver un autre, car j'avais quelque chose à dire à ce sujet.

J'ai fait une proposition à l'honorable député de Leeds (M. Taylor), le whip du parti. Je lui ai dit : "Je désire m'éloigner un peu, et il vaudrait peut-être mieux que le changement eût lieu. Je changerai mon siège contre le vôtre, si vous y consentez, et vous pourrez monter par promotion."

Relativement au trait que m'a lancé l'honorable chef de la gauche, lorsqu'il a dit que le moins je parlerais d'indépendance ou de conduite indépendante, le mieux ce serait, je ne crois pas que cela ait plus d'importance qu'une vaine menace. J'ai entendu faire des menaces en cette Chambre ; j'ai entendu des gens se vanter en cette Chambre ; j'ai entendu faire des déclarations exagérées en cette Chambre, et ce que peut dire l'honorable député ne saurait ni m'influencer, ni me déconcerter. Cela ne m'empêche pas de croire que je possède une somme suffisante d'indépendance, d'indépendance modeste, virile, qui pourrait être favorablement comparée avec l'indépendance de l'honorable député lui-même.

Je signalerai un autre fait très singulier à votre attention, M. l'Orateur. Sur la question du Yukon, je crois, j'ai voté franchement contre le projet du gouvernement. L'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes) était un partisan ardent de cette législation, et non seulement il l'a appuyée de son vote, mais il l'a défendue dans un discours. Jamais je n'ai entendu dire qu'on ait cherché à le chasser. Les journaux du parti conservateur, grands et petits, scrupuleux et peu scrupuleux, possédant des principes et ne possédant pas de principes, respectables et non respectables, n'ont pas fait entendre de fortes clameurs ; ils n'ont pas voulu toucher à ce vaillant député. Ils ont vivement ressenti la perte de son vote sur cette importante question, mais ils ont pris la chose très doucement.

Sur le bill du chemin de fer de comté de Drummond, un de mes honorables amis, le fils d'un homme distingué que j'ai eu l'honneur d'appuyer en ce parlement, le député de Compton (M. Pope), a prononcé en faveur de ce projet un excellent discours, pour un membre de la gauche. Bien que l'on ait beaucoup murmuré à voix basse, jamais je ne l'ai entendu attaquer ouvertement ; jamais je ne l'ai entendu appeler traître ou égoïste, et on ne lui a pas prêté toutes sortes de motifs. Je serais curieux de savoir pourquoi l'on m'a traité différemment. J'avais voté avec la gauche sur cette importante question. J'avais voté contre le gouvernement sur une autre question importante, la remise d'une certaine partie des revenus des terres des écoles au Manitoba. Mais après que j'eus voté contre une motion demandant que l'on fît une enquête judiciaire dans le territoire du Yukon, j'ai été en butte à l'hostilité de quelques-uns des principaux hommes du parti conservateur. Or, il n'était pas très nécessaire d'être si violent dans ces attaques. Mon opinion était bonne, si je n'avais pas de motif plus élevé, car jamais l'on n'a vu diriger un parti aussi stupidement au parlement.

Le parti avait choisi un vieil ami, un de mes amis intimes, un homme honorable, un homme qui a fait honneur à cette Chambre lorsqu'il y siégeait, et qui lui ferait honneur s'il y revenait ; il avait induit cet homme à se présenter dans la circonscription électorale de Brockville comme candidat du parti. Vu que le comté était également divisé, donnant une faible majorité d'un côté, ainsi que la chose se voit souvent dans les circonscriptions de l'Ontario, la conduite de l'opposition sur cette motion seule était en soi suffisante pour mettre en péril le succès de tout candidat qu'elle aurait choisi ; je ne parle pas de la motion même demandant une enquête judiciaire, mais du ton de la discussion, des accusations outrageantes, des atteintes à la liberté individuelle, au caractère personnel, et cela, quand on ne reconnaissait pas à ceux que l'on attaquait le droit de se défendre.

J'ai prouvé mon indépendance sur la législation du Yukon même. J'ai exprimé mon opinion à peu près comme l'honorable chef

de la gauche a exprimé la sienne dans des entrevues dont j'ai lu le compte rendu dans les journaux. Parlant, en ce qui concerne les journaux, *du fait de donner accès* à cette contrée, je n'ai pas dit que le gouvernement devait s'adresser *au parlement*, mais j'ai considéré la chose comme un cas d'urgence, et, à mon avis, il s'agissait seulement de l'entreprise elle-même. Quant au principe portant qu'il fallait entreprendre ces travaux d'une manière aussi prompte pour avoir accès à cette région, personne, de ce côté-ci de la Chambre ne le contestera. L'honorable député qui, avec des capitalistes d'Angleterre, avait de grands intérêts dans l'exploitation des mines, et qui avait favorisé la construction de cette route même au point de vue du commerce, pour la compagnie dont il administrait si bien et si habilement les affaires, a vu avec plaisir que le gouvernement adoptait le projet qui, à son avis, était plus propre que tout autre à donner accès au pays. Il félicita immédiatement le gouvernement de son acte. Il exprima la même opinion à Montréal, mais que devint son indépendance, lorsque l'honorable député d'Yorkest (M. Maclean) lui fit une semonce qui fut très applaudie,—et ce dernier savait qu'elle le serait—par une *partie des* forts partisans d'un honorable député en qui, aujourd'hui, il n'a pas plus de confiance que j'en ai moi-même ? Depuis ce jour-là, son indépendance s'est un peu affaiblie. Cette circonstance, je ne crains pas de le dire, l'a poussé à modifier considérablement ses idées, et à accepter la mercuriale que lui avait adressée avec tant de succès l'honorable député qui, quoiqu'il en soit, exerce, dit-on, quelque influence sur le chef de l'opposition et sur le parti en cette Chambre.

Encore un mot et je termine. Mon changement de parti, mes sympathies politiques, *mes principes politiques, tout cela est bien* connu dans ce pays. J'ai toujours agi au grand jour, je n'ai jamais caché *ma pensée*. J'aimerais plutôt périr en disant franchement la vérité, que me sauver en dénaturant les faits. J'ai servi le très honorable sir John Macdonald, et, tant que je vivrai, je considérerai comme *un honneur* de l'avoir servi fidèlement. J'ai suivi chacun de ses successeurs, jusqu'au jour où l'honorable député (sir Charles Tupper) est arrivé au pouvoir. Si le très honorable sir John Macdonald ou l'un de ses successeurs dont j'ai parlé étaient restés au pouvoir, ou s'ils étaient restés dans la politique active, qu'ils fussent à votre droite ou à votre confiance, et j'aurais été fier de les servir, comme des hommes en qui j'aurais pu avoir confiance, et j'aurais été fier de les servir Ces temps sont changés. Si sir Mackenzie Bowell n'avait pas été *trahi et chassé du* cabinet, alors qu'il avait une forte majorité pour l'appuyer, s'il était encore ici aujourd'hui, je serais son ami et son partisan, bien qu'il fût peut-être dans l'opposition. Je ne parle pas pour sir Mackenzie Bowell, mais je parle de lui, et je déclare aujourd'hui—et c'est pour moi une consolation—que tandis que ces honorables députés me poursuivent d'une manière inique, je sais que je n'ai rien *perdu de la confiance* et de l'estime de cet *homme honorable*. Bien qu'il reste avec le parti conservateur, pour le vieux parti—je ne parle pas pour lui, mais je parle de lui—je dis que les hommes dont je me suis séparé lui inspirent peu de confiance.

Je vous remercie, M. l'Orateur, et je remercie la Chambre d'avoir écouté si patiemment les quelques observations que j'ai cru devoir faire aujourd'hui. J'ai rarement abusé de la patience de la Chambre, et je lui suis très reconnaissant de la bienveillance avec laquelle elle a écouté cette courte explication. *Elle va fournir matière* à discussion, *j'ose le dire ; je n'ai* pas dit *mon dernier mot, ni porté* mon dernier coup.

Je propose que la séance soit levée.

Sir CHARLES TUPPER : Je suis sûr, M. l'Orateur, que vous et tous les membres de la Chambre me croirez, quand je vous dirai que la ligne de conduite suivie par l'honorable préopinant m'a profondément peiné. Je ne regrette pas son acte, en ce qui me concerne personnellement ; je ne regrette pas son acte, en ce qui concerne le grand parti que j'ai l'honneur de diriger, mais, du fond de mon cœur, je vois avec peine cet honorable député rendu où il est après avoir occupé pendant si longtemps une haute position dans le pays. Le moment est venu, dit-il, où, à son avis, il se doit à lui-même, il doit au pays, de donner une explication.

C'est la première fois, depuis que le grand parlement existe, c'est la première fois depuis que le grand parlement que *nous* sommes fiers de suivre, le parlement d'Angleterre, qu'un membre du Conseil privé, un homme qui occupe la position qu'il occupe, a voté contre son parti à propos d'une question publique de la plus grande importance et du caractère le plus sérieux, sans donner un mot d'explication. Je dis, M. l'Orateur, que l'absence de courtoisie a été chez l'honorable député. Il a oublié ce qu'il se devait à lui-même ; il a oublié ce qu'il devait à cette Chambre, il a oublié les exigences du système parlementaire lorsqu'il a adoptée *une ligne de conduite* comme celle-là. *Sa conduite m'a étonné*, je l'avoue, mais je n'ai rien dit ; je n'ai pas dit un mot, soit en cette Chambre, soit ailleurs, et quand l'on m'a parlé de la chose, j'ai plutôt cherché à excuser la conduite de l'honorable député. C'est quand il s'est adressé aux journaux du pays, aux journaux de l'opposition et a déclaré qu'il avait agi ainsi parce qu'il désirait se séparer des chefs du parti conservateur, parce que leur politique avait cessé d'être conservatrice, et qu'il ne pouvait plus rester avec eux, c'est alors, dis-je, que je me suis cru obligé de faire *connaître à la population* intelligente

de ce pays la cause—cette cause que vous connaissez et que tout membre de cette Chambre connaît—qui avait porté l'honorable député à abandonner le parti qu'il avait appuyé pendant si longtemps pour s'allier aux adversaires de ce même parti. Quelle a été la nature du vote ? Je n'ai pas besoin de vous le dire.

Je n'étais pas alors dans la Chambre, mais le 2 avril 1897, l'honorable député (M. Costigan) a prononcé un discours qui a créé beaucoup de surprise. Dans ce discours, il a annoncé à la Chambre et au pays, sans qu'on le lui eût demandé, qu'il ne devait rien au parti conservateur. Un homme qui a siégé dans les conseils de son parti, un homme qui, pendant plusieurs années, a été membre de tous les cabinets conservateurs qui s'étaient succédé, a cru devoir déclarer à cette Chambre qu'il ne se croyait plus obligé envers le parti conservateur, et, virtuellement, qu'il était accesssible aux propositions des honorables membres de la droite. Tous ceux qui ont lu alors ce discours n'ont pu arriver à d'autre conclusion. Or, M. l'Orateur, il est arrivé une chose remarquable ; c'est une question maintenant soumise au comité des comptes publics, et en examinant les dates, l'on découvrira qu'une importante raison a porté l'honorable député (M. Costigan) à adopter cette ligne de conduite. Personne plus que moi ne comprend la grave position où il se trouve ; être obligé de se lever ici et de dire au gouvernement : "Ne me considérez pas comme un ennemi." C'était significatif.

Mais, M. l'Orateur, quand l'honorable député (M. Costigan), a-t-il ouvertement abandonné son parti en cette Chambre, et quand a-t-il donné un vote hostile à ce même parti ? C'est dans une circonstance où il était tenu, comme conservateur, où il était tenu par toutes les traditions conservatrices d'appuyer son parti. Quelle était cette circonstance ? C'était quand trois continents retentissaient des accusations de la nature la plus grave, qui concernaient le gouvernement du pays.

Quelques VOIX : Oh !

Sir CHARLES TUPPER : Oui.

Quelques VOIX : Oh !

Sir CHARLES TUPPER : Oui ; trois continents retentissaient des accusations de la nature la plus grave, qui concernaient le gouvernement du pays, accusations plus graves que ne l'admettent ces honorables membres de la droite, mais ils en reconnaîtront prochainement l'importance. Alors, l'honorable député (M. Costigan) a voté contre une motion demandant la nomination d'une commission judiciaire pour faire une enquête au sujet de ces accusations. Et, M. l'Orateur, quand le gouvernement était convaincu de népotisme ; quand on l'accusait d'avoir abusé de sa position pour nommer à des charges des hommes absolument incompétents ; quand l'on accusait le gouvernement de cette mauvaise administration, accusations qui s'étaient répandues partout sur le continent européen, en Grande-Bretagne, aux Etats-Unis et en Australie, tout comme au Canada, l'honorable député (M. Costigan) est venu protéger des fonctionnaires accusés d'avoir manqué à leurs devoirs officiels de la manière la plus grave et la plus scandaleuse ; l'honorable député (M. Costigan), en cette circonstance, pour la première fois, s'est allié ouvertement en cette Chambre aux hommes qui disaient : " Nous ne permettrons pas que l'on fasse une enquête sur la conduite de fonctionnaires accusés d'avoir négligé leurs devoirs de la manière la plus grave ; nous ne ferons pas cela, à moins que vous ne nous laissiez choisir l'oncle de la femme de l'homme que cette Chambre considère comme responsable.

Quelques VOIX : Oh !

Sir CHARLES TUPPER : Oui, je dis l'oncle de la femme de l'homme que cette Chambre considère comme responsable de toute cette mauvaise administration."

Quelques VOIX : Oh ! honte !

Sir CHARLES TUPPER : Oui, c'était une honte. N'est-ce pas une chose des plus honteuses de voir un ministre, accusé d'avoir grossièrement manqué à ses devoirs, choisir un homme qui lui est allié, à lui et à sa famille, d'une façon tellement étroite, qu'il lui serait impossible, à moins qu'il ne fût plus qu'humain, de remplir ses fonctions ? C'était une affaire honteuse, et on la reprochera au gouvernement tant qu'il n'adoptera pas un mode différent de traiter cette importante question. C'est l'occasion que l'honorable député (M. Costigan) a choisie pour déserter son parti. Je l'ai écouté aujourd'hui avec un très grand intérêt pour l'entendre justifier la déclaration qu'il a faite aux journaux. C'est lui qui a manqué de courtoisie ; c'est l'homme à l'égard duquel, comme il le sait bien, je n'ai jamais manqué de courtoisie, jusqu'au jour où il a pris ici cette attitude. Même alors, je n'ai pas trouvé à redire. Mais lorsqu'il s'est adressé aux journaux du pays et a déclaré qu'il était obligé d'abandonner le parti conservateur, parce que le chef de ce parti n'était plus conservateur, et n'était plus un homme qu'il pouvait appuyer, je m'attendais à une explication de sa part. Je l'ai écouté avec un profond intérêt aujourd'hui pour voir s'il donnerait un mot d'explication à la population de son pays pour justifier sa conduite. Il a repris son siège sans aborder la question, parce qu'il ne le pouvait pas.

Dans la lettre qu'il a écrite, il admet que lorsque je lui ai demandé de faire partie du cabinet que j'étais appelé à former, il a donné son consentement et est devenu membre de mon gouvernement ; puis il a lu un document qu'il m'a communiqué contenant les idées et les principes qu'il nourrissait rela-

tivement à cette question. Le premier énoncé qu'il fait dans cette lettre est celui-ci :

On l'a obligé de faire l'aveu humiliant qu'il lui avait été impossible d'obtenir un traitement juste de la population irlandaise catholique lorsqu'il s'agissait de ses intérêts.

Toutefois, M. l'Orateur, il vient dire aujourd'hui en cette Chambre qu'aujourd'hui encore, il appuierait sir John Macdonald. Et, M. l'Orateur, si quelqu'un est responsable de ce que les Irlandais catholiques n'ont pas eu ce qu'ils avaient le droit d'avoir ; si l'on peut porter cette accusation contre quelqu'un, ou peut la porter contre le très honorable sir John Macdonald, qui a été pendant si longtemps au pouvoir. Si l'on peut accuser quelqu'un de la chose, c'est l'honorable sir John Abbott, c'est l'honorable sir John Thompson, c'est l'honorable sir Mackenzie Bowell, et non pas moi, car, lorsque j'étais premier ministre, il ne m'a pas été donné de montrer ce que je pouvais faire pour les Irlandais catholiques, ni pour qui que ce soit, comme le sait l'honorable député (M. Costigan). Il le sait, car il a siégé à mes côtés pendant assez longtemps dans le cabinet canadien pour savoir que le premier juge irlandais catholique qui ait jamais été nommé à la Nouvelle-Ecosse, c'est moi qui l'ai nommé.

L'honorable député (M. Costigan) sait plus. Il sait que le premier gouverneur irlandais catholique de cette province, c'est moi qui l'ai nommé. Il sait que chaque fois que l'occasion s'en est présentée, depuis mon entrée dans la vie publique jusqu'aujourd'hui, personne n'a été plus disposé que moi à traiter impartialement tous les citoyens, quelles que fussent leur nationalité et leur croyance ; il sait que chaque fois qu'un homme a mérité d'être appelé à un poste, je l'y ai nommé lorsqu'il m'a été possible de le faire.

Qu'y a-t-il encore ? Il (M. Costigan) dit qu'avant d'entrer dans le cabinet dont j'étais le premier ministre, il a fait ses conditions. Il sait très bien que lors d'une crise des plus importantes, lorsque les intérêts des catholiques étaient en jeu, l'honorable sir Mackenzie Bowell lui-même m'invita à entrer dans son cabinet, et cela, après que j'eus refusé d'écouter toute proposition quelconque, quelle que fût la source d'où elle émanât ; l'honorable député (M. Costigan) sait qu'après que je fus nommé chef du parti conservateur en cette Chambre, j'ai combattu en faveur des intérêts des catholiques, question qui était devenue la principale question du jour ; il (M. Costigan) sait que j'ai lutté en faveur de cette question avec toute l'habileté et tout le courage que je possédais.

Quelle position occupe aujourd'hui l'honorable député (M. Costigan) ? Applique-t-il les idées émises dans sa lettre ? Se conforme-t-il aux conditions qu'il m'a adressées, lorsqu'il déserte le parti conservateur, ce parti qui a combattu et qui est tombé la face tournée vers l'ennemi, ce parti, qui a combattu en faveur des catholiques de ce pays ; se conforme-t-il à ses conditions, en désertant ce parti pour s'allier avec les hommes, avec le parti, avec le chef, qui, pour arriver au pouvoir, ont méprisé les justes réclamations de la minorité catholique, alors que le parti conservateur du Canada insistait en cette Chambre sur ces mêmes réclamations ? Il sait que nous nous sommes présentés devant les électeurs, en déclarant bien explicitement que si nous revenions au pouvoir, nous présenterions en cette Chambre un projet de législation qui rendrait justice à la minorité catholique de la province du Manitoba.

Il n'ignore pas que le très honorable chef de la Chambre lui-même, lorsqu'il cherchait à arriver à la tête des affaires, a déclaré solennellement à la population de la grande province de Québec que si on lui confiait le pouvoir, il ferait plus que je n'avais fait, et adopterait un remède plus énergique, s'il n'obtenait pas la chose par d'autres moyens.

Telle était la position, et que fait l'honorable député ? Il abandonne ceux qui ont toujours été fidèles, au pouvoir ou dans l'opposition, au principe fondamental qui consiste à rendre justice à une minorité opprimée, et il se joint aux hommes qui ont répudié ce principe, et empêché la minorité du Manitoba d'obtenir ses droits en cette dernière occasion.

Mais que voyons-nous encore, M. l'Orateur ? L'honorable député désirait que la loi relative aux terres fédérales fût modifiée, L'a-t-elle été ? Le très honorable chef de cette Chambre a-t-il présenté un projet de loi pour modifier cet acte, et établir une distribution équitable des revenus des terres des écoles du Manitoba ? Il sait qu'il n'en a pas présenté ; et l'honorable député, sans donner l'ombre d'une excuse, sans pouvoir condamner un seul point de la politique que j'ai défendue et que mes partisans ont défendue, abandonne son parti parce que, à son avis, il n'est pas juste que des fonctionnaires qui se sont déshonorés soient jugés par d'autres que des créatures ou des parents des hommes les plus intéressés.

Je sympathise des plus profondément avec l'honorable député. Séparés comme nous le sommes aujourd'hui, je sympathise avec lui, car il m'est possible de m'imaginer ce qui doit se passer chez un homme d'honneur, de position ou de caractère, lorsqu'il subit la terrible épreuve que l'honorable député a été obligé de subir pour arriver où il est, et pour un but que je crois comprendre, lorsque je suis appelé à répondre à l'une des invectives les plus grossières dont j'aie jamais été accablé par un homme public, dans l'entrevue que l'honorable député a accordée au " Free Press", de cette ville, entrevue au cours de laquelle il nous a attaqués parce que nous avions insisté pour que l'on fît des enquêtes sur la mauvaise administration des fonctionnaires, et dans laquelle il dit que nous avons suivi une ligne de conduite brutale.

M. l'Orateur, je puis comprendre l'em-

barras de l'honorable député ; mais il s'oublie et il abuse de l'intelligence du public lorsqu'il apporte des excuses comme celles qu'il a apportées.

M. l'Orateur, je n'entends pas consacrer beaucoup de temps à ce sujet : ça n'est pas nécessaire. Cependant, je puis dire que toujours, depuis mon retour au Canada—je défie l'honorable député de démontrer le contraire—j'ai travaillé à maintenir, autant que je l'ai pu et en mettant à contribution mon peu d'habileté, les meilleures traditions du parti conservateur. Les principes de notre parti, aujourd'hui, sont toujours les mêmes. Notre politique actuelle est celle qui a fait le Canada ce qu'il est, et l'honorable député le sait.

Je dis que j'ai attendu en vain une justification quelconque de la conduite de l'honorable député. Malgré tout le peu de confiance qu'il déclare avoir en moi, l'honorable député, comme je l'ai déjà dit, n'a pas laissé échapper la moindre parole de nature à me discréditer lorsqu'il est entré, sur mon invitation, dans le cabinet dont j'étais le chef, et il a continué à faire partie de ce cabinet aussi longtemps qu'il l'a pu. En outre, il dit que lorsque certains des députés qui siègent derrière moi travaillaient pour me déposer de la charge de chef du parti conservateur, il était prêt à rester vaillamment à mon côté pour me défendre contre tout agresseur. Et cependant, M. l'Orateur, l'honorable député reprend son siège sans prononcer un mot de nature à justifier un acte de sa part auquel on ne peut rien comparer au Canada ni à l'étranger.

M. l'Orateur, je n'entends pas en dire plus que je ne l'ai fait relativement au siège de l'honorable député. J'ai trouvé qu'il avait offert un spectacle auquel on ne peut rien comparer en cette Chambre, ni dans la Chambre des communes d'Angleterre, non plus que dans les autres pays où sont respectées les institutions parlementaires, en votant contre son parti sans donner un seul mot d'explication.

Ensuite, après avoir constaté que ses compagnons politiques laissaient passer cet acte sans le critiquer, il demande pourquoi nous n'avons pas attaqué l'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes) parce qu'il avait voté contre nous sur la question du Yukon. La raison pour laquelle nous n'attaquons personne parce qu'on vote contre nous sur une question quelconque, est que, d'après notre système de gouvernement, chacun est libre, qu'il siège à la droite ou à la gauche, de différer—pourvu que ce soit consciencieusement—de son parti sur d'importantes questions. Mais l'attitude que l'honorable député a prise dans la circonstance où il a jugé à propos de se séparer de nous était grosse de signification, et devait nécessairement faire croire qu'il désertait la gauche pour passer dans les rangs d'un parti qui ne permettrait pas une investigation raisonnable et complète de la mauvaise conduite de certains fonctionnaires de l'Etat.

Par suite de fort bonnes raisons, je ne veux pas à présent pousser plus loin l'examen de ce sujet ; mais quand je le ferai, je ne m'occuperai pas de l'honorable député qui s'est montré si désireux d'établir une distance respectable entre nous, sentiment, du reste, que je partage de tout cœur.

M. l'Orateur, ce siège qu'il occupait en cette Chambre ne lui appartenait pas, mais c'est à moi qu'il appartenait. Il l'occupait parce qu'il avait été l'un de mes collègues du dernier cabinet. C'est moi qui l'avais placé là, et du moment qu'il était disposé à m'abandonner et à abandonner le parti et ses anciennes relations politiques, il était tenu de quitter ce siège, dont l'occupation par lui empêchait les communications réciproques absolument nécessaires entre vieux collègues ; et il était tenu de tenir compte du moindre indice l'avertissant qu'il n'était que raisonnable d'établir entre nous une distance considérable à l'avenir.

M. l'Orateur, je n'ai jamais eu dans ma carrière politique un devoir plus pénible à remplir que celui que je remplis aujourd'hui. Ce n'est pas que je regrette la perte de l'honorable député ni sa défection, —car nous en avons vu bien d'autres, et nous pouvons supporter cela. Cependant, en présence de la menace qui m'a été lancée, je crains qu'il ne me faille m'adresser à vous, M. l'Orateur, pour vous prier de me faire accompagner jusque chez moi par le sergent d'armes, pour me préserver de ce châtiment mérité que l'honorable député semble vouloir m'infliger. Toutefois, bien qu'octogénaire, comme dit mon honorable ami, le député de Halifax (M. Russell), ou valétudinaire, comme dit l'honorable député, je pense être en état de me protéger seul dans ce conflit.

Je n'ajouterai rien de plus. Par ces quelques mots, j'ai rempli peut-être le devoir le plus pénible de ma carrière publique, et j'espère qu'un pareil chagrin me sera épargné durant les jours qui me restent à passer sur cette terre.

M. JOHN ROSS ROBERTSON (Toronto-est) : J'ai écouté avec un grand intérêt, et je l'avoue, avec une certaine curiosité, le discours du député de Victoria, N.-B., (M. Costigan). Ce discours n'était pas inattendu, car son dernier changement politique, sa désertion du parti auquel, déclaré-t-il lui-même, il a appartenu depuis trente-huit ans, exigeait certaine explication. Son passage de la gauche à la droite peut réjouir ces messieurs ; cependant, j'ai lieu de croire que la perte n'est pas considérée de ce côté-ci comme devant constituer pour le parti libéral une acquisition de bien grande importance.

L'honorable député de Victoria, N.-B., a repassé toute sa carrière politique, et ses explications comprennent non seulement

une critique à l'adresse de ses anciens amis politiques, mais il a encore jugé à propos de mettre en cause les appréciations de sa conduite faite par la presse, et plus spécialement par l'"Evening Telegram," de Toronto. Il a mentionné les opinions exprimées par ce journal dans ses articles de fond, et en outre, il a été assez bon de dire qu'il n'y a pas d'artiste assez habile pour faire le croquis de ma personne. Quant à moi, je n'ai aucun doute que l'artiste manque son coup chaque fois qu'il essaie de représenter les traits de l'honorable député.

Il doit savoir, comme homme public, que ses actes, soit comme député, soit comme ministre, peuvent faire avec raison le sujet des commentaires de la presse; et à en juger par les excuses qu'il a apportées aujourd'hui pour justifier sa désertion, je suis porté à croire que les journaux ne l'ont pas traité injustement.

Je ne me lève pas, toutefois, pour justifier aucun des commentaires qui ont pu paraître dans les colonnes du journal dont j'ai l'honneur d'être le propriétaire. Le fait est que les actes de l'honorable député suffisent pour justifier non seulement ce qu'a dit l'"Evening Telegram," de Toronto, mais ce qu'il aurait pu dire encore. Ce monsieur n'a pas besoin de blâmer le parti conservateur à raison des torts qu'il aurait pu subir de ma part. J'accepte toute la responsabilité de ce qu'on a pu dire soit en cette Chambre, soit au dehors. Dans une des lettres qu'il a lues, l'honorable député a mentionné les droits de la race irlandaise. Je n'ai aucun doute qu'il se considère comme un patriote et comme un ornement de cette race. J'admire la population irlandaise, et pour cela même je tâche d'oublier qu'une partie quelconque de cette population au Canada a pu jamais accepter l'honorable député pour chef. J'admets qu'il a plusieurs des bonnes qualités de sa race, mais il semble manquer de cette noble vertu qui s'appelle la fidélité dans l'adversité. Aussi, lorsque, plein de jours—j'espère que cet événement se fera attendre longtemps, bien longtemps—il ira rejoindre ses pères, on devra inscrire sur son monument cette épitaphe: "Ci-gît un Irlandais qui fut fidèle au parti conservateur tant que ce parti fut en état de lui être profitable."

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): J'espère que l'honorable député de Victoria, N.-B., (M. Costigan), vu qu'il n'a proposé cette motion que pour avoir l'occasion de donner les explications qu'il a exposées, la retirera maintenant.

M. COSTIGAN: Je demande qu'il me soit permis de retirer ma motion.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR: Avant que la motion soit retirée, je demanderai qu'il me soit permis de répondre à une remarque que l'honorable chef de l'opposition a laissé tomber relativement au changement qui a eu lieu dans la conduite générale de l'honorable député de Victoria, N.-B., (M. Costigan), au sujet de certaine enquête qui se poursuit actuellement devant le comité de cette Chambre. Je n'entrerai dans aucun détail, ce que je n'ai pas le droit de faire maintenant, mais je dirai seulement que lorsque le rapport de ce comité sera produit, on verra qu'il n'est intervenu aucun indigne marché entre un homme honorable comme mon honorable ami, le député de Victoria et moi, et qu'il n'y a nullement lieu de nous soupçonner l'un ou l'autre, de nous en être rendus coupables.

La motion est retirée.

LA COMMISSION INTERNATIONALE.

M. JOHN ROSS ROBERTSON (Toronto-est): Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire attirer l'attention du très honorable premier ministre et des membres du gouvernement, ainsi que de tout autre membre de cette Chambre, sur un câblegramme très important publié dans le numéro de ce matin du "Times" de Londres, et dans les journaux du soir de cette même ville aujourd'hui même. Le correspondant et agent des dépêches par câble de l'"Evening Telegram" de Toronto me télégraphie à cette Chambre, le message suivant:

Le correspondant New-Yorkais du *Times* de Londres lui expédie un câblegramme l'informant que le gouvernement canadien est responsable du délai apporté au règlement des questions soumises à la commission anglo-américaine, et que la commission ne se réunira probablement plus. Les journaux de Londres du soir font des commentaires à ce sujet. Le *Globe* déplore qu'on ait donné autant de publicités au rapport. La *Pall Mall Gazette* et la *St. James Gazette* attachent de l'importance à ce rapport.

Depuis la réception de ce câblegramme, j'ai encore eu communication d'un autre câblegramme de la presse associée de Londres, lequel déclare que les fonctionnaires du bureau des affaires étrangères confirment ce rapport, et que l'Alaska est l'obstacle insurmontable qui empêche la conclusion d'un arrangement.

J'ai trouvé ce câblegramme si important, que j'ai cru devoir en informer le très honorable premier ministre et ses collègues, ainsi que cette Chambre. Si ce rapport est inexact, le plus tôt la dénégation en sera télégraphiée aux journaux d'Angleterre le mieux ce sera. J'ai cru qu'il n'était que juste envers le gouvernement de lui faire la lecture de ce télégramme.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Mon honorable ami sait—s'il l'ignore, il devrait le savoir—que ce rapport ne contient absolument rien de nouveau. Les sujets assignés à la commission, comme je l'ai déclaré plusieurs fois en cette Chambre, étaient tous en bonne voie de règlement lorsque nous sommes arrivés au point sur lequel nous n'avons pu nous entendre relativement à la frontière de l'Alaska, et, comme la commission ne pouvait arriver à une en-

tente sur ce point, les commissaires refusèrent de procéder sur aucune des autres questions. La position que nous prîmes fut que tant que le gouvernement des Etats-Unis n'aura pas consenti ou à régler cette question ou à la renvoyer à un arbitrage, nous refuserions de nous occuper de toute autre question. Nous nous en tenons à cette position, et je crois que le pays nous approuvera.

GARDIEN DU PHARE DE LA POINTE-JEROME.

M. GILLIES : Avant l'appel de l'ordre du jour, je voudrais savoir de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, s'il a fait réunir les documents que j'ai demandés relativement au renvoi du gardien du phare de la Pointe-Jérôme.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Non, mais je vais prendre note de la question.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—PROLONGEMENT A MONTREAL.

La Chambre siège de nouveau en comité pour considérer certaines résolutions concernant le chemin de fer du comté de Drummond.

(En comité).

M. BENJAMIN RUSSELL (Halifax) : Lorsque la séance du comité a été levée hier soir, j'avais traité la question de la nécessité du prolongement de l'Intercolonial à Montréal, ainsi que celle de l'opportunité du mode suivant lequel le gouvernement a proposé d'effectuer cette correspondance, et j'avais touché à ce qui me semblait la seule question importante qui fasse l'objet de la discussion actuelle, savoir : la nature équitable et juste du marché fait par le gouvernement avec le chemin de fer du comté de Drummond. J'avais dit que ce marché retirait tout avantage de sa comparaison avec aucun de ceux de même nature faits par les gouvernements précédents, lesquels ont été trente, soixante et cent fois plus dispendieux pour le pays que ne l'est celui-ci. J'ai démontré que, même en comparant ce marché à ceux qui se contractent entre des corporations de nature privée—marchés constituant peut-être une base de comparaison plus juste dans un but comme celui-ci,—la comparaison était encore favorable au gouvernement. J'ai démontré qu'il était même plus avantageux au gouvernement que ceux que le Grand Tronc, corporation privée, avait pu effectuer dans son propre intérêt, dans ses négociations avec d'autres corporations. Et j'ai prétendu que la manière raisonnable d'arriver à une conclusion relativement à ce sujet n'était nullement celle qu'ont adoptée mon honorable et savant collègue, le député de Halifax (M. Borden), et l'honorable député de Westmoreland (M. Powell), les deux membres de la commission concernant le chemin de fer du comté de Drummond qui ont signé avec un troisième membre de ce comité le rapport de la minorité, mais que le vrai criterium consistait dans cet énoncé renfermé dans une déclaration de l'honorable chef actuel de la gauche concernant l'acquisition du chemin de la Rivière-du-Loup à Lévis, alors soumis à la Chambre. Je donnerai lecture de cet énoncé :

> Nous croyons qu'un mode raisonnable d'arriver à déterminer le prix de cette acquisition, est de considérer ce que le gouvernement serait obligé de dépenser pour construire le chemin s'il n'existait déjà.

Eh bien ! mon honorable ami le député de Westmoreland n'admet pas l'équité de ce mode. D'après lui, il faudrait considérer les profits nets du chemin. Or, après avoir calculé à sa propre satisfaction que le chemin de fer du comté de Drummond n'a pas eu de profits nets, il est arrivé à la conclusion—c'était en effet la conclusion que lui imposaient un pareil principe et un pareil raisonnement—qu'on ne pouvait attribuer aucune valeur à ce chemin, si ce n'est, peut-être, celle des lisses en tant que vieux fer, celle des traverses en tant que bois de chauffage, et celle du droit de passage, si encore ce droit de passage peut avoir quelque valeur pour un chemin de fer. Que résulterait-il de l'application de ce criterium pour juger de la valeur du chemin de la Rivière-du-Loup à Lévis ? Il faudrait conclure que le gouvernement n'aurait pas dû payer ce chemin un seul sou, mais qu'au contraire il aurait dû demander une prime au Grand Tronc lorsqu'il en a pris possession, et que celui-ci aurait dû lui payer une rente en considération du fait qu'il lui faisait la faveur de lui offrir de le soulager du poids que comportait l'exploitation de ce chemin. C'est là la seule conclusion possible à laquelle puissent conduire les faits et la logique de l'honorable député de Westmoreland.

Mais pour démontrer encore plus complètement l'absurdité de cette méthode d'arriver à déterminer la valeur d'un chemin de fer en pareil cas, supposons un instant que l'Intercolonial, au lieu d'avoir été construit et d'être possédé par le gouvernement, l'aurait été par une corporation privée, pour être exploité à perte aux frais de celle-ci, comme il l'est maintenant aux frais du gouvernement, d'après les membres de la gauche, sans payer de dividende à ces actionnaires, ni même l'intérêt du capital emprunté à son sujet, et supposons que le gouvernement aurait considéré nécessaire à des fins publiques —comme d'exécuter le projet de la nationalisation des chemins de fer du pays, ou comme d'opérer le complément d'un chemin de fer transcontinental—de devenir propriétaire de ce chemin depuis Montréal jusqu'aux provinces maritimes ; dans ces circonstances, quel prix devrions-nous payer l'acquisition de ce chemin ? D'après l'honorable député, (M. Powell), il faut considérer les profits nets du chemin, il faut voir quel en est le

prix courant—en attribuant, je suppose, la valeur du vieux fer aux lisses et du bois de chauffage aux traverses, et au droit de passage la valeur déterminée par les principes que j'ai mentionnés il y a un instant. Nous ne devons pas, d'après lui, adopter le criterium posé par le chef de l'opposition, lorsque celui-ci conduisait les négociations relatives à l'acquisition du chemin de la Rivière-du-Loup à Lévis, et nous ne devons pas nous demander ce que coûterait au gouvernement la construction du chemin. Le mode suggéré par l'honorable député (M. Powell) n'était pas considéré juste par le chef actuel de la gauche, à l'époque où il avait à examiner une proposition identique. L'honorable député de Westmoreland nous dirait, je suppose, dans l'hypothèse que j'ai mentionnnée, que l'Intercolonial ne produisant pas de bénéfices, ne payant pas d'intérêt à ses actionnaires, il serait juste que ses propriétaires nous paient une prime pour 'es en débarrasser. Voilà, je crois, la conclusion à laquelle on arrive d'après la logique de l'honorable député de Westmoreland, si la logique vaut quelque chose, et si l'on doit en accepter les règles.

L'honorable député a encore mentionné, comme moyen d'estimation, l'option alléguée avoir été offerte par les propriétaires du chemin à M. Farwell, et transférée par celui-ci à M. Hugh Ryan. S'il existe d'autres options que celles dont il est question dans la preuve reçue par la commission concernant le chemin de fer du Comté de Drummond, je ne les connais pas, et par conséquent je ne possède pas l'avantage qu'avait l'honorable député de pouvoir discuter des choses étrangères à la preuve. Je crois, toutefois, que si de semblables options existaient, on aurait dû, vu la nature élaborée de l'enquête et les occasions fournies à ces messieurs de produire les faits devant le comité et, par suite, devant la Chambre, faire connaître ces faits. Dans tous les cas, je ne suis pas en état de m'occuper d'autres options que de celles mentionnées dans la preuve reçue par le comité et dans le rapport de celui-ci.

Quant au moyen d'estimation du chemin fourni par cette prétendue option, je prétends que celle-ci n'a pas d'autre valeur probante à cet égard que celle que lui ont accordée ceux qui l'ont offerte, c'est-à-dire MM. Farwell, Greenshields et les autres qui y ont participé. Il n'importe nullement que M. Haggart——d'après le témoignage qu'il a donné devant le comité—eût ou n'eût pas les conditions de cette option lorsqu'il était ministre des Chemins de fer et Canaux. Lors même que M. Ryan, à qui l'option a été transférée, n'aurait pas connu les conditions auxquelles elle lui était offerte ni les arrangements conclus relativement au bénéfice de l'affaire que, supposait-on, il pouvait faire accepter par le gouvernement du jour, la chose n'aurait aucune portée sur les faits se rattachant à l'option considérée comme moyen d'estimation de la valeur de ce chemin.

Il est parfaitement vrai que l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux a attesté devant le comité qu'il n'avait jamais entendu parler de proposition comportant la demande, pour la vente du chemin de fer du comté de Drummond, d'un prix plus élevé que celui mentionné dans l'option, savoir : $500,000. Il semble—j'interprète le témoignage qu'il a donné devant le comité—avoir été sous l'impression que l'avis de cette option lui fut communiqué par M. Ives, alors membre du gouvernement du jour. Ouvrant le rapport de l'enquête à la page 151, je signalerai à la Chambre ce qui s'est dit relativement à ce point en particulier. Voici, après que l'honorable député (M. Haggart) eut donné son témoignage positif devant la commission concernant le chemin de fer du comté de Drumomnd, la question qui lui fut posée :

Q. M. Ives vous a-t-il fourni quelque information quant au prix auquel le chemin pouvait être acheté ?—R. Ce n'était qu'une information générale.

Q. Entendez-vous jurer qu'il vous ait fait comprendre que le chemin pourrait être acheté moyennant $500,000 ?

Eh bien ! c'est là la question capitale du cas relativement à cette option, que cette question ainsi posée à l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux. Quelle est la réponse de celui-ci ?

Oh ! je ne le pense pas.

Il ne pensait pas que M. Ives lui eût donné à entendre que le chemin de fer pouvait être acheté moyennant $500,000. Eh bien ! alors, quelle valeur à nos yeux peut avoir cette option considérée comme moyen d'estimation du chemin ? Ce ne serait que si l'on avait offert à l'honorable député de vendre ce chemin moyennant $500,000, que les faits se rattachant à cette prétendue option auraient pu avoir une importance quelconque.

M. HAGGART : L'honorable député voudra-t-il me permettre d'expliquer ce que j'ai voulu dire ? On m'a offert l'option d'acquérir le chemin dans l'état où il était alors moyennant $500,000. La conversation que j'ai eue avec M. Ives à ce sujet était dans ce sens. Je ne savais pas ni ne dis qu'on pourrait acquérir pour une somme semblable le chemin terminé comme il l'est jusqu'à la Jonction Chaudière.

M. RUSSELL : Ce serait se méprendre entièrement que de supposer que je cherche à placer l'honorable député dans une position difficile relativement à ce sujet. Je mentionne ce fait seulement pour démontrer que dans les circonstances dans lesquelles elle a été offerte, cette prétendue option de $500,000, vu les conditions auxquelles elle était assujétie et même avec l'entente suivant laquelle elle a été soumise à l'honorable dé-

puté, n'aurait en rien l'importance que cherchent à lui attribuer l'honorable député de Halifax et l'honorable député de Westmoreland, ainsi que le rapport de la minorité, que ces messieurs auraient voulu faire adopter par la majorité de la commission concernant le chemin de fer du comté de Drummond.

Je crois que cela est absolument concluant. Je le répète, il est indifférent—ça le serait lors même que je n'aurais pas signalé ce point concluant du témoignage de l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux répondant aux question posées par le président du comité—de savoir ce que pensaient ou celui-ci, ou M. Ryan, lequel était chargé jusqu'à un certain point des négociations, ou tout autre, relativement à cette option de $500,000.

La seule question serait celle-ci : Quel'e était l'intention de MM. Greenshields, Farwell et leurs associés en accordant cette promesse de vente et ce privilège ? Eh bien ! la preuve sur ce point est parfaitement claire et ne peut être attaquée et je ne sache pas qu'on ait tenté de le faire ; elle démontre que ces messieurs ont accordé cette promesse de vente avec l'entente précise et distincte qu'elle ne vaudrait qu'autant qu'un autre dividende serait déclaré en outre du prix nominal de $500,000 mentionné dans cette promesse de vente, qu'on devait ajouter à ce montant une partie de tous les bénéfices que M. Ryan pourrait réaliser, s'il réussissait à faire un arrangement satisfaisant avec l'ancien gouvernement, ainsi qu'on l'espérait, pour la somme de $2,500,000.

M. BORDEN (Halifax) : M. Farwell n'a pas dit que tel était le cas pour tous les actionnaires, mais que tel était le cas pour lui-même et quelques autres seulement.

M. RUSSELL : Qu'importe, cela ne fait pas une différence essentielle à la chose. MM. Greenshields et Farwell ont imposé comme condition à cette promesse de vente qu'il devrait y avoir une division de tous les profits qui seraient faits au-dessus du montant nominal contenu dans cett promesse de vente ; c'est la seule interprétation logique à donner de cette promesse de vente. On se rappellera que cette dernière a été donnée le 16 juillet 1894, tel qu'il est en preuve. Dans le projet du rapport signé par mon honorable ami de Halifax et l'honorable député de Westmoreland, il est admis qu'à cette date, la compagnie devait à la banque $178,213.65 représentant l'argent dépensé dans la construction de ce chemin. La preuve montre à l'évidence que $400,000 du capital avaient alors été employés à la construction de cette ligne, que le gouvernement provincial avait accordé une subvention de $135,666.42, alors que le gouvernement fédéral en accordait une autre de $41,300 et peut-être de beaucoup plus élevée, mais comme je n'ai pu me procurer les chiffres, je ne la porte qu'à ce montant. Il y a avait donc $755,176.07 de dépensés pour ce chemin à la date du 16 juillet 1894 ; 82 milles de cette ligne étaient terminés et 7 milles étaient en construction, ainsi qu'on peut le constater par le rapport de la minorité signé par les honorables députés de Halifax et de Westmoreland. Il serait ridicule de supposer que ces messieurs auraient voulu vendre le chemin dans les circonstances et avec les dépenses qu'ils y avaient faites, pour la somme de $500,000.

Quant à la promesse de vente de $400,000 dont il a été fait mention, je crois qu'on peut facilement en disposer en consultant le témoignage de M. Farwell, page 136 de la preuve. Le président lui demande :

Q. Quelqu'un a-t-il jamais été autorisé à vendre au prix de $400,000?—R. Jamais.

Q. Vous n'aviez pas accepté ce montant, je suppose? —R. Jamais.

J'arrive maintenant à la question du coût et des dépenses réelles de ce chemin de fer. Je crois qu'il est d'une importance exceptionnelle de rechercher quel a été le montant réel dépensé par ceux qui étaient chargés de la construction de cette ligne. Pour cela nous n'avons qu'à prendre le témoignage précis de celui qui a été le teneur de livres de la compagnie durant toutes ces transactions et qui a été le seul témoin interrogé sur ce qui nous occupe. Le coût du chemin jusqu'à la date du 28 février 1898 a été de $1,908,271.33. Le total des dépenses au 30 juin 1894 était de $1,163,970.60. Maintenant je vais d'après le témoignage de M. Newton qui signait tous les chèques lui-même ainsi que MM. Church et Mitchell, qui connaissaient personnellement la destination de ces chèques. Les rapports font voir qu'au 30 juin 1895, on avait dépensé sur ce chemin, en chiffres ronds, $1,225,000 ; en 1896 ces dépenses s'élevaient à $1,360,000 et à $1,500,000, en 1897. M. Newton a été soumis à un contre interrogatoire des plus sévères par mes deux honorables collègues de Westmoreland et de Halifax et je puis dire que tous ceux qui ont eu l'occasion de suivre les honorable députés dans leur contre-interrogatoire des témoins, leur rendent cette justice qu'ils conduisaient leur cause d'une manière des plus habiles et de façon à diminuer, si possible, la portée des témoignages donnés. Le contre-interrogatoire que l'honorable député de Westmoreland (M. Powell) a fait subir à M. Newton dans le but de constater ce qui s'était fait sur ce chemin de fer à différentes époques, jusqu'au 30 juin 1888, 30 juin 1889 et 30 juin 1897, à la connaissance personnelle du témoin et d'après les livres de la compagnie, a été des plus sévères. Il cherche à savoir où le témoin a pu se procurer l'argent qu'on a dépensé pour ce chemin aux dates plus haut indiquées et il s'efforce de trouver le témoin en défaut sur les faits exposés. J'affirme qu'après avoir lu les réponses données par M. Newton au contre-interrogatoire que l'honorable député de Westmoreland lui a fait subir si rigoureusement, si je sais lire quelque peu l'anglais,

mon honorable ami a complètement échoué dans sa tentative de prendre le témoin en défaut. Il demande d'abord à M. Newton : Au 30 juin 1888, quel montant aviez-vous à votre disposition et d'où provenait l'argent destiné à payer les dépenses jusqu'à cette date ? Le témoin répond : Nous avions $40,000 de capital ; nous avions emprunté $31,602 ; nous avions un subside de $15,057 et notre matériel roulant valait $50,000. Ce qui forme un total de $136,659 et qui corrobore bien cette déclaration que le coût du chemin au 30 juin 1888 s'élevait à $131,000. L'honorable député continue ainsi pour 1889. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de fatiguer la Chambre en lui donnant tous les chiffres. Au 30 juin 1890, le montant payé pour la construction de la ligne était de $729,314.52, suivant les livres tenus par M. Newton, le secrétaire de la compagnie.

J'avoue sincèrement que si j'avais moi-même conduit une enquête de ce genre, j'aurais, dans le but de découvrir des inexactitudes et des faussetés, interrogé le témoin sur ce montant de $729,314.52 au sujet duquel il ne pouvait et n'a pu donner de détails devant le comité. C'est ce qu'a fait avec tant de raisons l'honorable député de Westmoreland ; il a interrgé M. Newton sur ce point et lui a demandé comment il pouvait en arriver à ce montant en tenant compte du capital et des subventions qui sont entrés dans cette dépense de $729,314.52 qui était entrés dans les livres de la compagnie quand M. Newton en devint le teneur de livres au lieu d'être seulement le teneur de livres des entrepreneurs du chemin. Je dois ajouter cependant que quant à cette dernière assertion j n'ai pu en contrôler l'exactitude, mais cela importe peu. Le point essentiel est celui-ci : le témoin qui a déclaré qu'à la date en question $729,314.52 avaient été dépensés pour le chemin, devait indiquer d'où provenait l'argent. Qu'a-t-il dit ? Il a déclaré que ce montant représentait les actions du capital payé de Charles Church, $133,400 ; de William Mitchell, $133,400, de Thomas Fee, $133,300 : la subvention de $135,662.42 du gouvernement de Québec et celle de $41,300 du gouvernement fédéral, plus les profits nets du chemin que la compagnie avait pu destiner à la construction de sa ligne. L'honorable député de Westmoreland l'a pris à partie sur ce point et j'admets qu'il l'a forcé à retrancher $6,000 ou $7,000 des $19,765 qui, d'après le témoin, représentaient les profits nets. Cependant cela ne doit pas être pris en sérieuse considération dans cette affaire. Cela ne sert qu'à démontrer combien sévère a été ce contre-interrogatoire qui a été conduit de façon à nous convaincre que s'il y avait eu quelques chose de faux en rapport avec cette dépense de $729,314.52, l'honorable député l'aurait découvert. Il n'a réussi tout au plus qu'à faire retrancher $6,000 ou $7,000. Il y a donc eu $596,827.96 de ces $729,314.52 de dépensés réellement pour ce chemin. Si l'on n'en a pas fait la preuve complète, il n'est cependant pas difficile d'en venir à la conclusion que la dette flottante de la compagnie qui, à la fin de juin 1889, était de $65,151.76 a, durant l'année suivante, été portée à $132,987, ce qui donne raison à M. Newton de dire que $729,314.52 ont été dépensés pour la construction de ce chemin à telle ou telle date que je ne puis fixer exactement, vu qu'elle n'apparaît pas à la preuve, mais à une date quelconque en 1890 alors que les livres indiquent ce montant. Jusqu'à cette date, tous les comptes étaient entrés aux livres de la compagnie dont M. Newton était le teneur de livres.

On a jeté de grands cris parce qu'on n'a pas soumis au comité les livres qui contenaient les détails de ces $729,314.52. Mais à qui la faute ? Je suis persuadé que le président du comité a recherché la moindre trace de renseignement qu'il pouvait avoir. Je suis certain aussi qu'il a été assisté dans cette tâche par les honorables députés d'Antigonish (M. McIsaac) et de New-Westminster (M. Morrison). Le président du comité s'est permis de poser toutes les questions possibles pour découvrir où étaient les livres, qui en avait garde, quelle était son adresse et par quels moyens on pouvait l'amener devant le comité. D'après les témoignages entendus, il semblerait que l'entreprise a été transportée "l'automne dernier" à Charles Church et ses deux fils et que c'est George Church qui la dirigeait et que c'était à lui qu'il faudrait s'adresser pour avoir les livres.

Mais, chose remarquable, après avoir découvert l'endroit précis où ils pourraient obtenir tous les détails désirables sur l'emploi de ces $729,314.52, ces messieurs ont cessé dès ce moment de porter le moindre intérêt à l'enquête. George Church ne fut jamais assigné devant le comité et l'on ne parla plus de l'affaire. Après avoir refusé de se servir des moyens qu'ils avaient à leur disposition pour s'enquérir de tous les détails de l'affaire, ils ne craignent pas de venir ici aujourd'hui, nous soumettre leurs propres conjectures et demander à la Chambre de refuser de sanctionner la proposition du ministre des Chemins de fer et Canaux sous prétexte qu'il y a quelque chose de louche dans l'emploi des $729,314.52 qu'on dit avoir été employés à la construction du chemin jusqu'au 30 juin 1890.

Quant à toutes les autres dépenses, M. Newton n'a pas fait preuve de la moindre hésitation pour donner au comité tous les détails qui ont pu lui être demandés concernant la construction du chemin. Il a rendu un témoignage qui aurait été admis, je crois, devant tout tribunal de justice où les règles de la preuve sont censées être appliquées plus sévèrement que devant un comité de la Chambre. Tous les avocats savent que les lois sur la preuve, telles qu'appliquées par les tribunaux, mettent souvent de côté des témoignages qui seraient de la plus haute importance, s'il ne s'agissait que de connaître le fond d'une affaire, mais qui ne

peuvent pas être admis devant les cours, en vertu de certains principes généraux qui ont parfaitement leur raison d'être. Devant le comité d'enquête sur le Drummond, tous ces témoignages ont été admis. Autant que je puis m'en rendre compte dans le moment, toute la preuve qui a été faite de ce qui a eu lieu après juin 1890, aurait été admise devant une cour de justice, en dépit des restrictions qu'une cour chargée de l'administration de la justice est obligée d'imposer.

Nous en sommes donc arrivés au résultat suivant : il a été clairement prouvé par des témoignages positifs, que ceux qui étaient intéressés dans ce chemin, que ceux avec qui le gouvernement faisait un marché ont réellement dépensé sur ce chemin la somme de $1,908,271.23. Si cette déclaration de M. Newton n'est pas exacte, les membres du comité avaient toute la latitude nécessaire pour prouver le contraire, et s'ils ne se sont pas servis des moyens à leur disposition pour prouver que M. Newton n'a pas dit la vérité, ils ont failli à leur devoir envers la Chambre et le pays. En acceptant d'être membres de ce comité, ils s'engageaient à épuiser toutes les sources d'informations mises à leur disposition. La Chambre se trouve aujourd'hui dans l'obligation d'accepter la somme indiquée par ce témoin comme étant celle réellement dépensée pour ce chemin. Il me semble que ce qui précède devrait mettre fin au débat, et que je pourrais m'abstenir de tout autre commentaire si l'honorable député de Halifax (M. Borden) n'avait pas jugé à propos de sortir de la question pour se permettre des observations qui demandent à être refutées. Il serait à craindre que si je m'abstenais de relever ces commentaires, tout étrangers qu'ils puissent être à la question, certaines gens non sur leurs gardes pourraient croire que ces remarques de l'honorable député (M. Borden) sont irréfutables. Je ne veux pas rester sous le coup de cette imputation. Je ne veux pas non plus que le gouvernement du Canada puisse être soupçonné des choses que l'honorable député reproche. Je ne veux pas que l'on croie dans le public, comme l'a insinué l'honorable député, que dans un but de favoritisme et pour servir des intérêts de clocher, le gouvernement a commis des injustices envers la Nouvelle-Ecosse et Halifax. Je regrette que mon éminent collègue ait jugé à propos, et bien inutilement, d'introduire dans ce débat des questions d'un intérêt purement local, des questions de clocher, pourrais-je dire, au point de prétendre que la ville de Saint-Jean a été favorisée au détriment de Halifax. Je me rappelle avoir lu non sans un certain regret—pour ne pas dire plus—le rapport d'une discusison semblable qui a eu lieu dans cette Chambre, il y a quelques années, à propos de certaines questions qui intéressaient Halifax et que l'on supposait être défavorables à Saint-Jean. J'ai alors pris l'inébranlable résolution, si jamais ces questions revenaient devant la Chambre, de demander à mes collègues de ne pas considérer ces questions au point de vue d'une prétendue rivalité qui pourrait exister entre Halifax et Saint-Jean, ou entre toutes autres villes du pays, car je n'admets pas que cette rivalité puisse réellement exister. Je répète que c'est avec le plus profond regret que j'ai vu mon honorable collègue (M. Borden) ramener la discussion sur cette question de rivalité entre les deux villes.

Un VOIX : Cette rivalité n'existe pas.

M. RUSSELL : Sans doute qu'elle n'existe pas. Mais si les paroles de mon honorable collègue ont pu créer une impression quelconque, celle qu'il a cherché à créer pour des motifs que j'ignore était que le ministre des Chemins de fer et Canaux a commis une injustice envers Halifax. Je ne crains pas d'affirmer que jamais un ministre des Chemins de fer et Canaux n'a agi avec autant d'impartialité envers les deux villes et si par malheur une rivalité quelconque existait réellement, il s'est conduit de manière à échapper à toute reproche. Je dirai même, n'en déplaise à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, que jusqu'à présent il n'a pas fait preuve pour ses propres commettants d'autant de libéralité que pour les électeurs de Halifax.

Dans les estimations de l'an dernier, il y avait un crédit destiné à la construction de deux élévateurs, l'un à Halifax et l'autre à Saint-Jean. Mon honorable collègue se plaint de ce que l'élévateur de Halifax n'est pas encore terminé. Ignore-t-il que celui de Saint-Jean n'est pas encore commencé, ou s'il l'est, ce n'est que très récemment ? Ignore-t-il que quand les plans pour l'élévateur de Saint-Jean ont été remis à l'architecte, l'élévateur de Halifax était presque terminé ? Si l'honorable député avait été au courant de ces faits, il ne se serait certainement pas permis de les cacher au comité, quand il cherchait à créer l'impression que l'honorable ministre s'est montré partial envers la ville de Saint-Jean.

Mon honorable collègue n'ignore pas non plus qu'un élévateur avait été construit à Halifax et détruit par le feu plusieurs années avant la retraite forcée de l'ancien gouvernement. Il sait comme moi que cet élévateur est resté en ruine tant que les conservateurs ont été au pouvoir et il en a peut-être conclu, comme il était si naturel de le faire, qui si les conservateurs n'avaient pas été chassés du pouvoir il n'aurait peut-être jamais été question d'un élévateur à Halifax. Je suis porté à croire que sous ce rapport mon honorable ami nourrit des soupçons bien fondés et ne se livre pas à de simples suppositions.

Il sait aussi que sous l'ancien gouvernement un crédit avait été voté pour des travaux considérables dans le port de Halifax, et que ce crédit est resté sans emploi tant que le gouvernement conservateur est resté au pouvoir, et je dois ajouter long-

temps après l'arrivée au pouvoir du gouvernement actuel, parce que les fonctionnaires du ministère des Chemins de fer et Canaux n'ont cessé de lui dire et de lui répéter que toutes les dépenses pour améliorer le port de Halifax sont inutiles. Finalement le ministre des Chemins de fer et Canaux s'est laissé convaincre par les représentants de cette ville, par la Chambre de Commerce, par les hommes d'affaires, par le ministre des Finances et le ministre de Milice et de la Défense qui représentent la Nouvelle-Ecosse dans le cabinet.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux n'avait pas de parti pris lorsque la question lui eut enfin été expliquée sous son vrai jour, il se rendit à nos arguments et ordonna les travaux. A l'heure qu'il est, ils sont presque terminés et je ne crains pas de dire qu'ils ne seraient pas encore commencés s'il ne s'était pas produit une changement de gouvernement.

Dans une série de lettres, qui sont restées sans réponse et que mon honorable ami ne s'est sans doute pas donné la peine de lire, je me suis donné quelque mal pour expliquer aux citoyens de Halifax que même dans ses indicateurs de chemins de fer et ses cartes géographiques, l'ancien gouvernement ne laissait savoir aux étrangers qu'il fût possible de partir de Halifax pour se rendre par eau à aucune partie du continent. Pendant que l'on faisait savoir partout que du port de Saint-Jean on pouvait se rendre dans aucune partie du monde rien n'indiquait qu'un steamer pouvait transporter un voyageur de Halifax à un port quelconque d'Amérique. Notre ville était négligée par le gouvernement jusque dans ces infimes détails. Et tout cela a changé avec le changement de gouvernement. Pour donner quelque force à ces attaques contre le gouvernement, l'honorable député a cité un rapport publié dans un journal de Halifax et signé par George Mitchell, le président de la Chambre de Commerce, et Alexander Stephens, maire de la ville de Halifax. Ce rapport critiquait une observation contenue dans une lettre de M. Blair, en sa qualité de ministre des Chemins de fer et Canaux, publiée le même jour, 7 décembre 1898, dans le "Morning Herald" de Halifax.

Dans cette lettre l'honorable ministre faisait la déclaration suivante qui me paraît juste et raisonnable :

Nous ne pouvons garantir le transport du fret sur notre ligne, vu que nous ne sommes pas en état de le faire. Plus tard notre organisation sera-t-elle assez parfaite pour cela, mais je suis même porté à douter de la possibilité de la chose.

Je ne vois rien de si terrible dans cette déclaration. Il y est dit que le gouvernement n'est pas en état d'entrer dans ce genre d'affaires privées et qu'il ne peut garantir le fret ni à la ville de Halifax, ni à celle de Saint-Jean. Les commentaires faits par l'honorable député donneraient à entendre que le ministre des Chemins de fer et Canaux garantissait le fret à Saint-Jean et refusait de le garantir à Halifax, mais il ne le garantit ni à l'une ni à l'autre ville. Il n'a pas voulu, non plus, envoyer par le pays des agents pour s'occuper d'assurer le commerce du transport des grains par l'Intercolonial. Je voudrais savoir à quoi cela eut servi d'envoyer ces agents dans l'ouest du Canada pour y chercher le commerce de grains, et lorsque l'Intercolonial n'avait que faire de ces expéditions soit à Halifax soit à Saint-Jean.

Je demanderai à mon honorable ami, un homme dont la droiture d'esprit n'a été contaminée que par son entourage actuel, l'homme le plus juste qui existait sur la terre avant son entrée dans cette Chambre, et qui reviendra tel, lorsqu'il reprendra la vie privée, je lui demanderai, dis-je, s'il n'eût pas été ridicule de la part du ministre des Chemins de fer et Canaux, d'envoyer ces agents par tout le pays pour attirer le commerce de grains à Halifax, alors que par suite de la négligence—je pourrais dire de la négligence volontaire—de l'ancien gouvernement, il n'y avait à Halifax aucune facilité de terminus pour recevoir ces chargements. Assurément, c'eût été là une des spéculations les plus insensées propre à fournir au chef de l'opposition l'occasion de condamner de la manière la plus rigoureuse cet acte du gouvernement. Je n'ai rien à blâmer dans la déclaration de la Chambre du Commerce, mais je désire attirer l'attention de mon honorable ami, sur le fait que ce même document, qu'il n'a pas cité en entier, établit que les espérances entretenues par la ville de Halifax, au sujet de ce commerce, étaient détruites par le fait même du prolongement du chemin jusqu'à la ville de Montréal. Voici ce qu'on lit dans ce document :

Depuis quelques années, le commerce de l'Intercolonial entre l'ouest et l'océan a tellement diminué que, en prolongeant la ligne jusqu'à Montréal, il devenait nécessaire de la part du bureau de direction de ce chemin de recourir à d'autres moyens pour créer un trafic.

L'honorable député comprendra donc que c'est à cause de ce prolongement jusqu'à Montréal que la chambre de commerce de la ville de Halifax a cru important de demander de semblables démarches au ministre des Chemins de fer et Canaux. Je crois donc que cela détruit en grande partie la valeur des attaques de mon honorable ami, contre le ministre des Chemins de fer et Canaux, relativement à cette manière de traiter la ville de Halifax. Je me retiendrai plus mon honorable ami que pour attirer son attention sur les remarques faites par l'ex-maire de Halifax, lors d'une petite réunion sociale ou semi-officielle, tenue à Halifax, il y a quelques jours. Cet homme est un membre distingué du parti conservateur de cette ville, et un sincère partisan de mon honorable ami et collègue (M. Borden), et ses opinions en matières commerciales ont toujours été l'ob-

jet d'une grande attention dans la ville. Parlant de la position faite à Halifax par l'ex-gouvernement et le gouvernement actuel, l'ex-maire Steven dit :

La population doit beaucoup au gouvernement après avoir été longtemps trompée par les promesses de sir Charles Tupper, qui voulait faire de Halifax le Liverpool du Canada.

Je regrette que le grand vieux chef ne soit pas présent pour entendre ces remarques faites à son sujet par son puissant ami et partisan dans Halifax :

Mais il reste au gouvernement de sir Wilfrid Laurier et à son énergique ministre des Chemins de fer et Canaux de donner ces facilités de terminus dont nous avons besoin, et de faire tout en leur pouvoir pour remplir les promesses faites à Halifax.

Mon honorable ami a fait une autre observation, que ce court extrait que je viens de citer me remet en mémoire. On aurait cru qu'il était de la politique du ministre actuel des Chemins de fer et Canaux de prévenir l'accès du chemin de fer Canadien du Pacifique à la ville de Halifax. Je crains que mon honorable ami ne puisse être sérieux en supposant au ministre des Chemins de fer et Canaux de telles idées. L'honorable ministre est aussi désireux, désire autant que qui que ce soit de voir le chemin de fer Canadien du Pacifique rentrer dans la ville de Halifax, mais il veut—et en cela nous l'approuvons—que si ce chemin de fer doit acquérir certains droits à ce sujet, cela doit être fait par des conditions justes et raisonnables. Je désire beaucoup voir le chemin de fer Canadien du Pacifique rentrer à Halifax à des conditions raisonnables, mais je ne supposerai pas qu'un citoyen de Halifax ait plus d'intérêt de se rendre à Saint-Jean, qu'un citoyen de Saint-Jean de se rendre à Halifax. La population de Saint-Jean désire aussi vivement que les voyageurs puissent se rendre à Montréal en passant par Saint-Jean, que les citoyens de Halifax veulent que l'on passe par leur ville. Il y a des gens à Saint-Jean qui ont critiqué le ministre des Chemins de fer et Canaux, de même que des citoyens de Halifax, qui ne comprennent pas la question, le critiquent là-bas, prétendant qu'il est trop exigeant dans les conditions qu'il demande au chemin de fer Canadien du Pacifique. Je ne vois pas pourquoi on n'exigerait pas du Pacifique des conditions justes et équitables ; autrement je ne voudrais pas du prolongement de cette ligne jusqu'à Halifax. Mon honorable ami fait erreur en pensant que le Pacifique va transporter des marchandises de Halifax. S'il veut se renseigner auprès des fonctionnaires du chemin de fer Canadien du Pacifique, il sera convaincu, je crois, qu'il fait tout à fait erreur à ce sujet. Aucun de ces fonctionnaires ni qui que ce soit connaissant quelque chose dans la question du transport ne l'encouragera dans cette idée.

M. BORDEN : Mon honorable ami m'a mal compris. J'ai dit que si le ministre des Chemins de fer et Canaux voulait faire de la concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique à Saint-Jean sur un parcours de 259 milles, il aurait tout le désavantage de son côté, et qu'il vaudrait mieux faire cette concurrence à Halifax ou sur un parcours de 97 milles ; il gagnerait deux cent cinquante milles. En allant à Saint-Jean, il y a dans le parcours cette différence de 259 à 97 milles, et à ce dernier port de Halifax, il épargnerait un voyage sur l'Atlantique.

M. RUSSELL : D'après l'argumentation de l'honorable député, je croyais comprendre qu'il valait mieux pour l'Intercolonial de soutenir la concurrence du chemin de fer Canadien du Pacifique à Halifax qu'à Saint-Jean.

M. BORDEN : Oui.

M. RUSSELL : C'est précisément mon opinion, et c'est précisément pour cela que je préconisais le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal et désirais de plus grandes facilités pour Halifax. Lorsque Saint-Jean et Halifax seront mis sur un pied d'égalité par l'établissement de termini, je crois que Halifax sera en état de s'emparer du trafic. Voilà pourquoi j'appuie l'honorable ministre des Chemins de fer. J'ai parfaitement confiance que le port de Halifax, dans de justes conditions, pourra s'emparer de la grande masse du fret venant par l'Intercolonial. Sans doute, l'honorable ministre nourrit une opinion différente, et c'est son droit comme citoyen du Nouveau-Brunswick ; mais je suis convaincu que son opinion ne sera pas justifiée par les faits. A titre de néo-Ecossais je suis prêt à courir les risques. Je crois que lorsque l'Intercolonial sera convenablement outillé, lorsqu'il aura de bonnes locomotives et de bons wagons avec les agents convenables et toutes les facilités à Halifax et à Saint-Jean, si ces deux villes sont mises sur un pied d'égalité, sans faveur aucune, je crois, dis-je, que les avantages naturels de Halifax, lui permettront de s'emparer d'une grande partie du commerce qui va peut-être aujourd'hui à Saint-Jean. Je n'ai pas, cependant, l'étroitesse d'esprit de supposer qu'il ne peut exister une rivalité amie entre ces deux villes. Je crois que l'amélioration de l'Intercolonial aura pour effet de développer le commerce à Halifax et à Saint-Jean, et ce sera un grand bienfait pour les deux villes. Voilà la raison pour laquelle j'appuie avec tant d'ardeur la politique du ministre des Chemins de fer sur cette question.

J'allais dire qu'il fut un jour où le gouvernement aurait pu non seulement par l'Intercolonial, mais par le chemin de fer Canadien du Pacifique assurer des avantages signalés à la ville de Halifax et à la province de la Nouvelle-Ecosse.

Mon honorable ami n'a pas toujours suivi la politique autant qu'il le fait depuis quelque temps, et il ne peut se rappeler l'agitation qui a eu lieu sur cette même question de transport, il y a nombre d'années,

alors qu'il a été présenté dans cette Chambre une mesure pour subventionner une ligne courte jusqu'à Halifax. Mais nous avons été fort désillusionnés depuis, car le chef de l'opposition nous a dit, l'autre jour, que ce n'était pas jusqu'à Halifax, mais bien jusqu'à Saint-Jean qu'il voulait prolonger ce chemin. Je ne crois pas qu'il ait jamais fait une semblable observation dans la province de la Nouvelle-Ecosse ni dans la ville de Halifax. Je crois qu'il n'a jamais donné à entendre à qui que ce soit qu'il préconisait une ligne courte depuis Montréal jusqu'à Saint-Jean et qu'il n'avait pas l'intention de la prolonger jusqu'à Halifax. Loin de là, lorsque cette mesure concernant la ligne courte fut soumise au parlement en 1885, comme le sait probablement mon honorable collègue, car cette question a été le sujet de récentes controverses à Halifax, sir Hector Langevin, *en présentant la mesure relative à la construction de la ligne*, entre Montréal et les provinces maritimes, expliqua que ce chemin de fer devait être en même temps avantageux à Halifax et à Saint-Jean, à la Nouvelle-Ecosse comme au Nouveau-Brunswick.

Je vais citer les paroles de sir Hector Langevin. Mon honorable ami se rappellera qu'une section de chemin, que l'on a appelé l'embranchement de Harvey et Salisbury, devait servir à relier la ligne principale à la Nouvelle-Ecosse en même temps qu'au Nouveau-Brunswick. Voici que disait sir Hector Langevin :

> Le gouvernement devra conclure un arrangement avec la compagnie qui entreprendra ces travaux et prendre les moyens nécessaires pour assurer l'achèvement et l'exploitation de cette ligne sur tout son parcours. J'ai dit l'autre jour que nous prendrions un soin particulier dans les arrangements avec la compagnie pour que la partie de la ligne qui s'étend jusqu'à Salisbury soit achevée aussi bien que l'autre partie. Ceci pourvoit à tout.

Lors de cette déclaration, il y avait dans cette Chambre des gens sceptiques, comme il y en a encore aujourd'hui. L'honorable député qui représentait alors Guysborough, sur motion pour considérer en dernière épreuve les amendements à cette résolution, proposa en amendement :

> Que le rapport ne soit pas pris maintenant en considération, mais qu'il soit renvoyé au comité général pour amender le bill en prescrivant que les travaux des sections de la ligne entre Harvey, Fredericton et Salisbury, seront commencés et exécutés en même temps que la partie de toute la ligne à l'ouest de la frontière du Nouveau-Brunswick et du Maine.

Vous voyez que le but de l'honorable député était de s'assurer que la politique du gouvernement serait appliquée, et que cette section de chemin de Harvey-Salisbury serait construite en même temps que la ligne de Montréal à Saint-Jean. On le pria de retirer sa motion, en lui disant qu'elle était tout à fait inutile, vu que le gouvernement s'était clairement engagé à construire cette partie de la ligne en même temps que le reste. Alors un des représentants de Halifax, aujourd'hui lieutenant-gouverneur de la Nouvelle-Ecosse, démontra dans un éloquent discours combien il était peu sage de mettre en doute la sincérité du gouvernement et ses intentions au sujet de la ville de Halifax ou de la Nouvelle-Ecosse. En réponse à ce discours voici ce que M. Kirk dit :

> Le ministre des Travaux publics a promis dans son discours de l'autre jour que le gouvernement assurerait la construction du chemin depuis Mattawamkeag jusqu'à Salisbury. Lorsque le chemin sera construit jusqu'à Mattawamkeag nous aurons une communication, mais la ligne courte ne sera complète que si elle est construite jusqu'à Harvey, Fredericton et Salisbury. A moins que cette section ne soit construite, le chemin ne sera d'aucune grande utilité à la province de la Nouvelle-Ecosse ou de la ville d'Halifax. Il se peut qu'on la construise ; mais ce que nous voulons c'est que, puisque le gouvernement et le parlement ont déclaré qu'elle serait construite par cette compagnie, elle le soit aussitôt que possible. Je ne puis en conséquence acquiescer à la demande de l'honorable monsieur en retirant ma motion, et je vais être obligé de demander le vote de la chambre.

La Chambre a alors pris le vote sur la motion de l'honorable député de Guysborough, à cette époque, et les députés conservateurs de Halifax votèrent avec le gouvernement et contre cette motion, qui, si elle eût été adoptée aurait assuré la construction de cette section de ligne Harvey-Salisbury.

Grâce à cette proposition, la ville de Halifax aurait pu retirer des bénéfices de l'énorme dépense que cela aurait fait faire pour la construction de cette ligne courte, ainsi que la chose avait été dite, puis répudiée à la fin par le chef de l'opposition.

Mon honorable ami sait que cette partie de ligne n'a pas été construite jusqu'à présent, mais que la ligne courte l'a été, et que grâce à cela la ville de Saint-Jean, que personne ne blâme à ce sujet, dont personne n'est jaloux, a pu s'emparer d'une partie considérable du commerce expédié par ce chemin. Pas une seule livre de fret pour ainsi dire n'a été transportée à Halifax par le chemin de fer Canadien du Pacifique au moyen de la ligne courte et de l'embranchement Harvey-Salisbury, que le gouvernement s'était engagé à construire, engagement qui lui avait assuré le vote des deux députés conservateurs de Halifax. Trois ou quatre ans plus tard, on constata qu'il existait beaucoup de mécontement à ce sujet, et pour démontrer combien l'on s'intéressait à la population de Halifax et de la Nouvelle-Ecosse on présenta, à la session de 1889, une résolution portant qu'il était à propos de construire comme chemin de fer du gouvernement, une ligne entre un point de jonction sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick à ou près de Harvey, et le point de jonction sur l'Intercolonial, à ou près de Salisbury ou Moncton, et pour cela d'accorder une subvention de $500,000. Voyons maintenant s'il y avait de la bonne foi dans cette proposition. Cette session de la Chambre commencée le 3 janvier 1889 avait été prorogée le 2 mai de la même année. Or,

cette résolution ne fut présentée que le 22 avril, et le bill, à ce sujet, le 30 avril seulement. Peut-on croire que l'on était de bonne foi, en présentant cette mesure à la Chambre deux jours seulement avant la prorogation ? Ce bill fut passé d'emblée dans la Chambre pour être transmis ensuite au Sénat où l'attendait d'avance la défaite. Il ne fut présenté au Sénat que le premier mai, la veille de la prorogation, et fut défait sur la motion d'un monsieur qui occupe aujourd'hui une haute position dans le Sénat, dont il a été déjà le président, l'honorable M. Miller, un sénateur de la Nouvelle-Ecosse qui savait sans doute, quel sort le gouvernement réservait à cette mesure. Ce bill fut défendu par sir John Abbott, dans un de ces discours faits dans le but de perdre la cause que l'on semble défendre. Naturellement la mesure a été défaite.

Il a été dit dans les journaux où mon honorable ami puise beaucoup de ses inspirations politiques que cette mesure avait été défaite par le vote des sénateurs libéraux. Or, j'ai constaté que parmi les sénateurs qui votèrent contre cette mesure, se trouvaient messieurs Armand, Bellerose, McCallum, McInnes, Merner, Miller, Perley, Reid, Sullivan et Vidal, et d'après le "Parliamentry Companion" de l'époque, chacun d'eux était partisan de l'administration, parce qu'il avait été nommé sénateur. Or, si ces onze sénateurs qui votèrent pour l'amendement de M. Miller avaient, comme c'était leur habitude, appuyé le gouvernement d'alors, s'ils n'avaient pas bien compris que le gouvernement ne voulait pas l'adoption de ce bill, mais qu'il ne désirait le faire passer en Chambre que pour jeter de la poudre aux yeux de la population de Halifax et de la Nouvelle-Ecosse, si, dis-je, ils eussent aprouvé ce bill au lieu de le condamner, la mesure aurait été adoptée par une majorité de 22 contre 11, au lieu d'être défaite par une majorité de 2 contre 1.

M. GILLIES : Combien de sénateurs libéraux votèrent contre ce bill ?

M. RUSSELL : Je ne sais pas ; j'admets que quelques-uns votèrent contre. M. Jones et M. Kenny votèrent pour dans cette Chambre et le sénateur Power vota de même dans le Sénat. Je n'ai pas dit qu'aucun sénateur libéral n'avait voté contre cette mesure. J'ai dit que si les 11 conservateurs avaient appuyé le gouvernement dont ils étaient partisans, au lieu d'être défaits dans le Sénat, cette mesure aurait été approuvée, et ce chemin aurait été construit comme entreprise du gouvernement. Mais pourquoi mettre en danger les intérêts de la ville de Halifax et de la province de la Nouvelle-Ecosse, en proposant une mesure toute différente, après avoir refusé à la population de Halifax et de la Nouvelle-Ecosse l'occasion de plaider en faveur de la construction de ce chemin par la compagnie qui a construit la ligne courte, comme partie du projet général que le gouvernement d'alors avait mis dans son programme en offrant une subvention pour ces travaux ?

Je crois maintenant qu'il vaut mieux laisser de côté tout ce qui a trait à la manière dont Halifax a été traité par le gouvernement actuel et par l'ex-gouvernement. Je crois avoir démontré dans ma réponse à l'honorable député que les intérêts de Halifax sont liés à ceux de l'Intercolonial, et que la prospérité et le progrès de ce dernier chemin tiennent à l'application de la politique du gouvernement actuel ; voilà ce que je crois sincèrement.

Je crois que le chemin de fer Intercolonial construit comme artère commerciale entre Halifax et le reste du pays, ou plutôt entre les provinces d'en bas et les provinces de l'intérieur de la Confédération, entre le littoral et les autres parties du Canada, sera d'une importance beaucoup plus considérable que le simple développement du commerce interprovincial. C'est non seulement une institution pour le développement du commerce des villes de Saint-Jean et de Halifax ; cela deviendra ce que, il y a bien des années, sir John A. Macdonald, avec la prescience d'un homme d'Etat, proclamait en cette Chambre, c'est-à-dire le moyen de faire disparaître les jalousies de clocher, surtout en ce qui concerne la Nouvelle-Ecosse, jalousies de la création desquelles l'honorable chef de l'opposition est plus responsable que tout autre homme vivant au moment actuel.

Ce chemin de fer aura pour effet de créer ce qui est beaucoup plus important que les relations commerciales entre les diverses parties du pays, il produira une unité de sentiments que l'honorable chef de l'opposition, par ses manœuvres relatives à la consommation de cette union avait, pendant de longues années, rendue absolument impossible, et il coopérera avec la politique générale du gouvernement actuel pour créer un véritable sentiment national dans toute l'étendue du Canada.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

(En comité.)

TROISIEME LECTURE.

Le bill (n° 62) concernant la Compagnie d'Assurance sur la vie du Canada.—(M. Gibson.)

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.—PROLONGEMENT A MONTREAL.

La Chambre se forme en comité pour considérer une certaine résolution concernant le chemin de fer du comté de Drummond.

(En comité.)

M. R. R. McLENNAN (Glengarry) : M. le Président, j'ai écouté avec beaucoup de

patience l'honorable député de Halifax (M. Russell) qui a parlé assez longuement. Je puis dire que si l'on retranchait de son discours ce qui concerne l'élévateur de Halifax et les extraits qu'il a lus de la preuve entendue devant le comité, il resterait bien peu de chose. Je puis assurer aux honorables députés que je ne parlerai pas aussi longtemps, du moins sur les élévateurs, et je vais essayer d'arriver à la question le plus tôt possible.

Je regrette d'être obligé de commencer par me plaindre du fait que l'on ne nous a pas fourni les renseignements convenables au sujet de ce chemin de fer du comté de Drummond. La gauche est sous l'impression que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) est en position de nous fournir ces renseignements sans lesquels il est difficile aux honorables députés de traiter la question à fond.

Mon honorable ami (M. Russell) a dit que le gouvernement a fait le meilleur contrat qui ait jamais été fait par un gouvernement en ce pays, lorsqu'il a conclu la convention avec la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond. En ce qui me concerne, je ne chercherai pas querelle au chemin de fer du comté de Drummond. Je crois que nous tenons tous à amener le chemin de fer Intercolonial à la ville de Montréal s'il peut y être amené d'une façon raisonnable sans qu'il en coûte trop cher au pays.

Ce dont nous nous plaignons c'est que le marché actuel est trop dispendieux, et nous voudrions savoir si la ligne donne des profits, si elle en a donné durant ces deux dernières années, depuis qu'elle est exploitée par le gouvernement. Ce sont là des renseignements qui devraient être fournis. Tous ce que nous avons maintenant pour nous guider se réduit virtuellement au rapport du comité d'enquête. L'honorable préopinant a parlé de voies ferrées qui ont coûté $17,000 par mille. Le chemin de fer du comté de Drummond a coûté $12,000 par mille et d'autres, a-t-il dit, ont coûté jusqu'à $100,000 par mille. Il dit qu'il doit y avoir beaucoup de corruption dans le cas d'un chemin de fer qui coûte $100,000 par mille.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Qui dit cela ?

M. McLENNAN : L'honorable préopinant. Il croit que la corruption doit être dans la proportion du montant du coût du chemin de fer, et il semble croire que tous les chemins de fer devraient coûter le même prix. Il y a une grande différence entre les chemins de fer en ce pays. L'honorable député a mentionné des chemins de fer au Cap-Breton et dans d'autres parties du pays. J'ai été moi-même pendant quelques années occupé à la construction de chemins de fer dans la Nouvelle-Ecosse. Je sais que, dans certaines parties de cette province, la construction des chemins de fer est difficile et dispendieuse, tandis que dans d'autres parties, elle est très facile. Cependant, l'honorable député semble croire que tous les chemins de fer devraient coûter à peu près le même montant.

Il a parlé de la comparaison faite par l'honorable député de Westmoreland (M. Powell) au sujet d'un chemin qui va à Beauharnois, et il a dit qu'il avait comparé ce chemin au chemin de fer du comté de Drummond. Il dit que ce chemin a coûté $5,000 par mille de plus que le chemin de fer du comté de Drummond. L'honorable député de Westmoreland n'a pas dit cela du tout. La comparaison qu'il a faite se rapportait à cette partie du chemin entre Saint-Lambert et Sainte-Rosalie, pour laquelle le gouvernement s'est engagé à payer 5 pour 100 sur la moitié, sur une estimation de $50,000 par mille, et il a dit que ce chemin avait coûté, d'après la propre déclaration de M. Wainwright, $17,000 par mille.

L'honorable député (M. Russell) dit que le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) avec une profonde sagacité, a fait l'une des plus belles opérations financières qui aient jamais été faites en ce pays. S'il en est ainsi, je suis certain que le ministre (M. Blair) n'aura pas la moindre objection à ce que cette opération soit critiquée d'une façon juste et raisonnable, et c'est de cette manière que je me propose de traiter la question.

Le seul document que l'on puisse se procurer cette année en ce qui concerne le chemin de fer Intercolonial est un relevé indiquant qu'il y a un déficit de $209,987. Maintenant, comparons ce déficit à la position financière du chemin de fer Intercolonial durant les quatres dernières années de l'administration conservatrice. En 1892-93 le chemin de fer Intercolonial a donné un profit de $20,181 ; en 1893-94 il y a eu un profit de $5,832 ; en 1894-95 il y a eu un profit de $3,815, et durant la dernière année que le parti conservateur a passé au pouvoir, il y a eu un déficit de $59,187, accusant pour les quatre ans un déficit de $29,358.

Voyons ce que le gouvernement actuel a fait du chemin de fer Intercolonial. Durant la première année de la présente administration libérale, il y a eu un déficit de $50,940.65 sur le chemin de fer Intercolonial, et l'an dernier, il y a eu un déficit de $209,987, accusant pour les deux dernières années un déficit de $260,933. Si le chemin de fer du comté de Drummond a été un avantage pour l'Intercolonial, alors l'Intercolonial doit être bien mal administré, car, nonobstant l'acquisition de la ligne du comté de Drummond, il y a eu l'an dernier, comme je l'ai démontré, une déficit de $209,987.

Mais il y a plus que cela à considérer dans cette question. Sous l'administration conservatrice, on a fait remplacer des ponts en bois par des ponts en fer, et cette dépense a été imputée au revenu ; on a acheté des wagons à voyageurs et des wagons à marchandises et on les a imputés sur le revenu. Il y

a eu des améliorations et des *perfectionnements* qui ont été imputés sur le revenu ; on a acheté de lourds rails d'acier pour remplacer les rails légers et on les a également imputés sur le revenu.

Mais que fait le gouvernement actuel ? Tout ce qui concerne le *rapiéçage des ponts* et toutes les améliorations sont imputés sur le compte du capital, afin de ne pas mettre le gouvernement dans l'obligation d'accuser un déficit sur les frais d'exploitation, mais malgré cela il a été en arrière de près de $210,000 l'année dernière. S'il avait porté au compte du revenu les mêmes dépenses que le gouvernement conservateur y a portées et tenu compte du loyer payé au chemin de fer du comté de Drummond et au chemin de fer du Grand Tronc, le déficit de l'Intercolonial l'année dernière aurait été énorme.

Après l'arrivée du parti libéral au pouvoir, vers la fin de 1896, on a beaucoup parlé du chemin de fer du comté de Drummond, et il a été dit dans les journaux que le ministre des Travaux publics (M. Tarte) se préparait à l'acheter. Le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) a déclaré devant le comité qu'il n'avait jamais su à qui appartenait le chemin de fer du comté de Drummond avant le mois de janvier 1897. Eh bien ! l'honorable ministre (M. Blair) ne peut avoir lu les journaux du pays et il ne pouvait savoir ce que son collègue (M. Tarte), *mijotait*, s'il ne savait pas quels étaient les propriétaires de ce chemin. Je crois que l'honorable ministre (M. Blair) a aussi déclaré au comité qu'il ne savait rien de la promesse de vente de ce chemin pour $500,000. Il est peut-être à propos de donner quelque explication au sujet de cette promesse de vente, vu qu'elle a été très commentée, et je vais lire ce qu'on en a dit tel qu'on le trouve dans le brouillon de rapport du comité :

Dans les circonstances et en vue d'effectuer la vente du chemin, les actionnaires de la compagnie donnèrent le 16 juillet 1894 l'option suivante à M. Farwell :

Pour et en considération de la somme de un dollar à chacun de nous remis en mains, par William Farwell, de Sherbrooke, P.Q.

Nous, et un chacun de nous, donnons par les présentes au dit William Farewell une option de trente jours durant laquelle il pourra nous payer la somme ronde de $500,000 pour laquelle somme étant payée avant l'expiration des trente jours, nous convenons de vendre, transporter et livrer au dit William Farwell ou à ses représentants le chemin de fer du comté de Drummond avec la ligne principale, les embranchements, droits de passage, stations, matériel roulant, outils, fournitures, chartes, bonus, subsides et tous droits appartenant exactement, telle que toute la propriété paraît et existe aujourd'hui.

Nous nous engageons à lui transporter tout le stock en capital, tant émis qu'à être émis, aussi le total des bons tant émis qu'à être émis, après annulation et à lui livrer la propriété quitte de toutes dettes, liens, hypothèques ou engagements quelconques, et de la défendre contre toutes réclamations qui pourraient par la suite surgir antérieurement au transport.

Nous déclarons que le droit de passage a été payé et transféré par un acte à la compagnie, sur toute la ligne de Sainte-Rosalie à Ball's Wharf, et de Saint-Léonard aussi loin que la ligne existe allant à la jonction Chaudière, à l'exception de certaines petites parties que nous nous engageons de payer en fournissant des actes valides à la compagnie le tout pour la *la somme de* cinq cent mille piastres.

Le *montant total* du stock autorisé est de six mille cinq cents (6,500) *actions* de cent piastres chacune.

Le total en capital du stock émis et livré par la compagnie est de quatre mille (4,000) actions de cent piastres chacune.

Le total des bons autorisés à émettre est de un *million* ($1,000,000) de piastres, et les bons émis et prêts à émettre se montent à un million ($1,000,000) de piastres qui sont en la possession de la banque des Cantons de l'Est comme sûreté d'une avance de cent soixante-quinze mille piastres ($175,000) ou à peu près.

Le droit de passage que nous transportons est de soixante-six pieds sur tout le chemin, à l'exception de certaines sections qui n'ont que quarante pieds, disons, en tout, environ deux milles, et aussi une partie du droit de passage de quatre-vingt dix-neuf pieds, disons environ six à huit milles.

Témoin, notre signature, en la cité de Montréal, le cinquième jour de juillet A.D. 1894.

(Signé),	Actions.
C. Church	601
G. H. Church, par C. C.	100
J. E. Church, par C. C.	100
William Mitchell	800
James Mitchell	92
David Mitchell	92
Thomas D. Fee	800
J. N. Greenshields	600
Samuel Newton	93
W. Watts	322
William Farwell	500
	4,000

Témoin,
J. G. GLEN.

Suit le transport :

Je, par ces présentes, cède et transporte tous mes droits à l'option ci-dessus d'achat du chemin de fer du Comté de Drummond, *etc.*, à Hugh Ryan entrepreneur, Toronto.

Il ne peut y avoir aucun doute que cette promesse de vente ait été faite pour $500,000, car nous en avons ici la preuve. On m'informe que M. Hugh Ryan a déclaré que l'offre était pour $500,000. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) a déclaré que M. Ryan lui avait offert de lui transporter cette promesse de vente pour $550,000. M. Farwell dit que M. Ryan devait terminer le chemin, et M. Farwell et ses associés devaient recevoir un tiers de tout ce que le chemin pourrait lui rapporter. S'il vendait le chemin pour $550,000, ils ne devaient recevoir qu'un tiers des $50,000.

Tels sont les faits en ce qui concerne cette promesse de vente. Une autre promesse de vente a été faite pour $400,000, mais il n'est pas nécessaire que j'examine celle-là. Or, le ministre des Chemins de fer et Canaux, en donnant son témoignage devant le comité, a déclaré que la distance sur le Grand Tronc, d'un point dans la ville de Montréal jusqu'à Lévis était de 157.37 milles, que la distance par la ligne de la rive sud était de 159.39 milles, et que la distance par le chemin de fer du comté de Drummond n'était que de 146 milles. Où il prend ces 146 milles, c'est ce que je ne puis comprendre. La distance par la ligne-mère du chemin de fer du comté

de Drummond est de 115½ milles et de la Chaudière à Lévis, la distance est de neuf milles, portant à 162½ milles la longueur de cette route, soit cinq milles de plus que le Grand Tronc, un peu plus de trois milles de plus que la rive sud et 248 milles de plus que le chemin de fer Canadien du Pacifique pour aller à Saint-Jean, N.B.

La dernière estimation de M. Schreiber au sujet de la ligne-mère et de l'embranchement du chemin de fer du comté de Drummond a été de $1,535,500. Les subventions s'élevaient à $650,000. Je ne parle pas des $136,000 que l'on me dit avoir été payés à la compagnie, car je n'ai aucun moyen de découvrir quoi que ce soit à ce sujet. Le montant dépensé par la compagnie serait, à ce compte, de $885,144. Les subventions de la province de Québec et des municipalités s'élèvent à $362,420. De sorte que le gouvernement achète ces $885,144 que la compagnie a placés dans ce chemin, ainsi que les $362,420 que la province de Québec et les municipalités y ont mis ; il paye de plus $216,436, formant un total de $1,464,000.

Puis, si l'on tient compte des subventions fédérales, s'élevant à $287,936, et s'il a payé l'autre subvention de $136,000, il paye en tout $1,889,936. Mais même en déduisant les $136,000 il paierait encore $1,751,936.

L'estimation de M. Schreiber, l'ingénieur du gouvernement, du coût de ce chemin de fer depuis Sainte-Rosalie jusqu'à Saint-Léonard a été de quarante-cinq milles et demi à $13,000 par mille, plus soixante-dix milles de Saint-Léonard au Pont de la Chaudière à $11,000 par mille, soit un coût total pour la ligne-mère de $1,365,000. La seconde estimation qu'on lui a demandé de faire s'élève à $500 de plus. A ces prix, avec un prix raisonnable pour la ligne de Sainte-Rosalie à Montréal, il est facile de voir que le chemin de fer ne serait pas très dispendieux. Maintenant qu'il me soit permis de lire quelques phrases de la première convention faite par l'honorable ministre :

Sa Majesté aura une demi-part indivise dans le chemin de fer du Grand Tronc et ses propriétés entre et y compris certains points et l'usage du pont Victoria pour 99 ans, la construction des gares, voies, abords et voies d'évitement devant être sous la surveillance de l'ingénieur de la Compagnie du Grand Tronc.

Vous voyez que tout se trouve entre les mains de l'ingénieur du Grand Tronc pour quarte-vingt-dix-neuf ans. Le gouvernement actuel qui paye la moitié du coût de ces têtes de ligne, n'a rien à dire à leur égard.

Cette particularité de l'arrangement a été très bien expliquée hier soir par l'honorable député de Westmoreland (M. Powell) lorsqu'il a dit que le pays était livré pieds et poings liés au Grand Tronc pour 99 ans. Les prix de billets et de transport doivent être fixés par la Compagnie du Grand Tronc. Mais, vous ne pouvez fixer un prix, ni faire quoi que ce soit avec votre chemin, que vous avez payé si cher, sans le consentement de la Compagnie du Grand Tronc. En ce qui concerne les heures d'arrivée et de départ des convois à Montréal, je ne crois pas que la Compagnie du Grand Tronc suscite des obstacles déraisonnables ; mais c'est faire un marché bien singulier que de se mettre dans l'impossibilité d'arriver aux gares de Montréal ou d'en partir sans l'approbation du Grand Tronc. Le ministre des Chemins de fer et Canaux dit que les estimations de M. Schreiber étaient pour l'usage à titre égal des termini.

Le gouvernement devant payer l'intérêt sur la moitié de toute dépense pour améliorations telles que la pose de doubles voies entre et y compris Sainte-Rosalie et Saint-Lambert, ou l'installation d'améliorations plus étendues aux cours de la Pointe Saint-Charles ou à des endroits intermédiaires entre cette Pointe et la gare Bonaventure, ou la pose de voies supplémentaires entre ces points, ou toute dépense additionnelle pour l'expédition convenable et efficace de sa besogne.

Je désire attirer l'attention de la Chambre sur ceci, vu que c'est la clause la plus insensée et la moins pratique qui puisse être mise dans un contrat. Mais laissez-moi d'abord appeler votre attention sur le fait qu'il nous faut payer cinq pour cent sur la moitié de toutes les améliorations telles que doubles-voies, voies de garage, gares, embranchements ou tout autre chose qu'il plaira au Grand Tronc de construire pour transporter son énorme trafic. J'estime le coût de ceci au prix très modeste de $25,000 par année en sus de ce qui sera nécessaire en vertu de la clause 35 du deuxième contrat.

Je parle maintenant de la première convention de laquelle la deuxième est une amélioration, de la convention que le Sénat a rejetée avec beaucoup de raison dans l'intérêt du pays. J'estime que l'intérêt sur notre part du coût de ces améliorations à 5 pour 100 atteindra une moyenne annuelle de $25,000. Qu'il dépense seulement $50,000 par année durant 20 ans, et la proportion sur laquelle nous paierons l'intérêt sera de $500,000, ce qui, à 5 pour 100, s'élève à $25,000 par année, pour 79 ans, temps durant lequel l'augmentation des dépenses sera sans doute énorme. C'est là une estimation aussi modérée et aussi raisonnable qu'il soit possible d'en faire, étant donnée la clause 35 du premier contrat.

J'ai parcouru une partie du Grand Tronc entre Saint-Lambert et Sainte-Rosalie, il y a quelques jours. Sur ces 38 milles de double voie, il n'y a aucun doute que le Grand Tronc se servirait de rails de 80 livres pour le transport de son lourd trafic. Un rail plus léger conviendra sans doute pour le moment, étant donné le léger trafic de l'Intercolonial, mais dans les conditions de ce premier contrat, on exigerait des rails de 80 livres et le coût des traverses, du ballastage, des voies d'évitement, des ponts, etc., serait d'au moins $6,000 par mille, soit $228,000.

Le coût du terrassement pour double voie, ponts, voies de garage, etc., sur les 38 milles de Sainte-Rosalie à Montréal, serait d'au

moins $10,000 par mille, soit $380,000. Cela ferait $608,000, et il ne peut y avoir de doute que si le premier contrat eût été mis à exécution, cette double voie, comme M. Schreiber le donne à entendre dans son témoignage, aurait été construite.

J'ai été surpris de voir la pauvreté des gares et autres constructions le long de cette section, et je n'ai aucun doute que le chemin de fer du Grand Tronc aurait ajouté des gares en construisant sa double voie. Le pays aurait donc eu à payer cinq pour cent d'intérêt sur la moitié de ce montant de $608,000, soit sur $304,000, dès qu'on aurait construit cette double voie, et la moitié du coût des gares aurait probablement porté cette somme à $400,000. Mon estimation de $25,000 par année au sujet de la clause 35 du contrat est très raisonnable.

Outre les améliorations déjà mentionnées, il y a les améliorations des parcs, constructions, voies de garage, ponts, etc., et avant l'expiration de ce contrat, on ne saurait dire s'il ne sera pas nécessaire de dépenser une forte somme d'argent sur le pont Victoria. Quatre-vingt-dix-neuf ans est un temps bien long pour faire une convention de cette nature, lorsque le gouvernement aurait pu faire mieux en construisant un chemin de fer et en améliorant les lignes qui appartiennent au pays.

L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a dit que la convention avec le Grand Tronc était sur la base de $140,000 par année. La convention avec le chemin de fer du comté de Drummond est de $70,000 par année, a-t-il dit, et celle qui a été faite avec le Grand Tronc est de $140,000 par année, soit $210,000 par année, ce qui, capitalisé, formerait la somme de $7,000,000. Et en prenant $25,000 comme notre part des dépenses entre Montréal et Sainte-Rosalie, y compris les têtes de ligne, etc., à 3 pour 100, cela donnerait $833,300. Cela ferait $7,833,300. Bien que ce gouvernement ait, quelque temps auparavant, donné $300,000 au Grand Tronc, pour l'amélioration et l'extension du pont Victoria, je n'inclurai pas cela dans mon calcul.

J'ai basé mon calcul sur l'emprunt de l'argent à 3 pour 100, ce que je prétends être tout à fait suffisant. Si le crédit du pays est aussi bon maintenant, qu'il l'était lorsque le gouvernement est arrivé au pouvoir, après dix-huit ans d'administration conservatrice, on ne saurait douter de la vérité de mon assertion. Immédiatement après son arrivée au pouvoir, avant qu'il eût législféré ou fait quoi que ce fût pour lui donner le droit d'emprunter un dollar, il a emprunté de l'argent à 2½ pour cent; après avoir ajouté l'escompte, le courtage et les autres frais, le taux s'est élevé à un peu moins de 2¾ pour 100 et la modicité de ce taux était dû à la bonne réputation que le pays avait acquise sous un gouvernement conservateur. Il ne peut donc y avoir aucun doute que le gouvernement actuel pourrait emprunter de l'argent à 3 pour 100 si son crédit est aussi bon maintenant qu'il l'était alors.

Je vais maintenant parler de l'estimation faite par l'ingénieur du gouvernement. M. Schreiber dit que la ligne de Saint-Hyacinthe, comté de Drummond, raccordement de Saint-Lambert, 30 milles, a coûté $1,500,000, sur la moitié de laquelle somme nous aurons à payer l'intérêt. On estime que cette ligne a coûté $50,000 par mille, et nous payons cinq pour cent d'intérêt basé sur cette estimation, qui est très élevée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): Que dites-vous à propos de $50,000 par mille?

M. McLENNAN: C'est là l'estimation de M. Schreiber et je comprends que le gouvernement paye sur la base d'une estimation de $50,000 par mille à partir de Saint-Lambert.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Vous parlez de la convention avec le chemin de fer du Grand Tronc?

M. McLENNAN: Oui; je parle du chemin à partir de Saint-Lambert jusqu'à Sainte-Rosalie. J'ai parcouru ce chemin, j'ai fait une estimation du coût, et j'ai maintenant l'intention de l'enregistrer, afin qu'on puisse en prendre connaissance et afin que tout homme pratique puisse lui aussi parcourir le chemin et juger par lui-même si j'ai tort ou raison. Avant d'entrer dans les détails de l'estimation, je puis dire que je n'ai jamais vu un plus beau pays pour y construire une voie ferrée.

De Saint-Lambert à Sainte-Rosalie il n'y a que deux petites tranchées, l'une de six ou sept pieds et une autre très courte d'environ trois pieds. A ces exceptions près, il n'y a pas une perche de ce chemin qui ne pourrait être travaillée au moyen d'un excavateur, le sol étant une marne sablonneuse. J'oserais dire que si vous demandiez des soumissions, vous trouveriez de bons constructeurs qui entreprendraient ce travail moyennant 12 cents la verge. Je suis convaincu qu'il peut être fait par des tâcherons à 10 cents la verge. C'est le travail d'excavateur latéral le plus facile que j'aie jamais vu. Je l'ai estimé à 18 cents la verge. Je crois que cela est amplement suffisant et j'en ai parlé à quelques-uns des meilleurs entrepreneurs en ce pays. Tous me disent qu'ils sont prêts à passer un contrat et à déposer la garantie nécessaire à dix jours d'avis, pour faire un semblable travail, d'après l'estimation que j'en ai faite.

M. GIBSON: Avez-vous examiné la nature du terrain depuis Saint-Hyacinthe jusqu'à Sainte-Rosalie?

M. McLENNAN (Glengarry): Oui.

M. GIBSON: Quelle espèce de terrain est-ce?

M. McLENNAN: C'est un terrain sablonneux. Il n'y a que peu de défrichement de fait, environ deux milles, et les seuls arbres

sont de petits peupliers. Ca ne devrait pas coûter plus de $5 par acre pour faire faire le défrichement. Mais, pour le défrichement, et l'essartage, j'ai mis $30 par acre pour 25 acres ; ce qui fait $750. Pour la préparation des rampes, y compris les voies d'évitement j'ai alloué 16,000 verges cubes—et je suis persuadé qu'une quantité aussi considérable n'est pas nécessaire pour faire un excellent chemin—à 18 cents la verge, pour 30 milles, ce qui coûterait $88,700.

Je vois qu'il y a un pont à construire sur la rivière Richelieu. Mon honorable ami (M. Gibson) est peut-être une autorité encore supérieure en fait de ponts, que relativement aux rampes des chemins de fer. Ce pont devra avoir cinq piles et deux culées. J'estime que ces piles devront avoir une moyenne de 37½ pieds à 30 pieds de hauteur, sur 8½ pieds. Ce qui fera 354 verges cubes. Ainsi les cinq piles et les deux culées, que je considère comme étant de même proportion—il y en aura peut-être un ou deux qui devront être un peu plus élevés que les autres, mais ces derniers le seront un peu moins—2,481½ verges, à $20 la verge, $49,630. La superstructure de ce pont, 600 pieds, à $45 par pied linéaire—des arches de 100 pieds—$27,000. C'est là le seul pont important, et d'après les chiffres que je viens de mentionner il coûtera $76,630.

Il y a à part cela un autre petit pont à construire en fer et en pierres ; or, en allouant $20 par verge pour la maçonnerie, et $45 par pied linéaire pour la superstructure, il devra coûter $29,500. A part cela il y les ponceaux, les barrières pour les bestiaux, et les croisements—mais leur nombre n'est pas très considérable, pour la raison que le terrain est très plat. Je crois donc allouer pour ces travaux un montant considérable, lorsque j'en estime le coût à $25,000. Les traverses, y compris les voies d'évitement, 2,800 traverses par mille, à 30 cents, forment un montant de $25,200. Ces traverses sont placées à environ 2 pieds de distance l'une de l'autre. Maintenant, les rails d'acier, pesant 60 livres à la verge, ce qui fera un excellent chemin pour le trafic de l'Intercolonial, y compris les rails nécessaires pour les voies d'évitement, ainsi que les plaques pour éclisses, les carvelles, boulons, etc., 127 tonnes par mille, à $23 par tonne, total $87,630. Il n'y a pas encore bien longtemps les rails d'acier ne se vendaient guère plus de $17 ou $18 la tonne. Mais on me dit que par suite du syndicat de Rockfeller et autres propriétaires d'usines américaines, le prix est un peu plus élevé aujourd'hui. C'est pour cette raison.. que j'ai placé mon estimation à $23 la tonne.

Le posage de la voie ferrée y compris celui des voies d'évitement et des aiguilles, $300 par mille, $9,000. Le ballastage, 2,347 verges cubes, à 30 cents, $21,123. Clôtures, par mille, 640 perches à 80 cents, $15,360. Gares, hangars pour les marchandises, plaques tournantes, quais, signaux, etc., $25,000. Ce dernier montant peut paraître faible, mais ceux qui auront l'occasion de visiter cette partie du chemin constateront que les gares y sont de peu de valeur. Le prix auquel je les estime est déjà élevé, et suffirait pour en construire de nouvelles beaucoup plus confortables. Pour payer les services des ingénieurs et couvrir les autres dépenses accessoires j'alloue $1,000 par mille. Ces dernières dépenses ne seront guère importantes, parce que ce travail peut se faire si facilement, si on en excepte le pont, qu'il ne peut y avoir rien de laissé à l'imprévu, et j'estime le coût du pont à un prix suffisant pour couvrir toutes ces dépenses accessoires.

Si le montant alloué pour les travaux des ingénieurs n'est pas suffisant, nous pouvons l'augmenter. Je voudrais que les honorables membres de la droite visiteraient ce chemin par eux-mêmes. J'invite le ministre du commerce (sir Richard Cartwright) lorsqu'il ira de ce côté, à examiner la ligne et à se rendre compte par lui-même si elle est difficile à construire. Pour ces travaux et les dépenses éventuelles, disons $30,000. D'après ce calcul le chemin coûterait en tout $433,893. L'intérêt sur ce montant à 3 pour 100, serait de $13,016, tandis que l'intérêt que le gouvernement a entrepris de payer, au taux de 5 pour 100, s'élève à $37,500, ou une différence de $24,484.

Maintenant, M. l'Orateur, je puis fournir au cabinet, un entrepreneur dont la réputation n'est pas surpassée dans ce pays, qui va exécuter cette entreprise pour $14,463 par mille, au lieu de $50,000. Je suis persuadé que n'importe quel membre de cette Chambre, à quelque parti qu'il appartienne, et l'honorable ministre lui-même, s'il visitait le chemin et examinait les travaux, devrait en arriver à la conclusion que c'est vouloir gaspiller l'argent public que de payer $37,500 par année pour ce chemin. Je trouve, à la page 11 du rapport, une estimation préparée par M. Schreiber, du montant que nous devons payer pour l'usage des têtes de lignes. Nous avons ici la valeur des têtes de lignes à Saint-Charles et à la gare Bonaventure, y compris l'usage des différentes voies, basée sur la moitié de la valeur à 5 pour 100. Il est bien connu que le terrain aux alentours de Montréal est relativement plat, surtout à la gare Bonaventure, à Saint-Henri et à la Pointe Saint-Charles, et il n'en coûte pas très cher pour y construire une voie ferrée.

Quatre milles de chemin de fer à $80,000 par mille, $320,000. Dans ce montant ne se trouve pas compris l'usage des bâtiments des voies d'évitement, du terrain, des gares, des hangars pour les marchandises, ou autre chose de cette nature, mais uniquement les quatre milles de la voie. La moitié de cette somme de $320,000 est $160,000. Non seulement le gouvernement paie ce montant énorme, qui est trois fois plus considérable que ce qu'il devrait payer, mais

il paie encore un intérêt double de celui qu'il serait obligé de payer pour obtenir tout l'argent nécesaire pour construire ce chemin lui-même. A part cela il y a 10 acres de terre (485,100 pieds carrés) pour la tête de ligne à $2 du pied, ce qui est indiqué ici comme devant valoir $871,200, mais ce montant est un peu plus élevé, il est de $970,000. L'intérêt sur cette somme à 5 pour 100 est de $19,000 plus élevé qu'il ne le serait à 3 pour 100, le taux auquel le gouvernement peut emprunter de l'argent. Pour l'usage de la gare il paie $100,000; prenons la moitié de ce montant, $50,000. Les autres voies, quatre milles à $4,500 par mille, $18,000. Ceci est la moitié du coût des quatre milles de voie ferrée. A part cela il y a un hangar pour les marchandises, construit en brique, de 500 pieds de longueur sur 50 pieds de largeur, sur lequel la part à payer par le gouvernement est de $30,000.

Pour la remise à locomotives le gouvernement paie $30,000; la part qu'il doit payer pour les ateliers $30,000, et pour différentes autres choses $50,000. Tout ces montants réunis forment un total de $1,239,200 d'après leur propre estimation, et 5 pour 100 sur cette somme vous donne $61,960. Je vois ici un résumé préparé par M. Schreiber dans lequel il place ce montant à $62,500. On peut conclure de là que ce gouvernement agit très libéralement à l'égard des grandes compagnies.

En même temps que les libéraux faisaient approuver ce projet, en vertu duquel ils payaient à cette compagnie un montant trois fois trop élevé, avec un intérêt de 5 pour 100, ils adoptaient une législation, ayant pour but de réduire le taux de l'intérêt payé aux déposants dans les caisses d'épargnes à 2½ pour cent. Les cultivateurs, les ouvriers et les journaliers, ne peuvent retirer que 2½ pour 100 d'intérêt sur l'argent qu'ils prêtent au gouvernement, mais ce dernier paie 5 pour 100 d'intérêt aux grandes compagnies.

M. Schreiber, l'ingénieur en chef du ministère, a dit que le pont Victoria coûtait $10,000,000. C'était la première fois que j'entendais parler de ce montant. J'avais toujours entendu dire et lu qu'il coûtait $7,000,000, ce qui est encore une somme d'argent assez considérable. Il a ajouté que ce pont pouvait être construit maintenant pour $6,000,000. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas parlé du nombre de wagons employés, et nous sommes obligés de nous en rapporter à ce que nous trouvons dans les rapports. Je trouve dans le rapport de la commission des chemins de fer du comté de Drummond un état indiquant que le nombre total de wagons tant dans la cour de la Pointe Saint-Charles, qu'à la gare Bonaventure et aux autres gares de l'Intercolonial et du Grand Tronc, durant les mois de mars et d'avril 1898. Sur l'Intercolonial il y en avait 4,381 et sur le Grand Tronc 99,107. Nous sommes censés payer pour la moitié des frais qu'entraîne l'entretien de la tête de ligne. La proportion en faveur du Grand Tronc est de 2,263. Cependant, nous payons la moitié, tandis qu'il y a vingt deux fois et demi plus de trafic sur le Grand Tronc qu'il y en a sur l'Intercolonial.

Le nombre de wagons employés par l'Intercolonial durant toute l'année est de 26,286. A $1.52 par wagon, cela donnerait $40,000. C'est là, je crois, le montant payé par le gouvernement; et il a peut être payé plus. Le nombre des wagons employés par le Grand Tronc durant cette même année s'est élevé à 594,642. Au taux que je viens de mentionner, cela ferait un montant de $905,641. Ces deux montants réunis équivaudraient à l'intérêt au taux de 15½ pour 100 sur $6,000,000. Le paiement de ce percentage équivaudrait en six ans et cinq mois à $6,000,000. Cette même proportion serait suffisante pour construire un pont valant $1,400,000, en moins d'un an et demi.

Nous payons $40,000 pour l'usage du pont et si le Grand Tronc n'a payé que $40,000, nous nous trouvons à avoir payé $1.52 pour chaque wagon ou locomotive, tandis que le Grand Tronc a payé un peu moins de 6¾ cents. C'est là, comme l'a dit l'honorable député de Halifax, un des marchés les plus avantageux qui se soient jamais conclus dans ce pays. S'il parlait au point de vue du Grand Tronc il avait raison. Le chemin de fer Delaware et Hudson et le chemin de fer Central-Vermont possèdent des privilèges de circulation jusque dans la ville de Montréal. Je voudrais savoir de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, s'il a réussi à se procurer un état quelconque des montants que ces chemins paient au Grand Tronc.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Ces chemins de fer ne se rendent pas jusqu'à Montréal.

M. McLENNAN: Ne se rendent-ils pas jusqu'à la gare?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Non.

M. McLENNAN: Je suis monté moi-même dans quelques-uns de leurs convois à cet endroit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Vous êtes monté dans les convois du Grand Tronc. J'avais compris qu'ils possédaient des privilèges de circulation.

M. McLENNAN: Dans tous les cas cela ne fait guère de différence, mais je suis monté dans des wagons à cet endroit, et les initiales de ces lignes étaient marquées sur les wagons et sur les locomotives.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: La seule différence que cela fait c'est qu'une déclaration est conforme à la vérité tandis que l'autre ne l'est pas, ce qui est assez important.

M. McLENNAN: Je suis bien disposé à accepter l'explication de l'honorable ministre. Je lui avais demandé un renseignement et

je m'attendais à ce qu'il se fît un plaisir de me le donner, sans manifester aucune mauvaise humeur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas compris que l'honorable député m'avait demandé quelque chose. Je voulais simplement rectifier la déclaration qu'il avait faite.

M. McLENNAN : Je sais qu'il est toujours bien difficile d'obtenir le moindre renseignement de la part de l'honorable ministre, et ce qu'il vient de dire ne me surprend pas. Le gouvernement a accordé une somme de $300,000 pour l'élargissement de ce pont sur le Saint-Laurent. Maintenant, il peut être utilisé pour le passage des chevaux, des voitures et des piétons. Je ne suis pas positif, mais je crois que les tramways vont aussi pouvoir y passer ; mais, cela n'est pas très important. Il est évident que le gouvernement ne retire pas la moindre part des profits qui devront résulter de ce trafic. Voici une nouvelle estimation préparée par M. Schreiber, et je dois féliciter l'honorable ministre (M. Blair) d'avoir contribué à obtenir la plus considérable. Il a préparé deux estimations, je crois, une sous l'ancienne administration, et une autre sous le gouvernement actuel.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a aucune différence entre elles.

M. McLENNAN : Il y a une différence de $500.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non ; il n'y en a pas lorsqu'elles s'appliquent à la même propriété. Une des estimations comprend l'embranchement de Nicolet et l'autre ne le comprend pas.

M. McLENNAN : Il estime la valeur de l'embranchement de Nicolet à $170,000. La deuxième estimation est de $500 plus élevée que la première pour la ligne principale. Je vais à mon tour faire un certain calcul à ce sujet. Je vais prendre l'estimation la plus élevée de M. Schreiber pour la ligne principale d'une longueur de 115½ milles, soit $1,365,500 :

115½ milles, ligne principale	$1,365,500
De Sainte-Rosalie à Saint-Lambert. 30 milles à $14,463	433,893
Pont sur le Saint-Laurent et ses abords.	1,400,000
Total pour une ligne et un pont	$3,199,393
Ajoutez une autre ligne depuis la Chaudière jusqu'à Saint-Lambert, parfaitement distincte de l'autre	1,799,393
Pour deux lignes distinctes et un pont sur le Saint-Laurent	$4,998,786
Tel que par le premier arrangement, le montant a être payé et les conditions qui s'y rattachent	$7,833,300
Déduisez le coût de deux lignes et un pont	4,998,786
Laissant une balance de	$2,834,514

Voilà pour quel montant cette entreprise aurait pu être faite. Comme l'on pourrait mettre en doute l'estimation de la valeur de ces ponts, j'ai ici un livre contenant les délibérations de la société des Ingénieurs Civils Canadiens ; et je puis vous donner, en consultant ce livre, le coût du pont de Coteau et le coût du pont du chemin de fer Canadien du Pacifique sur le Saint-Laurent. A l'assemblée des ingénieurs civils, M. Mountain, l'ingénieur en chef du chemin de fer Canada Atlantique a dit ce qui suit :

M. Mountain a dit en réponse, qu'il avait suivi le précédent établi dans les autres mémoires, lesquels, à l'exception d'un seul ne mentionnaient pas de prix. Il considérait la chose comme étant un acte de déloyauté à l'égard des entrepreneurs. Il avait déjà donné la quantité de maçonnerie et la longueur de la superstructure, et il doit déclarer maintenant que le coût total du pont, tel que donné par le secrétaire-trésorier du chemin, a été de $1,264,000. Il ne croyait pas pouvoir donner d'autres détails relativement aux prix, sans avoir obtenu la permission tant de la compagnie que des entrepreneurs.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : De quel pont s'agit-il ?

M. McLENNAN : Il s'agit du pont de Coteau, qui appartient au chemin de fer " Canada-Atlantic." Au cours d'une discussion à ce sujet l'ingénieur en chef du chemin de fer Canadien du Pacifique parlant du pont de cette compagnie s'exprimait comme suit :

Le pont a coûté $943,387 ; et d'une culée à l'autre d'après les dévis du contrat il a coûté $998,412.22.

C'est donc un peu moins de $1,000,000 que l'on a payé pour ce pont du chemin de fer Canadien du Pacifique sur le Saint-Laurent. Lorsque j'ai dit que j'estimais que la construction d'un pont sur le Saint-Laurent coûterait $1,400,000, évidemment je mettais un chiffre trop élevé. Ces ponts ont été construits pour beaucoup moins que cela.

Je constate avec plaisir que le deuxième contrat est préférable au premier, particulièrement quant à ce qui concerne la clause 35 du premier contrat. Il ne peut y avoir de doute que le rejet de ce bill par le sénat a épargné au pays, par cette seule clause, au moins $500,000, et peut-être plus. Maintenant, si l'on comprend dans cela, ce qui concerne le chemin de fer du comté de Drummond, il est certain que cette économie s'élève à au moins $1,000,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pourquoi ne pas dire $4,000,000 ou $5,000,000 tandis que vous êtes en frais ?

M. McLENNAN : Ce n'est pas moi qui amplifie les choses, mais c'est vous. Ce que je dis est écrit en toutes lettres dans le rapport de cette enquête.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous ne trouvez pas là qu'il y a augmentation.

M. McLENNAN : Je vous ai cité tout ce qui concerne les estimations préparées par

les ingénieurs et toutes tendent à prouver que vous avez conclu un très mauvais marché.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Prétendez-vous que j'ai établi une différence de $500,000 par année ?

M McLENNAN : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vous demande bien pardon.

M.McLENNAN : Je vous ai répondu oui, et je vous dit qu'il en est ainsi par suite de cet intérêt à 5 pour 100 que vous payez, et aussi à cause des améliorations.—Puisque cette remarque fait sourire l'honorable ministre, c'est qu'il ne la comprend pas.—Si l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux s'était assuré du montant qu'il faisait payer au pays en vertu de la clause 35 du premier contrat, il lui aurait été facile de constater que le montant de cet intérêt à 5 pour 100 s'élèverait à une somme moyenne de $25,000 par année, et encore une fois, s'il s'était rendu compte de cela avant de conclure ce marché, il aurait fait son devoir en agissant ainsi, et il est probable que ce moment de réflexion l'aurait empêché de se lancer dans cette entreprise honteuse.

On me dit que l'honorable ministre (M. Blair) a conclu ce marché avec les propriétaires du chemin de fer du comté de Drummond avant d'avoir vu leur chemin, ou avant d'avoir envoyé quelqu'un pour en faire l'inspection. Mais il ne s'agissait pas de savoir si le chemin était plus court ou plus long, ou trop cher ou à trop bon marché, tout ce qu'il voulait c'était de l'acheter afin d'aider ses amis. C'est là la seule raison que je me contenterai d'indiquer comme ayant pu inciter le gouvernement à acheter ce chemin. Je n'entreprendrai pas de prouver comment il se fait que le journal "La Patrie", a fini pas acquérir miraculeusement en cette affaire, une valeur de deux ou trois cents mille dollars ; et je ne parlerai pas non plus des intérêts que M. Greenshields a en cette affaire. Tout cela est bien connu.

En vertu du contrat actuel, en prenant les chiffres cités par l'honorable ministre lui-même, le chemin de fer du comté de Drummond reçoit $1,600,000, et le Grand Tronc $140,000 par année, ce qui capitalisé à trois pour 100, donne $4,666,666 ; à part cela le gouvernement paie encore $6,000 par année pour une autre section du Grand Tronc, ce qui représente un montant capitalisé de $200,000, le tout s'élevant à $6,466,666. Je prétends encore qu'avec cette somme on aurait pu construire deux voies distinctes depuis la Chaudière jusqu'à Montréal, et un pont ainsi que ses abords, et il serait resté une balance de $1,467,860 pour rencontrer les dépenses imprévues, le droit de passage, la construction des gares, et les têtes de ligne. Je puis, à dix jours d'avis, trouver un homme qui fournira une garantie et s'engagera à construire le chemin pour le montant que j'ai indiqué. Voilà le marché incomparable que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a conclu dans les intérêts du pays.

Je me suis laissé dire que l'honorable ministre (M. Blair) et quelques-uns de ses amis du Nouveau-Brunswick étaient des experts dans la construction des ponts. J'ignore s'ils ont acquis cette expérience avant que l'honorable ministre (M. Blair) arrive à Ottawa, mais j'espère que lorsqu'il voudra conclure des marchés comme celui-ci pour le gouvernement fédéral, il agira dans l'intérêt du peuple et non dans l'intérêt de corparations puissantes qui sont capables de surveiller leurs intérêts elles-mêmes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La question des ponts est une question bien délicate pour vos amis du Nouveau-Brunswick.

M. McLENNAN : Mes amis ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, vos amis, et ces derniers ne vous seraient guère reconnaissants de faire allusion à cette question.

M. McLENNAN : C'est pour vos amis que cette question de pont dans le Nouveau-Brunswick est délicate ; et mes amis politiques de cette province ont fait passer aux vôtres de bien mauvais moments avec cette question. J'espère que l'honorable ministre (M. Blair) va me faire le plaisir d'aller examiner la ligne entre Saint-Lambert et Sainte-Rosalie, et cette visite faite il en arrivera certainement à la conclusion, avec moi, qu'il a fait un très mauvais marché. Je n'ai pas d'objection à ce que l'Intercolonial soit prolongé jusqu'à Montréal, et je suis persuadé que tous les honorables membres de l'opposition sont de cet avis, mais je ne veux pas que cette amélioration coûte trop cher au pays, et quand, comme je l'ai démontré, nous payons aussi cher pour ce chemin qu'il en coûterait pour construire deux ou trois chemins, je crois que nous avons d'excellentes raisons de nous opposer à l'adoption de cette mesure.

Si vous construisiez ce chemin de Sainte-Rosalie à Montréal, y compris un pont sur le Saint-Laurent, cela ne vous coûterait pas plus cher que l'estimation que j'ai préparée ; à part cela, le gouvernement possède à Montréal des terrains que vous pourriez utiliser pour établir votre tête de ligne. Il n'y a pas de raisons pour vous empêcher d'en agir ainsi, et épargner au pays deux ou trois millions de dollars. Mais on dirait que les honorables ministres sont obligés de gaspiller l'argent du public en cette affaire. Le marché qu'ils ont conclu est un empiètement odieux sur les droits du peuple, et j'ai l'espoir que l'honorable ministre (M. Blair) et ses collègues dans l'administration vont étudier de nouveau cette question et se décider d'agir dans l'intérêt public.

Sir CHARLES TUPPER (Cap-Breton) : Cette question a été si habilement discutée

par les honorables membres de la gauche, et les honorables membres de la droite ont gardé un si profond silence à ce sujet, qu'il serait inutile pour moi de prendre part à ce débat, si ce n'était de deux ou trois questions auxquelles on a fait allusion, et que j'ai été forcé de remarquer. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) dans le grand discours de quatre heures ou de quatre heures et demie qu'il a prononcé—

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas avoir parlé quatre heures.

Sir CHARLES TUPPER : Durant ce discours de près de quatre heures qu'a prononcé l'honorable ministre (M. Blair), il n'a consacré qu'environ une demi-heure à la question du chemin de fer du comté de Drummond, et le reste du temps a passé à traiter des sujets tout à fait étrangers à cette affaire ; or, je considère qu'en agissant ainsi il a fait preuve d'une grande habileté. Jusqu'ici l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a semblé prendre tous les moyens possibles pour ne pas nous communiquer les renseignements concernant ce chemin, sous prétexte qu'il n'en connaissait pas plus long de l'affaire. Je regrette d'être obligé de dire que je n'ai jamais vu le chef d'aucun ministère public, soumettre une question aussi importante à la Chambre, une question pouvant entraîner une dépense considérable des deniers publics, traiter la Chambre, non pas seulement l'opposition—mais toute la Chambre, avec ce souverain mépris dont l'honorable ministre a fait preuve en cette circonstance.

Croit-il faire un compliment à ses propres partisans, en laissant entendre que leur soumission aux volontés du gouvernement, est tellement grande qu'il peut les forcer d'adopter n'importe quelle mesure, qu'il lui plairait de soumettre à la Chambre, et cela sans qu'il soit nécessaire de faire d'enquête ou d'examiner la question ? L'honorable ministre (M. Blair) ne croit-il pas manquer de dignité à l'égard du gouvernement, et à l'égard de lui-même, alors qu'il tourne le dos à l'opposition, et engage des conversations bruyantes avec les honorables députés qui siégent en arrière de lui, lorsque des honorables membres de la gauche sont en frais de traiter cette question avec beaucoup plus d'habileté que l'honorable ministre n'a jamais été capable de le faire lui-même ?

Le discours remarquable qu'a prononcé hier soir, sur cette question, mon honorable ami de Westmoreland M. Powell) était un contraste frappant avec les arguments futiles présentés par l'honorable ministre. Il a montré qu'il possédait une connaissance parfaite de la question, ce qui, malheureusement pour le pays, fait défaut chez l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. Cependant, M. l'Orateur, bien que la Chambre eût à s'occuper d'une question aussi importante, l'honorable ministre n'a pas craint d'insulter son propre parti et l'opposition en se promenant dans la Chambre, en tournant le dos à celui qui avait la parole, et en tenant des conversations à haute voix avec une demi-douzaine de députés autour de lui. Mon honorable ami (M. McDougall) prétend que l'honorable ministre ne connaît pas mieux. C'est là une espèce d'excuse, mais elle n'a guère de valeur dans cette Chambre. J'espère qu'à l'avenir, quand il s'agira de la discussion de cette question, l'honorable minstre fera à l'opposition l'honneur de l'écouter.

Pendant plusieurs des meilleurs discours qui ont été prononcés sur cette question, tant par les orateurs d'un parti que par ceux de l'autre, l'honorable ministre, était absent de la Chambre et a ainsi manqué d'égards non seulement pour ses partisans mais pour toute la députation. C'est la première fois que je vois un ministre se conduire ainsi sur une question importante, et j'espère ne plus jamais avoir l'occasion de blâmer en termes aussi énergiques une pareille conduite.

Je déclarerai tout d'abord que je n'ai jamais attaché et que je n'attache pas au prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal l'importance que beaucoup de députés des deux côtés de la Chambre paraissent y apporter, et je vais dire pourquoi.

On ne m'a jamais expliqué les grands avantages qui devaient découler de ce prolongement. On ne m'a jamais donné une bonne raison pour me convaincre qu'il était du devoir du gouvernement de dépenser une somme non ordinaire pour atteindre ce but. Tout homme dans cette Chambre et le pays doit avoir à cœur l'accomplissement de tout projet de nature à améliorer la position de l'Intercolonial, de manière à alléger le fardeau que cette grande entreprise a fait peser sur la population depuis sa conception jusqu'à présent.

Je fais cet aveu sans la moindre hésitation et si quelqu'un est prêt à nous indiquer le moyen de changer un déficit en un excédent, je suis prêt à aider la réalisation de ce projet. Mais cette question est en dehors du débat qui nous occupe, et j'admettrai, si cela est nécessaire pour les besoins de la discussion, qu'il est désirable de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal. Mais cela ne peut être désirable qu'autant qu'il est possible dans des conditions commercialement avantageuses.

Une chose peut être désirable mais coûter trop cher ; et le seul but que le gouvernement puisse se proposer en prolongeant l'Intercolonial jusqu'à Montréal, c'est d'améliorer sa position, d'augmenter ses recettes et d'alléger le fardeau que cette grande entreprise nationale fait peser sur les contribuables.

Voilà la position que je prends et je la crois inattaquable. Mais il y a un autre argument qui me paraît avoir une certaine valeur. L'honorable ministre me reproche de me faire l'avocat du chemin de fer Cana-

dien du Pacifique contre l'Intercolonial ; en cela il se trompe grandement. Il peut fouiller en vain toute ma carrière pour trouver la preuve que j'aie jamais protégé le chemin de fer Canadien du Pacifique autant qu'il l'a fait lui-même, lorsqu'il a demandé à ce parlement de donner à cette compagnie $2,000,000 de plus que n'offrait à cette compagnie le gouvernement dont je faisais partie, pour la construction d'un embranchement de chemin de fer. Dans ces conditions le moins le ministre parlera des avocats du chemin de fer Canadien du Pacifique, le mieux ce sera pour lui.

Mais voici ce que je tiens surtout à soumettre à la considération de la Chambre. L'Intercolonial finissait à la Rivière-du-Loup et je dirai, dans un instant, pourquoi il a été prolongé jusqu'à la Pointe Lévis. Lorsqu'après des années d'expérience le gouvernement eût constaté qu'un des grands objets d'avoir une ligne océanique allant du Pacifique à l'Atlantique, n'avait pas réussi à nous donner des termini océaniques dans les limites du pays pour desservir les intérêts canadiens comme ils auraient dû l'être, le gouvernement s'occupa immédiatement de trouver les moyens de faire disparaître cet inconvénient. Après une expérience chèrement acquise et malgré les efforts de tous ceux qui s'étaient succédé à l'administration de l'Intercolonial, nous avons constaté qu'il était absolument impossible de diriger le trafic sur Saint-Jean, Halifax ou tout autre port canadien, parce que le Grand Tronc était relié à Portland par une voie beaucoup plus courte qui nous enlevait tout le trafic. Dans ces conditions, l'Intercolonial n'était d'aucune utilité pour procurer au Canada un port d'hiver.

Alors qu'avons-nous fait ? Nous avons étudié la question attentivement ; nous n'avons pas, comme dans la circonstance actuelle, signé un contrat dont les intéressés seuls connaissent le contenu. Rien ne s'est fait à la cachette. Après avoir étudié la question à fond, nous sommes venus à la conclusion de demander au parlement de nous mettre en position de faire disparaître la difficulté et d'assurer, dans les limites du pays, à nos grandes lignes transcontinentales des termini sur l'Atlantique et sur le Pacifique. Quel moyen avons-nous pris pour cela ? Avec l'autorité et l'approbation du parlement qui vota l'argent avant même que nos négociations eussent eu lieu, on offrit au chemin de fer Canadien du Pacifique une subvention de $186,000 par année pendant 20 ans—soit l'intérêt à 3 pour 100 sur un capital de $2,267,210—pour engager cette compagnie à construire un chemin de fer du port de Montréal au port de Saint-Jean, N.-B. C'est à ces conditions que le chemin de fer Canadien du Pacifique consentit à se charger de l'entreprise.

J'ai sous la main un numéro du " Morning Chronicle " de Halifax, qui contient un article sur cette question. Au milieu d'un grand nombre de choses absurdes et ridicules, cet écrit contient quelques vérités et j'en citerai un seul paragraphe, car je sais personellement qu'il est des plus exacts. L'écrit n'est pas très élégant et le style n'est pas ce que l'on pourrait attendre d'un éminent professeur de droit, mais je le donne tel qu'il est :

On dit qu'il y a une autre version de cette histoire. La population d'Halifax et de la Nouvelle-Ecosse ne s'en prend pas au chemin de fer du Canadien du Pacifique de la situation créer par l'imprévoyance de l'ancien gouvernement. Les directeurs du chemin de fer du Canadien du Pacifique ne voulaient pas construire la ligne courte à travers le Maine, mais ils y ont été forcés contre leur gré et, pour employer une expression vulgaire, ils n'ont jamais cessé depuis de s'en mordre les pouces.

Ce n'est pas absolument le style auquel on pourrait s'attendre de la part d'un savant et distingué professeur de droit qui se prétend en même temps un littérateur accompli. Mais tout vulgaire et commun que soit cet écrit, il est vrai.

M. RUSSELL : L'honorable député veut-il me permettre de l'interrompre ? Il est difficile de supposer que ces commentaires peu flatteurs ne s'adressent pas à quelque membre de cette Chambre, et je voudrais savoir s'il y a des professeurs de droit qui fassent partie de la rédaction du " Morning Chronicle " de Halifax.

Sir CHARLES TUPPER : Je croyais que l'honorable député était une professeur de droit distingué.

M. RUSSELL : Je ne prétends pas en être un, mais je demande au chef de l'opposition si——

Sir CHARLES TUPPER : Mais après l'avoir écouté durant une heure, cette après-midi, j'ai changé d'idée.

M. RUSSELL : Je savais que l'honorable député se faisait une trop haute idée de mes faibles capacités, mais tout ce que j'ai à lui dire c'est que s'il veut laisser entendre que j'ai quoique ce soit à faire avec la rédaction du " Morning Chronicle " de Halifax, il est dans l'erreur la plus absolue.

Sir CHARLES TUPPER : Il est possible que j'aie été mal renseigné, mais après avoir été fatigué des platitudes de l'honorable député et de son rabâchage inutile de ce qui a été déjà dit et bien mieux dit par une douzaine d'autres avant lui, j'ai quitté la Chambre, mais j'ai été informé qu'à peine avais-je le dos tourné, il a servi à la Chambre à mon intention des articles du " Morning Chronicle."

M. RUSSELL : Tout cela ne peut justifier l'honorable député d'insinuer que je fais partie de la rédaction du " Morning Chronicle " ou que j'ai seulement lu l'article que je viens de citer. Cette insinuation est absolument denuée de fondement.

Sir CHARLES TUPPER : Il n'est pas étonnant de voir l'honorable député ou tout autre

jouissant de la moindre considération avoir honte d'avouer qu'il ait quoique ce soit à faire avec les écrits du " Morning Chronicle."

M. RUSSELL : Je considère que ce sont d'excellents écrits, mais je dis qu'il est faux de dire que j'aie la moindre relation avec ce journal et j'espère que l'honorable chef de l'opposition avec sa loyauté bien connue, tiendra compte de cette déclaration. Je n'ai jamais lu le paragraphe qu'il vient de citer. Je n'ai pas pu lire le " Chronicle " depuis plusieurs semaines et je n'ai pas collaboré à ce journal depuis 20 ou 30 ans.

Sir CHARLES TUPPER : Dans ce cas, je déclare franchement à mon honorable ami que j'aurai à l'avenir meilleure opinion de lui. Il vient de donner une preuve de bon sens et de bon goût que je ne lui connaissais pas ; mais je dois lui dire qu'il a adopté à l'égard de mon attitude sur cette question une ligne de conduite qui me permettait de supposer que s'il n'était pas l'auteur des écrits en question, nous étions en présence d'un de ces cas extraordinaires où deux grands esprits se rencontrent.

Je veux poser la question à la Chambre comme je le ferais à des hommes d'affaires. Après avoir engagé la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, moyennant une subvention de $2,267,210, à nous donner ce que l'Intercolonial ne pouvait nous donner; après avoir engagé le chemin de fer Canadien du Pacifique à prolonger son chemin de Montréal à Québec ; après l'avoir induit, au moyen de ce subside, à construire un chemin qui nous permettrait d'atteindre un port d'hiver dans les limites du Canada, ce que l'Intercolonial ne pouvait nous donner, vu la trop grande proximité de Portland, je demande à tout esprit impartial, si, dans ces conditions, le gouvernement canadien serait justifiable de modifier sa politique et de construire une ligne parallèle à celle du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Ceux qui ont étudié tant soit peu les rapports de cette compagnie ont dû en conclure que le " Chronicle " de Halifax a raison quand il dit que le chemin de fer Canadien du Pacifique ne désirait pas construire cette ligne. Pour ma part, je sais personnellement—depuis des années et de la manière la plus formelle, que jamais le chemin de fer Canadien du Pacifique n'a construit un chemin, ne s'est lancé dans une entreprise qu'il ait autant regretté. Il est facile de constater par les rapports de la compagnie qu'elle a dépensé de $13,000,000 à $14,000,000 sur ce chemin. Je demande à tout homme impartial, qu'il soit ou non l'ami du chemin de fer Canadien du Pacifique, si le gouvernement canadien, après avoir induit le chemin de fer Canadien du Pacifique au moyen d'une subvention de $186,000 par année pendant 20 ans, à construire cet embranchement, serait justifiable de répudier ses engagements et de construire une ligne parallèle destinée à lui enlever son trafic. Il n'y a pas un honnête homme qui ne qualifierait pas de malhonnête une pareille transaction soit entre particuliers, soit entre un gouvernement et une compagnie. J'admets parfaitement avec le ministre des Chemins de fer et Canaux qu'on ne doit en aucune manière empêcher un gouvernement de prendre tous les moyens légitimes d'obtenir pour l'Intercolonial tout le trafic possible tant en marchandises qu'en voyageurs. Mais la question peut laisser place au doute lorsqu'il s'agit d'imposer aux contribuables une dette additionelle de $6,000,000 ou $7,000,000 dans le but avoué d'enlever au chemin de fer Canadien du Pacifique son trafic sur un chemin qu'il a construit à la demande expresse de l'Etat, chemin dont il n'a jamais retiré de bénéfices et qu'il a toujours regretté d'avoir construit.

Mais je laisse tout cela de côté pour traiter la question comme si nous pouvions en toute légitimité entrer en concurrence avec le chemin de fer Canadien du Pacifique ou toute autre compagnie. Je ne reviendrai pas sur les points débattus ; ce serait insulter à l'intelligence de la Chambre que d'y revenir après les exposés si clairs, si lucides et si convaincants qu'en ont fait les honorables membres de la gauche, comme, par exemple, après le discours prononcé par l'honorable député de Glengarry (M. R. R. McLennan), un homme des plus capables et des plus pratiques de cette Chambre et qui parle de ces questions avec une connaissance que possèdent peu d'entre nous. Je suis convaincu qu'il y a sur les bancs de la droite plusieurs députés qui, s'ils occupaient une position aussi indépendante que mon honorable ami, pourraient parler sur la question avec autant d'habileté et de connaissance que lui. Mais c'est une chose que nous ne pouvons pas même espérer. Si un député de la droite possédant des connaissances spéciales dans cette matière, faisait savoir au ministre qu'il doit à sa réputation de parler comme l'a fait l'honorable député de Glengarry, il serait nommé gouverneur d'une province dans 24 heures, ou du moins il recevrait la promesse d'une telle position, et il deviendrait aussi muet que tous ceux qu'on a déjà bâillonnés avec des promesses en les nommant lieutenants-gouverneurs, juges et directeurs de la poste.

Je vais discuter un point qui n'a pas été traité au long par mes honorables amis de la gauche. Dans une occasion précédente, j'ai déjà dit ce que, à mon avis, on aurait dû faire dans le cas où il serait décidé de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal. Et je demande à nos adversaires de laisser de côté tout esprit de parti, si la proposition que j'ai faite n'est pas celle qui est le plus de nature à protéger efficacement les intérêts de tout le pays, tout en atteignant le but désiré. Quand le ministre des Chemins de fer et Canaux a décidé de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal, il avait le choix entre 3 tracés sur la rive sud du Saint-Laurent. A mon sens, il a choisi le plus mau-

vais. Il aurait pu—ce que tous ceux qui connaissent les lieux auraient trouvé le meilleur moyen à prendre—faire des arrangements avec le Grand Tronc pour obtenir le droit de circuler sur sa voie, ou bien si le ministre est décidé de devenir un magnat de chemin de fer, et s'il lui faut à tout prix la propriété absolue, il aurait pu acheter cette section du Grand Tronc à des conditions beaucoup plus avantageuses. M. Wainwright, habile et entreprenant gérant du chemin de fer du Grand Tronc, dont la compétence sur ces questions ne le cède à celle de personne, a déclaré devant le comité que par suite de cet arrangement, le Grand Tronc se trouvait virtuellement dans l'obligation de renoncer à cette partie du chemin entre Chaudière et Sainte-Rosalie. Dans ces conditions peut-on douter que le Grand Tronc eût été que trop disposé à conclure des arrangements pour permettre à l'Intercolonial de venir à Montréal et à des conditions beaucoup plus avantageuses que celles qu'on nous propose en ce moment ?

Il y avait aussi la voie du chemin de la Rive Sud que l'on pouvait adopter. Voici un chemin qui traverse une des parties les plus peuplées du pays, qui aurait fourni sur tout son parcours un trafic considérable et qui aurait permis à l'Intercolonial d'entrer à Montréal à des conditions beaucoup plus favorables que le moyen que l'on a adopté. Il ne faut pas oublier non plus que l'honorable premier ministre et plusieurs de ses partisans se sont engagés à faire voter une subvention pour la construction de ce chemin.

Et en troisième lieu, il y avait un vieux chemin de fer vermoulu qui, comme l'a si bien expliqué l'honorable député de Westmoreland (M. Powell) était en banqueroute, n'a jamais rapporté un sou de recettes en plus de ses dépenses, un chemin qui ne commence et n'aboutit nulle part, et tout à fait impropre au rôle qui lui était assigné. Ce chemin sera exploité entre le Grand-Tronc au sud et le chemin de fer de la Rive Sud au nord. Il aura à lutter contre ces deux lignes qui sont en état de lutter avec avantage. Je répète que c'était le pire projet que l'on pouvait choisir.

Ma proposition que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a traitée avec dédain et sur laquelle j'appelle l'attention du premier ministre et de l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell) était d'amener le terminus de l'Intercolonial au centre de la ville de Québec en construisant un pont sur le Saint-Laurent. Le ministre des Chemins de fer et Canaux prétend que j'ai dit que le gouvernement n'aurait eu pour cela qu'à donner un million. Ce que j'ai dit c'est que les deux parties se sont engagées à venir libéralement en aide à cette entreprise dès qu'une compagnie aurait été formée pour la mener à bonne fin. Le ministre prétend que le Grand Tronc n'aurait prêté l'oreille à aucune proposition tendant à construire un pont à cet endroit ; je ne le crois pas. Il serait infiniment préférable pour le Grand Tronc d'avoir son terminus dans le cœur même de la vieille cité historique de Québec, que de l'avoir à Lévis sans autre communication avec Québec que par eau. Le chemin de fer Canadien du Pacifique aurait eu aussi tout intérêt à voir construire ce pont, et je n'hésite pas à dire que le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand Tronc auraient tous deux contribué généreusement à sa construction puisque cela les aurait mis en communication avec de nombreuses voies ferrées qui sillonnent une grande partie du pays et avec lesquelles ces deux compagnies n'ont aujourd'hui aucune correspondance. La législature de Québec a aussi déclaré qu'elle était prête à se joindre au gouvernement fédéral, au Grand Tronc et au chemin de fer Canadien du Pacifique pour aider à la construction de ce point, qui serait d'un immense avantage pour Québec et ses environs. Il y a aussi le Québec Central et le chemin de fer du lac Saint-Jean, qui auraient été trop heureux de contribuer à se créer des ramifications pour développer leur trafic d'une manière plus efficace que tout autre projet qui pourra leur être soumis.

On se rappelle que lorsque ce projet du Drummond fut soumis à la Chambre, un député s'est tout de suite écrié : " Allez-vous tourner le dos à Québec ? Allez-vous renoncer à faire construire le pont ? " Il n'a pas eu son pont, mais il a été nommé juge. Il est disparu mais d'autres viendront et exigeront la même chose.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il faut bien nommer des juges, le public ne peut s'en passer.

Sir CHARLES TUPPER : Ce qu'il nous faudrait pour le moment ce serait un ministre des Chemins de fer et Canaux ayant plus de jugement ; ce besoin m'a l'air plus pressant maintenant que la nomination de nouveaux juges.

Lorsque nous discutions une grande entreprise d'une importance vitale pour la ville de Québec—l'établissement d'une ligne de steamers rapide—un député de la droite se leva et s'écria d'une voix de stentor que le gouvernement faisait une grande erreur s'il croyait que ceux qui n'aideraient pas à l'établissement de cette ligne rapide, pourraient se faire élire dans la ville de Québec.

Lui non plus n'a pas eu son service rapide, mais il a été nommé juge. On le bâillonna comme on avait bâillonné M. Choquette qui n'avait pas eu son pont. Je demande au ministre des Chemins de fer et Canaux de prendre en considération la position dans laquelle se trouve l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell). Croit-on qu'il puisse avoir l'ombre d'une chance d'être réélu s'il n'obtient pas ce pont dont la construction, a-t-il répété cent fois, sera assurée par une subvention fédérale d'au delà d'un million ? Voilà ma réponse à l'honorable ministre qui traitait de chimé-

rique ma proposition d'amener l'Intercolonial à Québec. Si plus tard on avait voulu faire venir l'Intercolonial jusqu'à Montréal, il n'y aurait eu qu'à dire au chemin de fer Canadien du Pacifique : Prenez notre trafic ; permettez-nous de circuler sur votre voie ; donnez-nous l'avantage de vos facilités terminales à Montréal, nous transporterons vos convois entre Halifax et Saint-Jean et nous vous permettrons de profiter de nos facilités terminales dans ces deux villes. L'honorable ministre a répondu à cette proposition en faisant preuve de la plus profonde ignorance de tout ce qui se rapporte aux questions de transport et de chemin de fer en général. Il a répondu que ce serait un marché monstrueux de permettre au chemin de fer Canadien du Pacifique de circuler sur la voie de l'Intercolonial entre Saint-Jean et Halifax dont la distance est plus grande que celle du chemin de fer Canadien du Pacifique devant servir au transport du fret et du trafic de l'Intercolonial. Pour me servir de ses propres expressions, ce serait un marché monstrueusement absurde pour le gouvernement. J'aimerais à savoir s'il a étudié de nouveau cette question, après avoir entendu le discours de l'honorable député de Glengarry (M. McLennan), celui de l'honorable député de Westmoreland (M. Powell) celui de l'honorable député de Halifax (M. Borden), celui de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) et ceux d'une demi-douzaine d'autres députés conservateurs qui ont traité la question.

En présence de ce qu'il a payé au Grand Tronc pour arriver à Montréal, je lui demanderai si tout ce qu'il pourrait proposer de demander pour le transport du trafic par l'Intercolonial de Saint-Jean à Halifax ne sera pas insignifiant comparativement à l'avantage d'amener ce chemin de fer à Montréal et comparativement à ce que l'honorable ministre paie au Grand Tronc pour lui faire atteindre cette ville par une autre route. M. l'Orateur, pour quiconque est au fait de la besogne des transports et des commodités des têtes de lignes, il me suffit de mentionner ces choses pour couvrir l'honorable ministre de ridicule lorsqu'il vient déclarer ici qu'il vaut mieux prendre les trains du chemin de fer Canadien du Pacifique de Saint-Jean à Halifax et leur accorder l'avantage de se servir de nos têtes de lignes, plutôt que de transporter le trafic de l'Intercolonial de Québec à Montréal, bien que le trajet soit de 160 milles plus court, et d'avoir là tous ces avantages de terminus pour lesquels il paie une si énorme somme. Dans ces circonstances, je laisse l'honorable ministre, ainsi que le gouvernement, régler cette question avec la population profondément lésée dans ses droits et dans ses intérêts tant de la ville de Québec que des environs. Nous avons un commun intérêt à empêcher que le pays ne soit menacé d'une dépense de $6,000,000 ou de $7,000,000. Ces messieurs disent eux-mêmes $6,000,000, mais l'honorable député de Westmoreland est avec raison allé plus loin que je ne l'ai fait. On m'a appelé millionnaire à ce sujet parce que j'ai dit que les conditions actuelles du contrat épargnaient un million de dollars sacrifiés par le contrat dont ces messieurs se sont vu refuser la sanction par le sénat à la dernière session. Mais, M. l'Orateur, l'honorable député de Westmoreland a démontré que je n'avais pas suffisamment saisi la question. Il a examiné les chiffres, étudié les détails, et avec la plus admirable maîtrise de tout le sujet et de la manière la plus frappante, il nous a démontré le coût énorme que doit entraîner la réalisation de ce projet de chemin de fer.

J'ai été un peu étonné d'entendre la discussion faite de cette question en cette Chambre. Le ministre des Chemins de fer et Canaux veut-il faire ratifier ce contrat ? C'est très sérieusement que je fais cette question, car je commence à en douter. Le gouvernement veut-il faire ratifier ce contrat, ou, ayant soutiré des membres de la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond tout ce qu'il pouvait en arracher, tourne-t-il maintenant les yeux d'un autre côté ? Que signifie le spectacle extraordinaire auquel nous avons assisté en cette Chambre ? Tout le monde sait que le projet du chemin de fer du comté de Drummond n'a pas été sanctionné, parce que le Sénat a refusé d'adopter la mesure qui lui a été soumise l'an dernier. Tout le monde sait que l'objet que le gouvernement prétend avoir en vue ne peut se réaliser que d'une manière, savoir : en convaincant le Sénat que ce projet constitue un meilleur marché que celui qu'il a déjà rejeté.

Je suppose que le ministre des Chemins de fer et Canaux veuille mettre son projet à exécution : mais alors, devrait-il s'entêter à refuser d'admettre que les conditions de ce nouvel arrangement soient d'un sou meilleures que celles de l'arrangement repoussé par le Sénat ? Croit-il qu'une pareille conduite soit de nature à éclaircir l'horizon ? Supposons qu'il ait eu la franchise d'avouer ce que tout homme intelligent sait en ce pays, c'est-à-dire que les conditions de ce nouveau contrat, concernant tant le Grand Tronc que le chemin de fer du comté de Drummond, soient de plus d'un million de dollars meilleures——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oh ! oh !

Sir CHARLES TUPPER : Je suis à lui exposer un raisonnement. Veut-il voir le sénat adopter son projet ? Dans ce cas, il doit changer d'attitude. Le gouvernement a prétendu il y a deux ans qu'il avait fait un bon marché même le meilleur marché possible, tant avec le chemin de fer du comté de Drummond qu'avec le Grand Tronc. Voilà ce que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux nous a déclaré en présentant sa mesure à cette Chambre. Si, au lieu de re-

fuser obstinément d'admettre que les conditions de ce marché sont infiniment meilleures que celles que le sénat a rejetées, il avait eu la franchise de prendre une autre attitude en cette Chambre, n'aurait-il pas favorisé l'adoption de cette mesure, et écarté de la voie les obstacles qui l'avaient obstruée antérieurement ? S'il s'était levé pour dire : "Tout en maintenant que le contrat primitif était raisonnable et digne de mon appui, comme nous n'avons pas pu le faire ratifier par le Sénat je me suis servi de ce fait pour dire à la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond : Il vous faut modifier votre offre, car nous ne pouvons la faire adopter par le parlement, le Sénat se refusant à la ratifier malgré nos efforts. Si donc vous voulez voir le contrat s'exécuter, vous devez songer que le parlement ne le ratifiera pas si vous ne faites pas de concessions." Oui, si l'honorable ministre s'était servi du fait que le Sénat avait rejeté la mesure, pour pousser le Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond et la Compagnie du Grand Tronc jusque dans leurs derniers retranchements, puis s'il était venu dire : "Je suis heureux d'apprendre que, par suite du rejet de la mesure, je suis en état d'en présenter une autre d'un million de dollars meilleure que la première," cette attitude aurait-elle été de nature à faire accepter le projet modifié par le parlement ? C'est ce que je crois.

Cependant, chose étrange, les membres de la droite se sont obstinés à repousser, dans la discussion de cette question, seules les raisons dont l'emploi était de nature à assurer la ratification de la mesure par le Sénat, et qu'épousaient les membres de la gauche, persistant à déclarer que le nouveau contrat ne vaut guère mieux que l'ancien, et que le sénat n'a pas de raison de sanctionner celui-ci plus que l'autre.

Que signifie leur conduite ? Veulent-ils voir le Sénat rejeter encore leur mesure ? Est-ce là leur objet ? Il semblerait que leur désir et leur but sont d'en arriver là, en adoptant une conduite qui me semble des plus illogiques et des plus irrationnelles de la part d'un gouvernement.

Je ne crois pas qu'un seul des membres du gouvernement ignore que l'arrangement actuel, fait avec l'aide de M. Harris, que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a appelé à son secours relativement à cette affaire, et qui possède une grande connaissance des choses concernant les chemins de fer, est plus favorable que le premier. Quiconque est un peu au fait des questions de chemin de fer, n'a qu'à comparer les deux contrats pour voir que le dernier possède d'immenses avantages sur le premier, et que, tout en ayant pu avec raison rejeter l'un le sénat serait parfaitement justifiable de dire : "Ce second contrat est tellement meilleur que l'autre, que nous sommes prêts à le ratifier, après avoir rejeté le premier."

Est-ce que je m'adresse ou non à des hommes intelligents ? Pas un homme intelligent qui ne dira que de la conduite du gouvernement il faut inférer de deux choses l'une : ou que, tout en essayant de faire croire le contraire, le gouvernement ne veut pas voir ce contrat ratifié, ou que le gouvernement désire voir le Sénat rejeter sa mesure.

Lorsque cette question a d'abord été soumise à la Chambre je n'ai jamais échangé un mot à ce sujet avec aucun sénateur, sympathique ou hostile au projet, quant à l'attitude que je désirais voir prendre par le sénat. Je n'ai jamais dit un seul mot de l'affaire si ce n'est en cette Chambre. Je n'en ai parlé qu'à titre de chef de l'opposition de mon siège en cette Chambre, pour exprimer le point de vue auquel je l'envisageais ; mais en ce qui concerne le sénat, j'ai trouvé qu'il était hors de ma sphère de dire quoi que ce soit ; j'ai trouvé qu'il ne m'appartenait de m'adresser au sénat que de mon siège en cette Chambre, et c'est là le seul mode que j'ai adopté. Je n'entends pas plus à présent que la première fois dire un seul mot, mais je suis étonné d'entendre la discussion faite par les deux côtés de la Chambre, et de constater que chaque raison qui pourrait être amenée pour obtenir l'appui de Sénat l'est par la gauche, et que la droite repousse obstinément chacune de ces raisons, indiquant par là que le gouvernement ne veut pas voir adopter cette mesure, et qu'en réalité il invite le Sénat à la rejeter de nouveau.

J'ai promis d'être très bref, et il ne me faut pas l'oublier. Cependant, je signalerai à la Chambre le fait remarquable que dans son discours de quatre heures, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux n'a consacré qu'une demi-heure au chemin de fer du comté de Drummond. Ce qu'il a semblé vouloir par dessus tout—chose qui prouvait beaucoup de tact et beaucoup d'habileté de sa part,—ce fut d'appliquer la maxime que quand on a une mauvaise cause, rien ne vaut comme de détourner autant que possible l'attention du sujet, et d'égarer l'opinion. C'est ainsi que l'honorable ministre a parcouru toute la Confédération, et qu'il a conclu en définitive qu'il ne pouvait mieux servir sa cause qu'en s'abattant sur votre humble serviteur pour exposer comme celui-ci avait échoué lorsqu'il s'était occupé des questions de chemin de fer. Ce n'était pas là la question soumise à la Chambre. L'état de choses a changé depuis ; le public m'a relégué dans les froides ombres de l'opposition, et il a placé l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux dans la position que j'occupais autrefois ; c'est en vain qu'il cherchera à se couvrir par la comparaison de ses actes avec les miens. Du reste, l'ère actuelle est une ère de progrès ; et l'honorable ministre a beaucoup plus d'avantage que je n'en avais, car il lui est loisible de profiter de l'expérience du passé, ce qui lui permet de faire deux choses, savoir : ou de se guider d'après ce qui a déjà été fait, ou de se s'en

servir come d'un phare aidant à faire éviter les erreurs que peuvent avoir commises les prédécesseurs.

L'honorable ministre a évoqué ce qu'on appelait le chemin de fer de la ligne courte, c'est-à-dire, non pas le chemin de fer de la ligne courte actuelle de Montréal, mais le grand chemin de fer de la ligne courte, comme on l'appelait, lequel a autrefois occupé l'attention de cette Chambre, pour ressusciter une vieille calomnie proférée par l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), alors que j'étais à 3,000 milles d'ici, de l'autre côté de l'Atlantique, et que ce monsieur croyait favoriser sa cause en attaquant un absent. Il a ramassé la déclaration où l'on m'accusait de m'être mépris sur la distance qu'épargnerait la construction de ce qui n'était pas alors, mais qui est maintenant appelé le chemin de fer d'Oxford et New-Glasgow. Qu'est-ce que l'honorable ministre espérait établir par là ? Evidemment, on ne peut logiquement inférer qu'il voulût prouver autre chose que ceci, savoir : Le chef de l'opposition s'étant grandement trompé au sujet de la distance qu'épargnerait la construction de cette ligne de chemin de fer, le projet du chemin de fer du comté de Drummond doit être excellent et chacun doit l'adopter sans faire la grimace.

Que le comité veuille bien m'accorder son attention pendant que je vais disposer de cette calomnie, une fois pour toutes, comme je l'ai fait pour beaucoup d'autres.

Je revins d'Angleterre en 1891 pour aider feu le très honorable sir John Macdonald à poursuivre la campagne électorale de cette année-là et en cette occasion j'adressai la parole à une grande assemblé à Windsor, Ontario. On me communiqua alors une brochure. C'était un écrit considéré comme si étonnant, qu'on l'avait fait mettre en brochure, et quelqu'un avait été assez bon de m'en fournir un exemplaire, ce qui me permit d'y répondre alors comme je vais le faire aujourd'hui afin que ma réponse soit officiellement notée. Ce sera, je crois, probablement la dernière fois que le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) pensera favoriser ses mesures en mentionnant cette affaire en cette Chambre.

Voici un extrait de mon discours prononcé à Windsor, tel que rapporté par le "Mail and Empire" du 23 février 1891 :

J'ai dans ma main la requête de M. Blackman, le président du grand chemin de fer européen de la ligne courte qui s'est adressé au gouvernement du Canada, porteur d'une requête demandant de l'aide pour la construction du chemin, et cette requête alléguait que la construction de 77 milles équivaudrait à épargner la distance que j'ai mentionnée. Ce document est le document original qui fait maintenant partie des liasses du département des chemins de fer du Canada. Cela se passait en 1882.

Ces liasses étaient alors en ma possession, comme elles sont maintenant en la possession de l'honorable ministre (M. Blair), et s'il les feuillette il y trouvera cette même requête de M. Blackman. Remarquez-le bien, M, l'Orateur, il ne s'agissait pas là d'un cas où l'on demandait au gouvernement de construire une ligne de chemin de fer, où il devenait important de s'assurer bien exactement quelle était l'étendue de la voie. Il s'agissait seulement d'une subvention de tant par mille, laquelle ne devait être payée que d'après le nombre de milles de chemin construits, et par conséquent il ne nous était pas nécessaire d'accorder à la longueur de la voie cette attention minutieuse relativement à son exactitude qu'il aurait fallu lui apporter si nous avions été appelés à construire cette voie au nom du gouvernement. L'honorable ministre (M. Blair) croit-il, lorsqu'une compagnie comme celle-là, compagnie ayant pour président le Dr Green, le président de l'Union télégraphique et pour membres nombre d'hommes importants, possédant, comme nous étions portés à le croire, un fort montant de capital, nous soumettait une proposition par laquelle on demandait la permission de construire cette ligne moyennant une subvention de $3,200 par mille, je crois ; croit-il dis-je, qu'il était de mon devoir de me munir d'un ruban d'arpenteur pour aller en compagnie de mon secrétaire particulier mesurer ce chemin et constater s'il avait précisément la distance dont M. Blackman m'avait parlé ? Je ne crois pas que l'honorable ministre (M. Blair) ait pris cette peine avant de passer le contrat intervenu entre lui et le chemin de fer du comté de Drummond. Ce n'est pas ce que je prétends être le devoir du ministre des Chemins de fer et Canaux .

Qu'ai-je fait ? C'est ce que l'honorable ministre va voir bientôt :

Je n'ai pas examiné la question avec autant de soin que je l'aurais fait dans d'autres circonstances, convaincu que j'étais, que M. Blackman et le Dr Green, le président de la grande compagnie télégraphique Grand Union, des Etats-Unis, qui étaient les promoteurs de cette compagnie, ainsi que M. Wiman, ...

M. Wiman est un homme dont les membres du gouvernement ont déjà entendu parler et c'était l'un des capitalistes possédant de grands intérêts dans ce chemin :

....s'assureraient avant d'entreprendre la construction d'une ligne de chemin de fer, quel serait l'effet de ce chemin. J'acceptai donc leurs déclarations, mais je donnai des instructions à M. Collingwood Schreiber, ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement, qui fit rapport que ce que le Dr Green et M. Blackman avaient avancé relativement à la distance qui serait épargnée était exact.

Ai-je bien ou mal fait ? Devais-je me charger de décider cette question ? Non, je remis la requête, ainsi que cette déclaration concernant la distance qui serait épargnée, à l'ingénieur en chef, (M. Collingwood Schreiber), le sous-chef du ministère des Chemins de fer et Canaux aujourd'hui, lequel était alors l'ingénieur en chef du gouvernement. L'honorable ministre (M. Blair) trouvera dans les liasses de son départe-

ment le rapport de M. Schreiber concernant cette requête.

M. Schreiber disait :

Le tronçon suivant s'imposera conséquemment au réseau des chemins de fer, savoir : de New-Glasgow à Amherst, 77 milles.

C'est là ce que la requête disait et ce que M. Schreiber rapportait, acceptant la déclaration des requérants demandant une subvention de tant par mille et devant recevoir seulement une subvention à raison de chaque mille de chemin réellement construit.

M. Schreiber continuait :

Le projet semble très attrayant, et ce chemin attirera incontestablement un fort trafic océanique. Il assurera encore au Canada, croit-il, le pouvoir de gouverner les grandes routes de communication entre les deux continents, et de contribuer au développement des ressources de ce pays et à l'augmentation de sa prospérité.

C'est là le rapport de M. Schreiber confirmant l'allégation de la requête de M. Blackman relativement à la distance épargnée, et recommandant le projet parce qu'il était de nature à favoriser grandement la prospérité nationale.

Voilà ma réponse à l'honorable ministre (M. Blair). Cette réponse est celle que je fais en cette Chambre et pas un homme intelligent au Canada ne dira que je ne me trouve pas par là complètement exonéré de toute accusation portée contre moi.

La déclaration que j'ai faite en cette Chambre relativement à cette économie de distance reposait sur le rapport de l'ingénieur en chef des Chemins de fer du temps, lequel est aujourd'hui sous-ministre en même temps qu'ingénieur en chef. Le projet avait pour but de former une grande ligne de communication jusqu'au centre du pays, ainsi que d'assurer à celui-ci le pouvoir de réglementer les grandes routes de communication entre les deux continents, de contribuer au développement de ses ressources et à l'accroissement de sa prospérité.

Ce rapport mentionnant la longueur de chemin à être construite de New-Glasgow à Amherst, disait qu'elle serait de 77 milles. Or, c'était là ce que M. Wiman et ses amis prétendaient. Le rapport de l'ingénieur du gouvernement que je vous ai cité confirmait ce que M. Wiman avait dit, et c'est là-dessus que le parlement fut appelé à voter une subvention, et qu'il l'a fait. Je ne lasserai pas plus longtemps le comité en examinant cette vieille calomnie réchauffée, à laquelle j'ai précisément fait subir le sort réservé à toutes ces calomnies que ceux qui connaissent aussi peu que le ministre des Chemins de fer et Canaux les événements politiques du passé ressasseront après qu'elle aura été depuis longtemps réfutée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable chef de la gauche me permettra-t-il de lui poser une question ?

Sir CHARLES TUPPER : Certainement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je me suis efforcé de suivre le discours de l'honorable député avec une certaine attention, et je n'ai pas encore compris qu'il ait déclaré n'avoir pas représenté au parlement que la construction de sa ligne courte épargnerait une distance de plus de 40 milles.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne crois pas que l'honorable ministre (M. Blair) soit tout à fait aussi obtus qu'il semble l'être en ce moment. Je lui ai dit en termes que tout homme intelligent peut comprendre, que la déclaration que j'ai faite en cette Chambre relativement à la question reposait sur le rapport que M. Collingwood Schreiber m'avait fait.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne me soucie guère de savoir si elle repose sur ce rapport, ce que je veux savoir c'est si vous l'avez faite.

Sir CHARLES TUPPER : Je dis que la déclaration que j'ai faite en parlement était celle contenue dans le rapport de mon ingénieur en chef ; à moins que l'honorable ministre (M. Blair) ne dise qu'il était de ma besogne de me munir d'un ruban pour aller mesurer le chemin, cette réponse devrait lui suffire et lorsque l'honorable ministre, sur une question de cette nature, pourra apporter une autorité comme celle-là, il me verra accorder beaucoup de déférence.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dites-vous que le sous-chef actuel, lorsqu'il était ingénieur en chef, a fait un mesurage pour constater la longueur du chemin, et qu'il vous a fait rapport que la construction de ce chemin comportait une économie de 77 milles de distance ?

Sir CHARLES TUPPER : Eh bien ! M. l'Orateur, voilà réellement qui est trop fort. Si l'honorable ministre avait la moitié seulement moins d'intelligence qu'il ne semble en posséder sur cette question, il devrait être chassé du parlement sans une minute de retard.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable chef de la gauche va un peu trop loin.

Sir CHARLES TUPPER : Vous m'avez mal compris, car j'ai dit qu'il ne manquait pas à ce point d'intelligence. Je dis, au contraire que c'est un homme habile. Je dis qu'il n'est pas la moitié aussi peu intelligent qu'il paraît l'être.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je pense que l'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper) veut faire supposer au comité que l'honorable ministre (M. Blair) est dépourvu d'intelligence.

Sir CHARLES TUPPER : Non, non. Au contraire, si je pouvais parler français, M. le président, vous ne commettriez pas cette méprise.

M. l'ORATEUR SUPPLANT : Je ne suis pas très familier avec la langue anglaise, mais je le suis assez, je crois, pour comprendre que l'expression employée n'est pas tout à fait convenable.

Sir CHARLES TUPPER : Je vous assure que j'ai tâché de faire un compliment à l'honorable ministre, et que je me suis efforcé de réparer le mauvais effet de l'impression que sa question devait naturellement causer sur les membres des deux côtés de la Chambre. Venant du littoral, vous savez, je m'intéresse particulièrement à l'honorable ministre. J'ose dire que celui-ci se rappelle très bien que lorsqu'il était rédacteur de la "Tribune" de New-York, Horace Greeley, écrivit un article sur l'influence étonnante de l'usage du poisson comme nourriture sur l'intelligence, ce qui expliquait pourquoi les gens du littoral de tout pays tenaient assez bien tête à ceux de l'intérieur. Le lendemain matin un Yankee, long et affamé, se présenta au bureau et dit : "M. Greeley, j'ai lu votre article sur l'étonnante influence sur l'intelligence du poisson pris comme nourriture. Je désire augmenter ma puissance intellectuelle, et j'aimerais savoir de vous la quantité de poisson qu'il me faudrait consommer." "Eh bien !" dit M. Greeley, "je crois que vous feriez mieux de commencer par une baleine." C'est le conseil que je donnerais à l'honorable ministre, s'il n'était pas peu parlementaire.

J'en arrive maintenant à l'embranchement Saint-Charles. L'honorable ministre se tient-il responsable de cet embranchement ? Ce n'est pas une chose qui ait été faite dans l'ombre. Il n'y a eu là aucun contrat secret fait avec des partisans capables de fournir un joli montant au fonds électoral du gouvernement du jour. C'est, du reste, ce que jamais personne n'a insinué. Voici ce qui s'est passé. En ma qualité de ministre des Chemins de fer et Canaux, je demandai au parlement s'il voulait voir ce chemin se faire, et je lui soumis tous les renseignements que je pus obtenir du département des Chemins de fer et Canaux, et de ce monsieur même dans lequel l'honorable ministre a tant de confiance aujourd'hui. J'avais également beaucoup de confiance en lui alors. Comme ingénieur des chemins de fer du gouvernement, il examina ce sujet, et me fit rapport de ce qu'il croyait que devait coûter la construction du chemin. Je soumis tous les faits au parlement, et celui-ci vota l'argent nécessaire avant tout commencement des travaux. Il arriva qu'une longue partie de cette ligne suivait le bord de l'eau, là où des quais avaient été bâtis et où l'on avait fait des arrangements relativement à de grandes entreprises d'expédition. Le résultat a établi ce qu'un député a cité hier de la déclaration que je fis à la Chambre—déclaration parfaitement exacte, savoir : que je fus atterré de la dépense faite, mais ce n'était pas une dépense que je pouvais empêcher dans la moindre mesure. Le coût de construction lui-même était beaucoup plus considérable que l'on ne pouvait le supposer, et les dommages causés aux terrains étaient tellement effrayants que je les combattis pied à pied devat les arbitres, devant les tribunaux et, enfin devant la cour de l'Echiquier, faisant tous les efforts possibles pour réduire cette dépense autant qu'elle pouvait l'être.

L'honorable ministre trouve-t-il là-dedans la justification du marché concernant le chemin de fer du comté de Drummond. Cela se rapporte-t-il plus à l'affaire que ce qui se passe en Chine ? L'honorable ministre le sait, mais il comprend que le seul moyen d'amener ses partisans à appuyer son projet c'est de leur faire perdre la piste et de les lancer dans une fausse direction pour les empêcher de donner à l'affaire l'attention qu'ils y auraient donnée, s'il avait employé le temps précieux qu'il vient de gaspiller à donner à la Chambre les renseignements qu'elle a droit d'exiger d'un homme dans sa position.

L'honorable ministre a ensuite abordé une autre question qui, je l'avoue, se rapporte un peu plus au sujet qui nous occupe—l'achat de l'embranchement de la Rivière-du-Loup. Or, M. l'Orateur, dans cette transaction, le gouvernement est-il allé trouver le Grand Tronc comme il l'a fait, pour conclure un contrat, impliquant des millions, sans que personne dans le pays en eût connaissance ? Pas du tout. Mon prédécesseur, feu l'honorable Alexander Macknezie, se présenta devant le parlement et exposa les raisons qui lui faisaient croire qu'il était important de prolonger l'Intercolonial de la Rivière-du-Loup jusqu'à Lévis, une distance de 123 milles.

La position était celle-ci : cette section du Grand Tronc ne donnait pas de bénéfice ; la compagnie l'avait presque laissé aller à l'abandon ; elle était en si mauvais état que lorsque l'Intercolonial fut terminé jusqu'à la Rivière-du-Loup et qu'il fallut faire circuler les trains sur cette partie de la ligne, à la vitesse que l'on pouvait obtenir sur l'Intercolonial les voitures, les locomotives et tout le matériel en étaient endommagés. C'est ce que M. Mackenzie expliqua à la Chambre et cette dernière à l'unanimité l'autorisa à entamer des négociations avec le Grand Tronc pour voir quels arrangements il pouvait conclure pour amener le terminus de l'Intercolonial à Lévis, où il aurait une correspondance avec les steamers venant d'Angleterre et de toutes les parties du monde.

Voilà dans quelles circonstances cet embranchement fut acheté. Les choses en étaient là lorsque les conservateurs arrivèrent au pouvoir et reprirent les négociations avec le Grand Tronc. Comment ai-je procédé alors ? Ai-je conclu un marché comme celui de l'honorable ministre sans faire d'enquête, sans consulter mon ingénieur, sans prendre l'avis de qui que ce soit ? Pas du tout, j'ai d'abord cherché à obtenir les meil-

leures conditions possibles de la part du Grand Tronc et j'ai ensuite confié l'affaire à M. Schreiber, l'ingénieur des chemins de fer du gouvernement. L'honorable ministre a fait beaucoup de bruit à propos de la conduite que j'ai tenue dans cette affaire. Comment aurais-je pu en agir autrement ? Il n'y avait pas alors le chemin de fer du Drummond, ni celui de la Rive Sud comme alternatives. Il fallait ou acheter ces 123 milles du Grand Tronc ou construire une nouvelle ligne. Tel fut le rapport de M. Schreiber. J'ai ici les explications que j'ai alors données à la Chambre et sur lesquelles j'ai été autorisé à signer le contrat—contrat qui n'a jamais été attaqué tant que l'honorable ministre n'a pas trouvé plus commode de revenir sur ces vieilles questions que de jeter quelques lumière sur la transaction du Drummond. Ces explications se trouvent dans les "Débats" de 1879, 13 mai, page 1993, v.a. :

Sir CHARLES TUPPER : Nous avons pensé que le mode le plus juste de fixer le prix serait de calculer ce qu'il en coûterait au gouvernement pour construire ce chemin en supposant qu'il n'existait pas déjà.

Il ne s'agissait pas ici de choisir entre différentes routes. C'était cela ou rien.

C'est en effet le principe qui a été adopté et ceux qui examineront les documents verront que nous avons acheté moyennant $13,000 ou un peu moins par mille, le chemin depuis la Rivière-du-Loup jusqu'à la Jonction Chaudière, les vieux rails ne sont pas compris dans cet achat, nous les gardons seulement jusqu'à ce que nous puissions les remplacer à peu de frais par des rails d'acier. M. Schreiber avait fait une inspection du chemin en 1876 et il reçut instruction du gouvernement de préparer un calcal approximatif de ce qu'il en coûterait pour construire une voie semblable. Il calcula qu'une ligne qui s'étendrait depuis la Rivière-du-Loup jusqu'à la Jonction de la Chaudière—soit 119 milles—construite sur le même principe que l'Intercolonial coûterait $1,859,256. Il estima la pose des rails d'acier et les réparations nécessaires pour mettre la voie dans la même condition que l'Intercolonial, à $346,280, ce qui laissait $1,502,976 comme le plus bas prix auquel on pouvait obtenir un chemin semblable à l'Intercolonial.

A partir de la Jonction de la Chaudière, le chemin entraîne de grandes dépenses : des tranchées profondes et autres difficultés qui se rencontrent rendent cette partie du chemin plus coûteuse que les autres. Il fallait aussi un terminus au port de Québec et pour cela il fut nécessaire de descendre dix milles et quart de la Jonction de la Chaudière à Hadlow, propriété pour laquelle le Grand Tronc, avec ses quais, remises pour locomotives, ateliers etc., est cotisé aujourd'hui sur le pied de $120,000. Les 6¼ milles avec la propriété Hadlow nous fournissant libre accès au port, furent évalués à $200,000 et estimés très bas, ce qui forme un montant total, d'après M. Schreiber, de $1,700,000, prix peu élevé auquel nous espérons acquérir le chemin. Et en conséquence nous décidâmes que le prix que nous donnerions pour cette propriété serait de $1,500,000.

D'après les calculs de M. Schreiber, le plus bas prix auquel cette ligne pouvait être achetée était de $1,700,000 et notre proposition comportait que nous ne pouvions payer que $1,500,000, soit $200,000 de moins que ce qu'il aurait fallu pour construire une ligne nous-mêmes.

Dans une affaire de cette importance le gouvernement considèrera qu'il serait prudent de prendre de plus amples renseignements, et après avoir soigneusement examiné et vérifié les calculs de M. Schreiber afin d'être bien certain qu'ils étaient les plus bas possibles, et envoyer son rapport à M. Shanley——

Qui est reconnu comme l'ingénieur le plus éminent du Canada et la plus haute autorité du pays dans ces matières.

——lui demandant de bien vouloir dire ce qu'il en pensait. Parmi les documents soumis——

Nous n'avons pas alors traité la Chambre comme elle est traitée aujourd'hui où il nous faut avoir recours jusqu'à l'obstruction pour obtenir la moindre parcelle d'information ; nous avons produit tous les documents et fourni tous les renseignements pour permettre à la Chambre de dire si nous avions été prudents ou imprudents et de décider si notre projet devait être ratifié ou non——

——se trouve une lettre de M. Shanly dans laquelle il estime les 119 milles que le gouvernement a achetés, non compris les vieux rails de fer à $1,758,000 et M. Shanly m'assura, en termes précis, que même avec le bas prix de la main-d'œuvre et des rails d'acier, et le temps favorable à la construction de chemin de fer, il ne croyait pas qu'il fût possible de construire pour ce montant, une voie ferrée dans les mêmes conditions. A cela il ajoute $300,000 pour les 6¼ milles et les propriétés Hadlow, soit un total de $2,100,000 qui sont la valeur que M. Shanly donne à la propriété. J'ai déjà dit que l'offre du gouvernement au Grand Tronc était de $200,000 au-dessous de l'estimation de M. Schreiber et de $600,000 au-dessous de celle de M. Shanly.

L'honorable ministre peut-il trouver dans tout cela quoi que ce soit qui indique que le gouvernement n'a pas fait tout ce qu'il pouvait faire pour protéger le trésor public ? Sur ce même sujet permettez-moi de citer ce que disait sir Henry Tyler à une réunion des actionnaires du Grand Tronc à Londres. J'emprunte cette citation à la "Canadian Gazette" du 16 avril 1891 :

Quant à la vente de l'embranchement de la Rivière-du-Loup, l'histoire en est déjà vieille, mais d'après ce que sir Charles Tupper en a dit, les propriétaires ne se seraient pas imaginés que les négociations concernant cette transaction avaient duré plus d'un an et demi et avaient eu lieu avec deux gouvernements différents.

Je reviendrai dans un instant sur cette question pour faire voir jusqu'à quel point l'honorable ministre est dans l'erreur en prétendant qu'on n'a jamais entendu parler d'un gouvernement acheter un chemin d'une compagnie et déduisant la subvention du prix d'achat. Sir Henry Tyler dit que nous n'avons payé à la compagnie que la moitié de ce que le chemin lui avait coûté après en avoir déduit la subvention.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dites-vous que sir Henry Tyler déclare que vous avez déduit la subvention du prix que vous avez payé ?

Sir CHARLES TUPPER : Oui, je vais lire de nouveau le compte rendu que donne

la "Canadian Gazette" de Londres, du 16 avril 1891, du rapport de sir Henry Tyler :

Sir Henry donne les détails de la vente et dit que le prix payé par la compagnie pour la construction, après en avoir déduit la subvention de l'Etat, était de £536,000.

Lui avons-nous payé £536,000 ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non. Il y a beaucoup de choses que vous ne lui avez pas données, pas même les rails et l'équipement. Vous ne lui avez rien donné.

M. FOSTER : Que voulez-vous dire ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous n'avez pas eu les rails de la compagnie.

Sir CHARLES TUPPER : Si l'honorable ministre désire faire un petit discours, je puis en profiter pour respirer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas objection à ce que vous respiriez.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre n'a pas l'air de comprendre. Il me paraît avoir le crâne trop épais. J'ignorais qu'il fût un de ces Ecossais auxquels il faut faire subir une opération chirurgicale pour leur faire pénétrer une plaisanterie jusqu'au cerveau. Je crains d'être obligé de revenir à mon ancienne profession et de pratiquer sur lui l'opération du trépan pour arriver jusqu'à ce qu'il appelle son cerveau.

Cependant tout ce qu'elle a pu obtenir du gouvernement a été £300,000 et les vieux rails, soit moins que la valeur que l'ingénieur du gouvernement donnait au chemin et beaucoup moins que l'estimation faite par un ingénieur indépendant ayant la confiance du gouvernement. La compagnie considère donc qu'elle a vendu ce chemin à grande perte.

C'est dans ces termes que le président de la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc se plaint du marché onéreux que nous lui avons imposé. Il dit que nous n'avons eu aucun égard à ce que le chemin de fer avait coûté à la compagnie pour nous en tenir au plus bas prix auquel nous pourrions nous procurer une route semblable, si elle n'acceptait pas nos conditions, et elle les a acceptées.

M. RUSSELL : L'honorable député me permettra-t-il une remarque ? Se rappelle-t-il que, dans ce même débat, il a été question de déduire la subvention du prix d'achat et que la réponse de M. Plumb, qui paraît être sans réplique, fut que le gouvernement n'avait aucun recours contre la compagnie pour cette subvention et qu'il n'y fallait pas penser ? Cette réponse paraît être acceptée comme une solution de la question.

Sir CHARLES TUPPER : Je remercie l'honorable député d'avoir rappelé cet incident, puisqu'il fait voir jusqu'à quel point le gouvernement était déterminé à forcer le chemin de fer du Grand Tronc à accepter ce qu'il considérerait comme étant des conditions onéreuses.

M. RUSSELL : Cette détermination ne venait pas du gouvernement mais de l'opposition—et c'est la raison qui a été donnée pour ne pas déduire la subvention du prix d'achat.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable député ne paraît pas savoir ce qu'il dit. Je viens justement de citer les paroles du président du chemin de fer du Grand Tronc, disant que ce chemin avait coûté £536,000, déduction faite de la subvention. Le gouvernement a payé £300,000 pour ce qui avait coûté £536,000, déduction faite de la subvention. Mettons cela en regard de la proposition monstrueuse que l'honorable député (M. Russell) cherche à défendre avec des arguments de casuiste, contrairement, je crois, à son propre jugement. Il était impossible de l'entendre sans ressentir qu'il n'abordait la question qu'avec timidité. Il semblait redouter le son de sa propre voix ; il avait l'air honteux. Tout le monde sait qu'il appartient à une profession dont les membres sont payés tous les jours pour faire accepter les pires raisons comme les meilleures. Quant à moi, tout le monde sait que j'appartiens à une profession qui méprise de pareils moyens.

M. RUSSELL : Tout le monde sait aussi que l'honorable député a déserté sa profession.

Sir CHARLES TUPPER : Je n'ai pas saisi ce que vient de dire l'honorable député. S'il croit avoir à dire des choses qui méritent d'être entendues de l'opposition, il devrait parler de manière à se faire entendre. Dans sa répétition de tout ce qui avait été dit par les orateurs précédents, il a donné la preuve de son ignorance de la question et de son incapacité absolue de réfuter les arguments de la gauche. Je ne m'étonne pas de la paralysie morale et physique dont il fait preuve. Je comprends ce qu'il ressent. Ses services ont dû être retenus par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux et il a promis de se charger de la cause, et il s'est senti mal à l'aise en entendant les honorables députés de Westmoreland et d'Halifax qui, dans ces débats, apparaissent comme des géants à côté de pygmées. Mais il n'a pas besoin de s'alarmer ; j'aurai à m'occuper de lui avant de terminer, pas beaucoup mais assez pour lui faire prendre patience.

Je viens d'expliquer quelle est notre position et je demande à l'honorable ministre, ainsi qu'à la Chambre et au gouvernement, s'il ont jamais entendu parler d'une proposition comparable à celle que nous discutons ce soir. Si l'on en connaît, pourquoi ne pas les citer ? L'honorable ministre redoute-t-il d'entendre quelque chose ou craint-il que le ministre de la Marine et des Pêcheries——

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député s'adresse-t-il à moi ?

Sir CHARLES TUPPER : C'est à la Chambre que je m'adresse sur une question des plus importantes qui lui ait jamais été soumise.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Est-ce de moi qu'il veut parler ?

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami s'acquitterait mieux de ses devoirs de ministre de la Couronne, s'il prêtait plus d'attention au débat, qu'il a traité avec un souverain mépris depuis le commencement jusqu'à présent. Rien n'est plus désagréable quand je traite une question sérieuse comme celle-là, de le voir interrompre comme il le fait. Il semble avoir une idée de ce que je vais dire et cherche à empêcher ses collègues de se rendre compte jusqu'à quel point il s'est montré inhabile et incapable dans cette affaire. Je répète qu'il existe un cas qu'on peut comparer en tous points à cette affaire du Drummond, et il peut mettre en parallèle ma conduite et la suivre dans ces deux circonstances. N'a-t-il jamais entendu parler du chemin de fer Eastern Extension qui a été acheté du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse par le gouvernement canadien ? Voilà un cas que l'on peut comparer sous tous les rapports à celui du Drummond. Le gouvernement du Canada a acheté dans cette circonstance, des propriétaires mêmes un chemin qui avait été fortement subventionné. Il faut croire que l'honorable ministre ignore cette transaction, car autrement comment peut-il prétendre qu'il n'y a pas d'exemple qu'un gouvernement, en faisant l'acquisition d'un chemin de fer ait déduit la subvention du prix d'achat ? La position était celle-ci : M. Mackenzie, chef du gouvernement dont l'honorable premier ministre actuel faisait partie, décida très sagement qu'il serait très avantageux de prolonger l'Intercolonial de Glasgow jusqu'au détroit de Canso, une distance de 80 milles. Comment procéda-t-il ? Il proposa à la Chambre de donner, en pur don, à titre de subvention, au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse l'embranchement de Truro à New-Glasgow qui avait coûté $2,000,000 ou environ pour permettre à la législature de la Nouvelle-Ecosse de prolonger ce chemin de New-Glasgow jusqu'au détroit de Canso. Comme le sait très bien l'honorable ministre des Finances le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse accepta cela, et le parlement vota un bill autorisant le gouvernement à faire don à la Nouvelle-Ecosse d'un chemin qui avait coûté environ $2,000,000, pour permettre à cette dernière de le prolonger jusqu'à Canso. Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse ayant ainsi reçu ces 43 milles de chemin entre Truro et Glasgow, à titre de subvention pour aider au prolongement du chemin, passa avec la compagnie Eastern Extension un contrat en vertu duquel il prenait possession de la ligne et s'engageait à la construire et la compléter jusqu'à Canso. Des difficultés surgirent entre le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et l'autre partie contractante et l'affaire fut soumise à un arbitrage pour savoir quelle somme le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse devait payer pour devenir propriétaire du chemin depuis Truro jusqu'au détroit de Canso. Quelle fut la décision des arbitres ? Ils décidèrent que la Nouvelle-Ecosse devait payer aux propriétaires de la ligne entre Truro et le détroit de Canso $1,200,000. Plus tard, ce chemin fut acheté par le gouvernement canadien lorsqu'on en vint à la conclusion qu'il était dans l'intérêt de la Nouvelle-Ecosse et du Canada d'en agir ainsi. C'est moi qui fus chargé de négocier cet achat avec l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) et l'un de ses collègues, et je dois dire qu'en cette occasion, je les ai trouvés très capables et très en état de défendre les intérêts de leur province. Il s'agissait de l'achat des 123 milles de chemin entre Truro et le détroit de Canso. Il y avait 43 milles de chemin admirablement bien construit dans une belle partie du pays, la partie la plus rémunératrice de tout l'Intercolonial d'un bout à l'autre. Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse n'a pas reçu un sou pour ces 43 milles de chemin ; il a été remboursé de ce qu'il avait payé aux entrepreneurs pour prendre leur place et devenir propriétaire de la ligne. Je cite ce fait comme la réfutation la plus complète de la prétention du ministre des Chemins de fer et Canaux, et je lui demande pourquoi il l'a caché à la Chambre. S'il le connaissait et s'il l'a caché à ses collègues et à ses partisans, il a manqué de franchise et il est inutile d'insister davantage sur ce point. Lorsque cette transaction fut ratifiée par la Chambre des communes, un député évalua à $4,000,000 la propriété qui avait été sacrifiée par la Nouvelle-Ecosse. L'honorable M. Blake était alors chef de l'opposition—ou un membre distingué de l'opposition—déclara qu'il n'y avait de réclamation à faire ni pour la subvention, ni pour le chemin qui avait été donné et qui appartenait à la Nouvelle-Ecosse, et qu'il n'y avait aucune raison de payer pour ce chemin, vu que la transaction était autant dans l'intérêt de la Nouvelle-Ecosse que dans celui du Canada. Si le ministre des Chemins de fer et Canaux veut relire son discours à la page 2959 des "Débats" de 1899, il trouvera le passage suivant :

> Quand on vient prétendre que le gouvernement aurait dû déduire ces subventions du prix d'achat, ou qu'il aurait dû insister pour qu'il en fût tenu compte, lorsqu'il s'est agi de déterminer la valeur du chemin de fer, je me perds en conjectures, pour savoir sur quoi on base une pareille prétention.

Il ne pouvait pas du tout comprendre sur quoi on pouvait baser une telle prétention.

Cependant, il devait savoir—dans le cas contraire il aurait dû rougir de l'admettre—qu'il existait une transaction semblable à celle qu'il avait faite dans le but d'acheter

un chemin fortement subventionné par divers gouvernements et corporations, qui non seulement fournissaient leurs propres estimations de la valeur de la propriété, mais en outre toutes les subventions servant à la construction presque entière du chemin.

J'arrive maintenant à un point des plus graves, car il s'agit des aptitudes de l'honorable député pour la position qu'il occupe. L'honorable député nous a dit qu'avec tout son personnel, ses ingénieurs, ses comptables et tous ses commis, il était impossible d'établir quel était le résultat des opérations d'un chemin de fer sous bail. Peut-on contredire cette déclaration ? J'en appelle au jugement de la Chambre, en disant que l'honorable député a répété à maintes et maintes reprises qu'il lui était tout à fait impossible de nous donner ce renseignement.

Un ministre de la Couronne a dit que l'idée en vue lorsqu'il s'est agi de louer ce chemin, était de démontrer à la Chambre et au pays le côté sage de cette transaction. C'était là, M. l'Orateur, une déclaration intelligente ; mais je dois dire que l'honorable député s'est trouvé fort empêché ce soir, de résoudre ce dilemme. Ou il a avoué l'impossibilité pour le ministre des Chemins de fer et Canaux de donner ce renseignement à la Chambre, ou il a prouvé à tout homme connaissant quelque chose dans les opérations de chemins de fer qu'il n'était pas du tout à sa place dans la position qu'il occupe, libre à lui de choisir l'une ou l'autre des deux alternatives. Il s'est montré indigne de la confiance de tout membre de cette Chambre, car, il ne peut appuyer par des faits ce qu'il a déclaré. Il n'est pas au Canada, un seul homme s'occupant de chemins de fer qui ne fasse chaque jour ce que l'honorable député déclare impossible. Chaque année la Compagnie du Grand Tronc nous a montré comment son réseau de chemins de fer a été affecté par une nouvelle ligne prise à bail. Je défie l'honorable député de citer devant la Chambre ou devant le comité des chemins de fer, tout expert en cette matière, et de lui poser la question suivante : Est-ce chose possible ou impossible pour une grande compagnie de chemin de fer de constater quelles ont été les opérations d'une nouvelle ligne prise à bail. Il ne saurait trouver au Canada un homme de la Compagnie du Grand Tronc ou de celle du Pacifique ou de toute autre compagnie qui ne soit prêt à admettre que la chose est parfaitement faisable. Voyez les divers contrats faits par le chemin de fer Canadien du Pacifique avec les particuliers qui avaient construit certaines sections de chemin de fer, et les opérations de ces nouvelles lignes prises à bail. Comment pourrait-on obtenir ce résultat ? Si l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux nous dit la vérité, la chose était tout à fait impraticable. Je le répète donc, il n'est pas dans le pays ou ailleurs un seul homme s'occupant de la direction d'un chemin de fer qui ne sache que les comptes de ces compagnies sont tenus de manière à permettre de calculer les opérations de chacune de ces lignes ainsi prises à bail.

Cependant, un honorable député qui se dit le ministre des Chemins de fer et Canaux et se pose en guide et conseiller des messieurs qui occupent les sièges du trésor vient nous dire que tout ce que fait tout bureau de direction de chemins de fer, sauf le sein, est tout à fait impossible.

Je ne veux pas perdre plus de temps sur cette question, elle est trop claire, je laisserai à l'honorable ministre le soin de résoudre le dilemme. Lorsque je lui ai dit qu'il avait dans son département des fonctionnaires capables de fournir ce renseignement à la Chambre s'il leur permettait de le faire, qu'a-t-il dit ? Je ne leur permettrai pas de se présenter devant un comité, je les destituerais promptement si je constatais qu'ils donnent de faux renseignements. Je ne voudrais pas m'abaisser au point d'entrer en communication avec un employé du gouvernement à ce sujet ou au sujet de toute autre question. Je n'ai été renseigné par aucun fonctionnaire du département des Chemins de fer et Canaux, mais, d'après ma propre expérience dans ce département, d'après la manière dont les livres sont tenus, je sais qu'aucun comptable ou auditeur de l'Intercolonial ne pourrait donner tout de suite ce renseignement devant un comité. Qu'ai-je à répondre ? L'honorable ministre dit : Je destituerais tout fonctionnaire de mon département qui oserait donner un semblable renseignement à la Chambre ou à qui que ce soit. Voilà le système de terrorisme suivi par l'honorable ministre. Il ne permettrait à personne, paraît-il, d'en connaître plus que lui, et ce serait un crime capital qui entraînerait la décapitation. A cela, voici ce que je me contenterai de dire : Je crois que mon honorable ami de Westmoreland (M. Powell) a démontré à la Chambre que le ministre des Chemins de fer et Canaux était tout à fait en dehors de la vérité en disant que cette ligne allait donner un excédent considérable.

La raison pour laquelle l'honorable ministre a refusé de donner ce renseignement à la Chambre, est qu'il y voyait sa condamnation, et il n'aurait pas osé demander à ses collègues d'appuyer cette proposition. Pour quiconque est familier avec ces entreprises de chemins de fer, il ne serait pas difficile, lorsque vous lui donnez le chiffre de la dépense actuelle, $1,000,000 par année imputable sur le compte du capital, soit plus de $2,000,000 en deux ans, il ne serait pas difficile, dis-je, d'arranger les chiffres de manière à prouver ce que l'honorable député désirait prouver. Or, l'honorable ministre a supprimé les faits, ou il les ignorait ; dans ce dernier cas, il est ignorant, et s'il est ignorant, il est incapable, et par conséquent incompétent pour la position qu'il occupe.

Voilà l'attitude que je prends sur cette question. C'est une question de grande im-

portance et je dis que dans des cas semblables la Chambre doit être traitée avec plus de respect.

Presque chaque fois que cette question a été discutée dans cette Chambre, le ministre des Chemins de fer et Canaux était absent, et quand il s'est trouvé ici, il a cru devoir détourner l'attention en tournant le dos à l'opposition, et engageant une conversation à haute voix avec d'autres députés.

Je dois dire à l'honorable ministre qu'il n'est rien que j'aime comme cela, car lorsque j'attaque un membre du gouvernement de cette façon, il prouve qu'il craint d'entendre ce qui se dit. Le plus grand plaisir que puisse me faire l'honorable ministre, lorsque je parle en Chambre, c'est d'essayer de détourner l'attention de ceux qui l'entourent. Se trouvant entre un ministre et un whip, il cherche de détourner leur attention de ce qui se dit. Craindrait-il que M. Sutherland ne devienne whip de l'opposition si on lui laisse entendre nos discours ?

Je dirai à l'honorable ministre que s'il a l'intention de présenter de grandes mesures il devra traiter ses amis et l'opposition avec plus de respect qu'il ne l'a fait dans le cours de cet important débat.

Maintenant, M. l'Orateur, je suis heureux de dire que j'arrive à une conclusion. Je n'avais pas l'intention de parler aussi longtemps. Je n'ai plus qu'un mot à dire. L'honorable ministre nous a dit qu'il avait fait entrer M. Harris dans le cervice de l'Intercolonial dans le but de faire de ce chemin une entreprise commerciale. Ce monsieur devait administrer ce chemin de manière à montrer un excédent après avoir payé les frais d'exploitations. M. Harris doit être un homme capable, et je crois que c'est dans un moment où il avait oublié le caractère de son chef qu'il osa dire, à Montréal, que grâce à sa réorganisation du tarif de l'Intercolonial, il pourrait montrer une augmentation d'un demi-million de piastres par année dans les affaires de ce chemin.

L'honorable ministre (M. Blair) a alors trouvé que M. Harris en savait trop pour lui, et pour une raison ou pour une autre, il brisa son contrat. Voici l'exposé de M. Harris :

D'après cet état, les recettes brutes de l'Intercolonial, pour 1895-96, ont été de $2,957,640 ; les frais d'exploitation, $3,012,000 ; soit un déficit d'environ $55,000.

C'était sous l'administration de l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) :

On estime que les recettes pour l'année, après le prolongement jusqu'à Montréal, seront de $3,885,000, et les frais d'exploitation, $3,363,000. En d'autres mots ceux qui sont responsables de l'administration de l'Intercolonial et qui m'ont conseillé sur ce sujet, estiment que les opérations de la première année donneront un excédent de $250,000. Maintenant je déduis de ces recettes: le loyer de $210,000, et j'arrive à un excédant de $310,000, soit une marge de $300,000 comme résultat de cette politique de prolongement.

Après quatre mois d'exploitation de ce chemin, nous voyons une forte augmentation du déficit au lieu d'un excédent. Maintenant, M. le président, je ne suis pas un joueur, et je n'aime pas à parier, mais je risquerais quoi que ce fût que je puis prouver devant tout expert en matière de chemin de fer que l'augmentation du déficit sur l'Intercolonial, augmentation due au chemin de fer du Drummond et au contrat avec le chemin de fer du Grand Tronc, a été de $300,000, la première année.

Comme la Chambre vote $1,000,000 par année pour la dépense, et qu'elle met ce montant entre les mains du ministre des Chemin de fer et Canaux, je crois que l'honorable ministre devrait nous donner un brillant exposé ; mais cessez d'imputer sur le compte du capital, ce qui doit être porté au compte du revenu et vous verrez bientôt quel a été le résultat du prolongement jusqu'à Montréal.

J'ai promis de dire quelques mots de mon honorable ami de Halifax (M. Russell). En entendant parler l'honorable député, hier soir, je me suis rappelé un incident assez curieux, arrivé il y a quelques années, dans la législature de la Nouvelle-Ecosse. Le procureur général de cette législature était alors un homme corpulent qui était souvent sujet aux attaques d'un député de petite taille. Or le procureur répondant un jour à une de ces attaques : " M. l'Orateur, cela me rappelle ce que je vis par une chaude journée d'été en traversant la campagne. Je vis dans un pâturage un magnifique cheval qu'un moustique piquait de son dard. La noble bête s'occupa peu d'abord de ces attaques, mais à la fin, agitant violemment sa queue, elle fouetta le moustique dont elle fit sauter la cervelle ". " M. l'Orateur ", termina le procureur général, " je ne saurais établir aucune comparaison ici aujourd'hui, car, malheureusement, je n'ai pas la queue d'un cheval, et mon petit ami n'a pas la cervelle d'un moustique ".

M. RUSSELL : L'histoire est bonne, mais l'honorable député (sir Charles Tupper) la raconte mal.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable député (M. Russell) ferait bien de se rappeler que bien qu'il soit un éminent professeur de droit, il ne saurait prétendre à aucune distinction lorsqu'il s'agit de questions de ce genre. Je vais lui donner un nouveau conseil. Mon honorable ami a lu, sans doute, les fables d'Esope dont une mérite d'être rappelée à sa mémoire, après ce qu'il a fait hier soir. Une grenouille qui se trouvait trop petite et voulait s'attirer de la considération, vit un bœuf de forte taille : alors elle essaya de s'enfler, mais elle s'enfla si bien qu'elle creva.

Je recommanderais à mon honorable ami, malgré ses talents et ses grandes connaissances de ne plus tenter le rôle de bouffon qu'il a joué hier soir en parlant d'honorables

députés qui ont droit à plus de respect de sa part.

Parlant de la part que j'ai prise dans le projet du prolongement depuis Montréal jusqu'à Saint-Jean, l'honorable député (M. Russell) a dit que j'avais sacrifié les intérêts de Halifax. Je lui dirai que ce jeu a déjà été tenté en cette Chambre, et par des hommes plus forts que lui, et alors, M. l'Orateur, je suis allé à Halifax pour rencontrer ces hommes devant un comté intelligent, et il en est résulté qu'ils ont été rejetés dans l'oubli qu'ils méritaient.

Si l'honorable député (M. Russell) désire discuter la politique en ce qui concerne Halifax, ville à laquelle j'ai toujours été dévoué, pour laquelle j'ai tant fait, et pour laquelle j'espère faire encore beaucoup, je suis prêt, à un moment d'avis, à le rencontrer devant les électeurs intelligents de cette belle ville pour discuter avec lui la question de savoir lequel, de lui ou moi, a contribué le plus au progrès et à la prospérité d'Halifax.

M. l'Orateur, lorsqu'il a été question de la ligne courte, dans cette Chambre, le projet reposait sur le fait que ce chemin nous rapprocherait d'un des ports les plus importants du Canada, le port le plus en état de soutenir la rivalité de Portland. Je veux parler du port de Saint-Andrew. J'ai dit alors qu'en se rendant au port de Saint-Jean, on raccourcissait d'autant la distance ; que ce qui ne pouvait être fait à Saint-Jean par l'Intercolonial pouvait l'être par la ligne courte, et je demandai au parlement de donner $186,000 par année, pendant vingt-cinq ans, pour prolonger le chemin de Montréal à Saint-Jean qui serait alors un port d'hiver. On ne saurait établir de comparaison avec l'Intercolonial. Nous avons de suite fait des arrangements avec le chemin de fer Canadien du Pacifique qui a atteint Halifax beaucoup plus vite que ne pourrait le faire l'Intercolonial. Et il en est ainsi des ports du Cap-Breton et tous les autres ports dans cette partie du pays.

Je ne veux pas retenir la Chambre pour prouver, par les chiffres que j'ai ici, que cette ligne courte a abrégé la distance et facilité l'établissement d'un port océanique dans le pays.

Lorsque la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, sous l'habile direction qui, heureusement pour le Canada, a marqué cette grande entreprise par des arrangements avec les compagnies des steamships, constata que la chose était praticable, je n'ai jamais éprouvé de ma vie de plus grand plaisir qu'en entendant sir William Van Horne déclarer qu'ils avaient démontré, par l'expérience, que la ville de Saint-Jean pouvait soutenir la concurrence contre Portland et que nous pouvions en même temps obtenir un accès plus facile à Halifax et aux autres endroits de la Nouvelle-Ecosse.

Je le répète, je suis prêt à rencontrer où et quand il le voudra, mon honorable ami, devant les électeurs intelligents d'Halifax et de la Nouvelle-Ecosse et leur laisser le soin de décider lequel, de lui ou moi, a plus droit à la confiance de la population de cette partie du pays.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je n'avais aucune intention de prendre part à ce débat dans le moment, et je ne veux dire que quelques mots en réponse à ce qu'a dit l'honorable député relativement à ce chemin de fer de prolongement de l'Est de la Nouvelle-Ecosse.

Je regrette que l'honorable député ait parlé comme il l'a fait de cette transaction et qu'il ait cherché à y trouver un argument contre l'attitude prise par mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et Canaux, au sujet du chemin de fer du comté de Drummond.

Un examen superficiel des faits nous montrera que les deux transactions sont si différentes qu'il ne peut y avoir de comparaison possible entre elles.

Je vais attirer l'attention de mon honorable ami, sur les faits, qui ne lui sont probablement pas aussi familiers aujourd'hui qu'ils l'étaient il y a quelques années. Il est vrai que par cette transaction le gouvernement a pris possession d'une propriété coûtant de 3 à 4 millions de piastres, et en payant à la province de la Nouvelle-Ecosse la faible somme de $1,200,000. La déclaration de l'honorable député à ce sujet est virtuellement exacte. Mais lorsqu'il parle de consentement mutuel, d'une vente satisfaisante pour les deux parties, je dois lui rappeler qu'il a fait tout à fait erreur. Je dis la chose avec regret, car la difficulté entre le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et le gouvernement fédéral est survenue lorsque l'honorable député était en Angleterre, et je dois lui rendre justice en disant que lorsqu'il est revenu au pays, bien qu'il ait approuvé la position prise par ses collègues, position qu'ils n'auraient probablement pas prise s'il eût été dans le pays, cependant lorsqu'il s'est agi de régler la question des détails, il s'est montré plus généreux qu'eux. Mais il n'est pas moins vrai que ce n'a pas été une vente volontaire, de consentement mutuel et également satisfaisante pour les parties intéressées, mais une vente forcée faite par le gouvernement fédéral, en recourant à des procédés injustes et tyranniques envers la Nouvelle-Ecosse.

Voyons les faits. L'honorable député a dit que M. Mackenzie avait résolu de laisser à la province la jonction de Pictou. Il a raison, bien que la question ait une histoire antérieure. Je me rappelle que le premier projet de transférer l'embranchement de Pictou est dû à feu M. le juge Hugh Macdonald, lorsqu'il représentait dans cette Chambre le comté d'Antigonish. Je parle de mémoire, mais je crois qu'il a été présenté une résolution à cet effet par M. Macdonald, qui proposa la chose dans le but d'encourager le développement des chemins de fer dans l'est. Il fut en même temps pré-

senté une résolution en faveur de la vente de l'embranchement de Windsor pour encourager le prolongement du chemin de fer vers l'ouest.

Sir CHARLES TUPPER : Et l'honorable ministre me rendra la justice de dire que j'ai toujours appuyé cette proposition.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que l'honorable député a parfaitement raison. Il ne faut pas confondre l'embranchement de Pictou avec un autre chemin bâti plus tard, appelé l'embranchement de la ville de Pictou. Le premier partait de Truro, jonction importante de l'Intercolonial, pour se rendre au havre de Pictou, une distance de 40 à 50 milles. Cette ligne construite sous l'administration de l'honorable député avait coûté la magnifique somme de $53,000 par mille. Je suis sûr de ce chiffre, bien que je parle de mémoire. Evidemment la construction des chemins de fer coûte moins cher aujourd'hui qu'il y a 30 ans, mais tout en tenant compte de cela, il n'en est pas moins vrai que l'honorable député a construit dans la Nouvelle-Ecosse un chemin de fer qui a coûté $53,000 par mille, et il s'alarme aujourd'hui et sent de la corruption dans l'achat d'un chemin de fer pour $12.000 par mille.

Par une résolution de cette Chambre, confirmée ensuite par le gouvernement Mackenzie, l'embranchement de Pictou fut vendu au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, ou à toute compagnie liée à ce gouvernement, pour le prolongement vers le détroit de Canso et ensuite dans le Cap-Breton. Par un acte du parlement fédéral, ce chemin de fer fut virtuellement donné au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.

En 1883, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse décida d'user d'un droit qu'il avait d'acheter la Compagnie Allan qui avait le contrat du chemin de fer d'extension de l'est. L'idée n'était pas de s'emparer de 80 milles d'un nouveau chemin de fer presque terminé, mais de prendre possession de l'embranchement de Pictou coûtant $2,000,000 et qui, ainsi que l'a dit l'honorable député, traversait une très belle partie du pays. La chose fut accordée par un acte du parlement fédéral et par un acte de la législature de la Nouvelle-Ecosse. Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse se donna le pouvoir d'émettre des obligations pour payer les dépenses faites par la Compagnie Allan et qui, d'après la décision d'un arbitrage, s'élevaient à $1.200,000. Avant de donner un sou à la Compagnie Allan il fallait être sûr de pouvoir prendre possession non seulement du nouveau chemin, mais aussi de l'embranchement de Pictou. J'étais un des délégués à Ottawa à cet effet. Nous emportâmes l'acte par lequel nous devions acquérir le chemin. Nous expliquâmes la transaction au gouvernement d'Ottawa en lui demandant de faciliter la chose en faisant sanctionner tout de suite cet acte par Son Excellence. Je suis heureux de dire que cette sanction fut donnée.

J'ai discuté la question à fond avec mon honorable ami, qui était à cette époque ministre des Chemins de fer et Canaux, et il me déclara que la chose ne souffrait pas de difficulté. Il convint que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse était virtuellement propriétaire de l'embranchement à cette époque, qu'il y avait droit ; et de la galerie où j'assistais au débat en ce moment, je l'entendis déclarer qu'au bout de quelques jours ou de quelques semaines, cette propriété serait transférée au gouvernement de le Nouvelle-Ecosse. Nous fîmes donc l'émission des obligations et nous nous engageâmes dans une dépense de $1,200,000, sur la foi d'une loi du parlement et de la promesse de l'honorable député qui nous assurait la propriété de l'embranchement de Pictou ; or, après avoir fait ces dépenses, lorsque nous demandâmes le chemin de fer, on refusa de nous en remettre la propriété, sans nous donner d'explications de ce refus. Voilà dans quelle situation s'est trouvé le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse. Les délégués de ce gouvernement se rendirent auprès des ministres fédéraux et trouvèrent toute sorte d'obstacles sur leur chemin. Mon honorable ami était alors en Angleterre et ne put prendre part à ces négociations ; mais il devint évident que le gouvernement fédéral ne voulait pas dégager la parole qu'il avait donnée au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, ni lui transférer la propriété en question. Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse n'était pas en mesure de lutter plus longtemps. Il n'était pas dans le cas d'acquitter l'intérêt de $1,200,000, à moins d'obtenir possession de l'embranchement de Pictou, et plutôt que d'entreprendre un procès onéreux, il décida de se laisser forcer par le gouvernement fédéral à vendre le chemin de fer. Toute la correspondance prouve que nous sommes venus ici demander aux ministres de nous transférer l'embranchement de Pictou. Nous ne voulions pas vendre le chemin de fer ; c'est le gouvernement fédéral qui était décidé à violer la promesse faite au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et à l'embarrasser, et cela au point de nous forcer à lui vendre cette propriété pour $1,200,000. Quand l'honorable député nous cite cette affaire comme un exemple d'une vente juste et la compare avec celle du comté de Drummond, je lui réponds qu'il n'y a aucune parité entre les deux cas et que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse n'a jamais cessé de protester contre l'injustice de ce marché ni de demander qu'on lui rembourse la subvention.

Sir CHARLES TUPPER : Le ministre me permettra-t-il de lui poser une question ? Avant de venir à la capitale, ne nous avez-vous pas adressé une dépêche pour vous informer si nous étions en lieu de nous charger de ce chemin de fer et à quelles conditions nous le ferions ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Parfaitement. Quand nous constatâmes qu'on nous suscitait des embarras et que nous n'obtiendrions pas possession de la propriété que nous avions achetée et payée en espèces sonnantes, nous comprîmes fort bien que notre petit gouvernement provincial serait impuissant à lutter contre le gouvernement fédéral, et nous demandâmes à l'honorable député à quelles conditions il nous en libérerait. L'honorable député le voit, ce sont les points essentiels de la question. En premier lieu, nous nous rendîmes ici, non pas pour vendre le chemin de fer, mais pour demander possession de l'embranchement de Pictou. Le gouvernement fédéral refusa tout d'abord, d'accéder à notre propositon, sans s'en expliquer davantage, bien que l'honorable député m'eût donné l'assurance que la chose ne souffrirait pas de difficulté. Il en fit de nouveau la déclaration en Chambre en 1883, en proposant le crédit relatif aux subventions aux voies ferrées. Il déclara que, de fait, cette propriété devait passer à brève échéance aux mains du gouvernement provincial, mais que tous ces embarras, ayant surgi durant son absence du pays—car je dois déclarer ici, en justice pour l'honorable député, qu'il était hors du pays à cette époque—nous avions demandé au gouvernement fédéral de nous en libérer, et qu'à son avis, il était de beaucoup préférable de prendre la mesure en délibération, et de transférer la propriété en question au gouvernement fédéral, plutôt que d'entreprendre un procès interminable et fort dispendieux dont personne n'aurait bénéficié. L'honorable député conviendra qu'il n'y a aucune parité entre les deux marchés. D'une part, il s'agit d'une vente consentie, tandis que, d'autre part, il s'agit d'une vente que l'on était obligé de faire, au moyen de laquelle le gouvernement provincial a perdu trois ou quatre millions de dollars.

Sir CHARLES TUPPER : Il ne serait pas juste de laisser passer la déclaration du ministre sans réplique. Comme il y a déjà longtemps que la chose est arrivée et que je parle de mémoire, j'aurais peut-être besoin de rafraîchir mes souvenirs en me reportant aux documents ; mais, si ma mémoire est fidèle, voici quelle était la difficulté au sujet du transfert en question. Le gouvernement fédéral était parfaitement consentant à transférer l'embranchement de Pictou au gouvernement local, du moment que celui-ci serait en lieu d'installer le matériel roulant, d'équiper et d'exploiter la voie ferrée ; et c'est parce qu'il ne fut pas en mesure d'y installer ce matériel roulant que nous n'avons pas transféré le chemin, car transférer le chemin en pareille condition eût été la ruine de toutes nos communications avec la partie orientale de la province. Telle fut l'origine de la difficulté. L'honorable ministre constata que le gouvernement provincial s'était trop aventuré et avait entrepris une tâche trop lourde et disproportionnée à ses forces. Le chemin appartenait au gouvernement local de par une loi fédérale et personne ne pouvait lui enlever la propriété, de sorte que la chose ne pouvait donner lieu à litige, et du moment que le gouvernement provincial aurait été en mesure d'exploiter le chemin, le gouvernement fédéral était prêt à le lui transférer.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député se trompe en affirmant que les difficultés ont surgi au sujet de l'exploitation du chemin par le gouvernement provincial. Il est survenu des embarras plus tard, mais non pas seulement au sujet du matériel roulant. Après avoir négocié l'affaire avec l'honorable député, il me dit que la chose ne souffrait pas de difficulté, et il déclara en Chambre que la propriété serait transférée au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, et il vient de dire qu'elle appartient à cette province, de par une loi fédérale. Or, sur ces entrefaites, nous avions emprunté aux banques $1,200,000. De là surgirent nos embarras. En premier lieu, le gouvernement fédéral refusa, sans s'en expliquer davantage, de nous céder le chemin, et plus tard, lorsque nous lui demandâmes avec instance de nous donner quelque explication de nature à le justifier aux yeux de l'opinion publique, il posa deux conditions, à notre avis, tout à fait déraisonnables et injustes. L'une de ces conditions se rattachait au matériel roulant. Il nous demanda d'installer une certaine quantité de matériel roulant sur la propriété; cette demande excessive n'avait d'autre but, à notre avis, que d'en rendre l'exécution impossible. Nous répondîmes que nous soumettrions la chose à des experts, et que nous installerions tout le matériel roulant que ces arbitres jugeraient nécessaires, abstraction faite du prix qu'il nous coûterait.

L'autre difficulté s'éleva au sujet des taxes du tarif relativement au transport de la houille et des marchandises en général. Le gouvernement fédéral nous fit l'exorbitante demande d'accepter pour 43 milles de chemin de fer un tarif dont les taux de transport par tonne et par mille seraient semblables à celles fixées pour l'Intercolonial sur un parcours de 700 à 800 milles. Le gouvernement n'a pas tenu compte du principe des transports de grand et de petit parcours, principe que tout exploitant de chemin de fer comprend, et l'on nous demanda de consentir à un tarif dont les taux de transport sur 43 milles de parcours seraient basés sur ceux établis pour un long parcours. Ces conditions étaient monstrueuses, et le but du gouvernement en nous les imposant était d'en rendre l'exécution impossible au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et de nous forcer à renoncer à cette propriété.

M.A. C. BELL (Pictou): Quand l'honorable député dit que cette propriété a coûté trois ou quatre millions de dollars, entend-il parler du chemin de fer de prolongement oriental ?

LE MINISTRE DES FINANCES : Cela comprend et le chemin de fer de prolongement oriental et l'embranchement de Pictou. L'embranchement de Pictou a coûté $50,000 par mille, sur un parcours de 40 à 50 milles. C'est un chemin de fer qui a coûté très cher et si l'on ajoute le coût du prolongement oriental, les deux réunis ont coûté de quatre à cinq millions de dollars.

M. BELL (Pictou) : Il y a plus que cela. L'honorable ministre a alors cédé le droit de circulation sur l'Intercolonial, d'Halifax à Truro.

LE MINISTRE DES FINANCES : Il ne s'agissait pas d'acheter cela.

M. BELL (Pictou) : L'honorable ministre, dans cette circonstance, a transféré un droit fort important.

LE MINISTRE DES FINANCES : J'ai déjà dit dans quelles circonstances.

M. BELL (Pictou) : Je ne veux pas faire de discours, mais tout simplement rappeler au ministre certains faits. Que l'honorable ministre se rappelle que ses adversaires ont estimé que la somme de $1,260,000 qu'il a obtenue pour ce chemin est bien supérieure à la totalité des dépenses effectuées pour sa construction. C'est $500,000 de plus qu'il n'a coûté au pays. La compagnie n'avait pas dépensé $700,000 en espèces sonnantes pour le chemin de fer de prolongement oriental, et si le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, sous l'habile administration de mon honorable ami, a jugé bon de payer à la compagnie Allan $500,000 de plus que la propriété en question ne valait, je ne vois pas pourquoi il serait en lieu de s'attendre à ce que le gouvernement fédéral tardât à sortir de ce mauvais pas, en lui donnant $500,000 de plus que la propriété ne valait. S'il veut bien se remémorer les faits, il comprendra que le mot de vente forcée, dont il s'est servi, s'appliquerait bien plus légitimement à la vente faite par la compagnie Allan au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse. Ce fut là vraiment une vente forcée, car le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse avait si mal administré ce chemin de fer et avait si bien gâché les affaires qu'il laissa expirer le temps où il aurait pu acheter le chemin par voie d'arbitrage et l'acquérir à sa vraie estimation, et se vit forcé de payer à la compagnie le prix qu'elle exigeait.

J'aborde une autre affirmation du ministre. L'honorable ministre qui, à une certaine époque, a été secrétaire provincial et chef du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, répète que son cabinet fut forcé de vendre cette propriété au gouvernement fédéral et d'en payer le prix que celui-ci exigeait. Le ministre n'a sans doute pas oublié en quels termes larmoyants il a supplié le gouvernement fédéral de le débarrasser de ce chemin de fer. Est-il croyable que ce soit le même gouvernement provincial qui, trois ans plus tard, se mit en frais de démembrer la Confédération ? Est-il possible que l'honorable ministre qui, moyennant $1,200,000, consentit à placer la Nouvelle-Ecosse dans l'humiliante posture où il l'a mise, ait mérité plus tard l'appellation de grand séparatiste ? Est-ce possible que ce soit au chiffre de $1,260,000 qu'il faut estimer la capacité de l'honorable ministre et du gouvernement dont il était un membre si distingué ? Le ministre m'ésestime sa propre force et sa propre importance. Comment, M. l'Orateur, avant d'abandonner les rênes du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, ce n'est plus seulement une dette de $1,260,000 mais bien de $3,000,000 qu'il s'est trouvé en mesure de manier ; et s'il était demeuré au pouvoir dans cette province jusqu'aujourd'hui, il se fût sans doute trouvé dans le cas de manier une dette de $5,000,000, puisque, chaque année de son administration, il a réussi à gonfler la dette de cette malheureuse province d'environ $200,000, tandis qu'avec une bien moindre somme d'argent il aurait pu acheter tout le matériel roulant que le gouvernement fédéral lui demandait à installer sur ce chemin de fer. De fait, jamais gouvernement provincial n'a fait preuve de plus d'incompétence et de mauvaise gestion que celui de l'honorable M. Fielding, et n'a plus follement gaspillé les ressources fiscales confiées à sa garde. Et il est bien trop tard maintenant pour que l'honorable ministre puisse venir essayer de se justifier en donnant à la Chambre ses explications boiteuses et tronquées au sujet d'actes administratifs tout à fait inexcusables.

Je dois toutefois rendre à l'honorable ministre cette justice, qu'il n'a pas blâmé le chef de l'opposition de l'avoir pressé de faire ce marché. De fait, l'honorable ministre se trouvait dans un fort mauvais pas. Il était tombé de Charybde en Scylla et il était bien heureux que le gouvernement se débarrassât de cette propriété. Le gouvernement dont M. Pipes était le chef, et non pas l'honorable ministre, a sacrifié les ressources et une belle propriété de la Nouvelle-Ecosse, tout simplement, je suppose, parce qu'il s'est trouvé en possession d'une propriété qu'il était impuissant à administrer.

LE MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je suppose que la Chambre ne tient guère à prolonger cette discussion sur les affaires intérieures de la Nouvelle-Ecosse. Disons, toutefois, qu'il paraît bien entendu par les honorables députés de la gauche que, lorsqu'ils sont à bout d'arguments à l'appui de leurs thèses, il est parfaitement légitime de leur part de nous accuser d'incompétence. Le chef de l'opposition s'est évertué à prouver l'incompétence d'un député comme celui d'Halifax (M. Russell) avocat éminent, homme politique très distingué, et qui passe non seulement en Nouvelle-Ecosse, mais aux yeux de tout le pays pour un des esprits les plus éclairés du Ca-

nada ; et il n'a pu trouver d'argument plus probant que d'affirmer que cet honorable député ne sait ce qu'il dit, qu'il ne parle pas assez fort, et il est allé jusqu'à parodier le ton de sa voix et déclarer que c'est un invalide, au physique comme au moral. J'en appelle ici au témoignage des députés qui ont entendu le chef de l'opposition consacrer une considérable partie de sa péroraison à ridiculiser le député d'Halifax. J'avertis les députés de la gauche qu'ils ne gagneront rien à traiter de cette façon nos collègues de droite.

Quant au député de Pictou (M. Bell), un mot ou deux suffiront pour vider le différend entre lui et moi. Le peuple de la Nouvelle-Ecosse a été en lieu de juger de nos mérites respectifs, pendant plusieurs années. Lorsque je fis mon entrée dans la législature de la Nouvelle-Ecosse, il venait précisément d'être battu, non pas dans son propre comté, mais dans toute l'étendue de la province. Nous avons siégé ensemble à la législature pendant quelques années, pas très longtemps toutefois. Il disparut de l'arène politique de la Nouvelle-Ecosse. J'y suis resté et d'élection en élection, j'ai été en lieu de faire triompher mes idées sur les questions auxquelles il a fait allusion ici, et il m'a été donné, abstraction faite de mon mérite, de recevoir, dans une large mesure, de la part des électeurs de la province, l'appui le plus constant qui ait jamais été donné à un premier ministre dans l'histoire de notre province.

Une VOIX : Parlez-nous du séparatisme.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si les honorables députés s'imaginent me blesser en parlant de la confédération, je dois les assurer qu'ils se trompent du tout au tout. Je me fais gloire d'avoir été anti-fédéraliste, et je ne sens nullement le besoin de m'en justifier ici ou ailleurs. Le parti appauvri auquel appartenait le chef de l'oppositon serait disparu de la face de la terre, n'eût été l'infusion de sang nouveau que lui ont apporté les anti-fédéralistes. Il s'est acquis un partisan dans la personne de A. W. McLellan. C'est lui qui nous avait dépeint un jour le chef de l'opposition (sir Charles Tupper) sous les traits d'un homme assis dans une diligence et muni d'une paire de fausses mains reposant sur ses genoux, tandis que, de ses propres mains, il fouille dans le gousset des voyageurs sans défiance à côté de lui. M. McLelan s'est rallié au parti de la confédération et est devenu commissaire des chemins de fer, puis sénateur, puis gouverneur. Joe Howe était anti-fédéraliste, et ces messieurs ont été bien aises de se l'adjoindre, pour étayer leur parti. J. S. D. Thompson était anti-fédéraliste et ils l'ont accueilli à bras ouverts. C'est cette infusion de sang nouveau apporté par les anti-fédéralistes à ce parti anémique qui lui a permis de vivre jusqu'aujourd'hui.

Je le répète, si ces messieurs de la droite s'imaginent me blesser en soulevant la question de la confédération, je leur réponds qu'ils se trompent, car je me fais gloire de mon opposition à ce régime. J'étais sincère dans mon opposition, et à mon avis, la grande masse de la population de la Nouvelle-Ecosse, hostile à cette mesure, renfermait dans son sein, une moyenne d'esprits intelligents supérieure à celle des partisans de ce système. Je ne prétends pas qu'il n'y eût ni intelligence ni patriotisme du côté conservateur. Un orateur américain a dit un jour, qu'il ne serait pas juste de dire de tout démocrate que c'est un voleur de chevaux, mais qu'on peut affirmer avec raison, que tout voleur de chevaux est démocrate. Egalement, il ne serait pas juste d'affirmer que tout partisan de la confédération à cette époque était une canaille, mais je puis bien affirmer qu'en Nouvelle-Ecosse, toutes les canailles politiques étaient fédéralistes. Si les députés qui entourent aujourd'hui le chef de l'opposition eussent été en Nouvelle-Ecosse à cette époque, ils ne lui auraient pas prêté main forte pour forcer la province à entrer dans la confédération, mais se seraient rangés du côté de Howe et des autres anti-fédéralistes, appuyés qu'ils étaient par la masse du peuple. Je ne crains pas d'aborder la discussion de cette question ici ou ailleurs——

M. FOSTER : Parlez-vous du séparatisme.

Le MINISTRE DES FINANCES : Qu'est-ce que mon honorable ami veut savoir à ce sujet ?

M. FOSTER : Nous voulons savoir ce que le ministre (M. Fielding) en pense.

Le MINISTE DES FINANCES : J'ai mes idées au sujet du séparatisme, idées que j'ai exprimées et défendues ; puis quand est venu le moment où mes concitoyens refusèrent d'appuyer ce mouvement, je leur déclarai que je n'irais pas plus loin. Nous avons débattu cette question à la tribune populaire, en Nouvelle-Ecosse, il y a nombre d'années, et les ineptes questions que l'on me pose en ce moment, je les ai entendu faire par nombre de gens à cette époque. Il devint évident que les populations de la Nouvelle-Ecosse acceptaient le régime de la confédération, comme un fait définitif. Depuis cette époque, j'ai été aussi disposé que qui que ce soit à assurer le bon fonctionnement des institutions du pays ; mais tant que je vivrai, jamais je ne chercherai à m'excuser d'avoir été anti-fédéraliste.

Sir CHARLES TUPPER : Je n'ai qu'un mot à ajouter. Le ministre s'est vanté de l'empire qu'il a exercé si longtemps en Nouvelle-Ecosse, en sait-il la raison ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que oui. Vais-je l'apprendre à l'honorable chef de l'opposition ?

Sir CHARLES TUPPER : Je vais la dire au ministre : c'est parce que les esprits les plus distingués de la Nouvelle-Ecosse m'ont

suivi sur l'arène fédérale. Si le ministre veut savoir la raison de son long règne à cette époque où, comme il l'a dit, il avait l'appui du peuple de la Nouvelle-Ecosse, et où sur 21 députés élus pour le parlement fédéral, je comptais 16 partisans, élus à titre de conservateurs, je lui dirai que c'est que tous les esprits distingués favorables à la confédération quittèrent la province pour l'arène plus élevée de la politique fédérale, et laissèrent mon jeune ami, à cette époque, et encore actuellement, entouré d'une majorité d'esprits bornés.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je tiens à féliciter le député de Pictou (M. Bell) qui a siégé à la législature provinciale avec moi quelques années à titre de chef de l'opposition, du fait que son leader déclare aujourd'hui que la raison de mon succès en Nouvelle-Ecosse pendant nombre d'années tient à ce que l'opposition se composait d'esprits bornés.

M. McDOUGALL : Je désire demander au ministre un renseignement relativement au chemin de fer de prolongement oriental. En 1879, lorsque le cabinet Holmes-Thompson fit une convention avec la compagnie Allan, l'on constata qu'il n'avait pas été conclu d'arrangement convenable, au point de vue des intérêts de la Nouvelle-Ecosse, par les prédécesseurs de ce cabinet, relativement à la construction du prolongement oriental ; et lorsque le cabinet Holmes-Thompson fit un traité auquel la compagnie Allan et le gouvernement fédéral et celui de la Nouvelle-Ecosse étaient parties contractantes, il fut stipulé que le gouvernement local prendrait à sa charge le prolongement oriental ainsi que l'embranchement de Pictou qui avait été remis à la compagnie d'après une certaine estimation, estimation ne devant pas excéder les déboursés réels de la compagnie, du moment que la compagnie manquerait à ses obligations ; et au cas où le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse négligerait d'exploiter cette voie ferrée d'une manière satisfaisante, ou dans le cas où le gouvernement fédéral désirerait la prendre à sa charge et l'exploiter en raccordement avec l'Intercolonial jusqu'au détroit de Canso, il aurait l'option d'acheter le chemin d'après une estimation n'excédant pas le coût, abstraction faite des subventions accordées par les deux gouvernements, et c'est sous l'empire de cette convention que le gouvernement canadien se fit transférer le chemin par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse. Je demande au ministre des Finances, si ce ne sont pas là les causes qui ont provoqué le transfert de de ce chemin de fer au gouvernement fédéral.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député a raison, sauf dans sa dernière phrase. Il y a eu en effet une convention de ce genre, accordant non pas au gouvernement fédéral, mais bien au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse le droit de désintéresser la Compagnie Allan de la façon qu'il a dit. Toutefois, cette convention n'autorisait nullement le gouvernement canadien à prendre possession du chemin avant que la province de la Nouvelle-Ecosse eût manqué à ses obligations.

M. McDOUGALL : Voilà la question. La province de la Nouvelle-Ecosse a-t-elle manqué à ses obligations, quand elle s'est déclarée impuissante à exploiter cette voie ferrée, aux termes de la convention ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gouvernement n'a pas manqué à ses obligations; la voie ferrée était en exploitation.

M. J. B. MORIN (Dorchester) : Je désire dire quelques mots au sujet de la question. Je veux être bref et explicite. Il y a deux ans, le gouvernement a pris ce chemin de fer à bail, et le Sénat rejeta le bill, parce qu'à son avis, cette voie ferrée ne serait pas rémunératrice. Alors le gouvernement le prit à bail pendant quelque temps, afin de voir s'il serait rémunérateur.

En discutant cette question, je ne citerai ni l'autorité de M. Wainwright ni celle de M. Schreiber ou autres. Voici la question : ce chemin de fer sera-t-il, oui ou non, rémunérateur ? Le gouvernement a refusé de nous fournir les documents pouvant prouver si cette voie ferrée a été, oui ou non, rémunératrice à venir jusqu'aujourd'hui. Que le gouvernement nous prouve que ce chemin de fer a été rémunérateur, et je voterai en faveur de sa mesure ; sinon, je ne puis promettre de voter pour.

Ce ne peut-être que mauvais vouloir ou négligence de la part du gouvernement, de refuser de fournir à la Chambre un état des recettes et des dépenses de ce chemin de fer. Nous avons ici mission de représenter le peuple canadien ; or, comment nous est-il possible de voter en faveur d'une chose au sujet de laquelle on nous laisse dans l'ignorance ? Si le gouvernement voulait nous donner les renseignements voulus sur cette question, comme il le fait pour les autres questions qui nous sont soumises, nous saurions où nous en sommes. Je n'ai pas une bien haute idée d'un gouvernement qui cherche à nous tenir dans les ténèbres. Nous demandons des renseignements et le peuple canadien tient aussi à les avoir. J'étais de passage à Québec ces jours derniers et j'ai rencontré nombre de libéraux aussi convaincus que ceux qui siègent ici, et qui m'ont posé la même question. Je leur ai dit que le gouvernement refusait de nous donner des renseignements et ils ont trouvé cela fort étrange.

Il y a quelque temps le ministre des Chemins de fer et Canaux proposait d'acheter le chemin pour $1,600,000. Mais nous ne savons pas encore quels arrangements il a faits avec le chemin de fer du Grand Tronc pour obtenir un droit de passage sur sa ligne. On a dit que c'était un chemin de

fer à bon marché. Cela est vrai, mais ce n'est pas la question ; ce qu'il s'agit de savoir c'est la valeur réelle du chemin. Peu importe que le gouvernement puisse l'acheter pour $10 ou $2,000,000. La valeur d'un chemin se détermine d'après ses recettes, tout est là. Quand on engage des ouvriers, l'un peut valoir 50 cents par jour et l'autre $1.00. Je voudrais que l'on m'indiquât d'où ce chemin retirera ses revenus. La distance de Montréal à Portland, dans l'Etat du Maine, via le chemin de fer du Grand Tronc est de 297¼ milles. La distance de Montréal à Halifax via le Drummond et l'Intercolonial est de 837 milles. De Montréal à Saint-Jean, via le chemin de fer Canadien du Pacifique, 481 milles.

De plus le chemin de fer du Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique sont d'anciennes compagnies dont le trafic est solidement établi. Ces compagnies ont à leur emploi les hommes les plus capables qu'il soit possible de se procurer et l'on me dit qu'elles paient des traitements de $25,000 par années dans certains cas. Comment voulez-vous que le gouvernement lutte avec ces compagnies, quand de Montréal à Portland il n'y a que 297¼ milles contre 837 milles qu'il nous faudra parcourir par l'Intercolonial pour aller de Montréal à Halifax ? Comment peut-on espérer que le gouvernement lutte pour le trafic des passagers et des marchandises avec le chemin de fer du Grand Tronc, surtout quand l'Intercolonial est sous la direction d'un politicien ?

Quand un homme a été élu durant un ou deux parlements, il devient capable de parler facilement. Lorsqu'il a acquis cette qualité, il peut défendre son parti et celui qui a bien mérité de son parti, en est récompensé par une place de ministre ou par quelqu'autre position pleine de responsabilités. C'est une bien vilaine manière de faire des affaires. Si l'un de ces beaux parleurs allait demander de l'ouvrage à un cultivateur, ce dernier lui dirait : Que savez-vous faire ? L'autre répondrait : Je suis très habile en politique. Le cultivateur rétorquerait : Je n'ai pas besoin de vous. Dans un magasin, dans une boutique de forgeron, dans un moulin on vous répondrait la même chose. Mais cependant ce grand chemin de fer doit être administré par un politicien. Les politiciens font très bien à leur place, mais ne sont pas aptes à tous les métiers.

Par l'arrangement conclu, il y a deux ans avec le chemin de fer du Grand Tronc, le gouvernement devait lui payer $62,500 par année pour l'usage de sa gare à Montréal. C'était un prix énorme. Cette gare a environ 110 pieds sur 270 pieds et coûte à peu près $500,000. Or, un demi-million à 4 pour cent donne $20,000 par année. C'est donc $62,500 par année que nous aurons à payer pour l'ouvrage de cette gare, d'après l'arrangement qui m'a été soumis, il y a deux ans, et je n'en ai pas vu d'autre et le ministre refuse de m'en montrer un autre. N'importe qui pourrait construire une gare de $500,000 et la louer $62,500. Il y a environ douze compagnies qui se servent de cette gare à Montréal, et si le chemin de fer du Grand Tronc exige d'elles autant que du gouvernement, il doit retirer un joli loyer. Cela lui ferait un loyer annuel de $750,000 pour une gare de $500,000. Je ne sais pas au juste ce qu'a coûté la gare du chemin de fer du Grand Tronc, mais j'ai calculé qu'elle peut valoir environ un demi-million. Et sous ce rapport, plusieurs de mes collègues doivent en connaître plus long que moi.

Le gouvernement n'était pas obligé de louer ou d'acheter le chemin de fer du Drummond, et si le prix qu'on en demande est trop élevé, le meilleur conseil que je pourrais lui donner serait de le laisser là. Tout le monde sait que le chemin de fer du Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique construisent des embranchements et achètent des chemins de fer. Si cette ligne du Drummond avait été une ligne profitable, si elle eût pu être de quelque utilité à cette compagnie elle l'aurait achetée depuis longtemps. Les propriétaires n'auraient pas été obligés d'aller trouver M. Greenshields et de lui donner des milliers de dollars pour qu'il vende le chemin, et lui-même est peut-être obligé de payer quelqu'un pour le faire acheter. On a prétendu que le chemin était en excellente condition. Je ne dirai rien sur ce point, car tout ce que je pourrais en dire ne le rendrait ni meilleur ni pire. Mais je prétends qu'il ne vaudra jamais rien comme chemin local. Il n'y a que quelques milliers d'habitants le long de la route, et tout le meilleur bois a été enlevé. Sous le rapport de l'agriculture le pays est très pauvre—l'on n'y voit aucune industrie, si ce n'est à Drummondville, et encore diminuent-elles rapidement. D'ici à quelques années on constatera que le trafic local est absolument nul. Pour retirer des bénéfices du chemin, le gouvernement sera obligé de lutter contre le chemin de fer du Grand Tronc, et comment peut-il lutter, quand il lui faut parcourir 837 milles pour atteindre un port de mer, tandis que le chemin de fer du Grand Tronc n'a que 297 milles ? Mon opinion serait de renoncer à ce projet. Il y a trois ans à peine beaucoup de ceux qui approuvent aujourd'hui cette proposition, blâmaient le parti conservateur d'avoir construit un chemin de fer d'Halifax à Vancouver. Le parti conservateur était obligé de construire ce chemin pour tenir l'engagement pris lors de l'entrée de la Colombie Anglaise dans la Confédération, et il aurait fallu le construire quelque fût le parti au pouvoir. Comment se fait-il que ceux qui, il y a 3 ans, blâmaient la construction du Pacifique, soient favorables au projet qui nous est actuellement soumis ? Pourquoi ont-ils renoncé à leur ancienne politique ? Si c'était un mal alors d'acheter et de construire des chemins de fer, pourquoi ne laissent-ils pas le Drummond où il est ? Si le gouvernement ne l'achète pas, la population

qu'il dessert n'en souffrira pas, car il continuera à être exploité, soit par les propriétaires actuels ou par une autre compagnie. Je demande au premier ministre de tenir ses promesses autant que possible, et je lui en rappellerai quelques-unes faites à ses électeurs de Québec. Il leur a promis, et je suis avec lui en cela, de faire construire un pont ; mais il ne l'a pas fait. Une autre chose que fait le gouvernement actuel et que faisait le gouvernement précédent et que je n'ai jamais approuvée, c'est le creusement du chenal entre Montréal et Québec, de manière à faire de Québec un simple port de relâche. Le gouvernement a réussi à envoyer des steamers à Montréal, et maintenant il cherche à y envoyer les chemins de fer. Je crains que le premier ministre n'ait pas l'intention de tenir ses promesses envers Québec, mais je désire bien sincèrement me tromper.

M. BORDEN (Halifax) : Je signalerai au ministre des Chemins de fer et Canaux un renseignement qu'il pouvait facilement donner à la Chambre. D'après le 3e article du marché de 1898 avec le chemin de fer du Grand Tronc, le coût de l'entretien du chemin de la section mixte de Montréal et de la section mixte de la Chaudière doit être payé proportionnellement. L'Intercolonial d'un côté et le chemin de fer du Grand Tronc, de l'autre, paieront en proportion du nombre de locomotives et de voitures qu'ils auront fait circuler sur la ligne—comparées au chiffre total. D'après l'article 33, Sa Majesté et la compagnie s'engagent à se transmettre mutuellement, tous les mois, tous les renseignements nécessaires pour déterminer et contrôler les taux, les recettes, la proportion des dépenses et tous autres renseignements à cette fin. Le ministre a donc dû recevoir du chemin de fer du Grand Tronc, tous les mois, des rapports indiquant exactement dans quelles proportions le chemin de fer du Grand Tronc et l'Intercolonial ont fait usage du chemin. Ces rapports pourraient être très utiles à la Chambre au cours du débat. Ce point n'a pas encore été soulevé à ma connaissance, et ces rapports mensuels pourraient nous aider à déterminer si l'arrangement avec le chemin de fer du Grand Tronc est juste.

Le ministre lui-même a déclaré devant le comité que l'arrangement conclu avec le chemin de fer du Grand Tronc est si intimement lié à celui qui nous est soumis, que les deux doivent être discutés ensemble. Je demande, en conséquence, au ministre de bien vouloir communiquer ces documents à la Chambre avant que le vote soit pris, ou du moins avant que le bill basé sur ces résolutions soit présenté.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je ne crois pas qu'il y ait d'objection à la production de ces documents si l'honorable député les désire. Veut-il avoir les rapports pour tout le temps qu'a duré l'arrangement ?

M. BORDEN (Halifax) : Je ne veux pas imposer à l'honorable ministre un travail inutile, mais je crois qu'il pourra facilement se procurer ces renseignements.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois qu'il n'y a aucune difficulté à les produire jusqu'au dernier que nous avons reçu du chemin de fer du Grand Tronc ; ils seront produits, je crois, avant l'introduction du bill ou du moins avant que la question du chemin de fer du Grand Tronc ait été décidée.

La résolution est adoptée sur division et rapportée.

SOCIETES DE BIENFAISANCE.

On appelle l'ordre du jour pour la 2e lecture du bill (n°87) concernant l'érection civile des sociétés de bienfaisance.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Comme je l'ai déjà annoncé, je propose que le bill soit rayé de l'ordre du jour et retiré.

La motion est adoptée et le bill retiré.

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

M. FOSTER : De quoi la Chambre s'occupera-t-elle demain ?

Le PREMIER MINISTRE : Nous nous occuperons de quelques bills de moindre importance et la Chambre se formera ensuite en comité des subsides. Mais si la chose se pouvait, nous ferions subir une nouvelle phase à cette résolution, de consentement mutuel, et le débat pourra avoir lieu plus tard.

La motion est adoptée et la séance est levée à 12.30 hrs a.m., samedi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Samedi, le 27 mai 1899.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à 3 heures.

PRIÈRE.

INSPECTION DU PETROLE ET DU NAPHTE.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière) : J'ai l'honneur de proposer le bill (n° 131) concernant l'inspection du pétrole et du naphte.

M. TAYLOR : Donnez des explications.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Ce bill a pour but de faciliter le maniement du pétrole et du naphte, en faisant disparaître certains règlements qui ont donné lieu à beaucoup de plaintes, et

que beaucoup de gens considèrent comme tyranniques et inutiles. Personnellement, je ne suis pas de cette opinion, parce que je considère que l'inspection telle qu'elle existe actuellement, protège jusqu'à un certain point ceux qui font usage du pétrole contre tout danger provenant de l'emploi du pétrole qui n'a pas atteint le degré de sûreté que nous déterminons au moyen de l'épreuve de l'inflammabilité. Le bill propose d'abolir le plus incommode de ces règlements. A l'avenir, d'après ce bill, l'inspection du pétrole canadien sera fait à la raffinerie, et il pourra ensuite être transporté dans des wagons réservoirs dans toute partie du Canada. Actuellement ceux qui achètent du pétrole sont obligés de le garder dans de grands réservoirs, et ce n'est que lorsqu'il est mis en baril qu'il subit l'inspection. D'après le bill actuel, il ne sera pas nécessaire de mettre le pétrole en baril pour le faire inspecter, et ce sont surtout les Territoires du Nord-Ouest qui profiteront de ce changement, les endroits comme Medicine-Hat et Moose-Jaw, où les marchands peuvent difficilement se procurer les barils en quantité suffisante.

J'ai dit que le pétrole canadien serait inspecté avant de sortir de la raffinerie ; quant au pétrole importé, il sera inspecté avant de quitter la douane, de sorte qu'en aucun cas, il ne sera nécessaire de mettre le pétrole en baril avant de lui faire subir l'inspection.

Un autre grand inconvénient qui m'a été signalé par l'honorable député de Stanstead (M. Moore), c'est que d'après les règlements actuels, on ne peut vendre qu'au détail le pétrole dans les villes et les campagnes. Il faut admettre qu'une voiture-réservoir contient une bien plus grande quantité de pétrole que ces petits barils dans lesquels on va le distribuer de porte en porte.

D'après le nouveau bill, on pourra aller livrer le pétrole dans les voitures-réservoirs.

On me dit que l'abolition du règlement qui exigeait de mettre le pétrole en baril avant de lui faire subir l'inspection, effectuera une économie d'environ 1 cent par gallon.

Le bill peut paraître volumineux, mais c'est parce que nous avons codifié toutes les différentes lois concernant l'inspection du pétrole de manière à n'avoir plus qu'une seule loi. Il nous a aussi fallu ajouter au bill une annexe de près d'une page et demie pour décrire l'instrument dont on devra se servir pour faire l'épreuve du pétrole. Tout cela rend le bill plus volumineux qu'il n'aurait été.

On m'a aussi fait de fortes représentations au sujet de l'injustice qu'il y a de permettre le maniement du naphte, de la gazoline et d'autres matières inflammables dans des wagons-réservoirs, quand il s'agit de produits canadiens et de ne pas permettre l'importation de ces mêmes produits en wagons-réservoirs. Nous faisons disparaître ce sujet de plainte en permettant d'importer en réservoirs le naphte, la gazoline et la benzine. Ces produits sont naturellement soumis à l'inspection, mais vu le caractère dangereux de ces huiles volatiles, comme mesure de précaution il est décrété qu'on ne pourra les mettre que dans des barils ou récipients peints en rouge, afin que tout le monde soit averti sur le champ du caractère dangereux de leur contenu. La gazoline et la benzine sont plus dangereuses que la poudre à canon. On peut approcher une allumette enflammée d'un baril de poudre et tant que la flamme ne touchera pas la poudre, il n'y a pas danger d'explosion.

M. FOSTER : J'aimerais mieux vous voir plutôt que moi tenir l'allumette.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je choisirais un bien petit baril pour commencer. Mais au ministère, comme expérience, nous avons approché une allumette enflammée de quelques gouttes de benzine, et sans chauffer le liquide, mais en le laissant à sa température ordinaire, l'explosion s'est produite à une distance de 2 à 3 pouces. Il est facile de comprendre que dans un wagon à marchandises, s'il y avait le moindre coulage d'un de ces barils et si la circulation de l'air n'était pas parfaite, les gaz s'accumuleraient et il y aurait de grands dangers d'explosion. Nous avons donc jugé nécessaire de décréter que tous les récipients contenant ces huiles volatiles fussent teints en rouge.

Une disposition nouvelle du bill décrète que tous raffineurs de pétrole soient enregistrés au ministère et paient un honoraire de $1.00. On me demandera peut-être pourquoi cette nouvelle imposition, vu que les raffineurs de pétrole n'ont jamais rien eu à payer jusqu'à présent. Vu que nous nous proposons à l'avenir d'inspecter l'huile à la raffinerie même, au lieu de faire l'inspection à des centaines et des milliers de milles, on comprendra qu'il est indispensable que tous les raffineurs donnent leur adresse au ministère, afin que nos inspecteurs sachent où aller pour faire leur travail. Ce sont là les principaux changements contenus dans le bill.

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

INSPECTION DU BLE.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière) : J'ai l'honneur de proposer le bill (n° 132) modifiant l'acte général des inspections. Je ne retarderai pas la Chambre par de longues explications pour le moment. Je considère ce bill comme étant de la plus haute importance, vu qu'il a pour but de faire droit autant que possible aux plaintes auxquelles a donné lieu l'inspection imparfaite du blé—plaintes qui ont atteint leur paroxysme l'an dernier—lorsque du blé a été endommagé par les pluies de l'automne précédent. Avant de rédiger ce bill, j'ai

donné avis à tous les intéressés pour avoir leur opinion. Il y a environ un mois, une centaine de messieurs venant surtout du Nord-Ouest mais quelques-uns représentant aussi les chambres de commerce de Montréal et de Toronto, ainsi que les minotiers de l'Ontario, se sont réunis ici et ont longuement discuté la question.

Le projet a été rédigé par un comité composé de gens représentant des intérêts divers, y compris les producteurs de blé du Nord-Ouest. Je ne prétends pas qu'il donnera satisfaction à tout le monde puisqu'on m'a déjà fait entendre que certains minotiers de l'Ontario n'en approuvaient pas les dispositions, bien qu'elles aient été préparées avec le plus grand soin.

Nous sommes même allés jusqu'à ne pas permettre au Gouverneur général en conseil de modifier les règlements concernant l'inspection ; tous ces règlements sont contenus dans le bill même. J'ajouterai que ce bill s'applique spécialement et exclusivement à l'inspection du blé dans le Nord-Ouest.

M. SPROULE : L'honorable ministre a-t-il reçu le mémoire publié récemment par les minotiers de l'Ontario à propos de ce bill ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui.

M. TAYLOR : J'ai reçu un document publié par l'Association des minotiers du Canada dans lequel se trouve le passage suivant :

J'inclus des documents qui parlent par eux-mêmes et regrette de ne pouvoir vous envoyer une copie des règlements projetés par le gouvernement, mais s'ils deviennent loi, ils signifiront des pertes énormes pour les minotiers d'Ontario. Veuillez écrire à votre député à Ottawa, ou faites lui écrire par quelqu'un ayant de l'influence, envoyez lui les papiers et tâchez de le faire insister pour faire comprendre au gouvernement la nécessité qu'il y a de rendre justice aux minotiers d'Ontario.

Ce bill paraît être combattu par l'Association des minotiers qui craignent qu'il ne ruine leur industrie, et j'espère que le ministre, avant de faire procéder à l'adoption du bill, donnera aux minotiers l'occasion d'être entendus et de faire connaître leurs objections.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Comme je viens de l'expliquer ce bill a été surtout demandé par les cultivateurs, les commerçants, et les exportateurs du Nord-Ouest. A la réunion qui a eu lieu à Ottawa, les minotiers avaient un certain nombre de représentants, et ce n'est que tout dernièrement que j'ai reçu la protestation dont parle l'honorable député.

On remarquera que j'ai pris soin d'avertir la Chambre que certaines dispositions pourraient peut-être ne pas rencontrer l'approbation des minotiers. Quoi qu'il en soit, je serai heureux d'étudier tous les côtés de la question et de suspendre pendant quelque temps toute procédure sur le bill qui est maintenant devant la Chambre et que tout le monde peut étudier.

RAPPORTS

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je désire appeler l'attention de l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) sur un rapport qui a été déposé sur le bureau de la Chambre en conformité d'une décision adoptée le 24 avril 1899, demandant copie de tous télégrammes, lettres ou communications, adressés par Archer Martin, de Victoria, C.A., avocat, au ministre de l'Intérieur, au sous-ministre ou tout autre fonctionnaire de ce ministère, concernant l'octroi ou la reconnaissance de tout permis d'introduire des liqueurs spiritueuses dans le Yukon, ou concernant l'importation de liqueurs spiritueuses dans le dit district, et de toutes réponses, télégrammes, lettres ou communications. Le rapport qui a été produit paraît incomplet. Il contient la correspondance concernant les permis accordées à Pritcher et Lizer et à George A. Gardner, mais il n' a rien concernant un cas dans lequel je sais personnellement qu'une correspondance a été échangée —le cas de Macaulay. Je désire signaler le fait à l'honorable ministre afin qu'il puisse compléter ce rapport s'il est incomplet comme il paraît l'être.

M. PRIOR : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire appeler l'attention du gouvernement sur un rapport que j'ai demandé concernant le "Commercial Telegraph Construction Syndicate." J'ai demandé ce rapport le 9 mai et je désirerais qu'il fût produit au plus tôt. La correspondance ne peut pas être très volumineuse. Il y a encore une autre rapport très important que j'ai demandé le 20 mars, relatif à la pétition adressée à Son Excellence par les membres du gouvernement Turner de la Colombie Anglaise. L'honorable ministre veut-il voir à ce que ce rapport soit préparé le plus tôt possible ?

LE PREMIER MINISTRE : C'est ce que je ferai.

EMBARILLAGE FRAUDULEUX DES POMMES

M. McMILLAN : J'ai reçu une lettre contenant un article du "World" de Toronto ; et j'aimerais la lire à la Chambre. La voici :

CHER MONSIEUR,—Je vous ai adressé aujourd'hui un numéro du "World", de Toronto, et j'ai marqué un des articles de fond que je veux vous signaler, si vous ne l'avez déjà lu. Vous savez qu'un bien petit nombre d'agriculteurs canadiens mettent eux-mêmes leurs pommes en baril. Si le ministre de l'Agriculture et le professeur Robertson ne connaissent pas la chose, on devrait les renseigner sur ce point, afin qu'ils rétractent les accusations que l'on a lancées à ce sujet contre nos agriculteurs. Il y a, sans doute, un grand nombre de barils de pommes envoyés sur le marché anglais qui ne sont pas en bon ordre ; mais avant de formuler une accusation dommageable contre nos agriculteurs, il faut bien savoir qui fait l'embarillage des pommes.

Permettez-moi maintenant de vous lire un extrait de l'article dont je viens de vous parler :

C'est un crime contre la nation d'expédier en Angleterre des fruits embarillés de façon à tromper sciemment les acheteurs anglais. C'est là un tour que l'on doit se contenter de jouer aux habitants des villes canadiennes. Si notre bon ami l'agriculteur persiste à tromper ainsi des acheteurs européens, nous serons obligé de nous servir à son égard d'un langage très sévère, car il n'agit pas loyalement envers son pays. Il nuit aussi au développement de sa propre industrie. Il faut absolument que la chose cesse, et s'il n'y a pas d'autre moyen, le gouvernement devra intervenir et remédier à cet abus.

Le ministre de l'Agriculture et le professeur Robertson sont responsables des accusations de malhonnêteté que l'on a formulées contre les agriculteurs canadiens. Celui-là nous dit que, l'an dernier, Ontario a envoyé en Angleterre des milliers de barils de pommes en très mauvais état, et que c'était là une honte pour le Canada. Or, M. l'agriculteur, voulez-vous aller en prison? Est-ce qu'il n'aurait pas été mieux pour vous de joindre l'église, de mener une sainte vie et de donner le plein poids et la juste mesure; car le Seigneur aime que la balance soit exacte. Il en est de même pour le peuple anglais; et si vous continuez à agir frauduleusement, il vous jettera dans la mer vous et vos pommes.

Cet article a été publié au sujet d'une réunion du comité de l'agriculture, où l'on a discuté à fond l'embarillage et l'exportation des pommes dans les vieux pays. J'ai affirmé là qu'un bien petit nombre des agriculteurs de l'ouest d'Ontario mettaient eux-mêmes leurs pommes en baril. Des agents se présentent, achètent les pommes et les font mettre en baril. Dans la localité où je demeure, les cultivateurs ne font que cueillir les pommes, et ce sont les agents qui les font mettre en baril. Tout ce que l'agriculteur a à faire, après avoir cueilli les pommes, c'est de transporter les barils à la station du chemin de fer. Il n'a pas à s'occuper de l'embarillage des pommes. Par conséquent, je dis que c'est calomnier nos agriculteurs que de faire de semblables affirmations. Je ne veux rien dire du ministre de l'Agriculture; il est ici et peut parler pour lui-même, mais je ne crois pas qu'il ait dit pareille chose au comité. Je représente un comté agricole, et après avoir reçu cette lettre d'un des plus importants cultivateurs de ma localité, il est de mon devoir de protester contre les accusations que l'on fait circuler contre nos agriculteurs. Il y a parmi ceux-ci, comme dans toutes les autres classes de la société, des gens honnêtes et des gens malhonnêtes, mais, dans le cas qui nous occupe, la responsabilité n'incombe pas aux cultivateurs. Il y a une chose, c'est qu'il faut améliorer le transport des pommes destinées à l'exportation.

M. l'ORATEUR : L'honorable député doit proposer que la séance soit levée, s'il veut parler plus longtemps.

M. McMILLAN : J'ai fini.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne veux pas révoquer en doute la scrupuleuse honnêteté des agriculteurs de l'Ontario, mais je veux simplement vous faire observer, M. l'Orateur, que vous avez permis à l'honorable préopinant de lire un long article et de faire un long discours sans le rappeler aux règlements.

M. l'ORATEUR : Il me fait peine de voir le chef de l'opposition critiquer ma conduite ; je ne puis laisser passer la chose sous silence. Je pensais que l'honorable préopinant, qui est un vieux parlementaire, allait interpeller le gouvernement à ce sujet. Sans doute, il n'aurait pas dû parler aussi longuement sans proposer que la séance soit levée ou sans interpeller le gouvernement.

M. McMILLAN : Je dois demander pardon à la Chambre d'avoir enfreint les règlements en ne proposant pas que la séance soit levée. Mais je croyais que personne n'objecterait à mes courtes observations. Je propose donc que la séance soit levée, afin que ceux qui auraient l'intention de parler sur le sujet aient l'occasion de le faire.

M. CLANCY : Je suis fâché que l'honorable préopinant n'ait pas proposé que la séance soit levée et c'est ce que je ferai en terminant afin de me conformer aux règlements. Je suis heureux de voir que mon honorable ami (M. McMillan) a appelé l'attention du gouvernement et surtout du ministre de l'Agriculture sur une déclaration absolument injuste à l'égard des agriculteurs du pays. On ne s'est pas gêné de formuler au comité l'accusation dont l'honorable député a parlé—je ne suis pas certain si le ministre de l'Agriculture lui-même n'était pas du nombre des principaux accusateurs,—à savoir : que les agriculteurs n'étaient pas honnêtes dans le choix et l'embarillage des pommes qu'ils expédiaient à l'étranger. Tous les membres de cette Chambre savent qu'il est très rare de voir un agriculteur mettre lui-même ses pommes en baril. Quant à moi, je n'ai jamais vu faire la chose.

Les expéditeurs achètent les pommes, les mettent en baril et les exportent. Il est bon, je crois, d'attirer l'attention du gouvernement sur cette assertion extrêmement injuste à l'égard d'une classe de la société qui n'est ni plus ni moins honnête que les autres, mais qui ne mérite pas d'être accusée de malhonnêteté au sujet d'une matière affectant une branche importante de notre commerce avec l'Angleterre. Si l'on pouvait établir un système efficace d'inspection, afin d'empêcher les gens qui ne sont animés que par l'amour du gain d'envoyer sur le marché anglais, des produits de mauvaise qualité, le public y gagnerait. Je suis heureux de voir l'honorable préopinant soulever la question, car cela nous fournit l'occasion de repousser une imputation injuste faite contre une classe considérable du pays. J'ai l'honneur de proposer que la séance soit levée.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il est de mon devoir de dire à la Chambre que les assertions contenues à mon sujet et

au sujet du professeur Robertson, dans l'article que vient de lire mon honorable ami (M. McMillan), dénaturent complètement ce que nous avons dit dans l'occasion dont il est fait mention. Il est vrai qu'un jour, j'ai engagé le professeur Robertson, un des fonctionnaires de mon département, de soulever la question de l'embarillage des pommes, parce que nous avons constaté, surtout pendant l'année dernière, que nos pommes arrivaient sur le marché anglais dans un tel état, que les importateurs accusaient de fraude les exportateurs canadiens.

La question a déjà été soulevée, mais on a cru dans le temps qu'il fallait mieux ne pas faire de bruit, de peur de nuire à notre commerce de pommes. Mais les choses ne se sont pas améliorées ; au contraire, l'an dernier, dans certains cas, l'embarillage des pommes a été des plus mauvais ; je ne veux pas dire par là que les barils et l'embarillage fussent défectueux, mais que les gens qui avaient mis ces pommes en baril, avaient délibérément disposé les bonnes pommes aux deux bouts des barils, et avaient rempli le milieu de rebuts. Je tiens un langage sévère, parce que je sais que certains barils que l'agent de mon département en Angleterre a examinés prouvent clairement que ces accusations contre les emballeurs de pommes canadiennes sont vraies ; et je suis convaincu qu'il est mieux que nos agriculteurs, et surtout ceux qui se livrent à ce commerce, comprennent le danger qu'ils encourent et les difficultés qu'ils doivent rencontrer, parce que certains expéditeurs de pommes—pas tous, tant s'en faut—ont eu recours à ces manœuvres frauduleuses. J'ai donc cru bon d'attirer l'attention du comité d'agriculture et du pays sur la matière, afin de voir quel serait le meilleur remède à apporter à cet état de choses. Ni le professeur Robertson ni moi n'avons formulé d'accusations contre les agriculteurs canadiens. Je n'ai pas fait mention des agriculteurs ou des emballeurs, mais j'ai simplement dit que certaines personnes —agriculteurs ou emballeurs—avaient embarillé des pommes de cette façon et causé un tort considérable au pays, et compromis un commerce important que l'on pourrait établir, avec profit pour le pays, en n'employant que des moyens honnêtes.

Je suis convaincu que ce n'est qu'en dénonçant les méthodes malhonnêtes que je viens de signaler que l'on peut y mettre un terme, et que le silence ne ferait qu'encourager les mêmes fraudes. Je désire donc attirer l'attention du public sur la matière, car je suis convaincu que c'est là le meilleur moyen de mettre fin à ces méthodes malhonnêtes.

Les insinuations que contient cet article au sujet des paroles prononcées par le professeur Robertson ou par moi au détriment des agriculteurs canadiens sont sans aucun fondement. Je désirais simplement faire ces quelques observations à la Chambre.

M. GILMOUR : Je dirai que les déductions que le " World " a tirées des témoignages donnés au comité de l'agriculture sont exactes. Je rappellerai au ministre de l'Agriculture, qu'un des fonctionnaires de son département a dit, en traitant ce sujet, que dans la Nouvelle-Ecosse les agriculteurs surveillaient l'embarillage des pommes le fusil au poing. J'aimerais savoir quelle conclusion on peut tirer de ces paroles, si ce n'est que l'agriculteur lui-même dicte à l'emballeur la manière dont celui-ci doit emballer les pommes ?

Le " World " a raison de tirer ces conclusions, mais, en point de fait, l'opinion que l'agriculteur est responsable est fausse. L'emballeur et l'agriculteur sont deux personnes distinctes. J'ai vendu des pommes et j'en ai expédié davantage, et, dans aucun cas, à ma connaissance, l'agriculteur ne s'occupe de l'embarillage des pommes que l'emballeur expédie à l'étranger.

On devrait, je crois, améliorer le transport des pommes, mais il faut connaître les coupables avant de chercher à remédier au mal.

M. SPROULE : Les agriculteurs du comté que je représente ne s'occupent pas, ordinairement, de l'embarillage. Les commerçants achètent les pommes et les agriculteurs les cueillent et les déposent au pied de l'arbre, ou les mettent à l'abri dans quelque bâtiment. L'emballeur envoie une escouade d'hommes qui sont censés connaître leur métier, et l'agriculture transporte les barils au marché. S'il y a fraude ou malhonnêteté, on ne peut en imputer le blâme à l'agriculteur, car celui-ci n'a pas à s'occuper du choix, ou de l'embarillage des pommes.

M. McMULLEN : Je crois que si le Canada veut tirer profit de l'exportation de bons fruits, il faut absolument assurer l'inspection de toutes les pommes exportées, ou fournir aux exportateurs l'occasion de les faire inspecter. Je ne sais s'il serait sage d'ordonner une inspection dans tous les cas. Mais, afin d'établir ce commerce sur une base solide, il faut agir immédiatement et inspecter, dans les cas où l'expéditeur y consent, les pommes destinées à l'exportation, et faire sur les barils une marque constatant l'inspection du gouvernement. Les Anglais pourraient alors, grâce à cette marque, en achetant des pommes canadiennes, savoir quelle en est la qualité. Si d'un autre côté, ils veulent acheter, sans qu'une inspection ait lieu, ils le feront à leur risque et péril.

C'est là un commerce important et dont le développement est rapide, et je crois que le gouvernement devrait intervenir afin de le protéger, et, en même temps, sauvegarder les intérêts des acheteurs anglais qui consomment les fruits canadiens. Ceux-ci sauraient, si les barils portaient une marque d'inspection, ce qu'ils achètent, et, de cette manière, vous ne feriez que grandir la réputation des

pommes canadiennes. Ce n'est pas en discutant ici cette question, que vous convertirez les hommes malhonnêtes, ou que vous pourrez surveiller les gens qui vont acheter les pommes de nos agriculteurs.

J'abonde dans le sens de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) lorsqu'il dit que la plupart de nos agriculteurs vendent le produit de leurs vergers, et que les emballeurs viennent ensuite pour emballer les pommes. C'est la même chose dans la partie du pays que j'habite. En général, les agriculteurs ne font pas l'emballage eux-mêmes, mais des agents se présentent pour acheter les pommes et envoient des gens pour emballer les fruits achetés.

Il est donc injuste de blâmer les agriculteurs parce que des pommes d'une qualité inférieure se trouveraient au milieu du baril. Afin de remédier à l'état de choses dont on se plaint, il faut réglementer le commerce des pommes, et je ne vois pas d'autre moyen que l'inspection.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : L'honorable député de Montréal, division de Saint-Laurent (M. Penny) a présenté un bill (n° 55) que j'ai étudié avec lui. Ce bill—inscrit à l'ordre du jour—paraît, dans une certaine mesure, obvier à la difficulté dont on se plaint. L'honorable député n'est pas présent, car il pourrait nous décrire les précautions dont il veut entourer le commerce de fruits. Je lui ai dit que je me ferais un plaisir d'incorporer son bill au nôtre. Voici un des articles du projet de loi de mon honorable ami :

En inspectant un baril ou un demi-baril de ces fruits, l'inspecteur ouvrira l'un des bouts du baril, on desserrera l'une des douves, on videra les fruits du baril ; en inspectant les boîtes, il en ouvrira l'un des côtés ou plus, ou videra les fruits de la boîte ; en inspectant des paniers, il inspectera les fruits par le dessus ou videra le panier.

Naturellement on ne devra ouvrir qu'une certaine partie du baril.

L'inspecteur devra inspecter pas moins de dix pour cent de chaque variété de pommes, poires ou autres fruits, etc.

Ainsi lorsque la Chambre en comité étudiera ce projet de loi, je crois que nous pourrons examiner les précautions que l'on a indiquées et que nous pouvons en incorporer quelques-unes dans l'acte d'inspection générale.

M. McLENNAN (Glengarry) : Il y a un an ou deux, depuis l'avènement au pouvoir du gouvernement actuel, j'ai saisi la Chambre d'un projet de loi décrétant l'étampage du beurre et du fromage, et l'enregistrement de l'étampe au bureau du commissaire de l'industrie laitière. Tout comme l'enregistrement d'un lot de terre, il y aurait un registre contenant la date de l'inspection et le numéro de la fabrique.

On pourrait faire la même chose au sujet de l'embarillage des pommes et les emballeurs seraient obligés d'aller s'inscrire. Grâce à ce système, vous pourriez connaître la personne qui expédie un mauvais article en Angleterre. Vous auriez un régistre contenant cette marque ou étampe, et vous pourriez immédiatement découvrir l'expéditeur qui aurait exporté un article de qualité inférieure.

Cette proposition fut soumise aux agriculteurs et aux personnes les plus intéressées dans la matière, et je crois que 95 pour 100, ou au moins 90 pour 100, l'approuvèrent. Si l'on adoptait ce système au sujet des pommes, il n'y a aucun doute que le mal dont on se plaint disparaîtrait. Il est nécessaire d'inscrire le nom de l'exportateur, son domicile, la date de l'expédition etc.

Bien que 95 pour 100 des agriculteurs et des personnes les plus intéressées dans la matière fussent en faveur de ce projet, le bill fut rejeté, et le résultat est que nous exportons aujourd'hui un article d'une qualité inférieure. Aujourd'hui nous ne connaissons pas quelles sont les personnes coupables des fraudes qui ont été commises, nous dit le ministre de l'Agriculture, au grand détriment de notre commerce de pommes. Nous comprenons que cela est de nature à nuire au pays, et il est temps que le ministre de l'Agriculture nous dise ce qu'il entend faire pour empêcher la répétition de semblables actes. Dans les intérêts du pays, je crois qu'il devrait s'occuper de cette matière le plus tôt possible.

M. CLANCY : Du consentement de la Chambre, j'ai l'honneur de retirer ma motion.

La motion est retirée.

PRODUCTION DE DOCUMENTS.

M. BELL : Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire demander au gouvernement à quelle date nous pourrions avoir probablement des exemplaires imprimés du rapport du commissaire chargé de faire une enquête sur la construction du chemin de fer du-Pas-du-Nid-de-Corbeau. Ces documents ont été demandés le 19 mai.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne puis fournir aucun renseignement à mon honorable ami à ce sujet. Je m'informerai de la cause du retard, et je verrai à faire produire ce que l'on a demandé.

MODIFICATION A L'ACTE DU REVENU DE L'INTERIEUR.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 124) acte modifiant l'acte du Revenu de l'intérieur.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité.

(En comité).

Article 1er :

1. L'aliéna substitué à l'aliéna (*g*) de l'article 121 de l'"Acte du Revenu de l'Intérieur," chapitre 34 des

Statuts revisés, par l'article 3 du chapitre 46 des statuts de 1891, est par le présent modifié en en retranchant le mot "cent" dans la quinzième ligne, et le remplaçant par les mots "deux cents"

M. FOSTER : Pourquoi ce changement ?

LE MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je vais expliquer quel est l'objet que nous avons en vue. Aujourd'hui le maximum de capacité des alambics de chimiste ne peut dépasser 100 gallons, et les grandes maisons qui fabriquent des drogues sur un grande échelle, comme Parke, Davis et Cie, et d'autres, croient que cela n'est pas suffisant ; et le présent bill veut permettre l'usage d'alambics d'une capacité de 200 gallons.

M. FOSTER : Est-ce que cela s'appliquera aux alambics illicites ?

LE MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIELR : Non, car si ces alambics avaient une aussi grande capacité, il serait plus facile de les découvrir. Ils sont si petits qu'on peut les cacher très aisément.

Article 2 :

2. L'alinéa (*a*) du premier paragraphe de l'article 131 du dit acte est par le présent abrogé et remplacé par le suivant :—

"(*a*) Sur les grains employés pour leur production, à raison d'un gallon de spiritueux de la force de preuve pour vingt livres et quatre dixièmes de livre de grains employés,—ou dans une distillerie où l'on ne fait usage que de malt, sur le malt employé pour leur production, à raison d'un gallon de spiritueux de force de preuve par vingt-quatre livres de malt employé.

M. FOSTER : Pourquoi cette fraction de livre ?

LE MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : C'est une reproduction de la loi actuelle. Il nous faut imposer les distilleries qui ne produisent pas un gallon de spiritueux de la force de preuve pour vingt livres et quatre dixièmes de livre de grains employés et si elles produisent moins que cela nous les imposons car il y a présomption que l'on a illégitimement soustrait à l'inspection une partie des spiritueux. Mais il y a une distinction à faire entre la production des spiritueux provenant de l'orge maltée et celle provenant des grains à l'état naturel. La première production est moins considérable que la seconde, On appelle whiskey de seigle l'eau de vie que l'on obtient des grains à l'état naturel et le procédé dont on se sert dans ce cas-là est bien connu. Le whiskey que l'on fabrique avec le malt prend le nom de whiskey écossais ou irlandais, ou tout autre nom qu'il plaît au distillateur de lui donner, et les procédés de fabrication ne sont pas les mêmes. Ce whiskey est fabriqué dans ce qu'on appelle des pots alambics.

M. FOSTER : Des pots alambics ?

LE MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : J'espère que mon honorable ami (M. Foster) ne croira pas que c'est parce que c'est par pédanterie que j'emploie ces termes qui, je l'avoue, ne me sont pas très familiers. Au lieu des procédés de distillation que l'on emploie dans la fabrication du whiskey de seigle, on fabrique le whiskey de malt en faisant bouillir les grains dans des pots-alambics. Une sorte de whiskey exige une plus grande quantité de grains que l'autre, et l'on nous a représenté qu'il serait injuste d'imposer les deux produits de la même manière, parce que l'on exige 23 livres de grains pour chaque gallon de spiritueux, et l'autre 20 livres seulement. il n'est pas juste d'imposer ces deux produits de la même manière, car une différence de trois livres pour chaque gallon représente pour la distillerie à la fin de l'année une somme considérable.

M. FOSTER : Je comprends parfaitement l'explication de l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur, mais je ne suis pas certain si l'honorable ministre des Douanes l'a comprise ; et il serait bon, je crois, pour l'avantage de celui-ci et de l'honorable député d'Halifax (M. Russell) que l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur fût un peu plus explicite au sujet de ces pots-alambics.

LE MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Le seul moyen de saisir la différence entre les deux whiskeys, c'est de goûter à l'un et à l'autre, et j'ai bien peur que mon honorable ami (M. Foster) ne veuille pas y consentir.

M. HAGGART : J'aimerais demander à l'honorable ministre si cet acte doit avoir un effet rétroactif et doit s'appliquer aux liqueurs qui sont déjà fabriquées ?

LE MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Nous n'avons pas encore étudié la question. Je crois qu'il serait bon de dire que l'acte n'entrera en vigueur que le jour de sa sanction.

M. HAGGART : Je crois que l'on a l'intention d'appliquer cet acte aux liqueurs qui sont actuellement en entrepôt, et j'ai pensé que la rédaction n'était pas assez claire pour donner à la loi l'effet rétroactif qu'elle devrait avoir.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Mon honorable ami conseille-t-il d'ajouter une disposition stipulant que la présente loi s'appliquera aux liqueurs qui sont actuellement en entrepôt ?

M. HAGGART : C'est ce qu'on devrait faire, je crois. On a peut-être eu l'intention de donner à cet article un effet rétroactif et j'aimerais savoir du ministre ce qui en est.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Il serait peut-être aussi bon que le comité levât sa séance, et j'examinerai ce point.

Sir CHARLES TUPPER : Je conseillerais au ministre du Revenu de l'intérieur d'étudier l'article 3 que nous n'avons pas encore discuté et de le rédiger autrement. Par exemple, au lieu d'abroger certains paragraphes d'actes antérieurs, il serait bon de retrancher l'article en entier et d'en rédiger un nouveau. La chose serait plus simple et plus claire.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : C'est une anomalie assez curieuse, mais au sujet du tabac fabriqué nous avons des estampilles pour chaque fraction de livre, excepté pour un tiers de livre ; et c'est pour cette fin que l'article 3 est inséré dans le présent bill. Il nous faudra avoir une estampille pour un tiers de livre.

M. FOSTER : Cela exigera-t-il la fabrication d'une nouvelle estampille.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui.

M. FOSTER : J'espère que mon honorable ami fera lui-même le dessin de cette estampille et ne prendra pas conseil du directeur général des Postes.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je crois que mon honorable ami tient un langage très injuste au sujet des timbres émis par le directeur général des Postes. Puisqu'on a fait allusion à ce sujet, je crois qu'il serait bon de lui expliquer l'inscription qu'il y a sur nos timbres-poste. Nous avons lu ce que le "Punch" dit à ce sujet.

M. FOSTER : Allez-vous insérer dans le bill ce que le "Punch" a dit ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Non, mais j'ai sous la main le poème où l'on a puisé cette inscription, et je demanderai la permission de le citer pour renseigner ceux qui ne connaissent pas l'origine de l'inscription dont je viens de parler. Le timbre et l'inscription font honneur, je crois, aux connaissances classiques et au goût artistique de mon honorable ami, le directeur général des Postes.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Est-ce que l'on va ajouter un article au bill afin d'y incorporer tout cela ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : "We hold a vaster Empire than has been." Je ne suis pas un parleur, comme le chef de l'opposition disait hier en parlant de lui, mais je suis prêt à parier que la moitié des honorables membres de la gauche ne savent pas d'où vient cette inscription. Je vais le leur dire. L'honorable directeur général des Postes a voulu garder le secret, mais après beaucoup de recherches, j'ai eu le plaisir de découvrir l'origine de l'inscription que portent les timbres-poste. C'est un vers d'un poème de sir Lewis Morris.

Sir HENRI JOLY DE LOTBINIERE.

M. FOSTER : Sir Louis Davies ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : L'inscription est tirée du poème de sir Lewis Morris, "A Song of Empire," daté du 20 juin 1887. Voici les deux couplets qui renferment l'inscription :

Whoever guides our helm of state,
Let all men know it, England shall be great—
We hold a vaster empire than has been—
Nigh half the race of men is subject to our Queen !

Le directeur général des Postes doit être fier, je crois, de l'inscription qu'il a choisie. Il a agi non seulement en bon Canadien, mais aussi en bon sujet anglais ; et bien que mon honorable ami soit un des membres de la droite, tout le monde estimera que c'est là l'expression d'un sentiment loyal.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

M. FOSTER : Je désire vous faire observer, M. l'Orateur, que le ministre du Revenu de l'intérieur ayant cité un document public, ne l'a pas déposé sur le bureau de la Chambre.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je vais le déposer sans délai.

M. WALLACE : L'honorable ministre peut imprimer le poème en entier sur ses nouvelles estampilles.

M. l'ORATEUR : Nous ne sommes plus à étudier le bill à l'heure qu'il est.

AMENDEMENTS A L'ACTE DES BANQUES.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 127) modifiant l'Acte des banques.

La motion est adoptée et le bill est lu une deuxième fois.

La Chambre se forme en comité pour étudier le dit bill.

(En Comité)

Article 1 :,

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je demanderai si le département de la Justice a attentivement étudié les pouvoirs que le bill confère. Je ne m'oppose pas au bill, mais la mesure s'occupant de réglementer l'exercice de certains droits et pouvoirs en dehors du Canada, a un caractère quelque peu extraordinaire. A-t-on parfaitement étudié si nous pouvons décréter ces dispositions qui ne sont pas usuelles, et si nous pouvons faire des lois ici et les appliquer en dehors du Canada ?

LE MINISTRE DES FINANCES : Quoique le bill n'ait pas été spécialement soumis au département de Justice, je crois que le ministre de la Justice est d'avis que nous n'excédons pas nos pouvoirs. Quoi qu'il

en soit, vu l'observation de mon honorable ami, je soumettrai la question au département de la Justice. Naturellement, nous ne pouvons conférer des pouvoirs dont l'exercice se ferait dans une autre colonie. Tout ce que nous pouvons faire, c'est d'accorder à la banque elle-même un pouvoir qu'elle ne pourra exercer ailleurs que si les lois locales le permettent. Mais, vu l'observation de l'honorable député, je soumettrai la question au ministre de la Justice.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois qu'il ne saurait y avoir de difficulté sérieuse au sujet de la question soulevée par l'honorable député de Pictou (sir C. H. Tupper) parce que ce parlement a le droit d'accorder à une banque le pouvoir de faire affaires en dehors du Canada ; pouvoir sujet naturellement aux lois de toute colonie où une banque a l'intention de faire des affaires ; tout comme le parlement du Canada ou une législature provinciale pourrait autoriser une compagnie à faire affaires en dehors du Canada, quoiqu'elle tombât sous le coup des lois du pays où elle ferait ainsi affaires. Je ne crois pas que le parlement excède ses attributions en accordant à telle compagnie le pouvoir de faire affaires dans un pays étranger.

M. ELLIS : J'aimerais demander au ministre des Finances s'il n'accorde pas à la banque un pouvoir plus grand que celui que la nation possède. La nation elle-même ne pourrait émettre des billets en pays étranger, et cependant vous conférez ce pouvoir à une banque.

LE MINISTRE DES FINANCES : Nous n'accordons pas à la banque, au sujet de l'émission des billets, plus de pouvoirs qu'elle n'en possède actuellement. Tout ce que nous disons, en tant que la banque est concernée, c'est que nous n'avons pas d'objection à l'émission des billets. Quant à l'utilité pratique de cette disposition pour la banque et cette colonie, c'est une question qui ne nous regarde pas ; mais la banque est assujétie aux lois de la colonie où elle voudra faire affaires. Par exemple, la banque de la Nouvelle-Ecosse fait des affaires dans l'Ile de la Jamaïque. Nous lui conférons le pouvoir,—lequel elle ne posséderait pas autrement—d'émettre un billet d'un louis sterling, mais en pénétrant dans la Jamaïque, ce billet ne deviendra monnaie légale que si les lois de cette colonie le permettent ; mais si la banque émet ces billets à la Jamaïque et si la population de la colonie a assez de confiance dans la banque pour accepter ses billets, nous n'avons pas d'objection ; bien au contraire, nous encourageons la chose.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Une corporation possède les pouvoirs qui lui sont conférés par la législature qui l'a créée. Nous donnons à la banque le pouvoir d'emettre ces billets, mais elle est sujette aux lois du pays où elle fait affaires. Par conséquent elle exercera les pouvoirs que lui aura conférés le gouvernement du Canada, en se soumettant aux lois et usages du pays où elle fera ses opérations. Ce bill conférera à la banque un pouvoir qui ne peut être accordé que par nous. Il me semble que la question ne souffre pas de difficulté.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je me rends aux raisons qui ont été données. Je voulais faire observer—et le ministre des Finances m'a répondu,—que pour une législation de cette nature, surtout au sujet des banques, il était bon de faire reviser ces bills par le département de la Justice. Le ministre des Finances a dit, si j'ai bien compris, qu'avant l'adoption définitive du bill, il consulterait ce département.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne soumettrai pas spécialement ce bill au département de la Justice, mais pour être agréable à l'honorable député, je demanderai l'avis de ce département avant la troisième lecture.

M. HAGGART : La banque devra-t-elle faire entre les mains du gouvernement le dépôt ordinaire pour la garantie de ses billets mis en circulation à la Jamaïque ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. HAGGART : Et toutes les autres banques sont sujettes à ces obligations ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les dispositions générales de l'acte des banques s'appliqueront à tous les billets émis de cette manière.

Le bill est rapporté et les amendements sont approuvés.

PROLONGEMENT DE L'INTERCOLONIAL.

Les résolutions concernant le chemin de fer du comté de Drummond, après avoir été étudiées en comité général, sont rapportées, lues une deuxième fois et approuvées.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je demande la permission de présenter le bill (n°133) autorisant l'acquisition par le Canada du chemin de fer du comté de Drummond.

M. McDOUGALL (Cap-Breton) : Je désire attirer l'attention du ministre des Finances sur un sujet que j'ai mentionné hier soir au cours de la discussion de ces résolutions. J'ai parlé d'une convention intervenue il y a 20 ans, entre la Compagnie Allan, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, et le gouvernement du Canada, au sujet de la construction et de l'exploitation du chemin de fer connu sous le nom de "Prolongement est" de la Nouvelle-Ecosse, et de la prise de possession de l'embranchement de Pictou.

J'ai demandé au ministre des Finances s'il n'était pas vrai que cette convention donnât au gouvernement du Canada le droit de prendre possession de ces chemins de fer, même après que le prolongement fut

passé entre les mains du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse. Le ministre des Finances dit qu'il n'y avait que la dernière partie de ma déclaration qui ne fût pas exacte ; à savoir en ce qui concernait le pouvoir du gouvernement du Canada de prendre possession du chemin. Je n'avais pas alors le temps d'aller consulter les documents publics qui se trouvent à la bibliothèque, et que j'ai fait demander, mais qui ne me sont pas parvenus avant la fin de la discussion.

J'ai maintenant cette convention sous la main, et je constate que les termes de cette convention corroborent ce que j'ai dit à ce sujet. Je dois dire qu'il existait une convention antérieure entre le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et la Compagnie Allan au sujet de la construction du prolongement est. Lorsque le gouvernement Holmes-Thompson prit les rênes du pouvoir en 1878, il constata qu'il y avait eu des difficultés entre la Compagnie Allan et le gouvernement précédent au sujet de la construction du chemin de fer. Il constata que la convention en vertu de laquelle la convention était faite, n'offrait pas des garanties suffisantes au sujet de la construction et de l'exploitation du chemin, et il en profita pour demander à celui-ci de pousser les travaux, et mieux protéger les intérêts de la Nouvelle-Ecosse.

Une nouvelle convention fut conclue le 1er février 1879, et je vais vous lire des extraits du contrat pour établir ce que j'ai dit, à savoir qu'il y avait nécessité de faire une nouvelle convention :

Un acte pour constituer en corporation la Compagnie du chemin de fer et de houille d'Halifax et du Cap-Breton. Comme certains doutes se sont élevés sur la constitution en corporation de la dite compagnie et sur les actes que celle-ci a faits, et comme il a été convenu que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse adopterait une loi confirmant la constitution en corporation et tous les actes de la dite compagnie.

Voici comment se lit la clause première du contrat.

Le gouvernement du Canada recommandera l'adoption d'un acte par le parlement du Canada, à la prochaine session, aux fins d'abroger l'acte 40 Victoria, chapitre 46, et de décréter, pour garantir l'exécution de ce que dessus, que l'embranchement du chemin de fer de Pictou à Truro, y compris le terrain, les stations et les bâtiments nécessaires à l'exploitation du chemin de fer, mais non pas le matériel roulant de l'embranchement désigné aux présentes sous le nom de "l'embranchement de Pictou," sera retenu par le gouvernement du Canada, jusqu'à ce que le chemin de fer appelé le "Prolongement Est" soit terminé jusqu'au détroit de Canso et qu'un bac à vapeur fasse le service à travers le détroit de ce nom, en conformité du contrat existant, ou de toutes modifications d'icelui que pourraient faire la dite compagnie et le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse ; le tout à la satisfaction du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse ; et en outre, aux fins de décréter qu'après l'exécution des conditions ci-dessus, la compagnie deviendra propriétaire du dit embranchement de Pictou aux termes suivants :

Avant d'en lire davantage, je dirai que le contrat précédent—je parle de mémoire, mais je ne crois pas me tromper—stipulait que la compagnie obtiendrait possession de l'embranchement de Pictou, aussitôt qu'elle aurait dépensé $400,000 pour construire ce chemin. La population de la Nouvelle-Ecosse n'a pas considéré cette garantie comme suffisante, et les faits semblaient alors lui donner raison. C'est pour cela que le gouvernement du jour a cru devoir sauvegarder davantage les intérêts de la Nouvelle-Ecosse.

Le contrat stipule en outre :

(*a*) Qu'aussitôt qu'ils seront ainsi terminés les dits embranchement de Pictou, prolongement Est et bac à vapeur seront efficacement et permanemment exploités par la dite compagnie, à la satisfaction du lieutenant-gouverneur en conseil de la Nouvelle-Ecosse, à un tarif de péages équitable et raisonnable qui sera fait et établi pour la dite compagnie, et qui ne sera modifié que du consentement et avec l'approbation du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, et que toute différence d'opinion au sujet d'un item de ce tarif sera soumise à l'arbitrage du ministre des Travaux publics du Canada dont la décision sera sans appel et liera les deux parties.

(*b*) Que dans le cas où le dit contrat existant avec toute modification y apportée par la dite compagnie et le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, ne serait pas exécuté à la satisfaction du dit gouvernement, et dans le cas où le dit prolongement Est et le dit bac à vapeur ne seraient pas achevés, équipés et établis en conformité du dit contrat ; ou dans le cas où la compagnie manquerait pendant une période de trois mois, de faire fonctionner les dits chemins de fer et bac à vapeur, efficacement et permanemment à savoir, en faisant circuler au moins un convoi de voyageurs sur toute la ligne, en chaque sens, tous les jours, les dimanches exceptés, et tels convois de marchandises nécessaires au trafic, et en faisant marcher le bac à vapeur de façon à établir une correspondance avec les trains de voyageurs, alors les dits deux chemins de fer, y compris le bac à vapeur, deviendront la propriété du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, libres et exempts de toutes charges et redevances quelconques créées par la dite compagnie, (le pouvoir de la compagnie de créer telles charges ou redevances étant sujet aux termes du présent contrat.)

La dite période de trois mois commencera et sera comptée de la date à laquelle le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse donnera à la dite compagnie un avis, redigé conformément à l'acte 39 Victoria, ch. 74, portant que les dits chemins de fer, ou l'un deux, ou le dit bac à vapeur, ne sont pas ou n'est pas mis en exploitation d'une manière efficace et permanente comme susdit, et tout différend entre le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse au sujet et de la déchéance encourue sera décidé par le ministre des Travaux publics qui agira comme arbitre.

La déchéance a été encourue, et le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a pris possession du dit chemin de fer évalué à $1,-200,000 ou environ .

Dans le cas où les dits deux chemins de fer et bac à vapeur deviendraient la propriété du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, aux termes de la clause précédente, avant que les dits Prolongement-Est et bac à vapeur soient terminés, équipés et établis, le dit gouvernement les terminera, équipera et établira avec toute la diligence raisonnable, et les dites deux lignes et le bac à vapeur seront dès lors efficacement et permanemment mis en exploitation par le dit gouvernement de la Nouvelle-Ecosse à la satisfaction du gouverneur-général en Conseil, à un tarif de péages équitable et raisonnable qui sera fait et établi par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, sujet à l'approbation du gouvernement du Canada, et qui ne sera modifié que du consentement et avec l'approbation du gouvernement en dernier lieu mentionné.

M. McDOUGALL.

(*d*). Que dans le cas ou le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse manquerait de terminer, équiper et établir les dits Prolongement-Est et bac, avec toute la diligence raisonnable, tel que ci-dessus prescrit; ou dans le cas où il manquerait, pendant une période de trois mois, de faire fonctionner les dits chemins de fer, et le dit bac, efficacement et permanemment, à savoir, en faisant circuler au moins un convoi de voyageurs sur toute la ligne en chaque sens, tous les jours, les dimanches exceptés, et tels convois de marchandises nécessités par les besoins du trafic, et en faisant marcher le bac à vapeur de façon a établir une correspondance avec les trains de voyageurs, alors les dits deux chemins de fer, y compris le bac à vapeur, deviendront la propriété du gouvernement du Canada, libre et exempt de toutes charges ou redevances quelconques, créés par la dite compagnie ou par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse (le pouvoir de la dite compagnie ou du dit gouvernement de créer telles charges ou redevances étant sujet aux termes du présent contrat). La dite période de trois mois commencera et sera comptée de la date à laquelle le gouvernement du Canada donnera au secrétaire provincial du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse un avis portant que les dits chemins de fer, ou l'un d'eux, ou le dit bac à vapeur, ne sont pas ou n'est pas mis en exploitation d'une manière efficace et permanente comme susdit; et tout différend entre les deux gouvernements au sujet de la déchéance encourue sera décidé par arbitrage, tel que ci-dessous prescrit.

Voilà la clause du contrat qui confère au gouvernement du Canada le pouvoir de prendre possession du chemin, et c'est en vertu de cette clause que l'on a agi. Mais il y a cette différence que le gouvernement du Canada ne s'est pas pressé d'exercer le pouvoir susdit en donnant avis au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse que le chemin de fer n'était pas suffisamment équipé pour les besoins du trafic et que le bac à vapeur qui devait faire la traversée du détroit de Canso n'avait pas été acheté et exploité.

Le gouvernement du Canada ne s'est prévalu du droit que lui conférait le contrat que lorsque le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a vu que ses finances—si je suis bien renseigné,—ne lui permettaient pas d'équiper et exploiter le chemin ou d'établir un service à vapeur sur le détroit de Canso. Forcé par la nécessité, il demanda au gouvernement du Canada, de venir à son secours, et de prendre possession du chemin. C'est ainsi que je comprends et que le pays comprend la situation. Je formais partie du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse lorsque ce contrat a été passé. Hier, je parlais de mémoire.

Le ministre des Finances aurait dû mieux connaître la question qu'il a semblé la connaître hier soir, car, pendant longtemps après que j'eus cessé de faire partie du cabinet de la Nouvelle-Ecosse, il a été en négociations avec le gouvernement fédéral relativement à ces transactions.

Le ministre des Finances a mentionné, hier soir, un autre point qui se rattache à cette matière: la difficulté qu'il a découverte en poursuivant ses négociations avec le gouvernement du jour. Le gouvernement fédéral savait, comme la population de la Nouvelle-Ecosse savait, que le gouvernement de cette province avait payé à la Compagnie Allan beaucoup plus pour ce chemin que ce qui, de l'avis des gens, surtout, de l'avis des gens d'expérience, était une somme raisonnable.

Et si je me le rappelle bien, l'on a fait une enquête à la législature de la Nouvelle-Ecosse à une époque subséquente, vers l'année 1884 ou 1885, laquelle enquête a révélé le fait qu'une somme considérable avait été payée à la Compagnie Allan, en sus de ce que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse était autorisé à payer d'après ce que l'on comprenait, le gouvernement étant autorisé, dans le cas où il prendrait le chemin, à payer les dépenses réelles de cette compagnie en sus des subsides qui étaient donnés par les deux gouvernements. Cette enquête, je crois, a révélé le fait qu'au moins $400,000 avaient été payés à cette compagnie par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse en sus de ce que cette compagnie avait le droit d'avoir. Je base cet énoncé sur le souvenir que j'ai gardé de ce qui s'est passé à cette époque.

Je n'ai pas examiné les documents, mais je consens à ce que l'on me corrige, si le ministre des Finances peut prouver que le souvenir que j'ai conservé de ce que l'enquête a révélé n'est pas fidèle.

Il ne peut pas maintenant, j'en suis sûr, contester la question que j'ai soulevée hier soir; il s'agit surtout du fait que le gouvernement fédéral était autorisé par cette convention à enlever ce chemin au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.

Le MINISTRE DES FINANCES: Je suis fâché de ne pouvoir admettre beaucoup plus que l'extrait que l'honorable député (M. McDougall) a cité exactement, sans aucun doute, d'une convention insérée dans le livre officiel. Hier soir, lorsque l'honorable député a mentionné une convention, en me demandant si elle ne donnait pas au gouvernement fédéral le pouvoir d'acquérir le chemin, j'ai dit: Non s'il n'est pas prouvé que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse est en défaut. C'était la question.

M. McDOUGALL: L'honorable ministre (M. Fielding) voudra bien m'excuser. J'ai dit dans mon exposé que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse avait donné des preuves qu'il était en défaut, que le gouvernement fédéral n'a pas profité de la clause avant que le gouvernement de cette province eût admis qu'il était en défaut.

Le MINISTRE DES FINANCES: L'honorable député se trompe du tout au tout. Non seulement le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse n'a pas admis qu'il fût en défaut, mais la chose n'a même pas été alléguée. Dans toutes les discussions que j'ai eu le plaisir d'avoir à cette époque avec les ministres, à Ottawa, il n'y a pas eu d'allégation de cette nature. L'honorable député a dit, aujourd'hui, que le gouvernement fédéral a pris possession de cette propriété en vertu de la clause à laquelle il a fait allusion. Je lui dirai qu'il se trompe

entièrement. Le gouvernement fédéral n'a pas pris le chemin en vertu de cette clause. Il l'a pris par une procédure très différente; et dans toutes les discussions qu'il m'a été donné d'avoir avec les membres du gouvernement, il n'a pas été question de ce dont parle l'honorable député. Il dit que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse éprouvait des difficultés, qu'il s'est adressé au gouvernement fédéral et lui a demandé de l'aide. Cet énoncé a été fait deux ou trois fois, de sorte que je me crois obligé d'expliquer la cause de ces difficultés. Je suis fâché de parler en détail des affaires politiques de la Nouvelle-Ecosse. Je comprends que ces affaires n'intéressent pas à un bien haut degré les honorables membres de la Chambre. Je comprends si bien la chose, que j'ai refusé, en plus d'une occasion, de suivre ceux qui faisaient des déclarations que je ne pouvais pas approuver, car je croyais que la Chambre ne se souciait pas d'entendre discuter ces questions.

Lorsque le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a voulu faire un emprunt pour acheter cette propriété, il a éprouvé des difficultés. Et pourquoi ? Parce que l'on n'a pas pu trouver dans les bureaux du gouvernement les détails relatifs à une grande opération qui s'était faite entre un gouvernement de la province dont l'honorable député (M. McDougall) faisait partie comme ministre sans portefeuille, et la banque des Baring à Londres, opération au sujet de laquelle le ministère qui lui a succédé n'a eu aucun renseignement. Lorsqu'un membre de ce dernier ministère se rendit en Angleterre, il lui fallut répondre aux représentants de la maison de Baring qui se plaignaient que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse avait manqué à sa parole. Et quand le ministre déclara que ce n'était pas le cas, une chose extraordinaire eut lieu. On sortit des casiers de la maison une convention faite avec le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, convention dont copie n'avait jamais figuré dans les archives de la province et dont nous ne connaissions rien ; c'était un câblegramme envoyé par le premier ministre aux Baring, lequel formait une partie essentielle de l'opération, mais que le gouvernement d'alors de la Nouvelle-Ecosse, ne put connaître que lorsqu'on le retira des casiers de la maison de banque. En présence d'une opération comme celle-là, le premier ministre de la Nouvelle-Ecosse, qui était allé à Londres, revint et dit : Je ne chercherai pas à faire une opération financière à Londres, avec cette banque qui nous accuse d'avoir manqué à notre parole.

En conséquence, notre emprunt a été retardé ; il y avait des difficultés, et s'il y a eu des ennuis, comme le dit l'honorable député, ils provenaient entièrement de cette importante opération.

Une autre question : Mon ami dit que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a payé ce chemin trop cher, que le gouvernement fédéral savait que le prix de ce chemin était trop élevé, et que c'était un élément de l'opération. L'honorable député se trompe. Dans toutes les discussions qui ont eu lieu à Ottawa, jamais plainte de cette nature n'a été faite. Il fouillera en vain dans les archives publiques pour découvrir qu'un membre quelconque du cabinet d'Ottawa, en conduisant cette négociation, ait jamais douté que la somme payée fût raisonnable. Et comment pouvait-on douter de la chose, si elle était établie par des arbitres après une enquête faite sous serment ? Mais que le montant ait été suffisant ou insuffisant, je dis à l'honorable député que dans la discussion qui a eu lieu à Ottawa, l'on n'a jamais allégué au nom du gouvernement fédéral que le prix payé à la Compagnie Allan était trop élevé.

M. HAGGART : Avant que ce bill arrive à une autre phase, je demanderai au ministre des Chemins de fer et Canaux s'il veut avoir l'obligeance de produire certains documents que je vais lui indiquer. D'abord, la carte annexée à la convention faite avec la Compagnie du Grand Tronc en 1898. L'honorable ministre sait qu'il existe une carte de ce genre. Nous ne l'avons jamais vue ; j'aimerais la voir, ou en voir un double. J'aimerais voir la convention conclue avec la Compagnie du Grand Tronc en 1890, vers le temps où l'on a conclu avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique la convention relative à l'usage du chemin de fer Intercolonial, et à l'échange de trafic.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne me rappelle pas que l'on ait conclu une convention en 1890 avec la Compagnie du Grand Tronc. La seule convention, je crois, qui ait été conclue antérieurement à celle que j'ai conclue moi-même, l'a été en 1879 ou 1880. Je n'en connais aucune entre ces dates.

M. HAGGART : Existe-t-il une convention relativement à l'échange du trafic ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous voulez parler de celle de 1879 ?

M. HAGGART : Ou plus tard, s'il en existe une qui ait été conclue plus tard avec la Compagnie du Grand Tronc.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y en a aucune.

M. HAGGART : Puis, je voudrais savoir quelle somme l'on a payée au chemin de fer du comté de Drummond en vertu de l'acte des subsides, depuis la convention faite avec la compagnie en 1897.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit à l'honorable député que, si je me rappelle bien, c'était environ $126,000. Mais je soumettrai un état exact.

M. HAGGART : Et je désirerais avoir de l'honorable ministre la somme dépensée par le gouvernement, ou par la compagnie, en vertu de la dernière convention avec la com-

pagnie du chemin de fer du comté de Drummond.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dépensée sur le chemin de fer du comté de Drummond depuis le bail ?

M. HAGGART : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Parfaitement, vous l'aurez.

M. HAGGART : Ensuite, je désirerais que l'honorable ministre nous fît connaître la proportion de l'usage, de la totalité de la somme payée pour entretien et gages sur l'embranchement de la Chaudière. Je vois par le rapport de l'auditeur général qu'en sus de la somme que nous avons sous forme de revenu sur le chemin de fer du Grand Tronc, nous payons d'après l'usage sur l'embranchement de la Chaudière. Je voudrais savoir quelle est notre proportion relativement à l'autre, et quel est la totalité des dépenses sur les termini du Grand Tronc à Montréal. Donnez-nous la proportion que nous devons payer sur la totalité. Je vois dans le rapport de l'auditeur général que nous payons $11,000 ou $13,000 pour l'usage, et je voudrais savoir quelle proportion de la totalité des dépenses cela représente.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le cinquième item qui j'ai ici est la somme payée à la Compagnie du Grand Tronc pour l'usage des différentes sections du chemin de fer et des termini.

M. HAGGART : Oui, et la somme payée. Nous avons cela dans les comptes publics, au moins à la fin de 1898. Je voudrais savoir quell est notre proportion sur la totalité.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Notre trafic s'élève à environ 5 pour 100, si c'est ce que l'honorable député veut dire.

M. POWELL : C'est le parcours.

M. HAGGART : Sur la base du parcours ou de l'usage ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Relativement à la carte mentionnée par l'honorable député, il se rappellera qu'elle a été produite devant le comité lors de l'enquête. C'est un document assez important et assez précieux, car il fait partie de notre contrat, et il indique quels sont les termini compris dans l'arrangement conclu entre le gouvernement et la compagnie. Il ne me serait guère possible, à mon avis, d'obtenir un double de ce document dans un délai raisonnable, car ce n'est pas seulement une carte, mais c'est toute une série de plans, et ils sont grands et encombrants. Lorsque j'ai produit la chose devant le comité, c'était pour permettre aux membres de l'examiner, afin qu'ils comprissent parfaitement ce qu'ils faisaient.

A mon avis, il ne conviendrait pas d'apporter ici l'original de cette carte et de le laisser dans la Chambre. C'est une carte trop précieuse et trop importante, et c'est la seule que nous avons. Si l'honorable député veut suggérer un moyen par lequel je pourrai en extraire ce qu'il désire, et si la chose peut se faire promptement, je serai heureux de me rendre à son désir.

M. HAGGART : La coutume est de déposer les documents sur le bureau de la Chambre, quelque précieux qu'ils soient.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je dois refuser de déposer cette carte sur le bureau de la Chambre. Je n'ai pas d'objection à ce que l'honorable député le consulte, lui, ou tout autre député qui le voudra. Mais je suis d'avis qu'elle est trop précieuse et trop importante pour que l'on permette qu'elle soit déposée ici d'une manière permanente, ou pour qu'elle soit enlevée à celui qui en est le gardien au ministère.

Sir CHARLES TUPPER : Je n'ai jamais encore entendu faire une telle objection. Plus le document est précieux, plus il est important et nécessaire que nous le voyons. Le fait de le confier aux fonctionnaires de la Chambre ne saurait l'endommager. Il ne court aucun risque d'être détérioré.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je prendrai le temps nécessaire pour faire préparer aussi promptement que possible un double de ces cartes, et je les soumettrai ici ; il ne s'agit plus alors de ce qui peut leur arriver. Mais je dirai à la Chambre qu'il ne serait ni sage ni prudent pour moi de produire l'original d'un document aussi important et de l'enlever à celui qui en est le gardien régulier.

M. HAGGART : Un double suffit. Mais c'est une nouvelle règle que celle qui comporte que l'original d'un document ne peut pas être déposé sur le bureau de la Chambre. Je n'ai pas encore entendu soulever l'objection.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Mon honorable ami oublie une chose. Cette carte est annexée au contrat, et l'honorable député ne s'attend sûrement pas à ce que l'on enlève le contrat des mains de celui qui en est le gardien régulier pour le déposer sur le bureau de la Chambre, où il est possible qu'il s'égare ou qu'il se perde accidentellement. Ce contrat appartient à la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc autant qu'à nous, et cela importe beaucoup.

M. HAGGART : Je n'ai encore jamais entendu dire que l'on ait objecté à ce qu'un contrat fût déposé sur le bureau de la Chambre.

La motion est adoptée, et le bill lu la première fois.

SUBSIDES.—GREVE DES CANTONNIERS

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. CLARKE : Avant que la Chambre se forme en comité, il est de mon devoir, je crois, d'attirer l'attention du gouvernement, surtout l'attention de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) sur l'état de choses qui existe sur le réseau du chemin de fer du Grand Tronc, état de choses amené par la grève des cantonniers employés par cette compagnie. Il n'est pas hors de propos, à mon avis, de signaler à l'attention du parlement une matière de quelque importance.

Je n'aimerais pas que quelqu'une de mes paroles nuisît à la cause de la compagnie ou à celle des ouvriers. Les demandes que ces derniers ont faites me semblent raisonnables, en tout cas, elles me semblent dignes de l'attention des directeurs du chemin ; mais, d'après ce que j'ai pu voir ; d'après les comptes rendus des négociations qui ont eu lieu entre les hommes et la compagnie, l'on ne semble pas devoir en arriver à un règlement amical, au moins dans un avenir prochain. La compagnie doit quelque chose aux ouvriers, mais elle doit aussi quelque chose aux voyageurs. Il est dangereux que la grève, à cause de la détermination de la compagnie de ne pas traiter avec les hommes, ne s'étende à d'autres classes d'ouvriers, et, à mon avis, il est du devoir du gouvernement d'intervenir le plus tôt possible, autant qu'il le peut et de chercher par tous les moyens raisonnables à faire un règlement amical entre les hommes et la compagnie. Les hommes disent qu'ils reçoivent chacun $1 pour chaque jour pendant lequel ils sont employés par la compagnie ; qu'environ 2 ou 3 cents sont retranchés de ce dollar, et que, pour eux, le résultat est qu'ils reçoivent 97 cents pour une journée de travail qui est quelque fois de plus de dix, onze ou douze heures. Je n'hésite pas à dire—et je prends la responsabilité de ce que je dis—que, tout homme blanc au Canada obligé de travailler au dehors dans toutes saisons de neuf à douze heures par jour, ne reçoit pas des gages trop élevés, mais qu'il n'est pas assez payé lorsqu'il reçoit seulement 97 cents pour ses services. Vu les obligations de ces grandes compagnies de transport envers le pays, et vu que la vie et la propriété des gens peuvent être mis en péril par cette grève, si, malheureusement, elle continuait et qu'un règlement amical n'eût pas lieu le plus tôt possible, je crois que le gouvernement devrait intervenir en cette affaire. Les représentants de la compagnie, si on le rapporte exactement, ont donné à entendre aux représentants des cantonniers qu'il ne leur est pas possible d'acquiescer à leurs demandes d'augmentation de gages, vu que les arrangements qu'ils ont faits pour administrer les affaires de la compagnie les empêcheront d'augmenter les gages. Il me semble que ce n'est pas là une réponse parfaitement satisfaisante pour ces hommes. Ces derniers ont le droit, à titre de Canadiens, d'être traités raisonnablement et convenablement par leurs patrons, et s'ils peuvent établir qu'ils sont obligés de travailler pendant dix, onze, treize, et quelquefois quinze et dix-huit heures par jour, comme on me l'a dit, et qu'ils reçoivent seulement un misérable salaire de 97 cents, le plus tôt cet état de choses cessera, autant qu'il est au pouvoir du gouvernement de le faire cesser, le mieux ce sera pour tous les intéressés, et pour la réputation du Canada.

Le gouvernement, je l'espère, exercera son influence incontestable, comme médiateur, entre la compagnie et les hommes, et s'efforcera de faire cesser immédiatement ce malheureux état de choses, et interviendra, autant qu'il le peut, pour assurer une amélioration de la condition de ces ouvriers.

J'ai saisi la première occasion qui m'était offerte pour amener cette question sur le tapis, car, d'après moi, elle est de la plus grande importance pour la population du Canada, et, autant que je l'ai entendu dire, on ne s'est pas occupé, comme on aurait dû le faire, à mon avis, des réclamations de ces hommes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai suivi les articles que les journaux ont publiés chaque jour au sujet des difficultés dont parle l'honorable député (M. Clarke). Mais je dois avouer, en ce qui me concerne personnellement, qu'il m'a été impossible de me former une opinion arrêtée sur la question de savoir quels sont ceux qui ont raison. Je puis approuver ce que l'honorable député a dit relativement aux gages peu élevés que reçoivent beaucoup des employés de nos compagnies de chemin de fer, eu égard, peut-être—et particulièrement—aux longues heures pendant lesquelles on leur demande de travailler. Mais je ne saurais oublier que cette question, dans une large mesure, est une question d'offre et de demande. Il peut arriver que je sympathise, il peut arriver que, à titre de membre du gouvernement, je sympathise—et c'est le cas—au plus haut degré avec les ouvriers dans cette lutte, et, cependant, il ne s'ensuit pas que ce soit mon devoir, comme chef du ministère des Chemins de fer et Canaux, d'intervenir entre les intéressés. Le statut n'impose certainement pas de devoir que je sache. A mon avis, ce n'est pas au ministère des Chemins de fer et Canaux qu'incombe la responsabilité de régler ces difficultés, et je dirai ici que je ne partage pas l'opinion de l'honorable député s'il croit que l'intervention d'une autorité étrangère produirait un bon effet dans une lutte de ce genre.

Il est possible, je crois, après que ces gens, des deux côtés, se seront efforcés d'arriver à un règlement, il est possible, dis-je,

que les intermédiaires qu'ils choisiront peut-être, soient utiles. Il est possible que l'on arrive à une phase où, si des deux côtés l'on manifeste le désir de confier l'affaire à une autorité indépendante pour qu'elle s'efforce d'opérer un règlement, l'on fera bien de choisir cet intermédiaire, mais tant que les personnes engagées dans la lutte ne consentiront pas elles-mêmes à soumettre leurs différends à quelque autorité étrangère, je ne saurais croire qu'il soit sage ou prudent pour quelque autre personne d'intervenir. Bien plus : il est probable que l'on n'apprécierait pas la demande de celui qui offrirait spontanément d'intervenir.

Sir CHARLES TUPPER : Je partage beaucoup l'opinion de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux relativement à la grande difficulté qu'il y a pour le gouvernement, dans les circonstances, d'offrir une intervention active en cette affaire. Mais je dirai qu'en plusieurs occasions, où des conflits se sont élevés entre patrons et employés en Angleterre, le gouvernement, lorsqu'il a cru que la gravité de l'affaire le justifiait, a proposé aux intéressés de nommer un membre du cabinet auquel la question était très familière pour agir comme arbitre entre le parties. L'influence morale que possède le gouvernement est telle, qu'il est très difficile à l'une ou l'autre partie de refuser l'offre. En conséquence, le gouvernement aurait parfaitement raison, à mon avis, d'examiner l'état des choses, afin d'intervenir de cette manière, si l'occasion semble l'exiger.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Que l'on me permette d'ajouter, relativement à ce que vient de dire l'honorable député, que j'ai suivi assez attentivement les difficultés qui ont eu lieu en Angleterre, pour savoir que le gouvernement anglais n'a pas cru qu'il serait prudent d'offrir ses services, avant d'être parfaitement convaincu, d'après les raisons fournies par les parties en difficultés, que ses efforts seraient appréciés. Je me souviens très bien que la dernière difficulté de cette nature a été réglée grâce à l'intervention du secrétaire d'Etat, et je me souviens aussi qu'il n'est intervenu que sur la demande des parties.

M. l'ORATEUR : L'honorable ministre (M. Blair) voudrait-il me permettre de lui faire remarquer que ce n'est qu'avec le consentement unanime de la Chambre qu'il peut faire un autre discours ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne fais pas un autre discours.

Sir CHARLES TUPPER : Je crois que nous sommes tous désireux d'écouter l'honorable ministre (M. Blair).

M. l'ORATEUR : Dans ce cas, mon devoir est fait, puisque c'est là la volonté de la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les honorables députés doivent se rappeler que lorsque je me suis levé, j'ai demandé la permission de dire quelques mots. Toutefois, je déclare avec plaisir que si l'on entendait parler qu'une intervention de ma part ou de la part des fonctionnaires de mon ministère, pourrait avoir un bon résultat, je serais trop heureux de faire tout ce qui serait en mon pouvoir pour mettre fin à cette malheureuse difficulté.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Si je me souviens bien la loi anglaise contient une stipulation spéciale, en vertu de laquelle un bureau d'arbitrage peut être nommé et siéger de concert avec le bureau du commerce.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Un bureau de conciliation.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je crois que la loi décrète qu'il y aura un bureau de conciliation ou quelque chose dans ce genre là.

M. WALLACE (York-ouest) : Il est bien extraordinaire de la part de l'honorable ministre (M. Blair) de vouloir prétendre que dans la situation actuelle il ne serait pas justifiable d'intervenir. Il est pourtant bien évident, que lorsque 1,800 hommes sont en grève, ne travaillent pas, et par conséquent ne reçoivent pas de gages, c'est là une perte considérable pour le reste de la société. Mais une question bien plus importante encore, c'est que la sûreté du public voyageur dépend de l'état parfait dans lequel se trouve la voie, tant sous le rapport des réparations qu'autrement ; or, ces employés étant en grève, et personne ne les remplaçant, ceux qui voyagent sur ce chemin courent les plus grands dangers. Cependant, en présence d'un tel état de choses, l'honorable ministre prétend qu'il ne peut rien faire pour entraver un semblable désastre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne me souviens pas avoir dit cela.

M. WALLACE : Il est possible que l'honorable ministre n'ait pas dit cela, mais il a déclaré qu'il ne pouvait rien faire pour le moment, ce qui voulait dire qu'il agirait à une époque indéterminée dans l'avenir ; durant ce temps les ouvriers perdent de l'argent et le chemin est dangereux pour le public voyageur. C'est maintenant que le gouvernement doit intervenir, et il est inutile pour lui d'attendre que quelque accident se soit produit. Je me souviens qu'il y a quelques années, lord Rosebery est intervenu avec beaucoup d'effet dans une grève ou les intérêts et la sûreté du public étaient loin de courir un aussi grand danger que dans le cas qui nous occupe. Il est du devoir du

gouvernement d'essayer de régler cette difficulté, et de voir à ce que justice soit rendue.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Lord Rosebery n'avait-il pas été choisi comme intermédiaire par les deux parties ?

M. WALLACE : Il a commencé par offrir ses services.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : C'est cela, et il a été accepté par les deux parties.

M. CLARKE : L'honorable ministre ne pourrait-il pas offrir ses services immédiatement ?

M. WALLACE : Voici 1,800 hommes qui ont servi la compagnie fidèlement dans un travail ardu et durant la saison la plus prospère de l'année, alors que les autres ouvriers reçoivent une augmentation de rémunération ; c'est un scandale et une honte que de voir cette compagnie de chemin de fer leur payer une rémunération insuffisante pour le travail qu'ils accomplissent avec une habileté qu'ils ne sont parvenus à acquérir qu'après plusieurs années de service, rémunération moindre que celle que les autres compagnies de chemin de fer paient à leurs employés.

Le PREMIER MINISTRE : Je crois que l'expérience du passé est là pour me justifier de dire que chaque fois qu'il se produit une grève, les sympathies du public sont généralement pour les employés, plutôt que pour les patrons. Toutefois, il ne s'en suit pas nécessairement que les grèves sont toujours fondées sur des raisons valables. Pour ma part, je suis bien de l'avis de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), qu'il ne serait pas convenable pour le gouvernement d'intervenir à cette phase peu avancée de la grève. Nous ne connaissons encore qu'imparfaitement le sujet de cette difficulté ; nous n'avons pas encore entendu les raisons des employés et des patrons ; cela ne tardera guère maintenant. Mais, à mesure que les événements se développeront, si malheureusement cette grève ne se règle pas entre les parties en cause, alors il sera peut être temps d'intervenir.

L'honorable député (M. Wallace) sait aussi bien que qui que ce soit, que le gouvernement n'a pas plus le droit d'intervenir dans cette affaire qu'il ne l'a lui-même. Tout ce que le cabinet peut faire dans un cas comme celui-là, c'est d'user du prestige de son autorité pour intervenir au nom de la justice de la cause. Relativement au précédent anglais que l'on a cité, mon honorable ami (M. Wallace) est complètement dans l'erreur. Nous nous souvenons tous, qu'il y a douze mois à peine avait lieu la grève des mécaniciens, qui dura toute une saison et même plus. Il n'y a pas encore deux ans qu'avait lieu la grève des houilleurs dans le pays de Galles, laquelle dura plus d'une année. Ces grèves avaient lieu en Angleterre, et bien que celle des mécaniciens fût des plus dommageables pour le public en général, cependant le gouvernement anglais se garda bien d'intervenir en aucune manière. Le gouvernement de la mère patrie, pour des raisons de lui connues, crut qu'il n'était pas justifiable de se mêler à cette affaire qui pourtant avait lieu tout près de Londres.

Cette conduite de sa part indique que, dans une question de cette nature, il nous faut agir avec beaucoup de prudence. Je répète que si le gouvernement devait intervenir, il encourrait une très grande responsabilité. Il viendra peut-être un temps où patrons et employés s'apercevront qu'ils ne peuvent en arriver à un entente, alors, quelques hommes autorisés jugeront peut-être à propos d'intervenir. Cependant, il n'y a pas encore huit jours que cette grève est commencée, et je n'ai pas encore perdu l'espérance—espérance que tous doivent partager—qu'il est encore possible que les parties réussiront à régler elles-mêmes cette affaire. Si, malheureusement, il n'en est pas ainsi, alors nous pourrons prendre en considération les raisons soumises par mon honorable ami. Il sera peut-être, dans ce temps là, jugé convenable de ne pas permettre que le chemin reste sans les réparations et la surveillance ordinaires, mais encore une fois, je dis que lorsqu'il s'agit d'une question comme celle-là, il est toujours plus prudent d'agir avec circonspection et sans hâte.

SUBSIDES.—LA COMMISSION INTERNATIONALE.

Sir CHARLES TUPPER (Cap-Breton) : Je désire appeler l'attention de la Chambre sur une question assez importante.

M. l'ORATEUR : Je dois faire remarquer à l'honorable député (sir Charles Tupper) qu'il a déjà pris la parole une fois sur la motion.

Sir CHARLES TUPPER : Je veux parler sur une autre question que celle que nous avons discutée.

M. l'ORATEUR : La motion est à l'effet que la Chambre se forme en comité des subsides. L'honorable député (sir Charles Tupper) a déjà pris la parole une fois sur cette motion, et il ne peut parler de nouveau sans le consentement de la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : Nous allons accorder ce consentement unanime à l'honorable député (sir Charles Tupper).

M. l'ORATEUR : L'honorable député (sir Charles Tupper) se trouve exactement dans la même position qu'était l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), il y a quelques instants.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne veux pas, M. l'Orateur, gêner les travaux de la Chambre ; mais, bien que régulièrement parlant,

vous ayez raison, je voudrais, avec le consentement de la Chambre, faire quelques remarques sur une question tout à fait différente. Je veux parler de la position dans laquelle se trouve la commission anglo-américaine, qui a siégé durant six mois, il n'y a pas encore bien longtemps, et discuté des questions très importantes pour le Canada ; cette commission s'est ostensiblement ajournée dans le but de recommencer ses travaux le deuxième jour d'août prochain, et continuer la discussion des questions qui lui étaient déjà soumises et dont nous reconnaissons tous l'importance. On pourrait peut-être dire que j'ai déjà prétendu que la commission n'aurait pas dû être ajournée, mais qu'en face de l'attitude extraordinaire prise par les commissaires des Etats-Unis relativement à la question de la frontière de l'Alaska, les commissaires anglais, au lieu de consentir à l'ajournement, auraient été justifiables de refuser de continuer les négociations.

M. l'ORATEUR : Je demande pardon à l'honorable député de l'interrompre. Comme certains membres de cette Chambre qui ont déjà pris la parole sur la motion à l'effet que la Chambre se forme en comité des subsides, pourraient avoir l'intention de parler de nouveau, je vois une certaine objection à laisser l'honorable chef de la gauche continuer ce discours. Je suggérerais donc à l'honorable député qu'un autre membre de cette Chambre proposât une motion d'ajournement ; alors cette question sera ouverte à la discussion et chacun sera libre d'y prendre part.

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

Sir CHARLES TUPPER : Je vous remercie, M. l'Orateur, de la remarque que vous venez de faire, elle va avoir pour effet de faire cesser toute irrégularité, car je n'étais en frais de discuter cette question qu'avec le consentement unanime de la Chambre. La déclaration qui a été faite à la Chambre, hier, par le très honorable premier ministre fait disparaître une bonne partie des difficultés que j'avais prévues relativement à la manière d'agir de la commission en ajournant ses travaux jusqu'au deuxième jour d'août. C'était la première fois que l'honorable premier ministre déclarait aussi clairement, quelle avait été l'attitude des commissaires anglais en cette circonstance, et j'ai écouté ses explications avec plaisir.

Dans le rapport officiel communiqué au public par les chefs respectifs des plénipotentiaires des deux pays, il était dit qu'une difficulté avait surgi au sein de la commission relativement à la frontière de l'Alaska, et que la solution de cette question avait été remise à plus tard afin de pouvoir être étudiée dans l'intervalle par les gouvernements anglais et américain ; mais, si je me souviens bien, il n'était pas fait mention dans cette communication que la reprise des travaux de la conférence dépendrait du fait que cette question disparaîtrait de l'arène de la discussion, grâce à l'action diplomatique des deux gouvernements. Voici ce qu'a dit hier à la Chambre le très honorable premier ministre.

Nous avons établi comme principe que, tant que le gouvernement américain n'aurait pas décidé ou de régler cette question, ou de la renvoyer à un tribunal d'arbitrage, nous ne prendrions aucune autre question en considération.

Ce qui revient à dire que les plénipotentiaires anglais ont pris, en cette circonstance, l'attitude que je les croyais obligés de prendre ; car, les Américains ne voulant pas renvoyer le règlement de cette question de la frontière de l'Alaska à un tribunal d'arbitrage, il ne restait pas d'autre chose à faire que d'insister pour obtenir, non pas un ajournement de la conférence, mais la cessation définitive de ces travuux. L'honorable premier ministre a laissé entendre par sa déclaration que l'on n'aurait pas réussi par des moyens diplomatiques à faire sortir cette question de la discussion ; puis il a ajouté que les commissaires canadiens avaient l'intention de s'en tenir à cette décision, ce qui m'a fait plaisir.

Il est inutile pour moi de dire à la Chambre que j'ai toujours considéré cette question comme devant être au-dessus des partis politiques, et c'est toujours à ce point de vue que j'ai parlé, malgré la critique un peu sévère que je puis avoir faite de la conduite des commissaires canadiens. Je puis prouver que mon attitude à l'égard de cette commission a toujours eu pour but d'éviter tout ce qui pouvait être de nature à affaiblir en quoi que ce fût la position des commissaires anglais dans la discussion de questions d'une importance aussi vitale pour le Canada ; et je n'ai cessé d'en agir ainsi depuis le commencement.

C'est avec plaisir que j'ai lu dans les journaux du matin, que la conférence de la paix, maintenant réunie à la Haye, avait fait un grand progrès—que ses membres avaient virtuellement adopté une proposition faite par le représentant de l'Angleterre, sir Julian Pauncefote, stipulant qu'un tribunal d'arbitrage international devrait être établi dans le but de régler les questions controversées qui pourraient se soulever entre deux nations. Je considère que cette nouvelle change complètement l'aspect de ce qui hier encore était considéré comme un cas tout à fait désespéré ; c'est-à-dire que cette grande commission resterait sans résultat appréciable ; mais, maintenant, nous avons de bonnes raisons de croire qu à la première occasion favorable cette commission adoptera une mesons de croire qu'à la première occasion laquelle les questions présentant des difficultés internationalles seront reuvoyées à un tribunal d'arbitrage international.

Comme les représentants des Etats-Unis et de l'Angleterre sont appelés à jouer un rôle proéminent dans cette conférence de la Haye, si ces derniers acceptent, comme nous avons raison de le croire, une proposi-

tion comme celle qui est faite par sir Julian Pauncefote, il ne serait pas raisonnable de supposer que les commissaires américains pourraient refuser plus tard d'accepter un tribunal comme celui qui a été proposé par les commissaires anglais lors des dernières négociations qui ont eu lieu pour le règlement de la frontière de l'Alaska. Je crois donc pouvoir dire qu'il nous est dès maintenant permis de fonder de grandes espérances sur la réunion de la conférence anglo-américaine qui devra reprendre ses travaux le deuxième jour d'août prochain ; et, vu les circonstances que je viens de mentionner, cette question se présente aujourd'hui sous un aspect beaucoup plus favorable.

On a appelé mon attention, et il en a dû être de même pour l'honorable premier ministre, sur un article publié dans le "Sun," de New-York, en date du 14 mai courant, dans lequel ce journal émet certaines prétentions passablement extraordinaires. Il dit que la difficulté n'existe pas avec sir Wilfrid Laurier, ni avec les commissaires libéraux, ni avec le gouvernement libéral ; que ces derniers sont disposés à faire telles concessions et tels arrangements avec les Etats-Unis qui pourront être de nature à amener une solution complète de toutes les questions controversées entre les deux pays; qu'en effet, comme l'a déclaré l'honorable premier ministre, hier, dans cette Chambre : "les questions soumises à la commission, comme je l'ai déjà déclaré, plusieurs fois, dans cette Chambre, étaient toutes en bonne voie de règlement, lorsque nous en sommes arrivés à la question contestée de la frontière de l'Alaska."

Le "Sun" dit non seulement qu'elles étaient en bonne voie de règlement, mais il prétend de plus que les Etats-Unis ne peuvent pas insister pour obtenir des conditions déraisonnables relativement au règlement de la frontière de l'Alaska, des conditions comme celles qui ont déjà eu pour effet de mettre fin aux travaux de la conférence ; en un mot ils devront abandonner les prétentions exagérées qu'ils avaient voulu faire prévaloir sur cette question, par conséquent, tout semble être dans la position la plus avantageuse ; que le seul criminel dans cette affaire, celui qui fait toute l'obstruction, c'est moi ; que le très honorable premier ministre et ses amis seraient disposés à faire des concessions suffisantes pour conclure un traité avec les Etats-Unis. Puis le "Sun" énumère toutes les questions, et dit qu'il ne serait pas difficile de s'arranger de manière à ce que nous ayons des lois minières communes, une loi concernant le travail des aubains commune, un traité de réciprocité équitable ; nous devrions aussi pouvoir réussir à faire disparaître les droits sur le bois de construction, et une foule d'autres choses, qui sont énumérées—n'était-ce l'attitude obstructive adoptée par le parti conservateur qui embarrasse le gouvernement et l'empêche de s'occuper avantageusement de ces questions.

Mais le "Sun" ajoute, qu'il y a tout lieu de croire que lors de la réunion de la commission, toutes les questions les plus pressantes, qui de l'avis de tous devraient être réglées sans retard et équitablement, le seront bientôt. Ceux qui se rappellent ce que j'ai dit dans cette Chambre à ce sujet, et ceux qui voudront bien se donner la peine de lire les déclarations que j'ai faites, constateront que mes paroles ne s'accordent guère avec l'accusation que ce journal porte contre moi, et ils constateront de plus que si la commission devait se réunir demain, les commissaires anglais ne pourraient mieux faire, dans l'intérêt de leur cause, et pour favoriser le règlement équitable de toutes ces questions, que de soumettre à la conférence la déclaration que j'ai faite dans la Chambre relativement à cette question.

J'ai déclaré, par exemple, que le Canada occupait une position absolument indépendante des Etats-Unis, que bien qu'il fût tout à fait à désirer que ces questions fussent réglées d'une manière juste et satisfaisante, cependant rien ne nous obligeait à faire des concessions exagérées à nos puissants voisins du sud. Je ne crois pas qu'un tel langage soit de nature à affaiblir la position des commissaires. Au contraire, ce qu'ils ont de mieux à faire, le meilleur moyen à leur disposition pour obtenir quelque chose des Etats-Unis, c'est de leur faire comprendre que, malgré tout le désir que nous ayons de régler ces questions d'une manière amicale et juste, nous sommes heureusement en état de protéger nos propres intérêts, et même de les améliorer, dans le cas où ces arrangements seraient impossibles.

Prenez par exemple le pouvoir que la Chambre a accordé au gouvernement d'imposer un droit d'exportation sur le bois à pâte, le bois en grume et la matte de nickel. Les astucieux diplomates américains savent très bien qu'actuellement leur pays jouit du monopole presque exclusif de la fabrication du papier pour l'univers entier, et que rien ne serait plus de nature à leur faire perdre cette position avantageuse, que l'adoption par le Canada, d'une politique qui leur enlèverait leur approvisionnement de bois à pulpe, sur lequel cette grande industrie repose ; et en agissant ainsi, vous adoptez une politique qui a pour effet de développer au Canada cette industrie au détriment des industries américaines, parce que la matière première sur laquelle nos voisins sont obligés de compter, se trouve en grande quantité au Canada, de plus les magnifiques forces hydrauliques que nous possédons, les moyens de transport faciles, et mille autres avantages qu'offre notre pays, nous placent dans une position très avantageuse.

Prenez aussi la question des droits miniers. La situation actuelle du Canada, comme pays minier, est telle qu'il est bien plus important pour les Etats-Unis de pou-

voir venir dans notre pays et y exploiter nos ressources minières, que pour nous de posséder des privilèges de même valeur chez nos voisins ; il est donc raisonnable de croire, que si cette question était expliquée clairement aux Américains, ces derniers finiraient par comprendre qu'il est dans leur intérêt d'établir des lois minières communes pour les deux pays, et d'accorder à tous les Canadiens qui sont aux Etats-Unis, les mêmes avantages que le Canada a accordés gratuitement aux citoyens américains résidant au Canada.

Il en est de même de toutes les autres questions. Prenez la question de la matte de nickel. Il est bien connu que la flotte des Etats-Unis a été cuirassée avec notre acier nickelé, or, ce dernier métal provenait presqu'en entier des mines de nickel de Sudbury. Etudiez cette question de la manière qu'il vous conviendra, et toujours vous serez obligés d'admettre qu'en déclarant dans cette Chambre que notre pays pouvait se passer des Etats-Unis, et que les commissaires anglais n'avaient pas besoin de se soumettre aux exigences de nos voisins du sud, je n'ai pas nui aux efforts de ces commissaires ; au contraire vous serez obligés d'admettre que le parti conservateur loin de faire de l'obstruction, a pris l'attitude qui était le mieux calculée pour augmenter la force des commissaires anglais.

Je vais maintenant faire connaître à l'honorable premier ministre quelles sont les raisons qui m'ont fait appeler l'attention du gouvernement sur cette question. Ce que je viens de mentionner a eu l'effet de faire briller un rayon d'espérance dans ce ciel qui, hier encore, était sombre et couvert de nuages. Or, je veux faire un compromis avec l'honorable chef de la droite si la chose est possible. Il y a maintenant espoir que la conférence va reprendre ses travaux interrompus, le 2me jour d'août prochain, et tout nous porte à croire que ces résultats seront remarquables, si nous devons en croire les déclarations de l'honorable premier ministre, la question de la délimitation de la frontière de l'Alaska va être soumise à un tribunal d'arbitrage, tel que demandé par les commissaires anglais, puis toutes les autres questions qui étaient déjà en bonne voie de règlement, seront définitivement réglées ; vu tous les avantages qui peuvent découler de cette conférence, je veux proposer à mon honorable ami, un moyen qui lui permettrait de s'occuper plus librement des travaux de cette conférence. Je répète ici, comme je l'ai déclaré au commencement de mon discours, que les délibérations de cette commission constituent un sujet au-dessus de toutes les questions de parti.

Le parti conservateur au Canada est encore prêt, aujourd'hui, comme il l'a toujours été, à faire tout ce qui dépend de lui pour renforcer la position des commissaires anglais, mais que je pourrais appeler canadiens, parce qu'il s'agit surtout de questions qui intéressent le Canada.

Je conseillerais alors à mon honorable ami de retirer le bill de redistribution, de le faire publier pour l'information du public en général et de nous permettre de terminer promptement la session en disposant de toutes les autres questions dont nous sommes actuellement saisis, afin de permettre au gouvernement d'apporter à ces importantes questions toute l'attention qu'elles méritent et se procurer toutes les informations qui leur permettront de s'acquitter plus efficacement des fonctions dont il est chargé. Ils ont déjà eu six mois de négociations et doivent avoir acquis une expérience précieuse. Ils savent maintenant exactement quels sont les renseignements qu'il leur faut avoir, la meilleure ligne de conduite à adopter pour présenter sous son meilleur jour le côté anglais et canadien de la question.

L'honorable premier ministre sait comme moi que cette session a été convoquée à une époque très incommode de l'année ; il sait quels sacrifices cela impose aux députés des deux partis d'assister à une session durant l'été, quelque agréable que soit le séjour d'Ottawa qui est une région, même pour les membres de l'opposition un peu plus chaude qu'on ne désirerait l'avoir, en juin et juillet.

Le bill décrète qu'il ne sera pas mis en vigueur avant la dissolution du présent parlement. Il n'y a pas de nécessité, du moins une nécessité pressante, d'ordonner une dissolution d'ici à quelque temps. Naturellement je ne m'attends pas à ce que mon honorable ami réponde immédiatement à la proposition que je fais en ce moment. Il devra naturellement s'entendre avec ses collègues. Je lui demande, cependant, de vouloir bien la prendre en considération. J'ai cru qu'il était de mon devoir, après les incidents qui se sont produits hier et aujourd'hui, de déclarer publiquement que les intérêts du Canada en général seraient mieux sauvegardés si l'on retirait ce projet de loi qui est de nature à nous tenir ici pendant une période indéterminée, à l'époque la plus défavorable de l'année et dont le retrait permettrait à la Chambre de terminer promptement la session et mettrait les ministres en position de prendre leurs mesures pour que le 2 août prochain, lors de la reprise des négociations, ils soient prêts à défendre de la manière la plus efficace possible les intérêts du Canada. Je suis certain que mon honorable ami dira que cet écrit ne me rend pas justice. Il dit que le modus vivendi proposé par les Etats-Unis aurait été accepté par le Canada si l'on n'avait pas craint que le parti conservateur et moi tout particulièrement, nous ne prissions une attitude des plus hostiles. Mon honorable ami me défendra sur ce point, à tout événement, puisqu'il m'a fait l'honneur de me consulter relativement à ce que le gouvernement canadien entendait proposer, alors que je lui ai donné l'assurance de mon

plus cordial appui dans l'attitude qu'il avait prise.

Je mentionne ce fait, parce que dans l'écrit en question, on le donne comme une des difficultés que rencontre le gouvernement dans le règlement de ces questions.

J'ai cru devoir appeler l'attention de l'honorable premier ministre et de ses collègues sur ce point et j'espère qu'il acceptera ma proposition avec le même esprit dans lequel elle est faite et qu'il lui accordera l'attention que je crois qu'elle mérite.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : M. l'Orateur, je suis certain qu'on pardonnera au parti ministériel d'éprouver un sentiment de satisfaction, après avoir entendu le discours que vient de prononcer l'honorable chef de l'opposition. Ce qu'il vient de dire est une consécration formelle de la sagesse de la tactique que j'ai adoptée au mois de février dernier, en ne mettant pas immédiatement fin aux négociations de la commission anglo-américaine.

S'il m'était permis de faire allusion à un débat antérieur, je rappellerais que mon honorable ami, lors de l'adresse en réponse au discours du Trône, a pris une attitude différente en disant que du moment qu'il était évident que nous ne pouvions en venir à une entente avec les commissaires américains, nous n'avions pas d'autre chose à faire que de rompre les négociations et de nous en revenir chez nous. Nous avons été d'avis alors que ce n'était pas la meilleure tactique à suivre.

Sir CHARLES TUPPER : C'est cependant ce que vous avez fait à en juger par votre déclaration d'hier. Vous avez dit que les négociations ne seraient pas reprises à moins que cette question ne fût élaguée du programme.

Le PREMIER MINISTRE : Avant de nous séparer, la question des frontières de l'Alaska a été renvoyée à la décision de nos gouvernements respectifs. Nous avons alors déclaré publiquement qu'il était inutile de nous assembler de nouveau si cette question n'était pas réglée. J'ai déclaré alors à mon honorable ami et à la Chambre, en plus d'une occasion, que la question avait été renvoyée au gouvernement américain et au gouvernement anglais, et que les négociations devaient être reprises le 2 août. Pourquoi nous serions-nous réunis le 2 août ou à toute autre date, si la question même sur laquelle nous n'avions pu nous entendre devait se trouver dans le même état ? Nous n'aurions pu procéder à l'étude des autres questions en laissant celle-là pendante, mais nous avons cru que lorsque nous nous réunirions de nouveau le 2 août, le gouvernement anglais et le gouvernement américain par leurs représentants respectifs auraient réussi là où nous avons échoué, c'est-à-dire, régler la question des frontières de l'Alaska.

Nous avons cru que de toutes les questions que nous avions à régler celle-là était des plus importantes. Nous aurions probablement pu, en la laisasnt de côté, en régler plusieurs autres, mais nous avons considéré qu'il n'était pas de l'intérêt du Canada d'en agir ainsi. Si elle avait pu être réglée d'une manière ou d'une autre, nous aurions pu procéder avec les autres questions en faisant plus ou moins de concessions, ou en nous montrant plus ou moins exigeants, selon la nature du règlement auquel nous en serions arrivés sur cette question.

Nous n'avons pu nous entendre sur la frontière telle que déterminée par le traité de 1825. Représentant l'Angleterre, et les Américains, représentant la Russie, nous n'avons pu tomber d'accord sur l'endroit exact de la frontière. Nous prétendions qu'elle devait passer à tel endroit, et les commissaires américains soutenaient qu'elle devait passer ailleurs.

Je n'ai pas d'hésitation à dire que si nous avions pu en arriver à un compromis quelconque sur ce point, cela nous eût été d'un grand secours dans la solution des autres questions en nous permettant de faire plus ou moins de concessions selon que nous aurions plus ou moins reçu dans ce premier règlement. Mais si nous ne pouvons pas nous entendre sur ce point, il devra être soumis à l'arbitrage ; nous ne pouvons pas naturellement obliger nos collègues étrangers à souscrire à un arrangement. Mais il y a toujours une chose à laquelle nous pouvons recourir—l'arbitrage. Du moment que la question sera soumise à des arbitres, elle sera rayée du programme de la conférence, et nous pourrons alors reprendre la discussion sur les autres questions.

Je regretterais de voir l'affaire soumise à l'arbitrage au lieu de la voir régler par un compromis. Je préférerais de beaucoup réussir à obtenir un compromis honorable et équitable, par lequel les deux parties renonceraient à une part de leurs prétentions pour en arriver à une entente amicale. Dans ce dernier cas, mon honorable ami l'admettra avec moi, nous serions en bien meilleure position de décider quelles sont les concessions que nous pouvons faire sur d'autres points. Mais s'il faut que la question des frontières soit soumise à des arbitres, nous serons alors libres de discuter d'autres questions.

Quant aux autres questions, je ne puis que répéter ce que j'ai dit hier et plusieurs fois auparavant. Je n'admets pas avec l'honorable chef de l'opposition que j'ai été plus explicite hier que dans les occasions précédentes. Ce que j'ai dit hier, je l'avais dit dans deux ou trois occasions précédentes durant cette même session.

Après ces explications, je crois pouvoir dire que si la question des frontières de l'Alaska est rayée du programme de la conférence et que si les négociations sont reprises sur les autres questions—et il y en a de très importantes—nous ne réussirons probablement pas à les obtenir toutes conformément à la plénitude de nos droits et

prétentions, mais j'ai bon espoir que nous réussirons à les régler toutes d'une manière honorable et satisfaisante pour le pays. Je ne m'attends pas à ce que nous obtenions tout ce que nous demandons et les Américains n'espèrent pas cela non plus. Mais j'ai la conviction que nous pouvons arriver à une entente honorable de nature à resserrer les relations amicales qui existent actuellement entre l'Angleterre et les Etats-Unis.

Je peux exonérer complètement mon honorable ami des reproches que lui adresse le "Sun". Je puis dire que tout ce qu'il a pu faire ou ne pas faire a été absolument étranger au succès ou à l'insuccès des négociations. Je ne puis cependant admettre, comme il le prétend, que soit dans le passé ou dans l'avenir, une politique de représailles envers les Etats-Unis aurait eu ou pourrait avoir pour effet de régler nos différends avec ce pays. Autant que l'honorable chef de l'opposition, je suis convaincu que nous devons nous en tenir à nos droits et conserver notre dignité nationale. Mais ces droits et cette dignité n'exigent pas que nous adoptions une politique d'hostilité envers les Etats-Unis. Bien que les Etats-Unis mettent souvent notre patience à l'épreuve et qu'ils aillent quelquefois au delà, je crois qu'il est plus sage de notre part de ne pas céder à l'irritation du moment. Si nous reprenons les négociations, comme je l'espère, j'ai la conviction que nous sommes en bonne voie de conclure un traité en quelques jours.

A présent, l'honorable chef de l'opposition a terminé son discours par une proposition à laquelle je ne m'attendais pas. Il s'est servi de ces négociations internationales comme d'un argument pour nous demander de retirer le bill de redistribution. C'est poser de bien grandes premisses pour arriver à une petite conclusion. Pour le moment, je puis déclarer que je ne suis pas disposé à retirer ce bill. Cependant, je suis prêt à prendre sa demande en considération. Je le dois à la position qu'il occupe dans cette Chambre et à ce titre, je soumettrai cette proposition à mes collègues et à mes amis. Mais si nous devons passer tout l'été à Ottawa, le temps ne sera pas consacré à une discussion intelligente de ce projet. Si le débat sur le bill de redistribution doit se borner à une critique légitime et motivée, il ne durera pas jusqu'au mois d'août ni même de juillet. Si les deux partis veulent entreprendre la discussion de ce bill dans un esprit d'équité, nous pourrons en disposer en peu de temps, car je suis convaincu qu'il est basé sur la justice. Je ne dis pas qu'il est parfait dans tous ses détails, qu'il n'est pas susceptible de perfectionnement ; mais sous ce rapport le gouvernement ne fermera pas l'oreille aux représentations raisonnables. Ce sont là des détails qui devront être réglés en comité. Mais je répète que la mesure, telle que proposée, est équitable dans son esprit et sa forme et mérite la considération sérieuse des deux côtés de la Chambre. Je ne saurais voir comment on n'en pourrait pas disposer après une critique impartiale de quelques jours.

D'autre part l'honorable monsieur m'a soumis une proposition qui, je le dis de nouveau, venant d'une personne qui jouit d'autant d'autorité dans cette Chambre et dont la longue expérience et les longs états de service au parlement sont reconnus, mérite, à mon point de vue, d'être prise en sérieuse considération. C'est ce que je me propose de faire et ce que je demanderai à mes amis de faire. Je sais que mon honorable ami ne s'attend pas à d'autres déclarations de ma part pour le moment.

M. PRIOR : Je demande à retirer ma motion d'ajournement.

Accordé.

BOISSONS AU YUKON.

M. E. G. PRIOR (Victoria, C.A.): Avant que vous quittiez le fauteuil, M. l'Orateur, je désire soumettre à la considération de la Chambre, une question de la plus haute importance et c'est ce qui me fait regretter l'absence du ministre de l'Intérieur (M. Sifton), parce qu'elle se rapporte au Yukon. Toutefois comme c'est une question qu'il devra soumettre au conseil, s'il ne l'a déjà fait, tous les ministres qui sont ici présents s'y trouvent intéressés. Je veux parler des permis concernant l'importation des boissons accordés par M. Ogilvie depuis qu'on lui a confié l'administration du district du Yukon. Etait-il autorisé ou non d'en agir ainsi, c'est ce que je ne puis dire. Je crois, cependant, qu'il agissait suivant des instructions générales ou peut-être spéciales. Comme question de fait, le gouvernement a refusé de sanctionner certains de ces permis ainsi accordés, ce qui n'a pas été sans causer beaucoup d'ennui à plusieurs personnes qui, confiantes dans les permis accordés par M. Ogilvie, avaient acheté une quantité considérable de boisosns pour le Yukon. Un cas m'a été spécialement mentionné, celui de M. H. C. Macaulay qui, étant à Dawson, a obtenu un permis de M. Ogilvie pour l'importation d'une certaine quantité de boissons.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Combien ?

M. PRIOR : Je ne pourrais le dire, mais je puis déclarer à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries que M. Macaulay s'est rendu immédiatement à la côte et qu'il a acheté deux wagons chargés de bière et 200 caisses de bière. La commande, si je suis bien informé, avait été donnée six mois avant le désaveu de ces permis et la marchandise avait été placée en entrepôt où elle est restée depuis. Il ne voulait pas l'expédier dans le temps même, car il ne pouvait croire qu'un retard de deux semaines eût pu

changer ainsi ces permis. Les 200 caisses qu'il avait achetées furent expédiées de Victoria, C. A., le 4 avril, en route pour le lieu de destination, et elles étaient arrivées au lac Bennett quand le gouvernement a désavoué ces permis. M. Macaulay a payé ses deux wagons de bière qui sont maintenant en entrepôt, ce qui occasionne des frais considérables aux parties intéressées. On comprend le désir de ce monsieur et celui de ses associés de savoir enfin si le désaveu n'est que temporaire ou s'ils doivent se résoudre à perdre la vente des boissons achetées. Il me semble que si M. Ogilvie a agi suivant les instructions du gouvernement en accordant ces permis, le gouvernement devrait permettre aux personnes qui ont acheté des boissons avant le désaveu ou avant de savoir que tel désaveu existait, d'importer ces boissons ou devrait accorder aux intéressés une compensation pour les pertes qu'ils subissent de ce chef.

J'ai déjà attiré l'attention de la Chambre sur cette question à deux reprises différentes et le ministre de l'Intérieur m'a promis de la régler sans retard, mais jusqu'à présent, rien n'a été fait dans ce sens. J'espère sincèrement que le gouvernement prendra la question en sérieuse considération et la décidera de manière à ce que les personnes qui ont placé des capitaux considérables dans ce commerce sachent enfin exactement à quoi s'en tenir.

Je voudrais aussi attirer l'attention du gouvernement sur la nouvelle que l'on m'a communiquée, nouvelle annonçant que l'on fabriquait de la bière au Yukon. On m'informe qu'il y a une brasserie à Dawson City et qu'elle vend de la bière. L'honorable ministre du Revenu de l'intérieur me dit d'autre part qu'il ne croit pas que la chose existe. La personne qui m'a écrit pour me donner connaissance de ce fait et qui a eu l'occasion de visiter Dawson City à plusieurs reprises, m'affirme que cette brasserie est en pleine activité et qu'elle ne paie aucune taxe au pays. Voilà qui est très injuste envers nombre de personnes qui ont demandé des permis pour établir des brasseries et qui ont vu leurs demandes refusées. J'attire l'attention du gouvernement sur cet état de choses ; je ne sais pas si mes renseignements sont exacts ou faux, cependant celui qui me les fournit est un homme intègre et très au courant de ce qui se passe dans cette partie du pays. Si ce qu'il me dit n'existe pas, il n'y a pas de mal de ma part à le mentionner; si, au contraire, les faits qu'il représente sont vrais, le gouvernement devra agir pour faire cesser cet état de choses.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière) : M. l'Orateur, j'ai reçu un certain nombre de requêtes de personnes voulant établir des brasseries dans le district d'Atlin.

M. PRIOR : Je parle du district du Yukon, non de celui d'Atlin.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je le sais bien, mais je veux seulement donner quelques explications. Le district d'Atlin est situé partie dans la Colombie Anglaise et partie dans le territoire du Yukon. J'ai cru que tant que le gouvernement n'aurait pas déterminé quelle politique il entend suivre au sujet de l'octroi de permis dans le territoire du Yukon, je ne serais pas justifiable d'accorder tel permis, parce que je savais qu'on s'en servirait dans le Yukon comme dans le district d'Atlin.

En apprenant que quelqu'un se rendait au lac Atlin avec tout le matériel nécessaire à la construction d'une brasserie, j'ai demandé à l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) de donner instruction à la police à cheval de mettre sous saisie tout le matériel servant à telle industrie et entrant dans cette partie du pays, jusqu'à ce que le gouvernement eût décidé quelle ligne de conduite il adpoterait à l'égard de ces établissements, brasseries et distilleries, dans le district du Yukon. Je suis des plus surpris d'apprendre qu'il y a actuellement une brasserie en activité à Dawson City. Je crois que l'honorable ministre de l'Intérieur qui n'est pas ici présent dans le moment, pourra donner d'autres renseignements sur ce sujet.

M. PRIOR : Je crois qu'il serait préférable de beaucoup d'accorder des permis à des brasseurs qui fourniront de la bonne bière aux mineurs, au lieu de ce whisky malfaisant qu'on leur vend.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je suppose que l'honorable ministre de l'Intérieur pourra nous donner quelque information sur ce sujet lundi.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je puis fournir les renseignements demandés par mon honorable ami (M. Prior) quant au cas de Macaulay ou celui d'une autre personne qu'il a mentionnée. L'honorable député a dit que si des permis d'importer des boissons au Yukon avaient été accordés, c'était sous l'autorité du gouvernement. Il se trompe ; ces permis n'ont été accordés qu'en vertu d'une ou deux ordonnances du commissaire du Yukon agissant d'après l'avis de son conseil. Nous avons désavoué ces ordonnances et comme ce désaveu est venu en force, tous devaient en subir les conséquences. Après sérieuse considération, nous avons cru qu'il ne serait pas bien de notre part de permettre l'importation au Yukon de boissons en quantités aussi considérables que celles permises par le commissaire Ogilvie et son conseil, et c'est pourquoi nous avons désavoué ces ordonances. Je crois que ces dernières ainsi que le désaveu ont été déposés sur le bureau de la Chambre—à tout événement ceux qui ont reçu les permis dont il est ici question doivent subir les conséquences de l'état de choses actuel.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'ai étudié avec soin le point soulevé et je ne

sais si le gouvernement et l'honorable ministre de l'Intérieur en ont fait autant. L'ordonnance dont il s'agit ici est du 7 décembre et elle a été désavouée le 13 avril. Dans l'intervalle, quelques personnes avaient expédié et d'autres acheté le matériel nécessaire à l'exploitation de leur industrie, et elles étaient sur le point de les expédier au Yukon. Bien que l'ordonnance du 7 décembre ait été désavouée, les conséquences que mon très honorable ami tire de ce fait n'en découlent pas naturellement. On a causé des dommages non à un seul individu en particulier, mais à tous ceux qui ont expédié leurs marchandises, en vertu de cette ordonnance, et la question soulevée par l'honorable député de Victoria, C. A. (M. Prior) est que si le gouvernement exerce le pouvoir du désaveu, il doit l'exercer avec justice égale pour tous. Il a approuvé virtuellement ce que le commissaire et le conseil ont fait à l'égard de certains intéressés.

Le PREMIER MINISTRE : Je dois rappeler à mon honorable ami que l'ordre du désaveu a été télégraphié à nos fonctionnaires, qui ont agi suivant la coutume suivie dans des cas semblables. La règle est la même pour tous les cas : le désaveu devient en vigueur du moment qu'il est ordonné. Dans le cas qui nous occupe, l'ordre du désaveu a été envoyé immédiatement aux fonctionnaires du gouvernement.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Et les instructions données à ces fonctionnaires étaient de permettre l'importation de toutes les boissons expédiées au Yukon avant la date du désaveu, de sorte qu'il y a eu favoritisme pour quelques-uns.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne le crois pas.

SERVICE POSTAL AU YUKON.

M. H. F. McDOUGALL (Cap-Breton) : M. l'Orateur, j'ai en mains un colis postal que j'ai recommandé et mis à la poste le 12 de ce mois et qui était adressé à Dawson City. Il m'a été renvoyé hier, ici, par un des commis du bureau de poste ; ce colis est revenu au bureau des rebuts. L'on m'a dit que tel colis ne pouvait être expédié par la malle au Yukon. L'employé en question m'a dit qu'aucune instruction à ce sujet n'avait été donnée au bureau de poste ici. Je voudrais savoir si l'on ne permet pas d'envoyer par la malle au Yukon des colis de cette nature, qui ne contiennent que des journaux et si tel est le cas, pourquoi les fonctionnaires de cette Chambre préposés au bureau de poste, m'ont reçu aucune instruction à cet effet. Ce colis a été transporté par la malle jusqu'à Victoria, C. A., d'où on l'a renvoyé au bureau des rebuts ; là on l'a ouvert puis on me l'a envoyé hier. Je suis en droit de supposer que beaucoup d'autres personnes se trouvent dans le même cas et peut-être dans une position plus désavantageuse, ne pouvant se faire remettre leurs colis postaux ainsi expédiés. Pour moi, j'ai eu l'avantage de me trouver ici et d'avoir recommandé mon colis.

M. TAYLOR : Je pourrais citer un cas qui m'a été signalé et qui me touche d'assez près. L'un de mes beaux-frères a envoyé un paquet, timbres payés d'avance, qu'on lui a renvoyé.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : Le service de la malle au Yukon, durant l'hiver, se fait en traîneaux tirés par des chiens, et il offre des difficultés tout exceptionnelles. Il ne m'est pas nécessaire d'entrer dans des détails, car la Chambre a une idée des difficultés matérielles que comporte ce service. Il n'est pas possible de l'exécuter durant l'hiver autrement qu'au moyen de traîneaux tirés par des chiens, et chaque traîneau ne peut transporter qu'un certain nombre de sacs. Après avoir fait une enquête des plus minutieuses, et avoir pris les meilleurs arguments, nous avons constaté que tout ce que pouvait contenir un traîneau équivalait à 700 livres, et même ce fardeau est considéré tant soit peu excessif pour un bon attelage de chiens. Cet attelage se compose de cinq chiens. La dépense est très considérable en soi, et ce service ne peut pourvoir à autre chose qu'au transport des lettres. Il n'existe pas de service au Yukon, dans tout le cours de l'hiver, sous la direction du Canada ou des Etas-Unis, si ce n'est pour le transport des lettres ; et lorsque ce n'est pas une lettre qu'on envoie, la chose est exclue de ce service. Nous n'avons aucun moyen de la faire parvenir à destination.

Sir CHARLES TUPPER : A-t-on donné avis qu'on ne pouvait envoyer de journaux au Yukon, car il me semble que si le département des Postes a donné ordre de ne transporter rien que des lettres dans cette région, il devait immédiatement l'annoncer partout au public.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai pas vu que la chose ait été annoncée dans la presse, et j'ignore si une annonce formelle dans ce sens a été publiée ou non dans les journaux, mais il ne s'en suit pas, cependant, que la chose n'a pas été faite. Je ne puis voir moi-même à l'exécution de toute la besogne qui concerne le département des Postes.

M. WALLACE : L'honorable ministre dit que ce service est fait au moyen d'attelages de chiens, mais il laisse ignorer à la Chambre si ce service a été donné à l'entreprise ou s'il est fait par la gendarmerie à cheval. Qui exécute ce service ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il a été exécuté durant l'hiver dernier en vertu d'un arrangement intervenu entre le département des Postes et la gendarmerie à cheval, arrangement par lequel

celle-ci exécutait le service. Je n'ai pas cru prudent de confier ce service à des entrepreneurs de crainte qu'il ne leur fût pas permis de le maintenir sur un pied d'efficacité.

M. WALLACE : Et cette année ? L'honorable ministre parle là de l'hiver dernier.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il y a eu une entreprise d'accordée ; après que des soumissions eurent été demandées, concernant le transport des courriers depuis l'ouverture de la navigation jusqu'à—je ne me rappelle pas pour combien de temps,—mais, dans tous les cas, l'entreprise doit durer le temps de la prochaine saison de navigation. C'est-à-dire, que l'exécution de cette entreprise devra commencer dès que les rivières seront devenues navigables. On a fait des arrangements et passé des contrats en vue de l'exécution d'un service hebdomadaire entre Dawson et le lac Bennett durant la saison de navigation.

M. SPROULE : Est-ce à dire que les journaux seront maintenant compris dans le service ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les dispositions du contrat concernant le service d'été ne limite pas l'entreprise au transport des lettres.

Sir CHARLES TUPPER : Pourquoi les journaux sont-ils renvoyés actuellement ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je suppose que c'est parce que la navigation n'est pas encore libre. Je ne crois pas encore les rivières navigables.

M. McDOUGALL : Je voudrais savoir de l'honorable ministre si l'on peut, ou non, encore, expédier des matières comme celle-ci par la poste. Ceci a été mis à la poste le 12 du mois courant.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne crois pas la navigation libre encore. Cela peut être expédié par la poste durant la saison de navigation, mais nous ne pouvons pas le transporter durant la saison d'hiver.

M. BORDEN (Halifax) : Je voudrais savoir de l'honorable directeur général des Postes pourquoi ses propres fonctionnaires n'ont pas été avertis de la chose. Il semble croire que le public peut l'apprendre par les journaux. Si le public croyait tout ce qu'il voit dans les journaux au sujet du Yukon, il y a lieu de croire que l'honorable ministre et quelques-uns de ses collègues n'en seraient pas très flattés ; mais, pour ce qui concerne le service du courrier, l'honorable ministre, évidemment, considère qu'il lui suffit parfaitement de l'avoir vu annoncé dans la presse. Je trouve significatif le fait que les fonctionnaires de cette Chambre n'en ont pas été instruits par le directeur général des Postes. Si le public connaît le règlement en question, les propres fonctionnaires de l'honorable ministre ne semblent pas en être au fait, et je ne comprends pas bien comment celui-ci peut s'attendre à ce que le public en général, qui a droit d'être averti, puisse le savoir, lorsque ses propres fonctionnaires salariés ne semblent pas en avoir eu le moindre vent.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : M. l'Orateur, une motion a été faite pour que la Chambre siège de nouveau en comité des subsides. Je demande qu'il me soit permis de retirer cette motion.

La motion est retirée.

RAPPORT DU COMMISSAIRE OGILVIE.

Sir CHARLES TUPPER : Je voudrais savoir de l'honorable premier ministre si le rapport de M. Ogilvie, dont la presse annonçait l'arrivée à Victoria il y a une semaine, a maintenant été reçu, et dans ce cas, s'il sera bientôt produit en cette Chambre.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Il n'est pas à ma connaissance que ce rapport ait encore été reçu. Je m'en informerai auprès de l'honorable ministre de l'Intérieur, et je donnerai ma réponse lundi.

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

La motion est adoptée, et la séance est levée à 6.10 de l'après-midi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, le 29 mai 1899.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à 3 hrs.

PRIÈRE.

RAPPORT DE L'ENQUETE CONCERNANT LE YUKON.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Je désire annoncer à la Chambre que j'ai reçu le rapport de M. Ogilvie relativement à l'enquête qu'il a tenue en vertu de la commission émise à son adresse concernant les accusations d'irrégularités commises dans la région du Yukon. Une copie de ce rapport sera produite en cette Chambre demain après-midi, et quant à la preuve une copie en sera faite aussi rapidement que possible pour être produite également en cette Chambre aussitôt que faire se pourra.

ECOLE MILITAIRE DE FREDERICTON.

M. McDOUGALL (Cap-Breton) :

Quel officier commandant a recommandé l'admission à l'école militaire de Frédéricton, N.-B., des per-

sonnes suivantes du comté du Cap-Breton, pour y suivre un cours d'instruction :—Archibald J. McDougall, Dan. J. McDougall, Hugh P. McKinnon et Francis H. McKenzie?

A quelle compagnie volontaire appartiennent-ils, et depuis combien de temps font-ils partie de la dite compagnie ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (M. Borden) : 1. Officier commandant du 94e bataillon. 2. Aux compagnies Nos 3 et 4 du 94e bataillon (tel que mentionné à l'époque par les officiers commandant ces compagnies). 3. On l'ignore.

OBSERVATIONS SUR LES COURANTS ET LES MAREES.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER (par sir Charles Tupper) :

Des particuliers se donnant comme des marins pratiques ou quelques-uns d'entre eux (avec les noms, s'il en est) ont-ils adressé des pétitions au gouvernement ou à quelque département demandant qu'il soit fait des observations sur les marées et les courants dans les eaux canadiennes ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Oui. En 1889 des requêtes ainsi signées ont été envoyées au département par le professeur Johnson. Les noms apposés sur ces requêtes sont très nombreux et seront donnés immédiatement en réponse à tout ordre de production demandé, ou bien je procurerai une copie de ces noms à l'honorable député dès que je l'aurai fait faire pour son information.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER (par sir Charles Tupper) :

1. Quelques-uns des capitaines de la ligne Allan ont-ils déclaré au ministre de la Marine qu'ils n'attachaient aucune valeur quelconque aux observations sur les marées ?

2. Dans l'affirmative, quels sont leurs noms ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Le capitaine Moore, du " California ".

INSPECTION DU COLLEGE MILITAIRE ROYAL.

M. ROBERTSON (par M. Sproule) :

1. Quels sont les règlements au sujet de l'inspection annuelle du Collège Militaire Royal par un bureau de visiteurs ? Les règlements ont-ils été observés ? Dans la négative, pourquoi ?

2. Pourquoi les noms des membres du bureau ont-ils été omis de la liste de la milice ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (M. Borden) : 1. Le règlement est ainsi conçu :

Un bureau de visiteurs nommé par le conseil exécutif, et faisant rapport au ministre de la Milice, fera une fois l'an une inspection indépendante. Ce bureau ne constituera pas un corps permanent, mais il sera composé de cinq membres dont trois feront partie de l'état-major de la milice, et dont pas moins de deux se retireront chaque année.

Il n'a été fait d'inspection qu'en 1881, 1889 et 1895. Il n'a jamais été considéré comme nécessaire d'en faire chaque année. 2. Il n'existe aucun règlement exigeant semblable publication du nom des membres du bureau.

BOUEES DE LA RIVIERE RICHELIEU.

M. MONK :

1. Combien de contrats pour de nouvelles bouées dans la rivière Richelieu ont été donnes depuis deux ans ?

2. A qui ont-ils été donnés ?

3. De quels matériaux ces bouées sont-elles faites ?

4. Quel nombre de bouées a été commandé, et quel est le prix de chacune ?

5. Des soumissions pour ces bouées ont-elles été demandées publiquement par la voie des journaux ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : 1. Un, concernant la partie de la rivière s'étendant de Sorel à Chambly, et un, de Saint-Jean à Rouse's Point. 2. A A. E. Beauchemin, Sorel, quant à la partie de la rivière s'étendant de Sorel à Chambly, et à B. V. Naylor, quant à l'autre partie. 3. De bois de cèdre. 4. 28 entre Sorel et Chambly. Le prix du contrat concernant la fabrication de nouvelles bouées, leur posage, leur entretien, leur enlèvement et leur conservation en dépôt, est de $250 par année. Le prix du contrat concernant l'exécution des travaux de même nature entre Saint-Jean et Rouse's Point est de $150 par année. Il y avait là autrefois onze bouées, mais on a ajouté ce printemps huit nouvelles bouées de bois de cèdre munies de pierres d'amarrage, de chaînes et d'anneaux du coût de 10 cents chacune, les dix-neuf bouées devant toutes être entretenues ensuite moyennant $150 par année. 5. Des soumissions ont été publiquement demandées au moyen de placards envoyés d'Ottawa et affichés dans des endroits en évidence, quant à la partie de la rivière s'étendant de Sorel à Chambly. Quant à l'autre partie, le contrat est renouvelé avec M. B. V. Naylor, l'entrepreneur depuis nombre d'années.

M. ALEXANDER WALMSLEY.

M. MONK (par M. Bergeron) :

1. Pourquoi a-t-on mis à la retraite M. Alexander Walmsley, de Saint-Jean, P.Q., ci-devant, commis de la malle anglaise.

2. Ce monsieur a-t-il demandé de rester dans le service actif ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : M. Walmsley a été mis à la retraite parce que la charge qu'il occupait, c'est-à-dire celle de commis de la malle anglaise, a été abolie.

LES SAUVAGES SONGHEES, C. A.

M. PRIOR (par M. Earle) :

1. Le gouvernement en est-il arrivé à une entente avec les autorités provinciales de la Colombie Anglaise

au sujet du transfert des Sauvages Songhees de leur réserve à Victoria, C.A. ?

2. S'est-on entendu sur le fait de savoir à qui appartiendra en définitive la dite réserve, dans le cas où les Sauvages seraient transférés ailleurs ?

3. Les autorités provinciales actuelles de la Colombie Anglaise ont-elles jamais demandé l'adoption de mesures à l'effet de régler la question ci-dessus?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : 1. Non. 2. Non. 3. Oui.

SERVICE PAR VAPEUR A L'ILE VANCOUVER.

M. PRIOR (par M. Earle) :

Est-ce l'intention du gouvernement de donner une subvention à un petit steamer pour l'aider à voyager régulièrement sur la côte orientale de l'île de Vancouver, à transporter les malles, les voyageurs et le fret et à s'arrêter à toutes les îles habitées se trouvant sur sa route ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : Une requête a récemment été reçue, demandant l'établissement d'un service postal. Cette requête est actuellement à l'étude.

LES ENVELOPPES TIMBREES DE DEUX CENTS.

M. QUINN (par M. Bergeron) :

1. Est-il vrai, comme le rapporte la presse, qu'un certain nombre d'enveloppes, portant un timbre de deux centins, en couleur pourpre, a été imprimé par erreur, et que ces enveloppes ont été retirées de la circulation après avoir été distribuées à divers bureaux de poste ?

2. Combien d'enveloppes ont été ainsi imprimées ?

3. Des enveloppes ainsi retirées de la circulation ont-elles été détruites parce que le timbre avait été imprimé en cette couleur ?

4. Si elles n'ont pas été détruites, qu'en a-t-on fait ?

5. Le gouvernement a-t-il pris les moyens de s'assurer de la vérité des accusations portées par la presse à l'effet que des fonctionnaires du gouvernement se sont appropriés une grande quantité de ces enveloppes et qu'ils les vendent à leur propre profit ?

6. Se propose-t-on d'imprimer des enveloppes de deux centins en couleur pourpre ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : Il est inexact de dire qu'on a imprimé par erreur en pourpre des enveloppes timbrées de deux cents, ou que des enveloppes timbrées en pourpre ont été retirées de la circulation après avoir été distribuées dans les divers bureaux de poste. Aucune de ces enveloppes n'a été retirée de la circulation, et par conséquent aucune n'a été détruite, pas plus qu'on ne s'est trompé de couleur dans l'impression en relief du timbre que portent ces enveloppes. Toutes les enveloppes timbrées de deux cents de couleur pourpre ont été délivrées dans le cours ordinaire de la besogne aux bureaux de poste, et, en tant que ce département le sait, ont été distribuées au public en général. Le département n'a pas été informé que des fonctionnnaires du gouvernement avaient ou non acheté une quantité quelconque de ces enveloppes. S'il était à la connaissance de l'honorable député que quelque fonctionnaire du gouvernement se soit à tort approprié de ces enveloppes, et s'il en informait le département, l'enquête la plus complète serait faite à ce sujet. Ce n'est pas l'intention du gouvernement d'imprimer en couleur pourpre des enveloppes timbrées de deux cents.

M. BERGERON : Il n'a pas encore été répondu à la deuxième question.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai virtuellement répondu à cette question il y a quelque temps, et je suis convaincu qu'on trouvera dans ce que j'ai répondu alors le renseignement désiré. Dans la négative, je fournirai ce renseignement plus tard.

RAPPORT DU MAJOR WALSH.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER :

1. Combien de rapports (s'il en est) le major Walsh a-t-il faits en vertu du paragraphe suivant de l'arrêté ministériel du 17 août 1897 : "Il adressera un rapport complet au ministre, par chaque malle, sur toutes les questions relatives à sa charge et à l'administration des divers départements du gouvernement dans le territoire place sous sa juridiction" ?

2. S'il a fait de semblables rapports, combien ont été déposés sur le bureau de cette Chambre ?

3. Si quelques-uns de ces rapports n'ont pas été déposés sur le bureau, quand le seront-ils ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Voici ma réponse : 1. Le major Walsh a fait huit rapports. 2. Six. 3. Deux rapports non produits le seront en même temps que les documents dont la Chambre a ordonné la production en avril 1899, et on verra à les préparer à cette fin aussitôt que possible.

M. OGILVIE.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER :

1. M. Ogilvie, commissaire du Yukon, a-t-il eu des attaches avec la Compagnie Anglo-Canadienne des placers d'or du Klondike (limitée) ?

2. Dans l'affirmative, quelles étaient-elles ?

3. Dans l'affirmative, quand a-t-il cessé d'avoir des attaches avec cette compagnie ?

4. Le gouvernement sait-il que le prospectus de la compagnie énonce que M. Ogilvie a assuré "qu'à sa connaissance personnelle il y avait de l'or pour au moins 20 millions de louis à récolter", et qu'il a écrit aux fondateurs de la compagnie qu'il leur avait fourni une carte privée sur laquelle il avait marqué des endroits non concédés où il savait qu'il se trouvait de l'or, et qu'il leur a conseillé "d'y choisir aussitôt que possible des lots pour la compagnie", et qu'il a aussi indiqué la situation d'autres lots non concédés et qui contenaient des gisements de minéraux ?

5. Le gouvernement sait-il que ce prospectus annonce que la compagnie se propose "d'envoyer un parti d'exploration dans certaines régions au sujet desquelles M. Ogilvie a donné aux fondateurs des renseignements particuliers, afin de s'assurer la possession des meilleurs lots que M. Ogilvie lui a déjà signalés ?

6. Le gouvernement sait-il sur quelle autorité se fonde la dite compagnie pour faire pareille mention de M. Ogilvie, ou a-t-il des explications à donner ?

LE MINISTRE DE L'INTERIEUR, (M. Sifton) : Voici ma réponse : 1. Non. 2 et 3. Même réponse que la précédente. 4. Oui. 5. Oui. 6. Lorsque les faits mentionnés sont venus à la connaissance du gouvernement, les énoncés concernant M. Ogilvie lui ont été rapportés, avec prière de fournir une explication. Copie de la réponse de M. Ogilvie est produite avec la présente réponse en cette Chambre.

M. FOSTER : Cela devrait être inséré dans les "Débats".

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : C'est trop long pour l'être.

M. FOSTER : Ce doit l'être.

Sir CHARLES TUPPER : Je pense qu'on devrait en faire la lecture au lieu de se borner à la produire. Elle devrait être insérée dans les "Débats" comme réponse à l'interpellation. Je demanderais à l'honorable ministre de l'Intérieur de donner lecture du document, au lieu de le produire simplement.

LE MINISTRE DE L'INTERIEUR : Si l'honorable chef de la gauche objecte à sa production ou désire le voir sous une autre forme, il devra obtenir un ordre de la Chambre.

Sir CHARLES TUPPER : Nullement. L'honorable ministre a répondu verbalement à une partie de l'interpellation, pour produire le reste de la réponse. Nous avons le droit de voir toute sa réponse dans les "Débats", et il n'est pas libre de dire que la partie de l'interpellation à laquelle il n'a pas répondu devrait faire l'objet d'une motion requérant un ordre de la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : La règle telle que posée par le ministre qui répond à l'interpellation est bien énoncée, car il a le droit de répondre suivant sa propre discrétion.

Sir CHARLES TUPPER : Le ministre peut à sa discrétion refuser de répondre, mais c'est ce qu'il n'a pas fait. Il a répondu en partie verbalement et en partie par la production d'un document. Voilà qui enfreint du coup la coutume invariablement suivie, laquelle consiste en ce que la réponse entière est insérée dans les "Débats". Dans l'état actuelle de la réponse, on a répondu à toute l'interpellation, mais pas de la manière dont la Chambre l'a invariablement exigé jusqu'à présent.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je me conformerai à la décision de l'Orateur. Mon interprétation de la règle est que le ministre qui répond à une interpellation le fait suivant sa propre discrétion ou son propre jugement.

M. FOSTER : Je ne pense pas que la question soit entièrement une question d'ordre. Cette question, en effet, comporte un autre point, c'est-à-dire le point de savoir si la Chambre recevra la réponse qu'elle désire obtenir. Quelle raison a-t-on de s'opposer à ce qu'on réponde à cette interpellation de manière à ce que toute la réponse soit insérée dans les " Débats " ? On ne peut en avoir aucune. Cependant, l'honorable ministre dit qu'il n'y a pas d'autre alternative, si l'on n'est pas satisfait de sa réponse, que celle de demander un ordre de la Chambre, auquel il pourra être donné effet dans un mois ou deux.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il va la produire.

M. FOSTER : Non, il dit que si l'on ne veut pas accepter sa réponse de cette manière, on doit faire motion pour obtenir un ordre de la Chambre. On peut en appeler à l'Orateur sur une question d'ordre relativement à ce qu'un ministre peut ou ne peut faire, mais je ne trouve pas qu'une question de ce genre surgisse en ce cas-ci. Voici un ministre qui prétend répondre à une juste question qui lui est posée. Il lit les trois quarts de sa réponse, pour produire ensuite un document qu'il déclare constituer le reste de cette réponse. Voilà une réponse incomplète. Assurément, il n'existe aucune raison pour qu'il ne donne pas toute la réponse de la manière ordinaire. Ça ne prendrait pas cinq minutes à mon honorable ami pour la lire.

M. l'ORATEUR : Je ne suis pas tout à fait d'avis que ce soit là une question d'ordre ou une question qui doive soulever des difficultés entre les deux côtés de la Chambre. Le rapport que le ministre veut bien produire couvre onze pages de clavigraphie serrée. L'honorable ministre aurait fort bien pu dire qu'il avait le document en sa possession et qu'il le produirait sur un ordre de la Chambre qu'on pourrait demander, mais il est allé plus loin, disant qu'il le produirait sans attendre l'adoption de procédure à cette fin. Ainsi, si la Chambre veut me le permettre, je proposerai, je crois, la motion, bien que, naturellement, le document ne doive pas alors être inséré dans les "Débats".

M. FOSTER : C'est là que nous voulons le voir.

M. L'ORATEUR : Dans ce cas, je crois que la chose est de la discrétion du ministre.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Me permettra-t-on de fournir une explication ? J'ai donné ma réponse de la manière que je l'ai fait parce que je croyais que cette manière serait la plus satisfaisante. Si j'avais cité un court extrait de cette lettre de M. Ogilvie, ou si j'en avais fait une brève mention, cela n'aurait pas été satisfaisant, et l'honorable député aurait pu me demander toute la lettre et me requérir de la produire. Au lieu d'attendre

qu'on fasse une motion ou une requête à cette fin, j'ai dit que j'avais un document contenant l'explication de M. Ogilvie, et que je le produisais. Si l'honorable député s'oppose à ce que je produise ce document, il peut faire une motion pour l'obtenir.

M. FOSTER : Je m'imagine que la Chambre peut obtenir la réponse de manière à ce qu'elle soit insérée dans les "Débats", et je propose l'ajournement de la séance.

Sir CHARLES TUPPER : Je suis grandement surpris de voir un membre du gouvernement adopter un mode aussi indigne pour se soustraire à son simple devoir. Tout le monde sait que le moyen ordinaire d'obtenir des renseignements est d'inscrire des interpellations à l'ordre du jour, interpellations auxquelles le ministre peut répondre ou ne pas répondre. S'il croit devoir prendre la responsabilité de refuser la réponse, la Chambre jugera alors la raison de son refus ; mais s'il consent à répondre, il est tenu, d'après la coutume invariable de la Chambre, de donner sa réponse d'une manière complète, de manière qu'elle puisse être insérée dans les "Débats", il ne doit pas la donner en partie verbalement et en partie en produisant un document. Si l'on permettait à l'honorable ministre de l'Intérieur d'adopter librement le mode auquel il a eu recours en cette occasion-ci, nous laisserions s'introduire une nouvelle coutume en cette Chambre, coutume par laquelle les ministres pourraient éviter de donner à la Chambre des renseignements que celle-ci et le public ont coutume de recevoir, et qu'ils ont le droit d'exiger.

Eh bien ! M. l'Orateur, si l'honorable ministre veut refuser de répondre, il lui est très facile de produire un long document comme celui-là, et de refuser d'en faire la lecture. Il n'y a pas d'inconvénient à ce qu'un ministre de la Couronne prenne tout le temps qu'il faut pour répondre à une interpellation, pourvu que sa réponse soit pertinente à la question posée. Dans l'espèce, voici quelle était la question :

Le gouvernement sait-il sur quelle autorité se fonde la dite compagnie pour faire pareille mention de M. Ogilvie, ou a-t-il des explications à donner ?

Il est très difficile de répondre à cette question, en disant : "Oui, nous possédons des renseignements, et nous nous proposons de les fournir ;" puis, en déclarant alors brièvement à la Chambre quels sont ces renseignements, afin que ceux qui lisent les " Débats " et les rapports de la presse concernant les discussions qui ont lieu en cette Chambre puissent avoir l'occasion de savoir quelle a été la réponse faite à la question posée. Mais l'honorable ministre entend adopter une nouvelle procédure de la quelle il n'appert pas quelle est la réponse qui a été faite à une question bien simple à laquelle il a consenti à répondre, et à laquelle il admet, par conséquent, qu'il n'y a pas lieu de refuser de répondre. Il dit, en effet : " Je produis ce document en cette Chambre, mais, si vous voulez que le département s'en dessaisisse, il vous faudra faire une motion à cette fin et me donner un mois avant que je donne effet à cette motion. Si vous n'acceptez pas le document tel que je vous l'offre en ce moment, je vais le retirer, et vous ne l'aurez pas avant un mois." Peut-être encore pourrait-il promettre de le produire en cette Chambre à la session suivante, et alors, comme la chose arrive trop souvent à ces messieurs, oublier de le faire.

Cette conduite de l'honorable ministre devrait recevoir, et immédiatement, la désapprobation de la Chambre. Les membres de la droite ont besoin d'apprendre, comme ils l'apprennent à présent, qu'ils ne peuvent se soustraire à l'accomplissement d'un simple devoir par l'adoption d'une procédure de ce genre, changeant à plaisir la tradition et la coutume invariablement suivies depuis que j'ai l'honneur de siéger en ce parlement.

La réponse est déposée sur le bureau de la Chambre, et nous ne pouvons, par suite de cette procédure, la faire insérer dans les " Débats " qu'en recourant au mode rempli d'inconvénients qui consiste à la lire, mode que l'opposition est forcée d'adopter. Mais, heureusement, les règles de la Chambre fournissent le moyen de faire face à de pareils subterfuges—je ne puis qualifier la chose autrement—et de les déjouer, ce que nous allons faire dans ce cas-ci.

DAWSON, 14 février 1899.

A l'honorable
ministre de l'Intérieur,
Ottawa.

En arrivant à Londres en mars dernier, je rencontrai M. J. B. Roche, M.P. (le fait est que c'est grâce à lui que j'ai visité la mère patrie). Il témoignait beaucoup d'intérêt au Yukon et à ses ressources, et nous eûmes nombre de discussions ensemble. Il se proposait d'organiser une compagnie destinée à faire des opérations dans cette région, et il me demanda si je l'aiderais dans ce but. Je répondis que je serais très aise de faire quelque chose pour l'aider à développer la région à laquelle j'avais été si lié dans le cours des onze dernières années. Il me présenta à plusieurs personnes qui s'intéressaient à cette région, et qui désiraient organiser la dite compagnie. Parmi celles-ci se trouvait un M. Bernard Malloy, également membre du parlement, avocat de profession, mais plus ou moins intéressé dans l'industrie minière d'Afrique, et ayant en outre visité l'Australie. Je trouvai ce monsieur fort intéressant. Il possédait de grandes connaissances en fait d'exploitation scientifique des mines, de géologie et de chimie, et il était l'auteur de plusieurs inventions utiles concernant l'industrie minière.

Le sujet de la formation d'une compagnie fut souvent discuté, et comme j'étais désireux de voir le capital anglais prendre la route du Yukon, je prêtai mon aide autant qu'il était en mon pouvoir de le faire pour favoriser ce projet....

Il ne faisait pas comme mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies), qui, lorsque se souleva la question d'obtenir la coopération du capital anglais dans l'exploitation des mines au Canada, déclarait à une assemblée publi-

que du pays de Galles, à laquelle il adressait la parole, qu'il était beaucoup de l'avis de Mark Twain qui trouvait qu'une mine voulait dire un trou dans le sol et un menteur, et qu'il conseillerait aux gens de garder leur argent dans leur poche.....

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Je n'ai jamais fait de déclaration semblable.

Sir CHARLES TUPPER : Il est vrai que lorsqu'il a été pris au collet par le colonel Domville, peu de temps après, l'honorable ministre a changé d'avis, et écrit une lettre sous sa signature recommandant au public de confier son argent à ce monsieur. Et je puis ajouter qu'un procès se poursuit actuellement—procès très important,—dans lequel les parties allèguent qu'elles ont été induites par des déclarations de ministres de la Couronne à placer leur argent dans cette entreprise.

M. l'ORATEUR : Je signalerai à l'honorable député (sir Charles Tupper) que la motion d'ajournement a été faite dans un but spécial, et——

Sir CHARLES TUPPER : Je ne me suis pas écarté du sujet.

M. l'ORATEUR : Je dois dire qu'à mon sens l'honorable député a le droit de faire la lecture du document, mais qu'il est hors d'ordre lorsqu'il porte la discussion sur différents sujets.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Et peut-être l'honorable député (sir Charles Tupper) me permettra-t-il de le suivre dans son excursion ? Je n'ai jamais fait de déclaration semblable à celle qu'il m'attribue, c'est-à-dire de déclaration par laquelle j'aurais déclaré aux gens de ne pas placer leur argent au Yukon.

Sir CHARLES TUPPER : Tout ce que je puis faire, c'est d'énoncer la chose telle que publiée dans le rapport fait du discours de l'honorable ministre dans le pays de Galles, et de laisser le public juger de sa déclaration——

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La prudence et l'acceptation de l'assertion de l'honorable député sont deux choses différentes.

M. FOSTER : Vous ne niez pas l'autre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Quelle autre ?

M. FOSTER : Relativement à l'autre compagnie.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre a donné une lettre sous sa signature dans laquelle il annonçait que le colonel Domville était un homme possédant de grandes aptitudes pour conduire une entreprise à bonne fin, et qu'il pourrait obtenir l'aide du gouvernement.

M. FOSTER : Qu'il avait la confiance du gouvernement.

M. LANDERKIN : C'est ce qu'il a déjà fait.

Sir CHARLES TUPPER : Oui, c'est ce qu'il a déjà fait.

J'ai beaucoup de respect pour votre décision, M. l'Orateur, et je crois me conformer absolument à cette décision. La question qui fait actuellement l'objet de notre considération est la réponse de l'honorable ministre de l'Intérieur, et j'y trouve une déclaration qui requiert justement des remarques semblables à celles que j'ai faites relativement à la conduite de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries.

M. l'ORATEUR : Je dois dire que j'ai mis l'honorable député sur ses gardes. Je ne puis lui permettre de continuer à faire des commentaires de ce genre.

Sir CHARLES TUPPER : J'attendrai que vous adoptiez une conduite de nature à entraver la libre discussion en cette Chambre, M. l'Orateur, et alors j'en appellerai à la Chambre sur la question. Malgré la forte majorité des membres de la droite, je crois qu'on sera disposé à protéger les droits des députés——

M. l'ORATEUR : Je ne puis, non plus, permettre à aucun membre de cette Chambre de prendre une attitude menaçante à l'égard de la conduite de l'Orateur.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne sache pas qu'on puisse qualifier d'attitude menaçante le fait qu'un député déclare avoir le droit d'en appeler de la décision de l'Orateur. S'il en était ainsi, il me resterait encore à apprendre——

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. l'ORATEUR : Ce n'est pas ce dont je me plains. Ce dont je me plains, c'est que l'honorable député a dit que je mettais obstacle à la liberté de discussion.

Sir CHARLES TUPPER : Je n'ai rien dit de la sorte.

M. l'ORATEUR : L'honorable député (sir Charles Tupper) l'a dit, et je ne permettrai à personne de le dire.

Sir CHARLES TUPPER : Vous vous méprenez, M. l'Orateur. Je n'ai rien dit de semblable, et lorsque les "Débats" paraîtront, demain, vous constaterez votre méprise. Je n'ai eu nullement l'intention de dire chose semblable, et je crois que les "Débats" démontreront que je ne l'ai pas dite. Je regretterais beaucoup que la chose pût m'être imputée.

Je continue donc :

Je prêtai mon aide autant qu'il était en mon pouvoir de le faire pour favoriser ce projet....

Agissant ainsi différemment de mon honorable ami (sir Louis Davies), lorsqu'il était dans le pays de Galles.

....sans jamais oublier de stipuler que la compagnie devrait reposer sur une base financière sérieuse et excellente avant de commencer ses opérations, particularité assez rare dans l'établissement de compagnies semblables, attendu qu'on fait généralement primer l'avancement des intérêts des fondateurs ou des promoteurs.

Ces MM. abondèrent cordialement dans mon sens, et ils se montrèrent empressés à s'engager dans un projet conçu suivant les principes sur lesquels je proposais qu'il fût basé, c'est-à-dire, dans une entreprise sincère où les auteurs et les capitalistes eux-mêmes ne toucheraient pas un sou tant qu'elle n'aurait pas produit de profits.

C'est ce dont ces MM. convenaient ; je me montrai disposé à les aider de toute manière compatible avec les devoirs qu'exigerait de moi toute position officielle où le gouvernement canadien pourrait me placer dans cette région.

Pendant qu'on discutait l'organisation de la compagnie et qu'on définissait la nature probable de ses opérations, j'ai souvent discuté avec M. Malloy, les conditions particulières qui existent dans la région du Yukon, conditions auxquelles les méthodes ordinaires de l'exploitation des mines ne s'adaptent pas bien. Nous devrions, disais-je, ébaucher de nouvelles méthodes. Il en déterminerait les détails, et à notre prochaine entrevue la chose serait discutée et modifiée jusqu'à ce que nous en fussions arrivés à une idée que nous croirions devoir produire les meilleurs résultats possibles dans le développement de nos champs aurifères canadiens.

Nous avons surtout, entre autres sujets, discuté le broyage du quartz aurifère, c'est-à-dire l'extraction de l'or des nombreux dépôts de minérai d'ordre inférieur qu'on savait exister dans cette région. J'ai indiqué l'endroit et l'étendue de quelques-uns de ces dépôts, mentionnant en même temps que plusieurs d'entre eux avaient déjà été choisis, qu'un tel et un tel en étaient locataires, et que je croyais qu'il fallait faire telle et telle chose pour mieux arriver à s'assurer de ces dépôts loués, ou du moins à y posséder un intérêt. J'ai en outre déclaré dans quelles parties de la région on trouverait probablement de semblables filons aurifères, et j'ai indiqué aussi exactement que possible sur la carte l'emplacement tant de ceux qu'on avait déjà loués et découverts, que des endroits où j'avais lieu de croire qu'on en découvrirait d'autres. Nous avons fort discuté ce sujet, et nous avons développé la question concernant les appareils les moins chers et les plus pratiques adaptés à la nature des travaux de la contrée, à un point qu'il nous sembla avoir trouvé la perfection pour l'exploitation.

Il ne m'est pas nécessaire de m'étendre sur les conditions qui me paraissaient exiger la révolution de l'outillage employé dans l'exploitation du quartz, conditions consistant dans l'excès du froid et la rareté de l'eau ; car, maintes fois, tant dans mes conférences touchant le Yukon que dans les interviews que j'ai accordés aux journaux, ainsi que dans le *Guide officiel du Yukon*, j'ai appuyé sur ces points.

J'ai discuté souvent et pleinement avec M. Roche, ainsi qu'avec M. Malloy, les difficultés auxquelles devait se heurter la prospection des mines de placers. J'ai parlé si fréquemment de ces choses qu'il me suffit de les indiquer ici. Je conseillai à cette compagnie l'emploi d'appareils perfectionnés pour prospecter les mines de placer—chose qui fut pleinement discutée, critiquée et acceptée,—appareils qu'on peut désigner en disant qu'ils constituaient une adoption du foret diamanté.

Par suite de cette idée, M. Roche et moi nous rendîmes à une fabrique de forets de Londres, pour communiquer au manufacturier les idées que nous avions développées dans nos diverses discussions. Il adopta le projet avec une certaine ardeur, et M. Roche lui donna immédiatement la commande de plusieurs machines ordonnées suivant nos plans. Ces machines, à mon avis, révolutionneraient l'exploitation des mines de placers en ce pays, mais comme elles appartiennent à M. Roche, je ne tiens pas à en donner la description détaillée. Toutefois, je suis convaincu que ce monsieur ne s'opposerait pas à ce que je donne la plus grande publicité aux idées d'après lesquelles les dites machines ont été construites, pas plus qu'il n'hésiterait à m'accorder tout le juste mérite qui me revient de ma participation à leur perfectionnement.

Veuillez le remarquer, M. l'Orateur, ces personnes ont reçu d'un fonctionnaire de ce gouvernement des instructions, des conseils et des renseignements de nature à leur permettre de faire émettre des brevets d'invention et de faire faire des bénéfices aux dépens d'autres gens.

Les endroits où l'on devait probablement trouver de bonnes mines de placers furent signalés et indiqués par moi sur une carte.

Aide fort peu ordinaire, j'imagine, de la part d'un fonctionnaire de l'Etat, lorsque celui-ci n'est pas tenu de l'accorder à qui de droit.

J'avais tout lieu de croire à cette époque que cette compagnie commencerait ses opérations de bonne heure l'an dernier, et je l'assurai de ma sympathie active et de mon aide, en tant que compatibles avec toute position officielle que je pourrais occuper dans le pays. J'insistai particulièrement sur l'exploitation de la houille auprès de ces messieurs, comprenant qu'il était absolument nécessaire de faire aussi vite que possible quelque chose dans ce sens. En effet, comme je l'ai souvent déclaré, la chose s'impose à cause du peu de ressources de la vallée du Yukon, relativement, en fait de bois de construction et du si grand nombre de vapeurs par lesquels je m'attends à voir sillonner le fleuve bientôt, et à cause du fait que ce bois a constitué le seul combustible jusqu'à présent, et que de ce train, il s'écoulera seulement quelques saisons avant que nous soyons forcés d'importer le bois de charpente au Yukon.

L'importance particulière attachée à l'exercice de cette industrie au Yukon eut pour effet de persuader à M. Roche de demander au ministre de l'Intérieur de lui accorder un claim de mine de houille dans la localité où j'avais lieu de croire qu'on en découvrirait des gisements. Je lui déclarai en termes généraux là où se trouvait la houille, et je ne découvrais par là aucun secret, car dans mes conférences et mes interviews, ainsi que dans le *Guide Officiel du Klondike* et dans mes rapports adressés au gouvernement, j'ai signalé tout aussi clairement (et j'étais heureux de pouvoir le faire) l'abondance de la houille qui git tout près de là où se trouvent nos plus riches dépôts aurifères.

La raison pour laquelle j'ai fourni cette information à ces messieurs était que j'étais alors convaincu qu'ils allaient s'engager dans une entreprise de nature à accroître grandement le progrès et le rapide développement de notre pays.

Quant à la nature exclusive de cette information, je dois dire que j'ai fourni la même information généralement dans toutes les conférences que j'ai faites tant au Canada qu'en Angleterre ; et si elle renfermait quelque chose de nature tant soit peu exclusive, çà se bornait à ce dont ces messieurs voulaient faire usage d'après les principes posés par moi-même, et c'était parce que d'autres n'avaient pas exprimé l'intention de s'engager dans une entreprise de ce genre.

Je crois pouvoir prétendre exactement que durant mon séjour en Angleterre, j'ai été interviewé par des milliers de personnes intéressées dans l'industrie minière du Yukon, c'est-à-dire par des gens désireux de connaître la véritable valeur des terrains dont ils

possédaient déjà un titre ou qu'on leur offrait en vente, ou de s'enquérir de l'actif d'une compagnie dont ils étaient porteurs d'actions ou dont ils se proposaient de devenir actionnaires.

De tous ceux qui m'ont consulté alors, seuls ces messieurs n'avaient pas d'intérêts au Yukon, et ils étaient désireux de connaître ce qui y constituait les meilleurs champs d'opérations. Voilà pourquoi ils ont acquis cette information, et pourquoi j'ai désiré les aider.

A la même époque M. Roche m'a offert de devenir membre de sa compagnie, ce qui m'aurait procuré une position beaucoup plus lucrative que celle de commissaire du territoire du Yukon que j'occupe maintenant.

Voilà une déclaration fort importante, M. l'Orateur, car elle indique que l'information fournie à certains capitalistes qui prétendaient s'engager dans l'exploitation des mines de la région du Yukon était de nature si importante, que des capitalistes ont offert à celui qui la leur communiquait, un traitement plus élevé que celui de commissaire du Canada qu'il reçoit maintenant. Je crois que c'est là un point bien digne de l'attention des honorables membres de la droite.

Je refusai d'accepter cette offre, lui donnant pour raison que j'avais reçu des offres semblables et meilleures de la part d'autres personnes, et que je m'étais engagé à accepter l'une de ces offres si je ne restais pas au service du gouvernement. J'ajoutai que je croyais pouvoir mieux servir mon pays en restant à l'emploi du gouvernement, qu'en acceptant une position me plaçant au service d'une compagnie, toute rémunératrice que fût cette position, vu que dans ce dernier cas mes travaux seraient restreints à un champ plus borné que dans l'autre, et que j'avais pour ambition d'aider autant qu'il est en mon pouvoir de le faire au développement de cette riche région du Yukon en particulier et du Canada en général.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : Ecoutez ! écoutez !

Sir CHARLES TUPPER : J'approuve également ces paroles.

J'étais à Londres lorsque cela est arrivé, et je suis en état de dire en cette Chambre que cette compagnie n'aurait pu émettre avec succès ses obligations sans dire qu'elle avait obtenu l'aide habile et la coopération de M. Ogilvie, ainsi que son influence auprès du gouvernement.

M. Roche me demanda alors si je pourrais me charger, tout en étant au service du gouvernement, de la surveillance de leurs opérations, ce pourquoi je recevrais un salaire, si je voulais. Je déclarai immédiatement que ce serait impossible, et je lui fis là et alors comprendre bien clairement que, tout en étant disposé à aider ces messieurs de toutes manières compatibles avec tout devoir public que je pourrais assumer, je ne ferais la chose qu'à titre de fonctionnaire public ardemment intéressé au développement du pays, et que je ne pouvais ni ne voulais accepter de rémunération à raison des avis ou de l'aide apportés à qui que ce soit me demandant semblable information.

Ils me demandèrent alors de leur formuler un projet ou plan d'opérations, ce que je fis en présumant que les travaux seraient commencés immédiatement, et l'énonciation de ce projet sous forme de lettre adressée aux fondateurs de la *British Canadian Gold Fields of the Klondike, Limited*,—bien que la compagnie n'eût pas alors de nom ni d'existence,—est annexée au prospectus de cette compagnie.

L'honorable ministre applaudit-il à cela ? Est-il d'avis que des capitalistes rivalisant dans les opérations de l'industrie minière du Klondike ont droit à une lettre de la part d'un homme ayant occupé une position si élevée, et ayant refusé de prendre part à l'entreprise, parce qu'il retournait au service du Canada ? L'honorable ministre entend-il dire qu'il trouve cette opération parfaitement légitime ? Mais cela est aussi répréhensible que certaines opérations qui ont eu lieu relativement aux compagnies de prêt du Canada.

Je n'ai pas gardé de copie de cette lettre, mais je crois qu'on l'a reproduite fidèlement et qu'elle contient en essence ce que j'ai alors écrit, à part deux ou trois erreurs géographiques résultant de l'ignorance du correcteur d'épreuves, lesquelles n'altèrent pas la nature générale des faits qui y sont énoncés

M. Roche me demanda encore jusqu'à quel point je permettrais qu'on fit usage de mon nom dans le prospectus ; je lui suggérai d'en préparer un d'après ces principes généraux, et que j'y mettrais la dernière main. Ainsi fut-il fait, j'ai mis la dernière main au prospectus ; toujours sous l'impression que les opérations seraient commencées dans le cours de la saison de 1898.

Je ne vois pas ce que cela a à faire avec la chose. Ça ne change pas vitalement la question de la publication d'un prospectus sous l'autorité d'un fonctionnaire important de ce gouvernement s'engageant à apporter son aide en cette qualité et user de son influence auprès du gouvernement du pays.

J'apposai mes initiales à ce document, et comme je n'en ai pas gardé de copie, je ne suis pas en état de dire que je ne l'ai pas approuvé en tout et partout à cette époque, et je le crois exact.

Depuis j'ai reçu plusieurs lettres de M. Roche, m'informant que la compagnie avait été formée, mais que la maladie l'avait empêché de visiter le territoire du Yukon. Dans une lettre qu'il ma écrite de Vancouver en octobre 1898, il m'a informé qu'il était arrivé là avec plusieurs des forets de prospection dont j'ai parlé, mais qu'il n'était pas en assez bonne santé pour se rendre lui-même dans le territoire, et qu'il tâcherait de m'expédier l'un de ces forets pour en faire l'essai.

Je trouve que M. Roche était tenu, en toute justice, vu que l'invention de ces forets avait été faite par M. Ogilvie, de céder à celui-ci, comme j'ai lieu de croire qu'il l'a fait, une bonne part de la valeur de cette invention, quelle qu'elle pût être.

Je regrette excessivement qu'il n'ait pas réussi à accomplir son dessein, puisque, s'il était parvenu jusqu'à moi, j'aurais (avec l'aide de quatre hommes, que cette machine requiert seulement pour fonctionner,) fait faire un examen complet de sa valeur, et j'aurais, j'en suis convaincu, fait révéler certaines particularités intéressantes relativement aux dépôts aurifères du Yukon, de même, également, qu'à la roche de fond.

Depuis lors, M. Roche m'a écrit de nouveau m'informant qu'on avait obtenu une charte pour construire une ligne télégraphique de Skaguay à Dawson, et il me demanda de nouveau mon avis quant à la meilleure méthode de construction à adopter. J'étais heureux de lui fournir ce renseignement, et j'ai confiance que les idées que je lui ai transmises l'aideront à conduire à bonne fin cette importante entreprise en fort peu de temps.

Je me demande s'il a vu annoncé le fait que le gouvernement avait fait éclore et

favorisé la formation d'une compagnie télégraphique, dans laquelle un grand nombre de capitalistes auraient placé avec confiance leur argent sur l'assurance d'un traitement loyal, pour s'éveiller un beau matin et constater que le gouvernement les avait tous écartés, déclarant qu'il allait lui-même exécuter l'entreprise.

Je puis dire qu'une ligne télégraphique au Yukon avait été l'un des sujets discutés par nous à Londres, et il avait alors été arrêté qu'on s'en occuperait.

Je puis dire ici, entre parenthèse, que lors de mon séjour à Londres j'ai également été intéressé à un projet qui avait été conçu à Montréal, concernant le dégel artificiel à bon marché des graviers aurifères éternellement gelés du territoire du Yukon, et que je me suis intéressé tout aussi activement à favoriser le succès de ce projet, si non plus, que je n'avais mis de zèle à suggérer les méthodes d'opérations relativement à la compagnie de M. Roche. Je promis également à ceux qui représentaient cette compagnie à Londres toute l'aide que je pourrais leur apporter sans nuire aux devoirs de ma position officielle, et tout ce que je regrette c'est que le projet soit maintenant en suspens. J'ai également parlé de ce projet dans toutes mes conférences et mes déclarations publiques, et j'ai tâché de cette manière d'y intéresser le public.

On voulait se servir de l'électricité, et cette méthode, appliqué sur une grande échelle, causerait toute une révolution dans l'exploitation des graviers de cette contrée. Dans ce cas aussi, j'ai enseigné aux promoteurs comment s'y prendre, et leur ai désigné quel était l'endroit le plus propice pour commencer leurs travaux. Je leur ai même donné par écrit la désignation nécessaire.

Je me suis beaucoup intéressé aussi au dragage de l'or, et j'ai discuté longement, tant avec des Canadiens qu'avec des Américains, si les modes de dragage connus étaient applicables au Yukon.

J'ai assisté avec ces hommes à des réunions de capitalistes, j'ai porté la parole et j'ai expliqué longuement les conditions de cette région et ce que nous pensions des perspectives de l'industrie du dragage et nous avons discuté quels étaient les meilleurs appareils pour cette fin. J'ai aussi promis à ces messieurs toute l'aide que, sous forme de conseils, je pourrais leur donner; aide compatible cependant avec les charges officielles que je pourrais remplir plus tard au Yukon. Depuis mon arrivée ici, je suis heureux d'avoir pu leur fournir des renseignements qui, je l'espère, leur seront utiles et les encourageront à continuer leurs opérations en ce sens.

Pour les conseils et l'aide à donner, on ne m'a rien offert et je n'ai rien accepté, et n'aurais voulu rien accepter quand même on m'aurait fait des offres. Je n'ai pas d'autre désir que de servir mon pays, et je ne suis intéressé, soit directement soit indirectement, dans aucune compagnie, et dans aucune entreprise financière ou minière; et je ne me départirai pas de cette ligne de conduite tant que je serai à l'emploi du gouvernement.

Permettez-moi de vous dire encore de la façon la plus formelle, que n'ai aucun intérêt dans aucune partie ou parcelle de terre du territoire du Yukon et que mon plus ardent désir est de travailler au développement de cette région et augmenter ainsi la richesse de mon pays natal.

Avant d'avoir été nommé commissaire, j'avais acquis ouvertement et légitimement, certains intérêts dans cette région, mais je les ai presque sacrifiés en arrivant ici, afin de pouvoir remplir plus librement la charge officielle qui m'a été confiée.

Avant de terminer, laissez-moi vous dire que je regrette que la *British Canadian Gold Fields Company* n'ait pas réussi à commencer cette année ses opérations au Yukon, car j'aurais été heureux de lui venir en aide de la manière indiquée dans les discussions que nous avons eues à Londress convaincu qu'en ce faisant je favoriserais le développement des richesses de cette région.

Les méthodes, les appareils que voulait employer cette compagnie différaient de ceux qui sont en usage. Les renseignements particuliers que je pouvais lui fournir, je les ai généralement donnés dans mes conférence et les occasions où j'ai parlé en public.

Depuis mon arrivée à Dawson, j'ai discuté avec des mineurs versés dans la science minière de grands et vastes projets et j'ai été heureux de les assister autant qu'il était en mon pouvoir, bien déterminé cependant à ne pas avoir d'autres sources de revenu que mes appointements aussi longtemps que je serais commissaire du territoire du Yukon ou que je serais au service de l'Etat.

Bien à vous,

WM. OGILVIE.
Commissaire.

Je regrette que la conduite extraordinaire du ministre de l'Intérieur m'ait imposé l'impérieux devoir de lui venir en aide afin d'obtenir une réponse à la question qu'on a faite. Le seul commentaire que je ferai, c'est que, tout en n'ayant pas la moindre objection à voir M. Ogilvie ou un autre fonctionnaire public, occupant une position semblable, donner au public des renseignements, des avis ou de l'aide d'une façon générale, je crois qu'il ne serait pas convenable, quelque honnête que soit M. Ogilvie, que je ne voudrais pas attaquer sous ce rapport, de permettre d'incorporer dans le prospectus d'une association de capitalistes une lettre de M. Ogilvie promettant toute l'aide qui lui sera possible de donner, tant en sa qualité professionnelle qu'en sa qualité de fonctionnaire de l'Etat. La chose ne serait pas convenable et soulèverait les protestations des concurrents moins favorisés, car il y a des millions de dollars placés dans des entreprises dont l'objet est le développement du Yukon, et exposerait M. Ogilvie, en sa qualité de commissaire, ou toute personne occupant cette charge, au reproche d'accorder à cette compagnie qu'il a prise sous sa tutelle des avantages dont ne jouissent pas les autres capitalistes.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Au sujet de cette matière, dont l'honorable préopinant a parlé assez longuement, je dirai que la lettre de M. Ogilvie dont la Chambre a entendu la lecture n'a pas besoin de commentaires, et explique clairement l'attitude du commissaire du territoire du Yukon. En ce qui concerne le gouvernement, je désire ajouter que ce n'est qu'après le départ de M. Ogilvie, l'été dernier, que le télégraphe m'a appris la publication à Londres du prospectus de cette compagnie. J'ai envoyé immédiatement des instructions au bureau du haut commissaire à Londres, et M. Colmer, le premier commis de ce bureau, a écrit une lettre aux journaux anglais—je crois que la lettre a été adressée au "Times," mais je n'en suis pas certain—déclarant que le gouvernement canadien ne voulait pas qu'aucun fonctionnaire attaché à l'administration du Yukon, eût des relations particulières avec aucune compagnie. La "British Ca-

nadian Gold Fields Company" a protesté, mais le département a persisté dans son attitude. Aussitôt après réception des documents du bureau du haut-commissaire, nous les avons envoyés à M. Ogilvie, lui demandant une explication, et la lettre que l'on vient de lire est sa réponse.

Dernièrement encore, la question est revenue sur le tapis au sujet d'une lettre que m'écrivit la compagnie. Si je me rappelle bien—je déposerai les documents sur le bureau de la Chambre aussitôt que possible—cette compagnie prétend qu'il était important pour elle d'obtenir les avis et l'aide de M. Ogilvie, et sur ce, j'ai décidé que la charge officielle que remplissait M. Ogilvie ne lui permettait pas d'avoir de relations particulières avec aucune personne ou compagnie au sujet de l'exploitation des mines du Yukon. Je désire que la Chambre connaisse l'attitude que le gouvernement a prise en cette matière. J'ai dû parler de la correspondance qui a eu lieu à ce sujet, et je la déposerai sur le bureau aussitôt qu'elle sera prête, peut-être demain.

M. FOSTER : J'aimerais demander à l'honorable ministre si cette correspondance comprend une copie de la lettre insérée dans le prospectus.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je vais faire préparer des copies de toute la correspondance aussitôt que possible. Je les déposerai sur le bureau demain ou le plus tôt possible.

M. FOSTER : Une grande partie de la correspondance roule sur cette lettre, et je crois, comme le dit mon honorable ami, que le grand tort de M. Ogilvie, c'est d'avoir été mêlé à la formation de cette compagnie.

Sir CHARLES TUPPER : C'est un article paru dans le "Mining and Engineering Journal," un journal anglais de premier ordre, blâmant la ligne de conduite extraordinaire que M. Ogilvie avait suivie en cette affaire, qui a attiré mon attention sur ce sujet. Cet article fut écrit immédiatement après la publication du prospectus; et ayant entendu l'explication de M. Ogilvie, laquelle je n'en doute pas, est sincère, il me semble que là où ce monsieur s'est certainement trompé et a mérité la censure de ce journal, c'est en fournissant des renseignements particuliers qui justifiaient cette compagnie d'insérer dans son prospectus la déclaration qui forme le paragraphe 4 de la question que j'ai posée au ministre de l'Intérieur :

"Qu'à sa connaissance personnelle il y avait de l'or pour au moins 20 millions de louis à récolter", et qu'il a écrit aux fondateurs de la compagnie qu'il leur avait fourni une carte privée sur laquelle il avait marqué des endroits non concedés où il savait qu'il se trouvait de l'or, et qu'il leur a conseillé "d'y choisir aussitôt que possible des lots pour la compagnie", et qu'il a aussi indiqué la situation d'autres lots non concédés et qui contenaient des gisements de minéraux ?

Cela semble corroboré en tous points, mot pour mot, par la déclaration de M. Ogilvie, à savoir : qu'il a donné les renseignements généraux qu'il avait fournis à cette compagnie dans des conférences qu'il a faites en public. Mais il oublie de nous dire quels renseignements il donnait en particulier, et pourquoi il a assumé la dangereuse responsabilité de marquer sur la carte les endroits où il y avait de l'or, ainsi qu'il nous l'explique dans sa lettre.

M. Ogilvie lui-même, dans sa lettre, semble faire une distinction entre les renseignements généraux qu'il donnait dans ses conférences et les renseignements particuliers que, dans ses entrevues privées, il fournissait à une seule compagnie ainsi qu'il nous l'explique. Par conséquent, les commentaires de l'"Engineering Mining Journal" étaient justifiés, à mon avis, et le ministre de l'Intérieur, à en juger par la déclaration qu'il vient de faire, paraît partager cette manière de voir, et condamner une pareille conduite chez un fonctionnaire public qui a en sa possession des renseignements particuliers et précieux, renseignemnts qu'il devrait immédiatement communiquer au monde entier, soit au moyen de conférences publiques ou d'un rapport officiel publié sous l'autorité du département.

M. McMULLEN : De peur qu'on ne tente de faire un mauvais usage de cet incident, il est bon que la Chambre comprenne comment doivent se faire les interpellations et les réponses. A l'ouverture des Chambres, et pour la commodité de ceux qui se sentent disposés à faire des interpellations, M. l'Orateur a établi les règles à suivre dans la matière et a décrété que le député devait interpeller de son siège et que les paragraphes de l'interpellation devaient être numérotés. Depuis plusieurs interpellations ont été faites, mais n'ont pas été lues. Prenez les "Débats", à la page 2900 et vous constaterez qu'il y a là une longue série d'interpellations faites par le député qui se contente de dire : j'ai l'honneur de faire l'interpellation qui est inscrite à mon nom ; et quoiqu'elle ne soit pas lue l'interpellation est insérée aux "Débats".

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Et c'est ce qui doit être fait.

M. McMULLEN : Très bien, si un député peut faire une interpellation et la faire insérer aux "Débats" sans la lire. Alors j'aimerais savoir pourquoi la réponse ne pourrait aussi être insérée aux "Débats" sans être lue.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'interpellation est inscrite à l'ordre du jour.

M. McMULLEN : Si la règle s'applique dans un cas, elle doit s'appliquer dans l'autre. Les honorables membres de la gauche sont responsables de cet incident, car s'ils n'avaient pas soulevé une objection quant à la forme de la réponse, celle-ci aurait été insérée aux "Débats".

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Non.

M. McMULLEN : On a voulu obliger le ministre de l'Intérieur à lire la réponse en entier. Il faut que nous comprenions bien dorénavant quelle est la règle à suivre.

LE PREMIER MINISTRE : Je ne puis laisser passer cet incident sans protester contre l'abus qu'on fait des privilèges dont jouissent les membres de cette Chambre, ainsi que le démontre la motion que vous avez dans les mains, M. l'Orateur. Il n'y avait pas la moindre raison de proposer, en cette circonstance, l'ajournement de la séance. Cet incident m'a appris qu'il est inutile de faire preuve de courtoisie à l'égard des honorables membres de la gauche. Mon honorable ami (M. Sifton) n'était pas obligé de produire aujourd'hui de documents. On lui demandait simplement une réponse, et il lui était permis de citer un simple extrait.

Sir CHARLES TUPPER : Mais ce n'est pas ce qu'il a fait.

LE PREMIER MINISTRE : Non, le ministre de l'Intérieur a donné la meilleure réponse possible, car il a déposé sur le bureau de la Chambre des documents qui constituaient une réponse complète. Le ministre de l'Intérieur, par ce procédé, voulait donner les meilleurs renseignements qu'il pouvait avoir en sa possession, mais loin de le traiter avec courtoisie, les honorables membres de la gauche agissent à son égard comme s'il avait quelque chose à cacher.

Que peut-il avoir à cacher ? La personnalité de M. Ogilvie n'est pas en cause aujourd'hui, et je crois que les commentaires que l'honorable chef de l'opposition a faits sur ce fonctionnaire sont déplacés. On pourra discuter plus tard la conduite de M. Ogilvie si les honorables membres de la gauche le jugent à propos ; mais à présent nous ne discutons qu'une question de procédure parlementaire, et l'honrable député, (sir Charles Tupper) a fait fausse route en injuriant le ministre de l'Intérieur et en plaçant l'opposition dans l'humiliante situation où elle se trouve au sujet de cette matière. Nous saurons dorénavant que dans nos rapports avec les membres de la gauche, il sera mieux pour nous de nous en tenir strictement à la lettre des règlements.

M. CLARKE WALLACE : L'honorable premier ministre le prend de haut, mais en cela il ne fait qu'imiter ses collègues qui croient pouvoir se débarrasser d'une interpellation en ne répondant pas ou en donnant une réponse évasive. Mais le pays surveille les actes de la droite. Nous sommes les interprètes du peuple, car le peuple ne peut se présenter ici et faire la leçon au gouvernement. Lorsque le premier ministre se lève et nous dit qu'à l'avenir il fera ce qu'il lui plaira, nous le défions de mettre sa menace à exécution. Nous avons des devoirs à remplir.....

Sir CHARLES TUPPER : Et des droits à exercer.

M. WALLACE : Oui, et nous remplirons nos devoirs et exercerons nos droits, sans nous laisser arrêter par les menaces, quand bien même ces menaces tomberaient de la bouche du premier ministre. Voici l'interpellation que l'on a faite :

Le gouvernement sait-il en vertu de quelle autorité la compagnie s'est servi du nom de M. Ogilvie, ou a-t-il quelque explication à donner?

Le gouvernement pense-t-il en refusant de répondre à cette question et en jetant les documents sur le bureau qu'il nous fait un compliment ? Pense-t-il qu'il est convenable de donner ainsi une réponse qui ne sera pas insérée aux "Débats" ? Les honorables membres de la gauche seraient satisfaits si la réponse était insérée aux "Débats".

Sir CHARLES TUPPER : La réponse ne serait insérée ni aux "Débats" ni ailleurs.

M. WALLACE : Ni aux "Débats" ni ailleurs. Tout ce que nous avons demandé c'est l'insertion de la réponse aux "Débats". Qu'a dit le ministre de l'Intérieur avant le premier ministre ? " Si vous ne voulez pas que je jette ces documents sur le bureau, vous pouvez demander un rapport." L'expérience des trois dernières années ne nous a-t-elle pas démontré que la demande de documents était devenu une farce ? Il y a aujourd'hui trois mois que le parlement est en session, et plusieurs documents demandés l'an dernier n'ont pas encore été déposés sur le bureau de la Chambre. Non seulement ces documents ont été demandés, mais le parlement en a ordonné la production ; mais le gouvernement actuel ne respecte pas les ordres de la Chambre. Il fait à sa guise, et le premier ministre nous dit qu'à l'avenir, le gouvernement persistera de plus en plus dans cette voie. Lorsque la Chambre donne un ordre, lorsque le parlement commande à ses serviteurs—car c'est la véritable relation qui existe entre le parlement et les ministres, bien que les membres de la droite ne le comprennent pas,—lorsque le parlement, dis-je, ordonne la production de certains documents, les ministres n'ont pas le droit d'ergoter ou de chercher à gagner du temps, mais doivent produire immédiatement ces documents.

Des documents dont la Chambre a ordonné la production l'an dernier n'ont pas encore été produits. d'autres ont été produits un à un, de sorte que nous ne savons pas d'où ils viennent et où ils vont.

M. l'ORATEUR : Je crois que la question que soulève l'honorable député n'est pas pertinente à la motion dont la Chambre est saisie.

M. WALLACE : Mais au contraire ; je réponds à une déclaration du premier ministre.

M. l'ORATEUR : La question en discussion est relative à l'interpellation qui porte le n° 20 à l'ordre du jour et à la façon dont il a plu au gouvernement d'y répondre.

M. WALLACE : Et à la déclaration du premier ministre.

M. l'ORATEUR : La déclaration faite par le premier ministre que le gouvernement s'en tiendrait à l'avenir à la lettre des règlements avait trait, je crois, aux interpellations et non aux ordres de la Chambre pour la production de documents.

Sir CHARLES TUPPER : Permettez-moi de dire que, d'après moi, le premier ministre ne s'est servi de ces paroles qu'en parlant de la courtoisie dont il fallait faire preuve envers nous.

Le PREMIER MINISTRE : Et j'avais parfaitement raison.

M. l'ORATEUR : La question de courtoisie, j'imagine, devait avoir trait au sujet dont la Chambre est saisie.

M. WALLACE : Parlant sur le rappel aux règlements——

M. l'ORATEUR : J'ai rendu ma décision et on ne peut maintenant discuter le rappel aux règlements.

M. WALLACE : Mais je suppose que M. l'Orateur désire s'éclaircir sur ce point.

M. l'ORATEUR : L'Orateur ne peut permettre de continuer la discussion sur un rappel à l'ordre lorsqu'il a rendu sa décision.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Me sera-t-il permis de demander si M. l'Orateur va rendre sa décision sur un point important sans l'avoir entendu discuter ?

M. l'ORATEUR : Il y a eu discussion et j'ai rendu ma décision.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Mais la discussion n'était pas terminée.

M. l'ORATEUR : La discussion ne peut se prolonger indéfiniment. J'ai rendu ma décision.

M. WALLACE : Sans discussion.

M. l'ORATEUR : Lorsque j'ai rendu ma décision, le rappel à l'ordre avait été discuté et personne ne désirait continuer la discussion. A tort ou à raison, je persiste dans ma décision.

M. COCHRANE : Amen.

M. WALLACE : J'allais parler d'une déclaration de l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), lorsque vous vous êtes levé, M. l'Orateur, pour me rappeler à l'ordre. Je parlerai de la déclaration de l'honorable député, à moins que vous ne la déclariez hors d'ordre.

M. l'ORATEUR : L'honorable député comprend parfaitement que je ne puis faire cela.

M. WALLACE : L'honorable député de Wellington-nord a dit que l'incident faisait naître la question de savoir ce qui doit et ce qui ne doit pas être inséré aux "Débats."

Le PREMIER MINISTRE : Au sujet des interpellations.

M. l'ORATEUR : Oui, au sujet des interpellations.

M. WALLACE : Oui, et au sujet des renseignements à fournir. J'ai dit que les renseignements que les ministres peuvent à leur guise fourtérieur avaient été déposés sur le bureau de la Chambre de la manière indiquée par l'honorable député de Wellington-nord ; à savoir que, l'interpellation n'ayant pas été lue, les membres de la gauche seraient satisfaits si la réponse était déposée sur le bureau, sans être lue, avec l'entente qu'elle serait insérée aux "Débats," car le public aurait alors tous les renseignements qu'il désire.

Mais, je le répète, ce n'est pas là une question de courtoisie ; car il s'agit de savoir si les minstres peuvent à leur guise fournir ou refuser les renseignements qu'on leur demande. S'ils refusent de communiquer les renseignements qu'ils possèdent sur des questions qui sont pertinentes et d'une grande importance pour le public, alors ils doivent assumer la responsabilité de leur conduite. Nous pouvons aussi avoir d'autres moyens, convenables et légitimes, de nous procurer les renseignements que les ministres nous refusent ; et ceux-ci s'apercevront qu'ils ont commis une grande erreur en refusant de nous communiquer des renseignements que le parlement a le droit d'obtenir.

J'allais encore plus loin, lorsque vous m'avez fait observer, M. l'Orateur, que je ne devais pas m'écarter de la question. Si j'ai bien compris la motion de l'honorable député d'York, N.B. (M. Foster), c'est une motion d'ajournement de la séance. Si vous décidez que sur une semblable motion, un député ne peut discuter qu'une seule question, je ne devrai pas, naturellement, parler des rapports. Est-ce votre décision, M. l'Orateur ?

M. l'ORATEUR : Si l'honorable député désire obtenir ma décision, je dirai que j'ai, à maintes reprises, exprimé mon opinion sur la motion d'ajournement. Il y a trois sortes de motion d'ajournement ; je veux dire qu'une semblable motion a trois effets différents. L'une est aux fins d'ajourner la séance au cours d'un débat. C'est afin de donner à un député qui a déjà parlé l'occasion de parler de nouveau sur la matière en discussion. Une autre sorte de motion d'ajournement, c'est celle que fait le gouvernement pour clore une séance de la Chambre. En réalité, ce n'est pas là une motion qui prête à discussion.

L'autre sorte de motion est une motion comme celle que vient de faire l'honorable

député d'York, N.-B., c'est-à-dire, une motion principale proposant l'ajournement de la séance dans l'intervalle des procédures, et qu'un député peut faire pour soulever une question d'intérêt public importante ou non.

M. WALLACE : Mais il ne mentionne pas la question.

M. l'ORATEUR : Il la mentionne dans son discours ; et, bien que chacun puisse participer à la discussion en parlant une fois, et l'auteur de la motion en parlant deux fois, comme il s'agit d'une motion principale, les bornes de la discussion doivent être déterminées par cette motion. Il en serait tout à fait autrement s'il s'agissait d'une motion proposant que la Chambre siège en comité des subsides, alors que chaque membre de la Chambre peut soulever une question d'intérêt public différente. Pour cette raison, je décide que le sujet de discussion motivé par la motion actuelle proposant l'ajournement de la séance doit être restreint au point que cette motion comporte, lequel consiste à savoir de quelle manière il doit être répondu aux interpellations, et non pas de quelle manière les documents dont la production est ordonnée doivent être produits en cette Chambre.

M. WALLACE : M. l'Orateur, je vous signalerai qu'en faisant sa motion d'ajournement, l'honorable député d'York, N.-B., n'a pas apporté une seule raison pour expliquer pourquoi il demandait l'ajournement ; ainsi donc, votre décision, telle qu'elle vient d'être énoncée, ne s'applique pas.

M. l'ORATEUR : A l'ordre ! L'honorable député met en doute l'exactitude de mon énoncé. D'après ce que j'ai compris, l'honorable député d'York, N.-B., a dit : " Nous trouverons un moyen de discuter cette question maintenant " ; puis il s'est levé pour proposer l'ajournement de la séance, et l'honorable chef de la gauche a ensuite emboîté le pas. L'honorable député voudra donc se limiter à la question qui fait l'objet de la discussion.

M. WALLACE : Eh bien ! M. l'Orateur, j'avais dit tout ce que je désirais au sujet des remarques du très honorable premier ministre, et j'aurai probablement l'occasion de faire certaines autres remarques au sujet de la production de ces documents que vous avez décidé ne pouvoir être discutés en vertu de la motion actuellement soumise.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : M. l'Orateur, je désire dire quelques mots relativement à la prétention de l'honorable député de Wellington-nord. Je comprends qu'il y a quelques années, vous-même, M. l'Orateur, avez posé la règle qu'il serait judicieux de la part d'un député qui a fait une interpellation, de mentionner seulement le numéro de la question correspondante pour obtenir une réponse à cette question, chose qui équivaudrait à la lecture des questions de l'interpellation par son auteur. Cela a été fait, je le comprends, dans le but d'épargner du temps. Malgré la règle, nous avons toujours été d'avis en cette Chambre, que bien qu'elles ne fussent pas lues les interpellations seraient insérées dans les " Débats " afin de rendre ceux-ci intelligibles. C'est pour ce motif, je crois, qu'on s'est ainsi départi de la règle dans le cas des interpellations. Je ne trouve donc pas que la prétention de l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) soit soutenable.

Relativement à la prétention du très honorable premier ministre énonçant que puisque le ministre de l'Intérieur entendait répondre à la question de la manière qu'il l'a fait, nous devions supposer qu'il avait quelque chose à ne pas dévoiler, je ne vois nullement que la chose doive s'ensuivre. Tout ce que nous voulons, c'est que la réponse complète soit insérée dans les "Débats", ce qui n'arrivera pas si le document en question n'est pas lu, et s'il est simplement déposé sur le bureau de la Chambre. Le document ne se trouverait, par suite, consigné, nulle part où nous pourrions le consulter à notre gré. C'était là le seul objet que nous avions en vue. Nous désirons voir insérer en entier dans les "Débats" tant la réponse que la question, afin qu'on puisse aisément les consulter, et c'est dans ce but que l'ajournement a été proposé.

Il est très important d'avoir, autant que possible, des réponses courtoises aux interpellations faites en cette Chambre. Je ne veux pas faire entendre qu'on n'a pas fait de réponses courtoises, mais je ne trouve guère que la déclaration du très honorable premier ministre fût rigoureusement en harmonie avec sa courtoisie ordinaire, lorsqu'il a dit que si nous n'étions pas disposés à accepter les réponses telles que fournies, il ne serait pas disposé, de son côté, à observer la conduite habituellement suivie par le gouvernement en matières de ce genre. Il doit avoir fait cette sortie dans un moment de faiblesse peut-être, ou encore dans un moment d'excitation, et je ne crois guère qu'après un moment de calme réflexion il soit prêt à exécuter sa menace.

Voici le texte de la règle :

Des interpellations peuvent être faites aux ministres de la couronne relativement aux affaires publiques, et à d'autres députés relativement à tout bill, motion, ou autre matière publique se rattachant à la besogne de la Chambre et concernant ces députés ; mais ces interpellations ne peuvent être accompagnées de l'expression de raisons ni d'opinions, non plus que d'expositions de faits, si ce n'est dans la mesure nécessaire pour expliquer les dites interpellations, et en répondant à ces interpellations on ne doit pas discuter le sujet auquel elles se rapportent.

Je prétends respectueusement que cette règle donnant le droit de faire une interpellation, comporte implicitement que celle-ci devrait recevoir au moins une réponse franche. Il ne me semble pas que, d'après la règle, il soit loisible au ministre, en droit,

de répondre ou non à une question. Si la question est convenable—chose dont la décision ressortit à l'Orateur, son auteur a droit de recevoir une réponse raisonnable du ministre de la Couronne ou de tout autre député à qui elle est posée. La règle, tout comme en matière de droit, comporte implicitement des présomptions ; et la question doit être présumée raisonnable et convenable, puisqu'elle n'a pas été jugée hors d'ordre. Le ministre devrait donc fournir l'information demandée.

Je ne lui impute aucun blâme relativement à la manière dont le ministre a voulu répondre, mais ce dont je me plains c'est qu'il a refusé, sur notre demande, de fournir sa réponse en la manière ordinaire, c'est-à-dire de façon qu'elle pût paraître en entier dans les "Débats". Le principe de la règle est que lorsqu'une question a été posée et qu'on y a répondu, la Chambre doit être au fait de la réponse complète, et celle-ci doit être insérée dans le compte rendu des "Débats", de sorte qu'il ne puisse y avoir lieu de se plaindre lorsqu'on veut constater une réponse aussi complète que possible.

Dans ce cas, bien que ce soit une manière fâcheuse et indirecte de faire consigner l'information dans les "Débats", je ne vois pas d'autre moyen d'y parvenir qu'en recourant à la proposition de l'ajournement de la séance. S'il existait un autre mode, celui que nous avons adopté pourrait donner lieu à critique ; mais, à mon avis, nous avons adopté le seul mode à notre disposition d'arriver à faire insérer la réponse en même temps que la question dans les " Débats," et la nature louable de la fin justifie le moyen.

M. BELL (Pictou) : Si j'ai bien compris le très honorable premier ministre, il a commencé par dire que la conduite de la gauche consistait quelque peu à abuser des privilèges ou de la procédure ordinaire du parlement. Peu après, j'ai compris, M. l'Orateur, que vous décidiez qu'en proposant l'ajournement de la séance, l'honorable député d'York, N. B., avait adopté un moyen reconnu être strictement parlementaire et régulier. Dans ce cas, le premier ministre devrait certainement modifier ces remarques ou les retirer. Si je vous ai bien compris, M. l'Orateur, l'honorable député d'York N. B., s'est strictement conformé à l'usage parlementaire en proposant sa motion, et je suis convaincu qu'aucun membre de la gauche n'a eu l'intention d'abuser des privilèges ou de la procédure parlementaires. Il semblerait encore, d'après la déclaration que vient de faire un député aussi expérimenté que l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), qu'il n'existait pas d'autre moyen à la disposition de ceux qui désiraient voir donner la réponse en question sous une forme lui permettant d'être insérée dans les "Débats". Je trouve donc que les observations du très honorable ministre étaient quelque peu déplacées.

L'ENQUETE CONCERNANT LE YUKON

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER :

1. Le gouvernement a-t-il reçu de M. Ogilvie quelque communication officielle, non officielle ou autre, concernant la commission d'enquête ?
2. Dans l'affirmative, de quelle nature est-elle ?
3. Le ministre de l'Intérieur déposera-t-il sur le bureau de la Chambre, la partie de la lettre privée de M. Ogilvie qui traite de cette affaire et à laquelle le ministre a fait allusion le 15 mai courant en cette Chambre ?

LE MINISTRE DE L'INTERIEUR, (M. Sifton) : 1. Oui. 2. Le rapport a été reçu. 3. Vu que les remarques concernant le sujet sont entremêlées d'allusions de nature non officielle et privée, il n'est pas considéré comme convenable de produire une copie de cette lettre en cette Chambre.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre n'a pas répondu à la deuxième partie de cette interpellation.

LE MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai dit qu'il a été reçu un rapport, c'est-à-dire un rapport de M. Ogilvie. L'honorable député ne s'attend pas à ce que je lise ce rapport.

WILLIAM BEAUMONT, DE COWICHAN

M. McINNES :

1. William Beaumont, du district de Cowichan, C. A., était-il directeur de la poste à Maple Bay à l'époque où la Colombie Anglaise est entrée dans la Confédération ?
2. Du salaire lui était-il dû, comme directeur de la poste, par la colonie de la Colombie Anglaise quand elle est entrée dans la Confédération ?
3. Le gouvernement du Canada a-t-il pris cette dette à sa charge ?
4. M. Beaumont a-t-il présenté au ministre des Postes une réclamation pour ce salaire ?
5. Dans l'affirmative, a-t-on fait une enquête sur cette réclamation, et avec quel résultat ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : M. William Beaumont n'était pas directeur de la poste lorsque la Colombie Anglaise est entrée dans la Confédération, aucun bureau de poste régulier n'existant à Maple Bay à cette date. Il ne lui était donc pas dû de salaire à la date en question. Aucune responsabilité n'existait dans ce cas. M. Beaumont a demandé en différentes occasions d'être payé des services qu'il aurait rendus antérieurement à la Confédération, consistant dans le fait d'avoir, à son magasin, distribué des matières postales aux colons de Maple Bay avant l'établissement à cet endroit d'un bureau de poste régulier. La chose a plusieurs fois fait l'objet d'une enquête depuis vingt ans, et la réclamation a été rejetée parce qu'il n'existait pas de responsabilité de la part du gouvernement fédéral.

DRAGAGE DE LA RIVIERE SYDENHAM.

M. CLANCY :

Quel montant a été dépensé depuis 1896 pour draguer la rivière Sydenham ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE M. Fisher) : Le ministre des Travaux publics m'a fait parvenir la réponse à cette question. La dépenses du dragage de la rivière Sydenham, de 1896 à cette date, est de $1,649.25.

SALAIRES CONCERNANT LE SERVICE DES PHARES DE LA COLOMBIE ANGLAISE.

M. McINNES :

Le ministre de la Marine est-il à prendre en considération le réajustement des salaires payés relativement au service des phares de la Colombie Anglaise ? Dans l'affirmative, quand les changements seront-ils mis à effet ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Le sous-ministre est à préparer un rapport des fonctions accomplies et des services rendus par les gardiens de phares de la Colombie Anglaise, mentionnant également le salaire payé à chacun d'eux. Tant que ce rapport n'aura pas été reçu et examiné, il est impossible de dire s'il y aura des changements.

BANCS D'HUITRES D'OYSTER BAY, C.-A.

M. McINNIS :

1. Le gouvernement sait-il que la Compagnie du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo réclame la propriété des bancs d'huîtres à Oyster Bay en vertu de lettres patentes délivrées par le gouvernement fédéral, et que la dite compagnie a causé des dommages à ces bancs qui sont exploités par des personnes auxquelles le gouvernement fédéral les a affermés ?

2. Le gouvernement s'est-il enquis des droits respectifs de la dite compagnie et des personnes qui ont l'affermage de ces bancs ? Dans l'affirmative, quels sont leurs droits respectifs sur ces bancs ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : 1. Oui. 2 et 3. Les réclamations que mentionne la question ont été soumises au département de la Justice par le département de la Marine et des Pêcheries, en vue d'obtenir son opinion quant à la valeur. Une opinion écrite a été reçue, opinion dont je serai heureux de fournir une copie à l'honorable député, s'il le désire. S'il préfère demander la production de la correspondance, celle-ci sera promptement produite.

M. PRIOR : Quelle est la nature de cette opinion ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'aime pas à mentionner la nature d'une opinion légale bien définie par elle-même. L'honorable député sait comme il serait difficile de résumer un document comme celui-là. Je préfère qu'on demande la production du document et que celui-ci soit produit.

GEORGES PEPIN, EMPLOYE DU CANAL CHAMBLY.

M. MONK (par M. Bergeron) :

1. Georges Pepin, employé sur le canal de Chambly, a-t-il été accusé de tenir magasin général, contrairement aux règlements du département des Chemins de fer et Canaux ?

2. Le gouvernement sait-il qu'au cours de l'enquête sur l'administration du dit canal, Georges Pepin a admis sous serment qu'il possédait et administrait un magasin général ?

3. Quelles mesures le gouvernement se propose-t-il de prendre en cette affaire ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : 1. M. Georges Pepin, employé sur le canal Chambly, a été accusé de tenir un magasin général, contrairement aux règlements du département. 2. Il est à la connaissance du gouvernement que M. Pepin, dans le cours de l'enquête tenue relativement à l'administration du dit canal, a admis sous serment qu'il possédait et gérait un magasin général. 3. Le gouvernement l'a informé qu'il avait à choisir entre sa position d'employé du canal et celle de marchand ; c'est-à-dire que s'il préférait continuer à tenir boutique, il devait se démettre de sa position d'employé du canal, que s'il désirait conserver celle-ci il devait cesser son commerce.

RIVAGE ET GREVE EN AVAL DE STEVESTON, C.-A.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER :

1. Quel gouvernement (fédéral ou provincial) a sous sa juridiction les 87·29 acres de rivage et grève situés à l'ouest et dans le voisinage immédiat de la section 9, rang 7 ouest, bloc 3 nord, division nord-ouest, à environ deux milles en aval de Steveston, C.A. ?

2. Le département de l'Intérieur ou celui de la Marine et des Pêcheries n'ont-ils pas reçu en 1892 une demande de location de ce terrain ? Dans l'affirmative, à quel département la demande a-t-elle été faite ?

3. Une demande a-t-elle été faite à l'un ou l'autre des dits départements en 1896 ? Dans l'affirmative, à quel département et par qui ?

4. D'autres demandes ont-elles été faites par la suite ? Dans l'affirmative, par qui ?

5. Si des demandes ont été faites comme susdit, quelles réponses ont été faites ?

6. Si l'un ou l'autre des dits départements a communiqué avec quelqu'un à ce sujet, quelle est la nature de la dernière communication ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Le département de l'Intérieur m'a fourni le renseignement en tant qu'il peut le faire. Je ne puis répondre à l'interpellation aujourd'hui. La chose est un peu compliquée, et je désire constater dans quelle mesure les rivage et grève auxquels l'honorable député (sir Charles Hibbert Tupper) fait allusion font partie du havre.

LE MINISTRE DE L'INTERIEUR ET M. FAWCETT.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER :

Le ministre de l'Intérieur a-t-il consulté M. Fawcett, tel que promis le 19 avril dernier (*Débats* page 1879) ? Dans l'affirmative, quel en a été le résultat ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Oui. M. Fawcett déclare que M. Wade ne lui a pas donné d'information concernant l'inscription des claims miniers ni les fonctions de sa charge.

LETTRES MENTIONNEES PAR LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER :

1. Le ministre de la Marine et des Pêcheries se propose-t-il de déposer sur le bureau de la Chambre le "grand nombre de lettres" dont il a fait mention le 14 avril dernier (*Débats*, page 1642) ?

2. Dans la négative, pourquoi ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Les lettres que j'ai mentionnées dans le débat du 14 avril dernier étaient personnelles et confidentielles. Comme ce ne sont pas des documents publics, ce n'est pas mon intention de les produire en cette Chambre.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Pourquoi les avez-vous mentionnées, alors ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'avais le droit de le faire.

M. J. W. WILLISON.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER :

J. W. Willison, agent des Bois de la Couronne dans le Yukon, qui est mentionné à la page H—26 des comptes publics, est-il frère de J. S. Willison, ecr, éditeur du *Globe* de Toronto.

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

M. PHILIP WALSH.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER :

1. Quelle parenté, s'il en est, existe entre le major Walsh et Phil. Walsh dont le nom est mentionné à la page H—26 des comptes publics, somme agent des Bois de la Couronne dans le Yukon, au salaire de $100 par mois ?

2. Est-il employé par le gouvernement ? Dans la négative, quand a-t-il quitté le service du gouvernement ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : 1. Philip Walsh est frère du major Walsh. 2. Non. Il a quitté le service du gouvernement le 31 août 1898.

PROLONGATION DE PRIVILEGE DE FRANCHISE POSTALE.

M. TAYLOR (par M. Bergeron) :

Le ministre des Postes se propose-t-il de conférer aux membres des législatures locales du Canada le privilège d'affranchir les rapports législatifs pendant les vacances des législatures respectives ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : Le directeur général des Postes n'a pas le pouvoir de prolonger le privilège de la franchise postale. Ce sujet est entièrement réglé par la loi concernant les postes.

TRANSPORT DU COURRIER DE LA GARE DU CHEMIN DE FER AU BUREAU DE POSTE DE LANG.

M. LANG (par M. Somerville) :

Le gouvernement a-t-il demandé des soumissions pour le transport des malles de la gare du chemin de fer au bureau de poste de Lang ? Dans l'affirmative, combien de soumissions ont été reçues et quel était le montant stipulé dans chacune ? A qui l'entreprise a-t-elle été accordée ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : 1. Oui, le gouvernement a demandé des soumissions relativement au transport du courrier de la gare du chemin de fer au bureau de poste de Lang. 2. Trois. 3. Andrew Colville, $63 par année ; Adam Johnston, $64 par année ; Robert Speirs, $69 par année. 4. Andrew Colville.

TRANSPORT DU COURRIER DE HAVELOCK AU BUREAU DE POSTE DE OAK-LAKE.

M. LANG (par M. Somerville) :

Le gouvernement a-t-il demandé des soumissions pour le transport des malles entre Havelock et le bureau de poste de Oak Lake ? Dans l'affirmative, quels étaient les soumissionnaires et quel était le montant stipulé dans chaque soumission ? A qui l'entreprise a-t-elle été accordée ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : 1. Oui, le gouvernement a demandé une soumission relativement au transport du courrier de Havelock au bureau de poste de Oak-Lake. 2. Samuel Hubble et Robert McCutcheon. 3. Samuel Hubble $60 par année, et Robert McCutcheon, $65 par année. 4. Samuel Hubble.

CHEMIN DE FER ORIENTAL DU CANADA.

M. FOSTER :

Quelque promesse a-t-elle été faite directement ou indirectement par quelque membre du gouvernement du Canada à la Compagnie du chemin de fer Oriental du Canada, ou à quelques personnes en rapport avec ou ayant des intérêts dans ce chemin, ou à quelque personne agissant pour ce chemin, dans le sens de l'acquisition du dit chemin pour l'usage du gouvernement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Aucune promesse n'a été faite ni fournie par le gouvernement ou de sa part, soit directement, soit indirectement relativement à l'achat du chemin de fer du Canada oriental. En réponse aux adresses qui m'ont été présentées, et publiquement et privément, par la chambre de commerce et les corps municipaux du Nouveau-Brunswick, me sollicitant de prendre possession de ce chemin de fer dans l'intérêt du public et du chemin de fer du gouvernement, j'ai déclaré publiquement et privément que, tout en n'étant pas autorisé à parler au nom du gouvernement, ni autrement qu'en mon nom personnel, j'en étais

arrivé à la conclusion que personnellement je favoriserais la prise de possession de ce chemin de fer par le gouvernement si l'on pouvait l'acquérir à des conditions convenables, et que, lorsqu'une occasion favorable s'en offrirait, j'examinerais le sujet avec mes collègues pour le soumettre à leur considération. Je n'ai fait aucune autre promesse ou déclaration que ce que je viens de mentionner à qui que ce soit d'intéressé dans le dit chemin de fer.

DIRECTEUR DE LA POSTE DE GALT, ONTARIO.

M. BENNETT (par M. McCleary) :

1. Quel est le directeur de la poste actuel de Galt, Ont. ?
2. Quand a-t-il été nommé?
3. Quel est son salaire ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : 1. Wm T. Turnbull est directeur de la poste à Galt, Ontario. 2. Il a été nommé à cet emploi le 1er mars 1899. 3. Il touche le percentage ordinaire, qui varie avec les recettes du bureau.

BUREAUX DE POSTE, COMTE D'INVERNESS.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER :

Le gouvernement a-t-il changé de place le bureau de poste de Strathlorn, dans le comté d'Inverness ? Dans le cas affirmatif, pourquoi ?

(a) A. D. McLean, ci devant directeur de la poste dans cette localité a-t-il été renvoyé? Dans le cas affirmatif, pourquoi ?

(b) La raison de son renvoi a-t-elle été communiquée à M. McLean avant son renvoi ?

(c) A-t-il été porté des accusations de mauvaise administration contre le dit McLean, comme directeur de la poste? Dans le cas affirmatif, quelles étaient-elles et par qui ont-elles été portées ?

(d) Qui a été nommé pour succéder à A. D. McLean ? A la demande de qui la nomination a-t-elle été faite?

(e) Le gouvernement a-t-il établi un nouveau bureau de poste appelé "Bureau de poste de Willow Bank" dans le district de Strathlorn, dans le comté d'Inverness ? Dans le cas affirmatif, pourquoi ?

(f) Qui est directeur de la poste à Willow Bank, et à la demande de qui a-t-il été nommé ?

(g) Le gouvernement sait-il que le nouveau bureau de poste de Willow Bank et celui de Strathlorn sont à trois quarts de mille de distance l'un de l'autre sur la même route qui conduit de Mabou à Margaree ? Quel salaire reçoit chaque titulaire, et chacun de ces bureaux de poste émet-il des mandats-poste?

(h) La population de Strathlorn ou une partie d'icelle, a-t-elle demandé, par voie de pétition ou autrement, l'établissement du bureau de Willow Bank ou le renvoi d'office de A. D. McLean, le précédent directeur de la poste de Strathlorn? Dans le cas affirmatif, par qui a été faite la demande ?

(i) Le gouvernement sait-il que le nouveau bureau de Willow Bank est aussi à un mille de distance de celui de Glenville, sur le même chemin qui conduit eMabou à Margaree ?

(j) John N. McLellan, directeur de la poste à Deepdale, dans le district de Strathlorn, comté d'Inverness, a-t-il été destitué? Dans le cas affirmatif, pour quelle raison ?

(k) Le gouvernement a-t-il communiqué à M. McLellan, avant sa destitution, la raison de son renvoi d'office ?

(l) A-t-il été porté des accusations de mauvaise administration contre le dit John N. McLellan comme directeur de la poste? Dans le cas affirmatif, quelles étaient-elles et par qui ont-elles été portées?

(m) Qui a remplacé le dit McLellan comme directeur de la poste, et à la demande de qui la nomination a-t-elle été faite ?

(n) La population de Strathlorn, ou une partie d'icelle, a-t-elle demandé au gouvernement, par la voie de pétition ou autrement, le renvoi d'office du dit McLellan? Dans le cas affirmatif, par qui a été faite la demande ?

(o) A la demande de quelles personnes le gouvernement a-t-il destitué A. D. McLean et John N. McLellan comme directeurs de la poste? Quelle a été la durée de leur service comme directeurs de la poste ? Avaient-ils honnêtement et fidèlement rempli les devoirs de leur charge ?

(p) Le gouvernement a-t-il destitué, ou se propose-t-il de destituer Walter McDonald, écr, directeur de la poste de Glendyer, Mabou ? Dans le cas affirmatif, pour quelle raison ?

(q) Cette raison a-t-elle été communiquée par le gouvernement à M. McDonald ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : 1. Oui, pour obvier au double emploi de ces services postaux sur une même route, et afin de desservir la population de houilleurs du village voisin, ainsi que la plus grande partie de la population de Strathlorn. (a.) Oui, parce que le bureau de poste a été supprimé. (b.) Non. (c.) Non. (d.) William D. Lawrence. Le directeur général des Postes assume toute la responsabilité de cette nomination. (e.) Oui. Pour desservir la population de cette localité. (f.) Duncan McLean. Le directeur général des Postes assume toute la responsabilité de sa nomination. (g.) Le gouvernement ignore si ces bureaux de poste sont à trois quarts de mille de distance l'un de l'autre. (h.) Le représentant de cette population au parlement a demandé l'établissement de ce bureau.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Quel est le traitement de chacun des deux directeurs de la poste, mentionnés à l'article (d) ? Le ministre n'a pas répondu à cette question. Et chacun de ces bureaux émettra-t-il des mandats-poste ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le traitement de ces deux fonctionnaires sera celui d'usage en pareilles circonstances.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Parfaitement, mais j'en ignore le chiffre.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela dépend toujours des recettes, qui sont variables. Il y a un traitement minimum de $10 pour chaque bureau de poste et si les recettes du bureau à l'avenir justifient une augmentation de traitement, il sera accordé.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Chacun des deux bureaux émettra-t-il des mandats-poste ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si l'intérêt public justifie l'établissement d'un bureau d'émission de mandats-poste se rattachant à ces bureaux de poste, nous l'établirons.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Ces bureaux ne sont pas encore établis, n'est-ce pas ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne crois pas qu'ils le soient. (i.) Le gouvernement ignore la chose. (j.) Non. (k.) Non. (l.) Non. (m.) Personne. (n.) Non. (o.) M. McLean a été démis, en raison du transfert du bureau dans une autre localité, changement effectué à la demande de M. McLennan, député de ce comté. M. McLean a été au service du gouvernement depuis 1874. (p.) M. McDonald n'a pas été démis. Le ministère ignore qu'il soit question de le démettre.

PERSONNES AU SERVICE DE LA QUARANTAINE.

M. MONTAGUE (par M. Haggart) :

Quelles sont les personnes actuellement employées au service de la quarantaine, et quel est le chiffre du traitement de chaque fonctionnaire.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : J. G. Martineau, M.D., $2,000 ; F. Montizambert, M.D., $4,000 ; N. E. Mackay, M.D., $1,000 ; G. Carleton Jones, $800 ; Jos. Himmelman, $1 par jour ; rév. C. Underwood, $100 ; abbé E. Roy, $100 ; Wm. Sutherland, $300 ; J. E. Marsh, M. D., $1,400 ; Thomas McGowan, $300 ; J. Macdonald, M.D., $400 ; P. Conroy, M.D., $400 ; M. Henry, $300 ; H. W. Mutch, $150 ; H. Rindress, M.D., $1,200 ; D. J. Meisaac, $400 ; A. T. Watt, M.D., $2,500 ; R. L. Fraser, $200 ; L. McKechnie, M.D., $400 ; A. C. Smith, M.D., $1,600 ; abbé J. A. Babineau, $200.

PONT YULE, RIVIERE RICHELIEU.

M. MONK (par M. Bergeron) :

1. Les arbitres chargés de l'évaluation du pont Yule sur la rivière Richelieu à Chambly, ont-ils fait leur rapport au gouvernement ?
2. Dans l'affirmative, qu'est-ce que le gouvernement se propose de faire dans l'espèce ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Les arbitres dans cette affaire ont adjugé $36,810.82 à la succession Yule, pour ce pont. Le sous-ministre de la Justice a demandé une réduction de la sentence arbitrale, puisqu'en 1845, le pont a coûté environ $30,000, et il prétend que ce pont ne vaut pas plus aujourd'hui qu'il ne valait en 1845. M. Walter Shanley, qui a rendu témoignage pour la succession Yule, affirme dans son affidavit que la construction d'un pareil pont aujourd'hui coûterait plus cher qu'à l'époque en question. L'affaire est en suspens ; ce sera l'affaire des héritiers Yule de s'adresser aux tribunaux, quand le ministre de la Justice aura décidé s'il est préférable d'interjeter appel aux tribunaux de la sentence arbitrale ou de payer la somme fixée par les arbitres.

FRANK GOSSELIN.

M. STENSON (par M. Flint) :

1. Frank Gosselin, qui était employé comme chauffeur de locomotive sur l'Intercolonial entre Lévis et la Rivière-du-Loup, de 1880 à 1882, alors qu'il a été promu à la position de mécanicien, est-il actuellement employé sur ce chemin de fer ?
2. Dans la négative, quand a-t-il quitté son emploi ?
3. De quelle manière l'a-t-il quitté ? A-t-il démissionné ou a-t-il été destitué ?
4. Dans ce dernier cas, pour quelle raison, sur le rapport de qui, et qui a recommandé son renvoi ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : 1. Non, M. Frank Gosselin n'est plus au service de l'Intercolonial. 2. Il a quitté le service au mois d'août 1889. 3. Il a quitté le service de son propre gré. 4. Il n'a pas été démis.

TRAVAUX PUBLICS A BELOEIL.

M. MONK (par M. Bergeron) :

1. Le quai et les brise-glaces, à Beloeil, dans la rivière Richelieu, ont-ils été complétés ?
2. Quel en est le coût total ?
3. Quelle est l'évaluation du coût total de ces travaux tels qu'exécutés ?
4. Quel était le coût estimatif de ces travaux, d'après M. Coste, ingénieur en chef, sous l'ancienne administration ?
5. Est-ce l'intention du gouvernement de continuer le quai sur le côté nord du pont du Grand Tronc, et dans le cas affirmatif, pourquoi ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : 1. Oui. 2. $15,650.13. 3. Il n'existe dans les archives du ministère aucune estimation du coût probable des travaux exécutés. 4. Il n'existe au ministère aucune estimation de M. Coste sur le coût probable des travaux. 5. La question est sur le bureau. J'ajouterai que tout d'abord, nous avions l'intention de construire des pilotis, et il a été demandé des soumissions pour ces travaux. L'entreprise fut adjugée à M. Beaulieu, de Québec, avant l'avènement du gouvernement du jour au pouvoir. Toutefois, en raison de la nature du fond, il a été impossible d'enfoncer des pilotis, et il a fallu établir des caissons. Il n'a pas été demandé de nouvelles soumissions, et les travaux se sont faits à la journée.

HAVRE DE VICTORIA, C.-A.

M. PRIOR :

M. Roy, l'ingénieur local, dans la Colombie Anglaise, a-t-il adressé quelque rapport, pendant les derniers 18 mois, sur l'état du havre de Victoria ? Dans le cas affirmatif, quel est la nature de ce rapport ? A-t-il fait rapport que l'entrée du havre est obstruée par la vase ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : Il n'existe au ministère des Travaux publics aucun rapport de M. Roy, touchant l'état du havre de Victoria, au cours des dix-huit mois écoulés.

IMPORTATIONS DE PLANCHES ET MATRICES PAR LES COMPAGNIES DE BILLETS DE BANQUES.

M. FOSTER : Je demande :

Un état indiquant en détail toutes les matrices, planches ou autres pièces, gravées en tout ou en partie, inscrites en douane comme étant importées par ou pour l'*American Bank Note Co'y* pour servir, à la fabrication des billets de banque, timbres-poste, billets-poste et estampilles du Revenu de l'intérieur pour le gouvernement, avec leur évaluation et le montant de droits imposés et perçus.

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : J'ignore dans quelle mesure il me sera possible d'obtenir les renseignements demandés par l'honorable député (M. Fosler le fait avant de passer à un autre article.

M. FOSTER : Dans la mesure où il sera possible d'obtenir ce renseignement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : L'honorable député aurait-il objection à ajouter à sa motion, après les mots "American Bank Note Company," les mots "et la British American Bank Note Company" ?

M. FOSTER : Pas le moins du monde. Voici tout simplement ce que je veux faire observer. J'espère que l'insertion de ces derniers mots à ma motion, insertion qui nécessitera un relevé des vingt ou trente années écoulées, n'aura pas pour effet de retarder la production de ces renseignements ; car la modification proposée couvre un bien plus vaste champ, et il serait même possible que cela embrassât les quarante-cinq années passées. Le ministre pourrait produire d'abord le renseignement que j'ai demandé et déposer plus tard sur le bureau le reste.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Fort bien.

LE MINISTRE DES DOUANES : La préparation de ces renseignements, d'ailleurs, demande beaucoup de temps.

M. FOSTER : Je ne pense pas que le directeur général des Postes désire retarder la production des renseignements que je demande ; le ministre des Douanes le comprend, il aura donc à déposer ces renseignements sur le bureau séparément.

La motion est adoptée.

ETALONS DE GRAINS

M. NICHOLAS FLOOD DAVIN (Assiniboïa-ouest) : Je propose :

Qu'il appert que le système adopté au sujet des étalons de grains est peu satisfaisant et que cette question a été soumise d'année en année d'une manière officielle à la Chambre et au ministre du Revenu de l'intérieur, et que les résolutions suivantes ont été adoptées unanimement par la Bourse des Céréales et des Produits de Winnipeg :

I. "Résolu,—Que cette Bourse enjoint au président du Bureau des étalons des grains de l'Ouest de demander au ministre du Revenu la permission de convoquer les membres de ce Bureau afin de considérer l'opportunité de faire établir par les inspecteurs la classification des grains d'après la lettre et l'interprétation de l'Acte d'Inspection et que le Bureau devrait définir cette classification pour les besoins du commerce suivant qu'il le jugera nécessaire.

2. "Attendu que les mauvais effets provenant du mélange des grains du Manitoba aux élévateurs de Fort William et d'ailleurs sont de nature à déprécier considérablement ces grains sur les marchés d'Europe :

Et attendu que la Bourse des Céréales et des Produits du Manitoba est anxieuse de redonner aux grains du Manitoba la bonne réputation dont ils jouissaient auparavant ;

Que cette Bourse désire exprimer par les présentes son intime conviction qu'il ne devrait pas être permis de mélanger les grains aux dits élévateurs, et qu'il ne devrait pas être permis non plus de mélanger les grains pour l'expédition d'un chargement sans que le certificat d'inspection porte à sa face une déclaration constatant les diverses qualités faisant partie du mélange.

3. "Et qu'il soit résolu,—que cette Bourse adresse un mémoire au ministère du Revenu de l'intérieur afin que les mesures nécessaires soient prises pour faire appliquer les principes ci-dessus énoncés"

Que vu les résolutions qui précèdent, cette Chambre est d'avis que le gouvernement devrait prendre immédiatement des mesures pour rendre au blé de l'ouest la grande réputation dont il jouissait sur les marchés du monde et à laquelle lui donnaient droit ses qualités exceptionnelles

M. l'Orateur, je dois tout d'abord remercier le leader de la Chambre d'avoir permis que ma motion demeurât en suspens pendant mon absence de la Chambre. En 1874, le parlement adopta la loi d'inspection générale, décrétant, entre autres choses, l'inspection des blés, et sous l'empire des Statuts revisés de 1886, cette loi a été adoptée de nouveau, et l'inspection du blé y a été aussi stipulée. En 1887, les territoires du Nord-Ouest obtinrent le droit de représentation au parlement, et peu après une députation dont je faisais partie, et à la tête de laquelle se trouvaient les députés du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest, vint à la capitale et se rendit auprès du ministre du Revenu de l'intérieur de cette époque, l'honorable député de Victoria, N.B. (M. Costigan).

Le résultat de cette conférence fut qu'en 1889 l'on adopta une législation, stipulant qu'il serait établi un bureau de classification des grains dans le but de créer des étalons pour les blés produits à l'ouest du lac Supérieur ; et les classements établis par ce bureau devaient régir l'inspection dans toutes les parties du Canada relativement aux blés produits à l'ouest du lac Supérieur. Subséquemment, il fut adressé aux députés du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest des représentations portant que, en raison de la vaste étendue de la zone de culture des blés, en raison aussi de la différence de climat et du milieu économique, il était parfois très difficile de faire rentrer ces blés dans la catégorie des types établis et qu'ainsi la chose tournait au détriment des producteurs de céréales tout aussi bien qu'à celui des négociants ; mais surtout au détriment des premiers. Par suite des représentations

faites à cette époque au ministre du Revenu de l'intérieur, il fut adopté en 1891 une législation, dont l'article 3, paragraphe 4, stipulait qu'au cas où une importante proportion de la récolte d'une année quelconque aurait des caractéristiques de nature à l'exclure des types établis, au détriment du producteur et de la classe dans laquelle elle aurait droit de figurer, l'inspecteur pourrait établir une classe spéciale et choisir un échantillon de cette classe, devant servir de type pour ce grain. En d'autres termes, le statut stipulait que l'inspecteur établirait une catégorie commerciale. C'est de 1891 même que date cette législation. L'on espérait qu'il serait législativement établi qu'au cas où le blé n'atteindrait pas le type auquel il pourrait au premier coup d'œil, être censé appartenir, ceux qui étaient chargés de la classification du blé, au lieu de le faire figurer au type suivant, créeraient une classe commerciale qui permettrait au cultivateur d'obtenir pour ce blé un cent de moins que pour la classe supérieure, classe à laquelle il aurait eu droit de faire figurer son blé, n'eût été ce léger défaut. Quoi qu'il en soit, pour des raisons que je ne saurais comprendre, la chose n'a pas eu lieu. Bien qu'en 1892, sous l'empire du statut 55 et 56 Victoria, l'article en question ait été décrété de nouveau, ce qui prouve avec évidence que le parlement canadien tenait à cette disposition ; nonobstant cela, dis-je, et je le répète, pour des raisons qui me paraissent inexplicables, il paraît que cette prescription législative n'a pas été appliquée et pendant quelque temps, la chose a crée un très vif mécontentement et parmi les producteurs et parmi les négociants et parmi les minotiers ; bref, le mécontentement au sujet du système en vogue a été universel. Au point de vue du producteur, à celui du commerce des blés au Canada, ainsi qu'à celui de l'acheteur en Angleterre, bref, à tous les points de vue, il importe que le gouvernement s'empare de cette importante question. Et puisque la Chambre a été saisie à mainte reprise de cette question et que les ministres qui ont eu successivement le portefeuille du Revenu de l'intérieur ont étudié la chose, j'espère que le gouvernement trouvera enfin la solution de ces griefs sérieux et des embarras actuels. J'ajoute ceci. J'ai plus d'espoir que jamais que la chose se fera, car de tous les ministres qui jusqu'ici ont eu le portefeuille du Revenu de l'intérieur, le titulaire actuel est celui qui a fait preuve de plus de zèle et du plus grand désir de trancher les difficultés de l'heure présente, dans l'intérêt des Territoires du Nord-Ouest.

Comment se fait-il que la situation actuelle porte préjudice au producteur de céréales ? Cultivateurs, entrepreneurs de transport de grains, minotiers, tous attestent à l'envie que, sous le régime actuel, le producteur se trouve dans une situation fort défavorable. Ainsi, par exemple, supposons qu'un cultivateur ait une grande quantité de grain qui n'atteigne point la classe n° 1 ; or, aujourd'hui, de l'aveu de gens compétents, ce cultivateur, au lieu de jouir de l'avantage de pouvoir vendre son blé sur échantillon, avantage qu'il aurait s'il transportait son blé à Minnéapolis ou à Duluth, il lui faut se fier à des personnes qui peuvent avoir intérêt à traiter ce blé d'une façon préjudiciable à l'intérêt du producteur, qui devra alors se contenter de faire classifier son blé n° 2, et d'en recevoir le prix payé pour cette qualité de blé. Des gens parfaitement compétents de Winnipeg déclarent que sous le régime actuel, certains producteurs ont perdu jusqu'à 5 cents le boisseau. Or, quand bien même ils ne perdraient que 1, 2 ou 3 cents le boisseau, la perte serait encore assez sérieuse.

Le système actuel offre encore un fort grave inconvénient. Sous ce régime, le blé est transporté à Fort William, et il peut s'écouler bien du temps avant que l'expéditeur obtienne son état et sache comment son blé a été classifié, et il n'est nullement en lieu de faire redresser ses griefs ; tandis que, s'il était établi au pays un système comme il en est un en vogue, dit-on, à Duluth, le producteur pourrait expédier son blé, disons à Winnipeg, et lorsqu'il constaterait que son blé n'a pas été classifié suivant le type auquel, à son avis, il a droit de figurer, alors, au lieu d'être obligé d'accepter une classification et un prix inférieurs à la qualité de son blé, il pourrait le faire vendre sur échantillon et en obtenir le plein prix.

Il existe un autre inconvénient. Au Fort William et ailleurs où il existe des élévateurs-termini, qu'arrive-t-il ? Les blés du Nord-Ouest et ceux du Manitoba, ces derniers, les plus beaux blés du monde entier, sont mélangés avec des blés de qualité inférieure, et j'apprends de source autorisée que les inspecteurs ont, de fait, donné au même blé destiné au marché anglais une classe supérieure à celui destiné au marché de l'Ontario. C'est-à-dire que le blé auquel ils accordaient le n° 2 pour les minotiers de l'Ontario, ils lui donnent le n° 1 pour le marché anglais. Il en résulte qu'en Angleterre, où les blés du Nord-Ouest, comme on le sait, devraient, de l'aveu général, occuper le plus haut rang, sont aujourd'hui réputés inférieurs à ceux de Duluth. Et pourquoi cela ? Est-ce en raison de leur infériorité ? Non, mais c'est parce que le classificateur mélange des qualités de blé inférieur avec ceux d'ordre supérieur et cela dans son propre intérêt, non pas dans celui du Canada, et, naturellement, au préjudice des minotiers anglais et des Territoires du Nord-Ouest.

Je vais maintenant, à l'aide de statistiques, démontrer ce que souffre le producteur. A Duluth et à Minneapolis, il y a, quand la chose est nécessaire, une ré-inspection des blés, chose qu'il nous importerait beaucoup d'avoir ici ; et le résutat, à Minneapolis, pour l'année finissant le 31 d'août 1898, c'est que sur 9,005 chargements de

wagons qui ont été ré-inspectés, l'inspection primitive n'a été maintenue que pour 4,885 wagons : tandis qu'elle a été relevée pour 3,853 wagons, et abaissée pour 294 wagons. En outre, à Duluth, il a été ré-inspecté 5,956 wagons ; l'inspection primitive a été maintenue pour 3,422 wagons ; la classe a été relevée sur 2,491 wagons, et abaissée seulement sur 43 wagons. Or, la motion que j'ai inscrite à l'ordre du jour, comporte une résolution adoptée par la halle aux blés de Winnipeg. Après avoir adopté cette résolution au commencement d'avril, le bureau de classification des céréales s'est réuni et a adopté certaines résolutions dont la première, ainsi que l'a déclaré l'un des membres du bureau, vise à l'abolition de ce bureau. Tous ceux qui s'intéressent à cette question, tant au sein qu'au dehors de ce bureau, conviennent qu'au lieu d'un type variable, il faudrait adopter des types permanents pour certaines classes de grains. Voici la teneur de la première résolution adoptée par le bureau de classification des grains :

A notre avis, en raison du système peu satisfaisant d'inspection et de manutention des grains actuellement en vogue dans ce pays, la valeur commerciale et la bonne réputation de nos blés ont souffert de graves atteintes tant au Canada qu'à l'étranger.

Il est résolu que, de l'avis de ce bureau, il importe de prendre des mesures immédiates et tous les moyens légitimes pour rétablir et maintenir la haute réputation et le rang qui appartiennent de droit au blé dur produit au Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest.

Vient ensuite la résolution que voici :

Résolu, que ce bureau de classification des grains approuve l'établissement de classes permanentes et uniformes pour le blé dur supérieur du Manitoba, pour les nos. 1 et 2 dur et les nos. 1 et 2 du nord, et que les inspecteurs devraient recevoir instruction d'en faire l'inspection d'après le texte même et l'esprit de la loi.

M'inspirant de l'intérêt du cas, et tenant compte de la valeur du temps et de la convenance de la Chambre, je lirai les résolutions adoptées par cette chambre de commerce, et ferai ensuite quelques commentaires.

La résolution suivante est ainsi conçue :

Proposé par M. W. W. B. Underhill, appuyé par M. Charles Castle, et résolu : que cette Chambre approuve avec empressement la résolution adoptée par la halle aux blés de Winnipeg le 15 mars 1899, à savoir : que les torts résultant du mélange des céréales du Manitoba à Fort William et à d'autres élevateurs de tête de ligne nuisent de la façon la plus dommageable à la réputation de ces céréales sur les marchés européens. Et résolu, en outre que cette Chambre exprime par la présente sa conviction certaine qu'on ne devrait pas laisser entrer de blé mélangé dans une cargaison ou un chargement à moins que le certificat d'inspection auquel ce chargement ou cette cargaison donne lieu ne porte une déclaration définissant les diverses qualités entrant dans sa composition, nulle cargaison constituée de céréales mélangées ne devant faire l'objet d'un certificat attestant une seule qualité.

Voilà une forte condamnation de ce système de mélange dont j'ai parlé.

M. DAVIN.

Vient ensuite la résolution que voici :

Résolu que lorsqu'ils sont appelés à faire l'inspection des céréales expédiées de ce qu'on appelle les élévateurs à céréales mélangées, les inspecteurs suivent dans leur inspection de ces céréales la règle déterminée par l'étalon général des qualités appliqué dans les entrepôts publics, nul grain ne devant être admis à l'inspection s'il n'est pas absolument de la qualité établie par l'étalon général des différentes qualités sorties des compartiments régulièrement tenus des entrepôts publics, pourvu que le grain soit nettoyé seulement (non pas mélangé) sous la surveillance d'un inspecteur ou de son aide, à tout élévateur, sans tomber sous le coup des règlements ci-dessus.

Puis vient la résolution finale :

Que cette Chambre est convaincue que le temps est maintenant arrivé où il est absolument nécessaire, dans l'intérêt du producteur et de ceux qui s'occupent de l'industrie du commerce des céréales généralement, que toutes les céréales récoltées au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, et expédiées par Winnipeg et Fort William ou au sud ou à l'est de ces deux endroits, soient inspectés à Winnipeg, et que les céréales transportées à Fort William, ou plutôt aux élévateurs de l'est, soient sujettes à l'inspection de Winnipeg.

Ainsi, voilà quatre principes qu'on désire voir appliquer, savoir : le principe d'un étalon permanent, le principe de l'expédition en Europe de céréales aussi pures que possible, le principe de soumettre ces céréales à une inspection finale à Winnipeg, et le principe de permettre à l'acheteur, chaque fois que la chose est nécessaire, de disposer de son blé par échantillon.

Subséquemment, vers le 18 avril, je crois, une députation composée de membres de la commission concernant l'étalon des céréales de l'ouest, de la halle aux blés et de la chambre de commerce de Winnipeg, des chambre de commerce de l'Ontario, de la chambre de commerce de Montréal et de la chambre de commerce, je pense, de Fort William—M. King et M. Gibbs, de Fort William, étaient présents,—se rendit, accompagnée, je crois, de tous les députés du Nord-Ouest et du Manitoba, auprès de l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur, et l'on vit alors se produire ce fait remarquable, savoir : que ces messieurs représentant divers intérêts, c'est-à-dire, comme dans le cas de M. Castle, les producteurs, les trafiquants dans le cas d'un certain nombre d'autres, et dans le cas d'autres encore les meuniers de l'Ontario, s'entendirent tous assez bien pour condamner le système actuel.

Il y eut quelque légère divergence d'opinion quant à la solution de la difficulté, mais si légère qu'on peut dire qu'il y eut unanimité pour déclarer désirable que le blé du Nord-Ouest et du Manitoba fût inspecté en vertu de l'acte, c'est-à-dire qu'un étalon permanent devrait être arrêté, sujet à tout léger changement qui doit nécessairement se produire par suite des variations survenant d'année en année dans la nature des céréales, ce qui, tout de même, laisserait la certitude que procureraient les dispositions précises de l'acte. Et l'on fut aussi généralement d'avis—bien que, na-

turellement, des hommes comme M. King, dont les intérêts sont à Fort William, ne dussent pas abonder dans ce sens—que l'inspection devait se faire à Winnipeg. On fut, je crois unanimement d'avis, du moins virtuellement, que nos céréales devaient être expédiées en Angleterre dans un état de pureté aussi parfaite que possible, et d'aussi pures que lorsqu'elles quittent le lieu de production, eu égard au fait, naturellement, que nous demandons qu'elles soient nettes.

Je serai probablement plus court en citant quelques-unes des opinions émises par des hommes autorisés. Ce qu'on demande, a dit l'un, c'est l'adoption du principe suivi à Duluth. On dit que les céréales sont inspectées à quatre ou cinq points différents, et sujettes à des divergences d'opinion entre les inspecteurs, et pour se débarrasser de cet état de choses que propose-t-on ? Qu'il n'y ait que l'inspection finale de Winnipeg.

M. Bell, dont la parole a de l'autorité, dit :

Si un wagon de céréales, par exemple, ne possède pas tout à fait la première qualité requise, il n'est pas pour cela de la dernière qualité et cependant l'acheteur ne peut l'obtenir parce qu'il est à Fort-William avant que le résultat de l'inspection soit connu.

Par ce système-ci——

C'est-à-dire le système maintenant préconisé.

——il pourrait aller sur le marché et obtenir tout ce qu'il veut.

Puis il fait ensuite cette déclaration remarquable :

Les rapports du marché indiquent qu'un fourgon de blé a été expédié sous le No. 1 de l'espèce *Northern* ou sous le No. 1 de l'espèce blé dur, ne possédant pas tout à fait la qualité requise, et que ce blé a été vendu beaucoup moins cher que le blé possédant cette qualité. Le système actuel est très peu satisfaisant sous tous rapports, mais surtout au point de vue du producteur.

M. Spink, dont la parole a beaucoup d'autorité, dit :

Chaque année on a été au-dessus du texte de l'acte, et si des inspecteurs avaient pu arrêter un étalon inférieur, on aurait pu obtenir 5cts. de plus par boisseau de blé.

C'est le producteur qui aurait dû obtenir cela, dit-il, je suppose. Et ce à quoi cela se rapporte c'est ceci, savoir : que virtuellement l'étalon de la commission concernant l'étalon des céréales a outrepassé l'acte du parlement, et qu'on désire maintenant que la détermination de l'étalon reste désormais en deçà.

Voici encore ce que dit l'un de ces messieurs :

Lorsque l'étalon admet des céréales de qualité inférieure, il en favorise le mélange.

Eh ! bien, M. l'Orateur, l'honorable ministre a présenté samedi un bill concernant cette question. Je comprends qu'il n'a pas alors expliqué son bill, de sorte que nous en ignorons les dispositions. Mais j'espère, et en réalité je suis porté à le croire, qu'on verra l'honorable ministre chercher à résoudre les difficultés et les problèmes mentionnées, et qu'il le fera dans le sens que j'ai suggéré. La motion inscrite en mon nom à l'ordre du jour est en suspens depuis le 21 mars. J'avais espéré la proposer depuis longtemps, mais un accident m'a retenu hors de la Chambre, et j'ai été incapable de le faire ; mais je suis porté à croire, et je l'espère, que le bill que mon honorable ami a présenté samedi sera dans le sens que j'ai essayé d'indiquer.

Je demande la permission de proposer cette résolution, appuyé par M. Taylor.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Avant l'adoption de cette motion, je désire dire que j'ai reçu un mémoire des meuniers de la partie du pays que j'habite, lesquels désirent que le bill présenté par l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur subisse certains amendements ; mais comme ce bill nous sera bientôt soumis, je crois qu'il vaut mieux réserver jusqu'alors ce que j'ai à dire, de manière à pouvoir tâcher, autant que possible, à faire faire les amendements de nature à répondre à leurs vœux à cet égard.

M. A. CAMPBELL (Kent) : Je comprends que la question que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) a portée à l'attention de la Chambre se rattache au sujet du bill présenté samedi pas l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (sir Henri Joly de Lotbinière). Je n'ai pas eu l'occasion d'examiner ce bill d'une façon bien attentive, mais je comprends qu'il remédiera à beaucoup de griefs dont on se plaint. Je dois dire que d'après mon expérience un bill de cette nature s'impose fort. Dans l'intérêt du Manitoba, comme dans l'intérêt des cultivateurs de l'Ontario, on devrait opérer un changement radical, non seulement de la manière d'inspecter les céréales, mais encore du système d'inspection.

D'abord les cultivateurs du Manitoba souffrent beaucoup du fait de tout mélange de céréales. Le ministre du Revenu de l'intérieur devrait formellement et clairement prohiber cette pratique. Du moins, la chose ne devrait être permise que s'il était bien compris que le certificat de l'inspecteur indiquera clairement que la cargaison ou le chargement d'un wagon, ou toute expédition quelconque, est composée de céréales mélangées. Cependant, il vaudrait mieux pour tous les intéressés, je crois, qu'il n'existât aucun mélange quelconque.

En outre, la manière dont nous payons nos inspecteurs cause un tort considérable non seulement aux cultivateurs de l'Ontario, mais également aux cultivateurs du Manitoba. Nos inspecteurs ne devraient pas être payés au moyen d'une commission ni au moyen d'une certaine rémunération de tant par wagon pour l'inspection des céréales, mais ils devraient recevoir un salaire. Qu'on leur donne un salaire raisonnable et suffisant, et qu'ils inspectent toutes les céréales qu'on

leur présente. Le système actuel, je le sais, est tout à fait de nature à induire les inspecteurs à admettre les céréales. Nous avons un inspecteur à Montréal, un autre à Kingston, un autre à Toronto, un autre à Fort William, et ainsi de suite. Eh bien ! en 1897 la récolte du blé a été très mauvaise dans l'Ontario. Par suite de l'humidité de la température, elle avait germé et se trouvait dans un très mauvais état. Il en fut expédié une grande quantité en Angleterre, et il est de fait, à ma connaissance, qu'on en a exporté de l'Ontario que l'inspecteur avait certifié être du blé rouge de la qualité n° 2, alors qu'il aurait dû le classifier de la qualité n° 4 ou le rejeter. L'excuse s'en trouvait dans le fait que, disait l'inspecteur, s'il ne lui avait pas accordé cette classification, l'inspecteur d'un autre endroit l'aurait fait, et qu'il aurait perdu sa rémunération et sa commission d'inspection. On savait que le blé prenait la route de l'exportation, et les inspecteurs le certifiaient de la qualité n° 2 ou 3, de l'espèce blé rouge, sachant alors qu'il ne possédait pas cette qualité.

J'ai moi-même eu l'occasion d'observer un cas de ce genre, alors que j'avais acheté deux ou trois wagons de blé à Toronto. Le blé arrivé, je le fis inspecter, et je constatai que ce n'était pas du blé n° 2 de l'espèce rouge ; cependant, celui de qui je l'avais acheté me déclara, sur ma représentation, que je me méprenais, attendu qu'il avait un certificat attestant que c'était du blé rouge de qualité n° 2. Je rétorquai que c'était impossible, que nul, voyant ce blé, ne le classerait dans la qualité n° 2, mais qu'on lui accorderait à peu près la qualité n° 4. J'ai appris ensuite qu'il avait obtenu son certificat de l'inspecteur sur l'entente que le blé devait être exporté, et que lorsque l'inspecteur s'aperçut que ce blé ne devait pas l'être, il ôta ce certificat à mon vendeur pour le remplacer par un autre.

Eh bien ! nous devrions faire disparaître les causes qui poussent ces inspecteurs à admettre des céréales ne posédant pas absolument l'étalon requis, et à cette fin le gouvernement devrait s'emparer de la chose, faire des dits inspecteurs des fonctionnaires recevant un salaire fixe, en leur accordant un salaire raisonnable et suffisant, et les forcer à faire rapport au gouvernement de tout le blé qu'ils inspectent.

Qui sait aujourd'hui le revenu que sa position rapporte à l'inspecteur de Port Arthur? Je l'ai entendu estimer à $15,000 ou $20,000 par année. J'ignore comment cela se fait, vu qu'il ne fait pas rapport au gouvernement. Pourquoi ne ferait-il pas rapport au gouvernement ? Pourquoi serait-il forcé de prélever un impôt sur chaque wagon de céréales venant du Nord-Ouest ? On devrait lui assurer un salaire raisonnable, la rétribution d'inspection devrait être réduite de moitié, et il ne devrait pas y avoir d'autres frais.

Nos inspecteurs de Toronto et de Montréal ne font pas, non plus, je crois, rapport au gouvernement. Nous ignorons ce que leur position leur rapporte. Ce système devrait être entièrement changé ; et j'ai confiance que dans son bill le ministre adopte des mesures à cette fin, et que tous nos inspecteurs recevront un salaire raisonnable. Qu'ils fassent rapport au gouvernement tous les mois ou tous les six mois, afin que nous sachions au juste ce qu'ils font. Ils se trouveront alors sujets à notre surveillance, et nous verrons s'ils remplissent les devoirs qui leur sont assignés.

Je considère le sujet très important, et je suis heureux qu'on l'ait soumis à la Chambre. Je suis convaincu qu'il recevra la recommandation, non seulement de la population du Nord-Ouest, mais de la population de l'Ontario, et de tous ceux qui s'intéressent à la culture des céréales au Canada. Je suis d'avis que si l'on adopte ces deux mesures, savoir : d'abolir tout à fait la coutume du mélange des céréales, et de mettre nos inspecteurs à salaire, les obligeant à faire rapport tous les six mois au gouvernement, l'état de choses au Canada sera de beaucoup plus satisfaisant qu'il ne l'a été par le passé.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière) : Peut-être les députés qui représentent le Nord-Ouest en cette Chambre aimeraient-ils à participer à la considération de cette question, mais je comprends qu'ils se réservent jusqu'au moment où le bill présenté samedi dernier sera soumis à la Chambre. Ce bill n'a pas encore été distribué, et il leur serait très difficile d'en saisir exactement les détails d'après toute explication que je pourrais donner. Dans tous les cas, je suis en état de dire maintenant à l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin), qui a présenté cette motion, que j'espère qu'après l'avoir examiné, il sera satisfait du bill.

M. DAVIN : Il n'est pas encore distribué, et je n'ai pu me le procurer aujourd'hui.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : J'espère que l'honorable député sera convaincu, en le voyant, que nous avons sincèrement tenté d'appliquer un grand nombre des principes qu'il considère indispensables à la protection des cultivateurs de céréales du Nord-Ouest, ainsi que de l'acheteur, de l'expéditeur et du meunier, tout comme de l'acheteur de l'autre côté de l'Atlantique.

Je saisirai cette occasion de faire remarquer, avant de discuter la résolution même, que c'est avec le plus grand plaisir que je vois l'honorable député d'Assiniboïa en état de pouvoir reprendre encore ses travaux en cette Chambre, et que je suis très heureux de constater que l'accident dont il a été victime n'ait pas eu de plus graves conséquences.

J'examinerai les uns après les autres les différents paragraphes de cette résolution.

Je remarque d'abord que mon honorable ami fait allusion au vote unanime de la halle

aux blés de Winnipeg, lequel se rapporte à des résolutions à peu près identiques à celles que la chambre de commerce de Winnipeg a adoptées.

Voici le premier article de sa résolution :

Qu'il appert que le système adopté au sujet des étalons de grains est peu satisfaisant et que cette question a été soumise d'année en année d'une manière officielle à la Chambre et au ministre du Revenu de l'intérieur, et que les résolutions suivantes ont été adoptées unanimement par la bourse des Céréales et des Produits de Winnipeg :

1. "Résolu,—Que cette Bourse enjoint au président du Bureau des étalons des grains de l'Ouest de demander au ministre du Revenu la permission de convoquer les membres de ce Bureau afin de considérer l'opportunité de faire établir par les inspecteurs la classification des grains d'après la lettre et l'interprétation de l'Acte d'Inspection et que le Bureau devrait définir cette classification pour les besoins du commerce suivant qu'il le jugera nécessaire.

Mon honorable ami a parlé il y a un instant de la composition de cette grande assemblée d'hommes intéressés dans cette question, qui eut lieu dans la salle du comité des chemins de fer, où, je pense, presque tous les intérêts étaient représentés. Il y avait au moins 80 personnes, représentant tous les divers intérêts ; du moins, j'avais tenu à inviter d'une extremité du Canada à l'autre des représentants des principaux intérêts que je croyais devoir être représentés. Comme tous mes collègues le savent, nous sommes à présent trop souvent appelés à écouter des représentations concernant un seul côté de la question de la part des députations généralement qui se rendent à Ottawa pour soumettre aux membres du cabinet des questions qui les intéressent. En général, nous constatons qu'un seul aspect de la question nous est présenté en même temps. J'ai donc cru qu'il était de la plus grande importance, pour que cette assemblée eût quelque utilité, de tâcher d'y faire représenter tous les divers intérêts. Je crois que c'est ce que nous avons fait, et j'espère que le résultat de cette assemblée, comme du bill préparé en vue d'appliquer les principes exprimés par celle-ci, démontrera qu'aucun intérêt n'a été gravement lésé.

Le premier article se rapporte à la commission concernant l'étalon. Mon honorable ami qui a présenté cette motion se rappellera que lorsque nous avons organisé cette commission sur une grande échelle dans l'automne de 1897, on a essayé de représenter tous les différents intérêts, et de donner une influence prépondérente aux cultivateurs, c'est-à-dire aux producteurs. Dans ce but, sur seize membres de la commission il y eut huit cultivateurs, nombre que nous avons considéré suffisant pour la protection des intérêts du producteur. Les huit autres membres furent pris parmi les représentants des différents intérêts, plus ou moins hostiles les uns aux autres. Ainsi, les marchands de céréales, les expéditeurs du même produit et les meuniers s'y trouvaient représentés. On ne peut donc pas dire un seul instant que la représentation des producteurs ne prédominait pas dans cette commission.

Bien que nous ayons fait tout ce que nous avons pu au sujet de cette commission, il est clair qu'elle n'a pas produit de résultat satisfaisant. Un projet semblable avait été abandonné longtemps auparavant par nos voisins à Duluth, à Minnéapolis et ailleurs, car il avait été constaté complètement impraticable à cause du changement d'étalon chaque année. Nous avons donc adopté les principes énoncés par la halle aux blés de Winnipeg, ainsi que par la motion de mon honorable ami, comme on le verra dans l'annexe du bill qui, j'espère sera distribué cette après-midi.

L'un des articles dit :

Les inspecteurs seront tenus et chargés, à compter de l'entrée en vigueur de ces règlements, de faire la classification de tous grains suivant les espèces et qualités mentionnées dans l'Acte d'inspection générale.

Pour ce qui concerne le certificat de l'inspecteur relativement à la classification simple du n° 1 ou du n° 2, l'intention du bill est qu'il soit conforme au sens de l'acte. Ce point est parfaitement bien compris, et je crois qu'il donnera satisfaction à tous les intéressés. Mon honorable ami (M. Davin), ainsi que sa résolution et les remarques des membres nombreux de l'assemblée de l'autre jour, a fait des allusions à ces qualités inférieures de céréales qui ne pouvaient tomber sous le coup de l'acte, pour être classifiées en conséquence. Comme mon honorable ami le verra dans l'annexe de ce bill, nous prévoyons ce cas.

Si les conditions climatériques ou autres avaient pour résultat la production d'une proportion considérable de grain qui ne pourrait pas entrer dans la classification établie par le dit acte, le conseil de classification des grains de l'Ouest (Western Grain Standard Board)——

Ainsi, en vertu de cette disposition, nous pourrions encore nous adresser à l'intervention de la commission concernant l'étalon des céréales de l'ouest pour assigner la classification du n° 1 et du n° 2 aux céréales endommagées de cette manière. Dans ce cas-là :

——sera convoqué pour faire le choix d'espèces commerciales et d'échantillons lorsque l'inspecteur en chef notifiera le président de ce conseil que la chose est nécessaire, et les inspecteurs classifieront toutes les espèces de grains qui ne pourront pas être classifiées en conformité du dit acte, d'après les échantillons commerciaux ainsi choisis par le conseil.

Ainsi, par ce moyen, nous nous prémunissons contre le danger d'un tort qu'on a éprouvé jusqu'à présent, et qui comme mon honorable ami l'a déclaré il y a un instant, a équivalu, dans certains cas jusqu'à cinq cents par boisseau. La cause de ce tort sera, autant que possible, écartée, et il y aura une juste estimation des céréales qui ne peuvent être compris dans les qualités n° 1 et 2, et qui seront classifiées parmi ces qualités marchandes déterminées par la commission concernant l'étalon des céréales de l'ouest. Sous ce rapport, voilà une dispo-

sition qui fait droit aux plaintes faites, et dont j'ai admis la justice.

Comme je le disais il y a un instant, les qualités n° 1 et 2 ne doivent plus être déterminées par les étalons que nous avons établis chaque année, étalons d'après lesquels la qualité des céréales a continuellement changé, ce qui rendait impossible une juste et raisonnable continuation de nos qualités classifiées. Cette disposition abolit la coutume suivie jusqu'ici de fixer un étalon relativement aux qualités supérieures n° 1 et 2. Nous avons recommandé la coutume maintenant suivie à Duluth et Minnéapolis, et en d'autres endroits des Etats-Unis, savoir :

Le ou après le premier jour de novembre de chaque année, ou à telle date antérieure que l'inspecteur en chef fixera, les inspecteurs fourniront, sur demande, des échantillons de grains de toute classe, ces échantillons devant être égaux à la moyenne du grain de cette classe inspecté par l'inspecteur de Winnipeg.

En vertu de cette disposition, au lieu d'adopter un étalon qui change chaque année, les inspecteurs désormais accorderont un certificat conforme à la qualité. La qualité supérieure doit posséder un poids de tant de livres par boisseau, et doit contenir une certaine proportion du grain auquel elle s'applique. Ainsi, le n° 1 doit peser, disons 60 livres, et le n° 2, 58 livres par boisseau, ils doivent contenir le premier 75 pour 100 et le second 66 pour 100 de la qualité du grain auquel leur étalon s'applique. Il est tout aussi possible de juger des céréales de cette manière qu'il l'est pour un inspecteur de bois de mesurer des planches. Il ne lui est pas nécessaire de voir celles-ci, ni d'en faire le transport. Il possède son règlement qui dit qu'on doit tolérer dans les planches de pin n° 1 tant de nœuds de telle dimension. Absolument de même que l'inspecteur n'a pas besoin de transporter les planches sur son dos, et qu'il lui suffit d'apporter le statut, ainsi l'inspecteur des blés pourra classifier ces blés conformément aux règlements.

Ensuite, dans le cours de ses remarques, mon honorable ami (M. Davin) a parlé des mélanges de grain, et mon honorable ami le député de Kent (M. Campbell) a fait la même remarque, indiquant le grand danger et le tort résultant de cette coutume. Je crois que les gens de l'Ontario, surtout ceux qui représentent les meuniers, devraient être—j'allais dire reconnaissants—satisfaits des efforts que nous avons faits pour les empêcher d'être victimes de cette habitude de mélanger les céréales avant de les leur livrer. L'insertion dans le bill d'une disposition empêchant le mélange des céréales les protégera tout comme les importateurs de nos céréales en Angleterre.

Si du blé de différentes qualités était mis ensemble dans le même compartiment d'un navire, en quelque endroit sous le contrôle des inspecteurs du district d'inspection du Manitoba, il sera donné un certificat pour cette cargaison mélangée, lequel portera à sa face mention écrite des quantités de chaque classe entrant dans la composition de cette cargaison mélangée, mais il ne sera pas donné de certificat pour une classe unique à l'égard de cette cargaison mélangée.

Voilà, je crois, qui apportera désormais beaucoup d'aise et de satisfaction tant aux meuniers qu'aux acheteurs de céréales d'Europe, que de savoir qu'il ne sera pas accordé de certificat de simple qualité relativement aux cargaisons de céréales mélangées, et qu'ils connaîtront exactement quelle est l'espèce de céréales qu'ils reçoivent, quelle est la proportion dans laquelle il les reçoivent, c'est-à-dire si elles sont composées de la moitié ou des trois-quarts d'une qualité, et quant au reste d'une autre. Je crois que cette disposition causerait beaucoup de satisfaction à la population de l'est ainsi qu'à celle qui habite l'autre côté de l'Atlantique.

M. SPROULE : L'honorable ministre dit que l'inspection relève des inspecteurs du district de Manitoba à Winnipeg. Jusqu'où ce district s'étend-il vers l'est ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Jusqu'au lac Supérieur.

M. SPROULE : Le mélange pourrait être fait en dehors du district sans qu'un certificat soit donné. Fort-William est-il compris dans ce district ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui. J'aurais peut-être dû l'expliquer dès le commencement, mais il est facile de voir à la simple lecture du bill que Port Arthur et Fort William sont compris dans ses dispositions ; cela est de nature à donner satisfaction aux commerçants de l'est qui sauront exactement la proportion de chaque qualité de blé dans ce qu'ils achèteront.

M. SPROULE : Supposons que du grain satisfaction aux commerçants de l'est qui deux qualités différentes soient mélangées et vendues à des minotiers de l'Ontario ; le règlement ne s'appliquera pas dans ce cas-là. On s'est beaucoup plaint de ce mélange de blé et bien que le bill décrète qu'un certificat indiquera la proportion exacte de chaque qualité, quand ce blé viendra de Fort William ou de Port Arthur, il n'y aura rien de tel si le mélange est fait à Owen Sound.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Quand j'ai dit que ce règlement donnerait satisfaction en permettant à l'acheteur de constater exactement quelle quantité de chaque qualité contient le blé, je n'ai pas prétendu que nous pourrions continuer à le surveiller tout le temps. Si, d'après le bill, il n'appert pas clairement que ce règlement s'applique à des endroits comme Owen Sound, notre devoir serait de le modifier dans ce sens. Nous devons faire tout notre possible pour que la nouvelle loi rende justice au producteur comme au consommateur. Cette question ne m'est pas familière et je recevrai avec plaisir tous conseils et propositions que l'on voudra bien me faire.

A six heures la séance est suspendue.

Séance du soir.

EN COMITE—3IEME LECTURE.

Bill (n° 73) acte concernant la Compagnie du chemin de fer de la Baie de James.—(M. Hughes.)

Bill (n° 33) acte concernant la Compagnie du chemin de fer du Nipissing et de la Baie de James.—(M. Bertram.)

Bill (n° 18) acte concernant la Compagnie du chemin de fer électrique d'Ottawa.—(M. Belcourt.)

ACADEMIE NISBET.

M. DAVIS : Je propose que la Chambre se forme en comité sur le bill (N° 10) concernant l'Académie Nisbet, de Prince-Albert.

M. ELLIS : Sans vouloir combattre le bill, je désire en signaler certaines dispositions. Une somme de $8,000 a été souscrite dans différentes parties du pays pour cette académie Nisbet qui a été fondée à Prince-Albert, dans le but d'encourager l'instruction dans le Nord-Ouest. Quelque temps après l'académie a été incendiée et $7,000 ou $8,000 sont restés entre les mains des syndics de l'académie. Le bill explique que l'académie a été incendiée et que le gouvernement des territoires ayant établi un système suffisant d'instruction publique, l'utilité de cette académie a cessé. On demande en conséquence que l'argent soit versé entre les mains des syndics de l'église presbytérienne, un cinquième devant aller à l'église locale et les quatre autres cinquièmes au fonds général. Il me semble que des deniers souscrits pour des fins scolaires ne devraient pas être détournés de leur but, ni consacrés à aider une dénomination religieuse quelconque. Si le système d'écoles publiques qui existe actuellement dans les territoires rend cette académie inutile, l'argent devrait être versé au fonds scolaire de l'Etat ou consacré à des fins scolaires quelconques sous la direction de cette dénomination religieuse, par exemple pour aider à l'instruction des jeunes gens pauvres appartenant à l'église presbytérienne. Les autorités presbytériennes ont dû être consultées et acceptent sans doute le partage proposé par le bill, et je ne prétends pas opposer mon opinion à celles de l'église presbytérienne dans le Nord-Ouest ; mais il me semble que l'opinion publique n'approuvera pas le fait que des deniers destinés à des fins scolaires soient consacrés à des fins religieuses.

M. BAIN (Wentworth-sud) : J'ai eu une connaisance personnelle de certaines circonstances dont l'explication fera mieux comprendre la nature et le but de ce bill. Il y a plusieurs années, cette institution a été établie à Prince-Albert sur un terrain appartenant au comité des missions étrangères de l'église presbytérienne. L'académie fut placée sous les auspices de cette église et bien que des souscriptions aient été demandées pour une académie à Prince-Albert, elles ont été données par les presbytériens et l'institution était sous la direction et le contrôle de l'église presbytérienne. On se rappelle peut-être qu'à cette époque, une mission sauvage a été établie dans la même localité, sous la direction de M. Nisbet. Plus tard l'académie fut détruite par le feu et les conditions n'étant plus les mêmes on ne jugea pas à propos de la reconstruire. Le mode scolaire établi dans tout les territoires en a fait cesser l'utilité. Les intéressés ont décidé que cet argent entre les mains des syndics ne produisait rien d'utile, et comme ces souscriptions avaient été faites par petites sommes et venaient d'un peu partout——

M. HUGHES : Quels sont les syndics ?

M. BAIN : Je ne me rappelle pas leurs noms, mais je crois que ce sont des citoyens de l'endroit choisis par l'église même. On a jugé qu'il était inutile de laisser ce capital inactif ; les premières listes de souscriptions étaient perdues, et comme l'utilité de l'académie avait cessé, après beaucoup de discussion on décida de faire le partage demandé par le bill. Le projet fut annoncé publiquement et pas un seul intéressé ne s'y opposa. On a considéré que ce qu'il y avait de mieux à faire, après avoir consacré une partie de l'argent à l'église locale de Prince-Albert, était de verser la somme entre les mains du comité chargé de construire des presbytères et des églises dans les autres parties du pays. Ce fonds a toujours été sous la direction de l'église presbytérienne. Il n'est donc pas exact de dire que cet argent est détourné de son but primitif. L'emploi que l'on propose de faire de cet argent sera plus utile que si l'on reconstruit l'académie dont le besoin ne se fait pas sentir. Le comité, après avoir étudié la question, crut devoir se rendre à la demande du comité et de régler définitivement cette affaire.

M. HENDERSON : Je suis quelque peu intéressé à ce bill par le fait que M. John Nisbet, le fondateur de cette congrégation à Prince-Albert, venait originairement du comté que j'ai l'honneur de représenter, où il était bien connu et hautement estimé. Il me semble que cet argent a été souscrit dans le but d'établir le presbytérianisme dans le district de Prince-Albert, et je ne sache pas qu'on ait le droit de le prendre et de le distribuer par tout le pays pour servir à d'autres fins que celles auxquelles il était destiné. On ne peut élever de plus beau monument à la mémoire de M. Nisbet qui a été l'inspirateur de cette souscription, qu'en employant cet argent à Prince-Albert même pour l'avantage de la population de Prince-Albert. Je crois qu'on devrait faire servir cet argent à la construction ou pour aider à la construction des églises dans la localité même pour laquelle il a été souscrit.

La motion est adoptée et le bill rapporté.

DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 129) concernant la Corporation générale des fidéi-commis du Canada.—(M. McMullen.)

REDISTRIBUTION.

Sir CHARLES TUPPER : Je voudrais savoir si l'honorable premier ministre a songé à la proposition que je lui ai faite concernant l'expédition des affaires publiques en vue de la conférence internationale.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : J'ai étudié la proposition avec mes collègues. Je pourrai donner une réponse demain.

SIEGE DE M. COSTIGAN.

M. DAVIN : Je désire attirer l'attention sur l'entrefilet suivant publié dans le "United Canada" :

M. Nicholas Flood Davin, M. P. s'est adressé à l'Orateur pour avoir, dans la Chambre des communes, sur la première rangée, parmi les chefs conservateurs, le siège longtemps occupé par l'honorable John Costigan.

Il est inutile d'ajouter, M. l'Orateur, que je ne me suis jamais adressé à vous pour ce siège.

M. l'ORATEUR : Je puis corroborer en tous points la déclaration de l'honorable député, car je n'ai rien à faire avec la distribution des sièges et il ne s'est pas adressé à moi.

Sir CHARLES TUPPER : Pour ma part, c'est la première fois que j'entends parler de cette affaire.

FRONTIERE DE L'ALASKA.

M. PRIOR : J'ai quelques remarques à faire sur une question de la plus haute importance pour mes électeurs comme pour toutes les villes du Pacifique et même pour le Canada en général. Il s'agit d'une nouvelle publiée par la "Gazette" et reproduite par presque tous les autres journaux, de source américaine et concernant les frontières de l'Alaska. Au cours d'un long article, il est dit que l'ambassadeur américain et lord Salisbury sont en négociations sur cette question et l'écrit ajoute :

Juste au moment où l'on était pour s'entendre, les autorités ici ont été grandement surprises en recevant ce qu'elles considèrent comme une condition extraordinaire imposée par le Canada, concernant le renvoi de la question devant un tribunal d'arbitres. Cette condition était qu'à tout événement le Canada aurait Pyramid Harbour et une lisière de terrain le long du canal Lynn, quelles que puissent être les conditions de l'arbitrage. Ce port et cette lisière de terrain sur la côte auraient compris aussi le pays situé en arrière et conduisant à l'intérieur.

L'article continue en disant que cela a causé de la surprise et de l'indignation parmi les autorités de Washington et qu'un refus péremptoire fut opposé à cette proposition.

Il fut décidé de ne pas accepter cette condition et un refus péremptoire fut opposé à la proposition. La série de conférences qui a eu lieu ici entre sir Julian Pauncefote, lord Salisbury et M. Choate, a eu pour résultat l'adoption de la proposition d'Ottawa, par le bureau des affaires étrangères, et la cessation de toutes négociations concernant la nouvelle réunion de la commission mixte.

Et encore :

Les hommes d'Etat canadiens sont désappointés des résultats de ce projet de tarif privilégié et jaloux de l'influence croissante et de la popularité des Etats-Unis en Angleterre, et s'efforcent de conserver la balance du pouvoir dans les négociations internationales même si certaines questions irritantes restent sans règlement. C'est une espèce de conflit que la presse anglaise n'a pas discuté. Il faut que les Américains le comprennent pour savoir sur qui rejeter la responsabilité dans le cas où la commission anglo-américaine échouerait.

Je ne me permettrais pas de prendre le temps de la Chambre s'il ne s'agissait pas d'une question aussi grave. Il est facile de voir que cet écrit est de source américaine. Cette question de frontières est d'un intérêt vital pour les hommes d'affaires de Victoria et de Vancouver, parce qu'il se fait un trafic considérable entre les villes de la côte, l'Alaska et le Yukon.

M. l'ORATEUR : Si l'honorable député a l'intention de faire un discours, il devrait proposer une motion. Si d'un autre côté, il ne veut qu'interpeller le cabinet——

M. PRIOR : Je n'ai pas l'intention de prononcer un discours, mais je terminerai quand même par une motion. Toute désireuse que soit la population des côtes du Pacifique d'obtenir le règlement de cette question, elle espère que le gouvernement ne renoncera à aucun des droits du Canada. Je suis certain que l'honorable premier ministre causera une satisfaction générale dans le pays s'il est en état de déclarer que cet écrit ne fait pas voir la question sous son vrai jour et que cette prétention américaine n'est pas exacte. S'il peut nous dire quelles sont les exigences du Canada dans cette affaire, je suis certain que nous serons tous heureux de l'entendre. Ma question est peut-être exigeante, mais son excuse se trouve dans son importance.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : M. l'Orateur, comme tout le monde j'ai remarqué une série d'articles et de correspondances qui ont paru dernièrement dans la presse américaine et je ne crois pas aller trop loin en disant qu'il y a une tentative évidente de la part de quelques-uns de créer l'impression que le Canada a pris une position injuste concernant le règlement de la question des frontières de l'Alaska.

Dans certains quartiers, on a donné à entendre que les autorités à Washington doivent, jusqu'à un certain point, être responsables de la persistance de la presse améri-

caine sur ce point. Pour ma part, je suis convaincu que les autorités américaines à Washington sont étrangères à ce mouvement ; qu'elles n'ont pu en aucune manière autoriser ou sanctionner de pareilles déclarations pour la simple raison qu'elles savent parfaitement dans quel état se trouve la question aujourd'hui. Je ne puis que répéter qu'aujourd'hui, 29 mai, elle est exactement dans le même état que lorsque la commission s'est ajournée en février dernier. Il ne s'est pas produit de changement, et pour ce qui concerne le Canada, il ne s'en produira pas.

L'honorable député (M. Prior) me demande de dire quelles sont les prétentions du gouvernement canadien ou des commissaires du Canada sur cette question des frontières de l'Alaska. Je ne suis pas en position actuellement de donner des renseignements sur ce point. Sans faire de promesses et sans anticiper sur les événements, j'espère que les négociations de la commission sur ce point pourront être mises devant le parlement durant la présente session. J'espère qu'avant de nous séparer, nous pourrons exposer au parlement la situation exacte, c'est-à-dire expliquer quelles sont les exigences du Canada et le point sur lequel nous n'avons pu nous entendre. Bien que je ne puisse pas dire quelles sont des réclamations du Canada, je ne violerai aucun secret en disant que tous ceux qui ont étudié cette question savent que la frontière est définie par le traité conclu entre l'Angleterre et la Russie et 1825. D'après l'interprétation du traité—d'après l'interprétation qui a toujours prévalu—la ligne devrait suivre le sommet des montagnes les plus près de la côte en passant par-dessus les baies, les criques, les goulets qui sont des eaux territoriales. Les autorités américaines ont toujours soutenu que la frontière devait être tracée de manière à laisser sur le territoire américain la lisière de territoire que le traité de 1825 cède à la Russie en amont et au-dessus de toutes les eaux supérieures. Je répète que c'est cette prétention qui a été maintenue de tout temps par les deux partis, et je puis ajouter, sans violer aucun engagement, que c'est l'attitude qui a été prise par les commissaires anglais. Les prétentions des deux parties étaient tellement éloignées que je ne surprendrai personne en disant qu'il était bien difficile de s'entendre, et que les commissaires américains et canadiens ont fait des efforts pour arriver à un arrangement au moyen d'un compromis équitable. Après des négociations, nous avons constaté que la question ne pouvait être réglée même à l'aide d'un compromis. C'est après nous être convaincus de cette vérité, que nous avons décidé que le seul moyen était de soumettre la question à un arbitrage. Comme il a été annoncé, lors de l'ajournement, les commissaires anglais ont proposé que l'on adoptât pour cet arbitrage la procédure suivie dans le règlement de la question du Vénézuéla. Cette proposition était la nôtre et nous n'y avons ajouté aucune condition. Nous avons proposé un arbitrage dans lequel la procédure serait en tout point celle qui a été adoptée dans l'affaire du Vénézuéla. Toutes prétentions disant que cette proposition était accompagnée d'une autre condition est complètement erronée. Voilà . déclaration que je puis faire pour le moment, et j'espère avoir été compris par toute la députation.

Sir CHARLES TUPPER : Je suis certain que toute la Chambre remerciera le très honorable premier ministre d'avoir été aussi loin qu'il le pouvait dans les circonstances, en nous expliquant la position exacte de la question. Je suppose qu'une des plus grandes difficultés au début était l'intepretation du mot côte, du mot rivière. Les autorités américaines prétendaient que 10 lieues de la côte doivent se compter à partir des goulets ou des eaux supérieures, tandis que les autorités anglaises ont toujours prétendu que le mot côte voulait dire la ligne générale de la côte sans s'inquiéter des goulets. C'est toujours ce qui a été la cause de nombreuses discussions ; par conséquent, il me semble que, si un arrangement raisonnable ne pouvait être obtenu au moyen d'un compromis, on aurait peut-être réussi à trouver une solution équitable, en soumettant la question à un arbitrage international d'un caractère qui aurait commandé le respect des deux grands pays intéressés. Vu les retards considérables apportés au règlement de cette question, il est à craindre qu'elle n'ait des conséquences graves, si la proposition des commissaires anglais de suivre le précédent créé dans l'affaire du Venezuela est adoptée. Mon honorable ami n'ignore pas que les commissaires anglais ont concédé deux points très importants en consentant à remettre toute partie de territoire du Venezuela dont l'Angleterre ne pourrait faire remonter sa possession à plus de 50 ans. Le délai dans lequel cette question devra être réglée devient très important, puisque certaines parties du territoire en dispute a été colonisée par les Russes et les Américains depuis un certain temps déjà, et si le règlement est retardé indéfiniment, si l'on adopte la procédure suivie dans l'affaire du Venezuela, la question d'une occupation de 50 ans peut devenir fatale aux droits anglais et canadiens.

DRAINAGE.—COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER.

On appelle l'ordre du jour suivant :

La Chambre reprend le débat suspendu sur la motion de M. Casey,—Que l'ordre du jour : "que la Chambre se forme en comité général sur le bill (No 24) Acte concernant le drainage sur les propriétés des compagnies de chemins de fer, soit rescindé et le bill renvoyé à un comité spécial"—et sur l'amendement de M. Blair.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je demande à la

Chambre la permission de retirer mon amendement au bill (n° 24) de M. Casey, demandant de renvoyer le bill à un comité spécial.

La motion est adoptée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose en amendement à la motion de M. Casey demandant que le bill (n° 24) soit renvoyé devant un comité spécial :

Que tous les mots après "messieurs" jusqu'aux mots "avec pouvoir" soient retranchés et remplacés par les suivants :—"Casey, Monk, Bain, McGregor et Craig."

La motion principale, telle qu'amendée, est adoptée.

EN COMITE.—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 41) modifiant de nouveau les marques de commerce et les dessins de fabrique. —(M. Bertram.)

COMMISSION DES CHEMINS DE FER.

La Chambre reprend le débat sur la motion suivante :

Qu'il est dans l'intérêt public que les compagnies de chemins de fer du Canada soient placées aussitôt que possible sous le contrôle d'un bureau de commissaires des chemins de fer ayant pleins pouvoirs d'appliquer les dispositions de l'Acte des chemins de fer et de prescrise et mettre en vigueur les règlements qui pourront être nécessaires dans l'intérêt public.—(M. Rutherford.)

M. BOSTOCK : Cette motion intéresse au plus haut point le district que j'ai l'honneur de représenter, parce que la population porte de plus en plus d'intérêt au contrôle des chemins de fer dont les pouvoirs deviennent exorbitants, et que l'opinion se répand que ces pouvoirs ne sont pas toujours exercés par les compagnies dans l'intérêt général. Il est évident que, dans l'intérêt général, le gouvernement devrait exercer un contrôle plus efficace sur ces compagnies. C'est l'opinion générale, dans l'ouest surtout, que les taux exigés sont trop élevés, et, dans certains cas, arrangés de manière à favoriser certaines localités où il existe de la concurrence, au détriment des parties du pays où cette concurrence n'existe pas.

Pour rendre la chose plus claire, je vais donner le contenu d'un document que m'adresse la chambre de commerce d'une localité importante de mon district. On prétend que la manière dont le chemin de fer Canadien du Pacifique fixe les taux de fret sur sa ligne principale, nuit considérablement aux affaires. Prenons par exemple Kamloops qui est, pour ainsi dire, au centre de la Colombie Anglaise. Les hommes d'affaires de cet endroit considèrent qu'ils habitent un centre de distribution vers lequel devrait converger un trafic considérable, mais les taux de fret sont disposés de telle manière qu'ils ne peuvent pas faire avantageusement un commerce d'expédition. Pour les marchandises de l'est expédiées à Kamloops, ils payent plus cher que pour les marchandises expédiées à Vancouver des mêmes endroits.

D'après le tarif actuel, les marchandises de l'est à destination de Kamloops payent $4.32 par cent livres, tandis que les villes de la côte ne payent que $3.25. C'est un des exemples que cite le document en question et je ne retarderai pas la Chambre en en citant d'autres, vu qu'ils ne seraient que la répétition du même cas.

Cela suffit pour faire comprendre que les tarifs sont arrangés de manière à causer un préjudice aux commerçants situés sur la ligne principale, là où il n'y a pas de concurrence, car les marchandises à destination de Kamloops vont directement à Vancouvrer et sont obligées de refaire ensuite un trajet de 200 milles pour revenir à Kamloops. Les marchands de Kamloops se plaignent aussi que même lorsqu'il s'agit d'expédier leurs produits ils sont obligés de payer plus cher proportionellement que les commercants de Vancouver. Pour expedier des marchandises dans le district de la Koutanie, les marchands de Kamloops payent plus cher que ceux qui sont dans un autre endroit sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique. Pour expédier des marchandises à Kasio, dans la Kootanie, ils sont obligés de payer plus cher que les marchands de Calgary, bien que la distance entre Kamloops et Kaslo soit beaucoup plus grande qu'entre Calgary et Kaslo.

Ces taux son disposés de manière à empêcher les commerçants de Kamloops de faire des affaires avec la Koutanie comme ils le désirent et en ont le droit. Je n'infligerai pas à la Chambre une répétition de tous les cas qui me sont mentionnés, car je crois que ceux que je viens de citer suffisent pour faire comprendre la nécessité de la création d'une commission dans le genre de celle que demande la motion qui vient d'être soumise.

Cette commission établirait une enquête et verrait quels sont les moyens à prendre pour amener les compagnies à favoriser davantage les commerçants et contribuer par là au développement de l'intérieur du pays. Le fait que les villes de l'intérieur ne se développent pas aussi rapidement qu'elles le devraient est une chose très sérieuse et la cause n'en est que dans ces taux disproportionnés de chemin de fer. Si les commercants de l'intérieur jouissaient des avantages de la concurrence, ils pourraient expédier et importer à de bien meilleures conditions, et ces pays se peupleraient et se développeraient beaucoup plus rapidement. Nous en avons eu la preuve dans les progrès rapides qui se sont accomplis dans la Koutanie du moment qu'il y a eu de la concurrence. On a constaté que tous les endroits où il y avait deux chemins de fer sont devenus rapidement des centres commerciaux, et ont dépassé en importance les endroits où il n'y avait qu'un chemin de fer.

D'après le " Railway Traffic Association ", les chemins de fer furent forcés de faire de ces endroits des centres de concurrence et ils donnèrent à des endroits tels que Nelson, Rossland et Trail un taux bien au-dessous de celui que pouvaient obtenir ceux qui n'avaient pas les mêmes facilités de transport.

La ville de Nelson s'est développée beaucoup plus rapidement que Revelstoke qui, comme point naturel de distribution, est aussi bien situé que Nelson, mais malgré ses avantages naturels pour la distribution de ses produits dans les centres miniers aux Etats-Unis, cette ville s'est vue dans l'impossibilité de rivaliser avec Nelson, par le fait que les chemins de fer donnaient à Nelson un taux qui permettait la concurrence tandis que Revelstoke, avec un seul chemin de fer, n'avait pas des taux aussi avantageux, bien que très souvent la plus grande partie des marchandises destinées à Nelson passât par Revelstoke.

Le fait que la Colombie Anglaise se trouve virtuellement entre les mains d'une seule compagnie de chemin de fer est un fait grave pour les intérêts du pays en général, et demande la création immédiate d'un bureau de commissaires, tel que demandé dans la présente résolution.

Il y a nombre de questions à décider et qui seraient plus sagement réglées par une commission des chemins de fer que par le comité du Conseil privé. L'avantage de cette commission serait que les commissaires pourraient se rendre aux endroits nécessaires et étudier les différends entre les chemins de fer ou le public et une compagnie de chemin de fer. Les commissaires pourraient étudier les faits sur les lieux mêmes, et il est inutile de dire que le comité du Conseil privé pourrait faire la même chose, vu les nombreuses autres affaires qu'il a à régler.

Pour cette raison, je crois donc que la création d'une commission serait d'un grand bien pour le pays.

L'importante besogne qui occupe actuellement le comité du Conseil privé ne le met pas en état de voir à ce que les lois concernant les chemins de fer soient convenablement suivies par les compagnies, et je crois que si l'on étudiait la question, on pourrait voir que l'acte des chemins de fer n'est pas aussi strictement suivi qu'il devrait l'être. Il est de l'intérêt public d'étudier cette question.

Il est très difficile de soulever une population contre une compagnie de chemin de fer, tandis que c'est chose facile pour une compagnie de semer des dissensions chez le peuple si l'on voulait se protéger en attaquant ses intérêts. Une commission revêtue des pouvoirs convenables rendrait de grands services au public en voyant à faire observer la loi strictement. Inutile d'avoir dans nos statuts une loi dans l'intérêt public, si telle loi doit rester lettre morte.

Nous avons discuté, dans le comité de la Chambre, la question de l'emplacement des stations et de la route suivie par le chemin de fer dans le district de la Colombie Anglaise que je représente. Une commission pourrait mieux régler ces questions dans les cas de conflit entre les intérêts d'une compagnie de chemin de fer et les intérêts publics.

Il se présente des cas où, par les pouvoirs qui lui sont conférés, un chemin de fer peut nuire considérablement au public par le tracé de sa ligne, et cela devient souvent le sujet d'une enquête.

C'est chose grave que de donner à une compagnie de chemin de fer le pouvoir de forcer des gens de faire un mille ou deux pour se rapprocher d'une station. Dans l'ouest, cela a réellement fait tort par le passé, et nous ne pouvons pas soumettre ces cas de la manière que nous voudrions au comité de la Chambre ou au comité du Conseil privé.

J'aimerais aussi à soumettre à cette commission la question de mettre les chemins de fer sous la direction du gouvernement. Cela, je le sais, implique une dépense considérable et une étude sérieuse pour adopter le meilleur moyen d'arriver à la chose. Je vois cependant que des hommes, des présidents de grands réseaux de chemin de fer des Etats-Unis et les chefs du mouvement social là-bas sont venus à la même conclusion, bien que par un procédé différent de raisonnement. C. P. Huntington, un homme d'une grande expérience dans les chemins de fer, croit que le réseau des chemins de fer américains devrait être sous la direction d'une ou deux grandes compagnies. M. Huningdon prétend que de cette manière les chemins de fer seraient exploités d'une manière plus économique et dans l'intérêt général. Il veut cependant, comme propriétaire, une grande compagnie et non le gouvernement. D'un autre côté, M. Powderly et autres qui ont étudié la question à divers points de vue en viennent à la conclusion que, dans l'intérêt d'un pays comme les Etats-Unis, il vaudrait mieux que les chemins de fer exploités par le gouvernement donnent au peuple de plus grands avantages sous certains rapports que les chemins de fer de ce continent régis par des compagnies privées. Il est évident que sous la direction du gouvernement, les chemins de fer sont exploités dans l'intérêt public, tandis que dans le cas de compagnies privées, la compagnie et les directeurs doivent tenir compte des dividendes qu'ils ont à payer aux actionnaires, et d'une foule d'autres questions qui ne sont pas dans l'intérêt public.

Nous avons aussi l'expérience de certains pays européens, comme l'Allemagne, par exemple. En Allemagne, on a traité cette question à un point de vue tout différent. Le gouvernement a pris la direction des chemins de fer à cause de la politique militaire du pays, parce que cela était néces-

saire à un point de vue stratégique. Ainsi dans ce pays les chemins de fer sont sous la direction du gouvernement qui les exploite dans l'intérêt du commerce du pays. En agissant ainsi le gouvernement a mis le commerçant allemand en concurrence avec le négociant anglais et d'autres pays, d'une manière impossible autrement. En même temps la chose n'a pas été un fardeau pour le peuple, car le revenu a augmenté considérablement chaque année, ce qui a permis au gouvernement de fixer des taux raisonnables. Pour tout citoyen ordinaire il est presque impossible de comprendre sur quel principe une compagnie de chemin de fer base ses taux. Le bureau d'un compagnie qui arrange les taux ne semble pas guidé par des principes à la portée du peuple, mais lorsque les chemins de fer sont sous la direction du gouvernement, comme en Allemagne, nous voyons que les taux sont basés sur des principes intelligibles, qu'ils ne reposent pas sur les résultats du trafic mais sur un principe général qui se comprend et qui permet au peuple de faire ses estimations du commerce général.

Pour ces raisons, j'espère que le gouvernement étudiera la question de nommer une commission des chemins de fer, et que nous aurons une commission revêtue des pouvoirs nécessaires pour exercer un contrôle efficace sur les chemins de fer de ce pays et régler d'une manière plus satisfaisante dans l'intérêt du peuple cette question des taux.

Sir CHARLES TUPPER : M. l'Orateur, dans des circonstances ordinaires, je n'aurais aucune objection à donner mon appui à l'honorable député de Yale et Caribou (M. Bostock) pour faire adopter sa résolution, qui n'est rien autre chose qu'un vote de non-confiance dans le gouvernement, mais le cas est trop grave et je crains d'être forcé de lui retirer mon appui. Je désire plutôt demander l'ajournement du débat jusqu'à ce que nous puissions avoir dans la Chambre l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. Je crois que l'honorable député est injuste envers le gouvernement en présentant une semblable motion en l'absence de l'honorable ministre qui a charge du département des Chemins de fer et Canaux, et qui serait le plus en état de protéger les intérêts du gouvernement contre ces attaques.

M. BOSTOCK : Je dois dire à mon honorable ami que cette motion n'est pas mienne, mais bien une motion de l'honorable député de Macdonald (M. Rutherford).

Sir CHARLES TUPPER : Alors, si l'honorable député répudie cette motion, je ne devrais pas retenir longtemps la Chambre sur cette question. Je dois lui dire, cependant, comme c'est un jeune député dans cette Chambre, que la chose a déjà été tentée plusieurs fois par nombre d'autres jeunes députés, et j'ai constaté qu'après avoir acquis de l'expérience dans cette Chambre, et s'être renseignés sur les affaires du pays et les intérêts des chemins de fer, ils sont venus à la conclusion que le pays était mieux protégé par le gouvernement, qu'il ne le serait par une commission des chemins de fer. Le système le plus efficace d'administration dans tout pays, est un système de responsabilité ; et en dépouillant un gouvernement de la responsabilité qui lui incombe, pour mettre cette responsabilité sur d'autres en dehors du ministère vous affaiblissez sans aucun bon résultat le contrôle du peuple. Depuis nombre d'années, j'ai eu l'occasion de voir comment a été traitée cette question par le comité des chemins de fer du Conseil privé, qui est directement responsable au parlement, et par conséquent au peuple, et je ne crois pas qu'en substituant à ce comité une commission indépendante, cela aurait pour effet de rendre plus efficace le contrôle public sur les compagnies de chemins de fer et d'accorder au peuple un plus haut degré de protection. C'est chose très rare de voir mettre en doute dans cette Chambre toute décision du comité des chemins de fer du Conseil privé sur une question des plus difficiles, comme celle qui nous occupe actuellement. Ainsi donc, je crois qu'il ne serait pas sage de changer un système qui a bien fonctionné pour celui qui est proposé dans cette résolution. Nous avons pour cela aussi une autre bonne raison. Notre pays couvre un demi continent et touche sur une ligne parallèle de 3,000 milles à la grande république américaine, qui, comme nous, a de grands intérêts de chemins de fer. Je crois que les travaux d'une commission de chemins de fer pourraient nuire aux lignes canadiennes en ce qui est très important pour le Canada, c'est-à-dire dans la facilité de soutenir une concurrence des plus efficaces contre les lignes rivales des Etats-Unis.

Je crois que c'est là une question qui demande notre plus sérieuse attention, et par conséquent, bien qu'il m'en coûte de donner mon appui au gouvernement actuel, je crois qu'il est de mon devoir de l'appuyer contre cette déclaration de manque de confiance de la part de l'honorable député, qui vient de parler et qui s'est efforcé de démontrer que l'administration actuelle était indigne de la confiance de la Chambre et du pays et qu'il fallait lui substituer une commission de chemins de fer indépendante. L'honorable député a dit qu'une des fonctions importantes de cette commission serait de déterminer le tracé des chemins de fer, c'est-à-dire, qu'un corps indépendant de commissaires serait pour cela plus capables que les capitalistes qui trouvent l'argent nécessaire pour la construction de ces lignes. Eh bien ! je ne partage pas cette opinion. Je crois que ces capitalistes ont les plus grands intérêts possibles dans le choix d'un tracé. De fait, leur avenir, le succès de leur entreprise, tout dépend de la prudence qu'ils mettront dans le choix d'un bon tracé, du tracé le plus avantageux, même pour le public. S'il est quel-

qu'un d'intéressé dans le choix d'un tracé de chemins de fer, c'est certainement la compagnie de ce chemin, car de là dépend le succès de ses opérations, et en nommant une commission irresponsable pour s'occuper de la chose, vous pourriez empêcher de bons placements de capitaux et nuire à l'objet de tels placements en altérant les résultats prévus. Voilà une autre raison pour laquelle je ne puis appuyer l'honorable député.

L'honorable député a aussi parlé du pouvoir arbitraire qu'ont les compagnies de chemins de fer d'exproprier la propriété publique. Eh bien ! j'ai acquis quelque expérience de même que plusieurs membres de cette Chambre, et mon opinion sur cette question diffère tout à fait de celle de l'honorable député.

D'après mon expérience, les propriétaires loin de souffrir de l'expropriation s'arrangent toujours de manière à percevoir deux ou trois fois la valeur de ce que leur prend la compagnie de chemin de fer, et je crois donc que mon honorable ami aura à trouver de plus fortes raisons pour motiver la création d'une commission de chemins de fer.

Mais, non content d'une commission, l'honorable député veut amener une révolution complète dans le système de nos chemins de fer. Que propose-t-il ? Il veut que le gouvernement fédéral devienne le propriétaire non seulement du Drumomnd mais de tous les chemins de fer du Canada. Nous avons eu une certaine expérience à ce sujet, et dans le moment nous payons au delà de deux millions de piastres d'intérêt sur le capital dans des chemins de fer. Nous avons dépensé environ $58,000,000 dans la construction de chemins de fer du gouvernement, capital sur lequel nous ne retirons pas un sou d'intérêt. Veut-on que l'on continue ce système pour devenir propriétaires non seulement d'une propriété de chemin de fer qui nous a coûté $58,000,000, mais une propriété de $941,000,000, ce qui représente le capital payé des chemins de fer actuellement en exploitation dans le pays ?

Ceux qui ont des marchandises à faire transporter par les chemins de fer du gouvernement s'arrangent de manière à payer un taux nominal, et dans ces circonstances, l'honorable député croit-il que ce serait améliorer notre position que d'augmenter le placement acteul de $58,000,000, qui nous coûtent aujourd'hui au moins 3 pour 100 d'intérêt, et sur lequel nous avons payé le double de cette proportion pendant un temps considérable, croit-il, dis-je, qu'il faille imposer au pays une dette d'environ un billion de piastres ($1,000,000,000), car les $941,000,000 d'aujourd'hui auraient bientôt atteint ce chiffre? S'il nous fallait construire tous ces chemins de fer, nous aurions à dépenser au delà d'un billion de piastres, et si l'honorable député tient compte du chemin de fer que possède actuellement le gouvernement, il pourra constater que nous imposerions par le fait même au gouvernement un fardeau d'environ $28,000,000 par année sans aucune compensation.

Ainsi donc, il n'est pas probable qu'avec toute son éloquence, l'honorable député puisse convaincre la Chambre que le gouvernement agirait sagement en se faisant propriétaire de tous les chemins de fer du pays. Les intérêts publics sont mieux servis par la concurrence que se font ces grandes compagnies de chemins de fer avec l'appui du gouvernement, qui lorsqu'il s'agit de nouvelles lignes est toujours prêt à les subventionner pour aider au développement de nouvelles régions, servant par là les intérêts de ces grandes entreprises. En parlant ainsi, je me base sur l'expérience que j'ai eue de ces chemins de fer du gouvernement, et je puis dire que les compagnies privées sont infiniment plus aptes à contrôler ces entreprises que le gouvernement, même tant dans l'intérêt du pays que dans l'intérêt de ces chemins de fer. Quiconque a étudié quelque peu la question sait qu'une compagnie privée, dégagée de ce contrôle auquel doit toujours être sujet un gouvernement en semblable matière, peut construire un chemin de fer, infiniment à meilleur marché que ne le peut un gouvernement. Un autre fait parfaitement connu, c'est que dans le cas de prolongement vous seriez exposés à des ennuis sans nombre, si le projet de l'honorable député devait être adopté.

Le gouvernement actuel a souvent eu mes sympathies dans les difficultés qu'il a eues à combattre. mais je le plaindrais davantage s'il devait être responsable de la construction des chemins de fer à même le trésor public, car nous verrions alors les efforts réitérés de chaque représentant pour obtenir des chemins de fer aux dépens du public. La position du gouvernement ne serait plus alors une position enviable.

Maintenant, quant à l'administration des chemins de fer, il est absolument impossible, dans la nature des choses, que le gouvernement administre un chemin de fer avec la même économie, avec le même succès que peut le faire une compagnie privée. Une compagnie ne peut être soumise à la pression des amis demandant des positions pour leurs parents ou alliés, et lorsque les services de ses employés ne sont pas de nature à bénéficier à l'entreprise, elle peut plus librement s'en priver que ne le pourrait un gouvernement entouré des parents ou amis de ces employés. Dans ces circonstances, il est excessivement difficile pour un gouvernement de traiter ses employés comme le voudraient les intérêts publics. J'espère que la Chambre n'adoptera pas sans mûre délibération la proposition de l'honorable député, qui fera faire au pays une dépense de $1,000,000,000 pour l'acquisition de tous les chemins de fer du Canada. Je crois que le gouvernement éprouve assez de difficultés à administrer la chose publique, sans vouloir entrer dans cette nouvelle entreprise. Après avoir étudié sérieusement cette question depuis plus de

vingt ans, la Chambre a constamment refusé chaque année de nommer une commission indépendante qui relèverait le gouvernement du devoir qui lui incombe, devoir qu'il a bien rempli, pour nommer des commissaires qui n'auraient pas la même responsabilité et dont le travail, je crois, ne servirait pas aussi bien les intérêts publics. La Chambre agirait donc sagement en suivant la même ligne de conduite que par le passé, et en demandant l'ajournement du débat, tout au moins jusqu'à ce que le ministre des Chemins de fer et Canaux soit présent.

M. NICHOLAS FLOOD DAVIN (Assiniboïa-ouest) : J'espère que l'on m'excusera, si je ne crois pas pour une fois devoir suivre mon chef et appuyer le gouvernement.

Le discours de mon honorable ami de Yale (M. Bostock) peut être pris à un double point de vue. L'attitude qu'il a prise en proposant de mettre les chemins de fer du Canada sous le contrôle du gouvernement, a amené le chef de l'opposition (sir Charles Tupper), à consacrer une partie considérable de son discours à discuter les avantages relatifs des propriétaires privés et du gouvernement. Après une étude sérieuse de la question, il ne saurait y avoir le moindre doute, au point de vue de l'économie entre l'administration des chemins de fer par le gouvernement, et par des compagnies privées, car ainsi que l'a dit mon honorable ami, le département a à subir la pression exercée par des membres du parlement et par toutes sortes d'intérêts, tandis que les propriétaires privés d'un chemin de fer ne cherchent que le mode le plus économique d'administration. Cependant, M. l'Orateur, la question telle qu'elle se présente est, je crois, tout à l'avantage de la motion actuellement devant la Chambre. Cette motion veut faire disparaître toutes les difficultés signalées par le chef de l'opposition, car si vous avez une commission revêtue, par le gouvernement, de pouvoirs qui la rendent indépendante tout comme l'est l'auditeur général, il est évident qu'elle ne sera pas exposée aux soupçons qui aujourd'hui semblent s'attacher au comité des chemins de fer du Conseil privé, et elle ne sera pas non plus exposée à la pression qui est aujourd'hui exercée sur le département des chemins de fer.

Je ne vois pas, M. l'Orateur, pourquoi dans un pays démocratique comme le nôtre, il ne serait pas possible de former une commission libre de toute tentation et de tout esprit de parti et capable de se consacrer à la direction des chemins de fer du pays d'une manière aussi sage que le font sir William Van Horne et M. Shaughnessey pour leurs propres lignes.

J'admettrai toutefois avec mon honorable chef que cette motion a l'air d'une motion de non-confiance dans le gouvernement, car je ne puis oublier que l'honorable premier ministre avant d'arriver à la tête de l'administration déclarait dans un centre des Territoires du Nord-Ouest, qu'une des questions les plus importantes à traiter était celle des taux de transport oppressifs imposés à la population du Nord-Ouest.

L'autre jour encore, le ministre de l'Intérieur (M. Sifton), qui est, je suppose, notre représentant dans le cabinet, disait dans une ville d'Ontario que les taux sont aujourd'hui de 10 pour 100 plus élevés pour les cultivateurs du Manitoba et du Nord-Ouest. Cependant, M. l'Orateur, voici ce qui en est : malgré cette déclaration du ministre de l'Intérieur, et bien qu'il dise qu'il faut agir à ce sujet, tout ce que nous voyons ce sont des mouvements comme celui-ci qui n'ont aucun effet pratique.

M. l'Orateur, cette motion de l'honorable député de Macdonald (M. Rutherford) qui est appuyée par tous les députés de l'ouest, et dont les messieurs du cabinet ne semblent pas se soucier est un reproche à l'adresse du gouvernement. Ainsi que l'a dit l'honorable chef de l'opposition, voilà une motion de première importance et le ministre des Chemins de fer n'est pas ici, ce qui prouve que l'homme réellement responsable dans les circonstances regarde cette motion comme n'ayant aucun effet pratique.

Après la 4ème session du gouvernement, après toutes les promesses, par résolutions, discours ou brochures, le peuple du Manitoba doit-il se trouver en face de cet aveu d'incompétence que comporte la déclaration d'un des membres du cabinet ?

On nous dit que le cultivateur de l'ouest, paie dix pour cent de plus que les autres, et qu'il faut remédier à cet état de choses. Or, que fait-on ? On nous soumet cette simple motion présentée par un partisan du ministre de l'Intérieur. M. l'Orateur, s'il est quelque chose de nature à convaincre les cultivateurs de cette région que le gouvernement n'a pas leurs intérêts à cœur, c'est bien le spectacle que nous voyons ce soir : le ministre des Chemins de fer et Canaux n'est pas à son siège, mon honorable ami de Macdonald (M. Rutherford) présente cette motion, mon honorable ami de Yale (M. Bostock) l'appuie, le ministre de l'Intérieur n'est pas ici pour lui prêter main-forte et le gouvernement écoute paisiblement dans l'espoir de voir bientôt cette question disparaître.

M. T. O. DAVIS (Saskatchewan) : Je crois que le chef de l'opposition n'avait aucune raison de vouloir faire la leçon à l'honorable député de Yale et Caribou (M. Bostock) parce que l'honorable député a jugé à propos de discuter la question qui intéresse directement ses électeurs et aussi les populations du Manitoba, et des Territoires du Nord-Ouest. L'honorable chef de l'opposition nous a dit que, d'habitude, les nouveaux représentants en venant dans cette Chambre avaient soumis cette même question. Il est allé même jusqu'à nous dire qu'après quelques années d'expérience, ces mêmes députés semblaient avoir perdu un peu de leur premier enthousiasme. Il a voulu dire,

je comprends, qu'après quelques années dans cette Chambre, ils s'étaient laissé influencer par ces grandes compagnies de chemins de fer dont il a été question hier soir.

A mon avis, il est du droit de tout représentant de discuter une question comme celle-ci, et je crois qu'il peut le faire sans exprimer un manque de confiance dans le gouvernement.

L'honorable député a exprimé l'espoir que la Chambre ne voterait pas $1,000,000,000 pour l'achat des chemins de fer du pays. En lisant la motion, je vois qu'il n'est nullement question de l'achat des chemins de fer. Il est question de nommer une commission pour régler ces questions en litige, les taux de transport et tout ce qui pourra se présenter devant elle.

L'honorable député nous dit que le comité des chemins de fer est un corps compétent, et je suis de son avis, mais j'aimerais à attirer son attention sur le fait que ce comité a beaucoup de besogne et qu'il ne saurait s'occuper de tous les détails qui seraient soumis à cette commission si elle était nommée. Nous savons que le pays se développe rapidement, que la population augmente d'une manière étonnante, et qu'il se forme partout de puissantes compagnies de transport. Tout important que soit le comité des chemins de fer du Conseil privé, il lui est impossible de régler toutes ces questions, et je crois aussi qu'il est grandement temps de nommer une commission à cet effet.

Comme l'a dit l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) les populations du Manitoba et du Nord-Ouest souffrent beaucoup de cette différence dans les taux de transport. Dans l'ouest, nous payons fort cher tout ce que nous faisons transporter par les chemins de fer. Bien que toutes ces compagnies de chemin de fer aient reçu de fortes subventions en terrains et en argent, tout le monde sait aujourd'hui qu'elles ne traitent pas les populations comme elles devraient le faire.

Maintenant, je ne crois pas que cette commission puisse être considérée comme une expérience. Beaucoup de commissions de ce genre ont eu beaucoup de succès aux Etats-Unis, aussi en Angleterre et je crois que nous agirions sagement en nommant une commission semblable en ce pays. Aujourd'hui nous sommes virtuellement à la merci de ces grandes compagnies de chemins de fer. Elles ont le pouvoir de réglementer les taux de fret d'une telle manière que le citoyen ordinaire n'y comprend rien et cela à un tel point que les représentants de l'ouest qui ont étudié la question, et dont les commettants ont eu à souffrir, croient que le moment est venu de soumettre la chose à la Chambre. Prenez la question soumise à cette session par l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Douglas). Depuis deux ans, cet honorable député soumet à la Chambre une législation pour faire cesser l'injustice dont souffrent les cultivateurs de l'ouest. L'an dernier, il a prouvé que le chemin de fer Canadien du Pacifique avait fait des marchés illégaux avec certains habitants du Manitoba. En d'autres termes, ces messieurs devaient construire des élévateurs à certains endroits de la ligne et la compagnie s'engageait à ne prendre que leurs grains. On sait que d'après l'acte des chemins de fer, toute compagnie est tenue d'accepter les produits de tout cultivateur qui en fait l'offre. La chose a été signalée à la compagnie qui a dû se soumettre.

Si nous avions une commission des chemins de fer dans le pays, mon honorable ami d'Assiniboïa-est (M. Douglas) n'aurait pas eu à soumettre cette question à la Chambre, car la commission l'aurait réglée de suite. Il y a d'autres questions qui ont été soulevées par mon honorable ami, au sujet des élévateurs, et qui auraient pu être réglées par cette même commission sans qu'il eût été nécessaire de les soumettre à la Chambre.

Voyons maintenant comment se composerait cette commission. Il y aurait, je crois, trois commissaires choisis parmi les Canadiens les plus compétents. On nommerait un homme d'affaires, un homme d'une grande expérience dans les compagnies de chemins de fer, puis un avocat éminent capable de conseiller et d'aider ses collègues dans toute question de droit. Ces hommes de vraient être bien payés, car dans leur genre d'affaires, ce sont des hommes capables de gagner de $5,000 à $8,000 par année. Vous ne sauriez avoir de bons commissaires à moins de leur payer ce salaire.

Je vais mentionner un autre point qui, je l'espère, sera accepté du chef de l'opposition. Je prétends que ces commissaires devraient être tout à fait en dehors de la politique pour pouvoir bien remplir leurs devoirs. Or, quoique nommés par le gouvernement ils devraient être, comme l'auditeur général, inamovibles, car si vous ne leur laissez pas leur parfaite indépendance, ils seraient de peu d'utilité au pays.

Voyons maintenant cette différence dans les taux de transport dans les Territoires du Nord-Ouest. Quelques-uns prétendent que la commission ne saurait s'ingérer dans les affaires du chemin de fer Canadien du Pacifique, parce que d'après un règlement fait par l'ancien gouvernement, ces compagnies sont libres de juger du montant qu'elles doivent réclamer aux colons des territoires du Nord-Ouest. Mais il n'en est pas de même des embranchements. Comme l'a dit l'honorable chef de l'opposition, ces lignes ont été construites avec les deniers publics accordés par cette Chambre, et je crois qu'elles doivent être sous le contrôle du gouvernement.

Une commission des chemins de fer ayant juridiction pourrait redresser tous les griefs de la population. Ces embranchements ont été construits comme tributaires de la ligne

principale, et c'est comme tels qu'ils doivent être considérés par les compagnies. Ces compagnies doivent tenir compte de la somme de trafic que ces lignes ajoutent au chemin principal. On ne doit pas exiger des populations de l'ouest et des autres parties, qu'elles paient des taux plus élevés sur les embranchements que sur la ligne principale. J'ai ici un tableau de tarifs de chemins de fer. Prenons la question du transport du pétrole. La distance de Pétrolia, Ont., à Winnipeg est de 1,400 milles. Nous voyons que le chemin de fer transporte le pétrole d'une ville à l'autre, moyennant 61 cents par 100 livres. De Winnipeg à Prince Albert, 600 milles, la compagnie de chemin de fer exige 64 cents. Ainsi cela coûte 64 cents sur une distance de 600 milles, tandis que sur une distance de 1,400 milles, dans une partie du pays où il y a de la concurrence, il n'en coûte que 61 cents. Mais la question offre un autre point de vue. Si vous additionnez les deux taux de Pétrolia à Winnipeg et de Winnipeg à Prince-Albert, vous constatez qu'ils sont moins élevés que le taux de Pétrolia à Prince-Albert ; de sorte qu'un marchand qui achèterait son huile à Pétrolia, et l'expédirait à Winnipeg et de là à Prince-Albert, réaliserait des bénéfices. Il est temps que l'on s'occupe de la question.

Je n'ai pas l'intention d'en dire davantage. Je suis heureux que l'honorable député de Macdonald (M. Rutherford) ait présenté sa motion à la Chambre. Quoi qu'en dise le chef de l'opposition, à mon avis, c'est une bonne motion, et je crois que tout député de l'ouest ou de toute autre partie du pays a le droit d'émettre son opinion sur une semblable motion sans être pris à partie par le chef de l'opposition. Je le répète, il me fait plaisir d'appuyer la motion de l'honorable député de Macdonald.

M. JAMES McMULLEN (Wellington-nord) : M. l'Orateur, cette question est venue à plusieurs reprises devant la Chmabre, et il serait peut-être bon de rafraîchir la mémoire de l'honorable chef de l'opposition à ce sujet, et je vais lui lire ce que disait l'honorable sir John Thompson, lorsque la question a été soumise par le regretté député de Simcoe-nord (M. McCarthy) dans un bill à cet effet. Voici ce que disait sir John Thompson :

> Je déclare donc, au nom de mes collègues et du gouvernement, qu'en vue des renseignements déjà recueillis sur cette question, la correspondance échangée, et les changements projetés dans les pays dont j'ai parlé, c'est l'intention du gouvernement, durant la vacance des chambres de nommer une commission pour s'enquérir à ce sujet et s'assurer des intérêts et des vues de toutes les classes de la population que touche cette question.
>
> Le résultat sera, je l'espère, soumis en entier à la Chambre durant la prochaine session, de sorte que la Chambre pourra s'occuper d'une manière définitive de cette question, avant l'expiration de ce parlement.

Ainsi donc cette question ne date pas d'hier ; il y a longtemps qu'elle préoccupe les esprits, et bien que le gouvernement, en 1886, il y a treize ans, ait convenu, lorsque cette question fut soumise à la Chambre par l'ancien député de Simcoe-nord, de nommer une commission chargée de faire une enquête complète à ce sujet, et de soumettre son rapport à la Chambre à la session suivante, afin que cette dernière pût s'occuper de la question, on s'arrêta là ; la commission ne fut jamais nommée, et il n'y eut jamais rien de fait.

M. McCARTHY (Simcoe-nord) : Je me permettrai de faire quelques remarques relativement à cette question et spécialement au point de vue des affaires. Les difficultés qui s'élèvent entre les particuliers, entre les municipalités, ou les plaintes qui sont formulées relativement aux taux de transport doivent-elles être réglées par le gouvernement, ou bien par une commission ? Nous avons eu des preuves durant la présente session et antérieurement à cette dernière, de la puissance que les chemins de fer exercent sur les hommes politiques. Nous n'ignorons pas que les chemins de fer traversent presque tous les comtés qui ont des représentants dans cette Chambre. Je ne veux pas dire, que ce seul fait enlève nécessairement à quelqu'un des honorables députés, leur indépendance ; mais si l'on nommait une commission indépendante qui serait chargée d'entendre et de régler tous ces griefs, ne croit-on pas que cela aurait pour effet de faire cesser tout doute à cet égard dans l'esprit des personnes ou des municipalités qui peuvent avoir des sujets de plainte ?

La seule question qu'il reste maintenant à étudier est la suivante : Cette commission aurait-elle la force et l'autorité suffisante pour régler efficacement toutes ces difficultés ? Il n'y a pas de doute, qu'une commission des chemins de fer a été établie et a fonctionné avec succès en Angleterre ; le même résultat a été obtenu aux Etats-Unis ; dans ce cas, pourquoi une commission de cette nature ne rendrait-elle pas des services saitisfaisants dans ce pays ? La longueur des chemins de fer que nous possédons est énorme, comparée à la population du Canada. Les compagnies de chemins de fer sont toutes puissantes dans ce pays, à cause du nombre considérable de personnes qu'elles ont à leur service, comparé à la population ; elles doivent donc exercer une puissance plus considérable dans ce pays que dans n'importe quel autre pays de l'univers.

S'il en est ainsi, et pour mettre un terme au mécontentement qui existe, pourquoi le gouvernement n'étudie-t-il pas les avantages que pourrait offrir la nomination d'une telle commission ? Le peuple regrettera que la commission proposée par sir John Thompson en 1886, et à laquelle a fait allusion l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), n'ait pas été nommée, et que les résultats de ses travaux n'aient pas été connus du peuple de ce pays, et des honorables membres

de cette Chambre, car cela nous aurait permis de juger de l'avantage que pourrait offrir ou non la nomination d'une telle commission. Je dois avouer, en toute sincérité, que je suis en faveur d'une commission. Mais l'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper) nous a dit que c'était là l'attitude que prenaient toujours sur cette question les jeunes membres de cette Chambre, mais au bout de quelques années, ils acquièrent de la sagesse et ne soutiennent plus de telles opinions. Cela est possible. Si les électeurs de mon comté jugent à propos de me garder ici encore quelques années, il est possible que je devienne plus sage, et que mes idées se modifient, ce que je serai toujours prêt à faire, quand je le croirai nécessaire ; mais je représente ici l'opinion de mes électeurs, au meilleur de mon jugement et il me semble que, particulièrement dans ce pays, après ce qui a eu lieu devant le comité des chemins de fer, le peuple du Nord-Ouest a certains griefs à faire valoir au sujet des chemins de fer.

Je ne dis pas que ces griefs sont justes ou non, je ne dis pas que ces chemins de fer traitent ceux qui habitent cette partie du pays comme ils devraient être traités enfin, je ne dis pas qu'ils favorisent certaines personnes ou certaines localités plus que d'autres. Il est facile de comprendre qu'une personne qui n'est pas un expert dans ces questions, ne peut guère se rendre compte du plus ou moins bien fondé de ces griefs, à moins de prendre connaissance de la preuve qui pourait être faite à ce sujet. Les membres de cette Chambre, qui comprennent la différence qui existe entre le transport sur de courtes distances et le transport sur de longues distances, et la différence de proportion dans les taux que ces chemins de fer devraient faire payer pour le transport sur de longues distances et le transport sur de courtes distances, ne doivent pas être très nombreux ; car, ce sont là des questions très difficiles, et j'en ai fait moi-même l'expérience en voulant essayer de les résoudre.

Ce que je viens de dire est une raison de plus en faveur de la nomination d'une commission, qui serait chargée de faire une enquête sur ces différentes questions, et pourrait régler ces griefs d'une manière impartiale, sans s'occuper des influences politiques ou des autres influences ordinairement en jeu. Aussitôt qu'un bill important concernant les chemins de fer est soumis à la Chambre, nous voyons arriver ici les directeurs des différentes compagnies de chemins de fer ; et cela a lieu même lorsqu'il s'agit d'un simple bill d'intérêt privé. Je ne veux pas dire cela pour jeter du discrédit sur ces compagnies. Je ne prétends pas que ces personnes agissent malhonnêtement ; mais cela n'empêche pas que chaque fois qu'une région peu importante du pays, qui a été traitée injustement par ces institutions, veut essayer de faire respecter ses droits, nous constatons que toujours les grandes compagnies de chemin de fer se trouvent là à propos pour lui barrer la route et l'empêcher de faire triompher ses droits. Un tel état de choses ne peut être justifiable.

Ces questions importantes devraient être, à mon avis, retirées de l'arène politique et réglées par une commission impartiale. C'est là une propositoin d'homme d'affaires. Nous avons les tribunaux pour régler les difficultés qui se présentent entre particuliers, et pour déclarer quels sont les dommages qui doivent être payés à un homme si son animal est tué, ou si une compagnie de chemin de fer veut exproprier sa propriété ; or, pourquoi n'aurions-nous pas une semblable cour de justice ou un tribunal d'arbitrage, ou une commission des chemins de fer qui serait chargée de régler les difficultés qui peuvent se soulever entre les localités et les compagnies, entre les intérêts privés et les intérêts des chemins de fer ? Il me semble qu'une telle mesure ne serait que juste.

Une telle mesure enlèvera au gouvernement une somme d'ouvrage considérable, qui ne peut faire autrement que d'avoir une certaine nuance politique, parce que le gouvernement, tout en étant ici pour légiférer dans les intérêts du pays, ses membres ne se trouvent pas moins à siéger comme juges et comme partisans politiques, et ils ne peuvent séparer ces deux choses. Je n'accuse pas le gouvernement d'avoir agi malhonnêtement dans un cas plus que dans l'autre. Mais je suis jeune, et peut-être qu'avec l'âge je pourrai réussir à faire de moi un juge un certain jour, et un partisan politique le lendemain ou l'instant d'après, cependant si une compagnie de chemin de fer veut essayer d'obtenir quelque chose qui soit contraire aux intérêts d'une certaine partie du pays, les partisans politiques doivent siéger comme juges, et il doit être très difficile, pour ne pas dire impossible, que leur décision ne soit pas entachée d'un peu de favoritisme.

Je suis bien prêt à admettre que jusqu'ici le comité des chemins de fer du Conseil privé s'est bien acquitté de son devoir, mais il me semble que le peuple éprouverait plus de respect et de satisfaction, il me semble qu'il serait plus convaincu que justice a été rendue, si une commission impartiale était nommée pour remplacer ce comité des chemins de fer, et malgré tout le respect que je professe pour le gouvernement, je dois dire que ses membres doivent souvent trouver difficile d'oublier qu'ils sont des hommes politiques et des chefs de parti.

M. OLIVER (Alberta) : M. l'Orateur, je désire exprimer la satisfaction que j'éprouve de voir que cette motion a été soumise à la Chambre pour être discutée ; non pas autant parce que je crois voir dans la manière dont elle est rédigée, un remède définitif à toutes les difficultés qui se présentent aujourd'hui au Canada, relativement aux chemins de fer, mais bien parce que je crois y voir un commencement d'adoucissement aux

maux dont nous souffrons. Quelque parfaite que puisse être la composition de cette commission, quels que soient les pouvoirs dont elle sera revêtus, j'ai bien peur qu'il ne se présente encore certaines difficultés entre les compagnies de chemin de fer et le peuple de ce pays qu'elle sera impuissante à régler, de même que n'importe quelle autre commission.

Certaines difficultés prennent naissance dans la législation adoptée par cette Chambre, et lorsque c'est là qu'elles puisent leur origine, une commission des chemins de fer n'y peut rien faire. Mais, la nomination d'une telle commission sera un pas de fait dans la bonne voie, et comme cette motion permet aux honorables membres de cette Chambre d'exprimer leur opinion à ce sujet, je déclare avec plaisir que j'enregistrerai mon vote en faveur d'un tel projet.

On a prétendu que l'état de choses existant au Canada se faisait aussi sentir aux Etats-Unis. On a dit que cette même question des chemins de fer existait chez nos voisins et qu'une commission des chemins de fer avait été nommée pour s'occuper de la chose. Il est possible que cela soit vrai, mais je ne crains pas de dire que ce qui existe actuellement au Canada est dix fois plus sérieux que ce qui a lieu aux Etats-Unis; parce que, tout en ayant un pays aussi vaste que les Etats-Unis, et une population infiniment moins considérable, nous n'avons que deux, ou peut-être trois compagnies de chemins de fer dans ce pays qui se font une concurrence quelconque, et dans la partie certainement la plus vaste du pays, et celle qui offre les plus grands avantages pour l'avenir, il n'existe qu'une seule compagnie de chemin de fer, et rien ne fait prévoir qu'il pourra jamais y en avoir une autre.

Ainsi donc, tandis ques les Etats-Unis, à cause de leur situation, et des avantages qu'ils offrent, peuvent s'attendre à une concurrence extraordinaire dans les chemins de de fer, nous pouvons dire qu'au Canada nous n'avons pas, et nous ne pouvons espérer avoir, ce que l'on peut appeler une véritable concurrence dans les chemins de fer, et une seule compagnie semble devoir conserver le monopole absolu sous ce rapport. Or, il ne s'agit pas pour nous d'une simple question de détails, mais il s'agit de savoir si les compagnies de chemin de fer vont gouverner le pays, ou si c'est le pays qui va gouverner ces dernières. C'est là la question véritable qu'il s'agit de résoudre, et je m'exprime ainsi, pour bien faire comprendre que cette motion, tout en étant destinée à avoir un bon effet, n'est que le commencement et non la solution définitive de ce problème des chemins de fer.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je ne crois pas avoir de remerciements à offrir à mon honorable ami, le chef de l'opposition (sir Charles Tupper) pour l'aide qu'il prétend avoir donnée au gouvernement, dans cette occasion, ou dans ce qu'il lui a plu d'appeler une attaque dirigée contre le gouvernement. Or, il ne s'agit pas ici d'une attaque contre le cabinet, ni d'un vote de non confiance. La motion qui est actuellement soumise à la Chambre est simplement une invitation faite à cette dernière d'étudier l'un des nombreux problèmes dont nous sommes appelés à nous occuper relativement aux moyens de transport par chemins de fer.

Mais mon honorable ami (sir Charles Tupper) a l'humeur tellement batailleuse, que lorsqu'il est obligé de garder le silence et qu'un autre député a la parole, il s'imagine immédiatement que cet orateur doit attaquer le cabinet ; et l'esprit de contradiction est tellement enraciné chez lui, que tout en étant sous l'impression qu'il s'agit d'un vote de non confiance dans le gouvernement, il vient en aide à ce dernier. Mais il n'y a pas lieu de se chicaner sur cette motion ; il ne peut y avoir qu'un échange d'idées sur un sujet important. Je dois déclarer, avec beaucoup de plaisir, que j'approuve une bonne partie de ce qui a été dit sur cette question par l'honorable chef de la gauche, et je ferai remarquer que c'est là un événement qui se produit assez rarement dans cette Chambre. J'admets avec lui que le comité des chemins de fer du Conseil privé a toujours été une institution utile, et a rendu, règle générale, des décisions très satisfaisantes.

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

Le PREMIER MINISTRE : Les décisions de ce comité se sont toujours, je crois, signalés par la sagesse dont elles étaient empreintes, et je n'ai jamais entendu parler, pas plus que mon honorable ami (sir Charles Tupper), qu'aucune de ces décisions ait jamais été attaquée. Mais l'honorable chef de la gauche doit savoir—dans tous les cas—tous les honorables membres de cette Chambre savent, que malgré les services rendus par le comité des chemins de fer du Conseil privé, et admis de tous, il n'est pas moins vrai, qu'il a toujours existé dans le pays certains griefs publics qui ne pouvaient pas être portés à la connaissance de ce comité.

En premier lieu, le comité des chemins de fer du Conseil privé est une institution dispendieuse ; c'est-à-dire, qu'il en coûte très cher pour arriver à soumettre à l'appréciation de ce comité les difficultés que l'on veut lui faire décider. Il peut se produire dans une des parties de cette vaste Confédération, disons dans les Territoires du Nord-Ouest ou dans la Colombie-Anglaise, un conflit entre une compagnie de chemin de fer et le public. Il peut arriver que ce conflit ait lieu entre la compagnie de chemin de fer et une ville qui a été laissée dans l'isolement par cette compagnie ; ou ce peut-être simplement une difficulté entre un individu commerçant ou importateur et la compagnie de chemin de fer. Il peut arriver que cet

individu croie que l'on a agi avec partialité à son égard,—que l'on a accordé des taux de transport privilégiés à son rival dans le commerce.

It trouverait peut-être un remède à ses griefs devant le comité des chemins de fer du Conseil privé ; mais il est possible aussi qu'il demeure à des milliers de milles de ce tribunal, et qu'il ne possède pas les moyens nécessaires pour aller faire valoir ses prétentions devant lui. Cet homme sent le besoin d'avoir dans ce pays un tribunal devant qui il pourrait se présenter, qui ne siégerait pas trop loin de sa demeure, en un mot un tribunal qui viendrait à lui et écouterait les plaintes qu'il a à formuler. Les plaintes de cette nature sont générales dans tout le Canada, et, pour ma part, je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas faire dans ce pays ce qui a été mis en pratique dans d'autres pays, et en particulier en Angleterre—je ne vois pas pourquoi nous n'aurions pas une commission des chemins de fer qui serait chargée de s'occuper de ces nombreux griefs de la part du public en général ? Je crois que nous pouvons nous entendre sur ce point.

Dans tous les cas, j'exprime l'opinion du gouvernement lorsque je dis que nous croyons qu'il y a un grand nombre de griefs qui ne peuvent être réglés qu'au moyen d'une commisssion des chemins de fer. Mais il est tellement difficile, et il faut s'imposer une telle somme de travail pour rédiger une loi devant régler et constituer un tribunal de cette nature, que cela rend la question très embarrassante, et les honorables députés qui siègent en arrière de moi et particulièrement mes honorables amis des Territoires du Nord-Ouest et de la province du Manitoba, ne devront pas être surpris si je leur dis, que cette question est tellement embarrassante, que jusqu'à présent, nous n'avons pu trouver le moyen de soumettre un bill, durant la présente session, réglant ce point. Mais le cabinet s'occupe de la chose.

Je prétends que nous avons déjà fait quelque chose pour le peuple du Nord-Ouest. Je me rappelle très bien la circonstance à laquelle a fait allusion, il y a un instant, l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin), car le gouvernement s'est déjà occupé de la question des taux de transport, et je crois que nous avons déjà fait beaucoup pour nous acquitter de la promesse que nous avons faite. Mon honorable ami ne peut pas nier que la première année que nous sommes arrivés au pouvoir, nous avons obtenu de l'une des plus grandes compagnies de transport des Territoires du Nord-Ouest, c'est-à-dire de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, une réduction considérable dans ses taux de transport.

Sir CHARLES TUPPER : Et cela sans le secours d'une commission.

Le PREMIER MINISTRE : Oui, sans le secours d'une commission. Mais tout en ayant obtenu cet avantage, je dois dire à l'honorable chef de l'opposition que ce n'est pas là tout ce que nous avions l'intention de faire en faveur du peuple du Nord-Ouest. Au contraire, nous croyons qu'il reste encore beaucoup à faire sous ce rapport, et nous sommes d'avis que l'une des choses qui peuvent être accomplies, dans le but de résoudre le problème, c'est de faire exactement ce qui est demandé dans cette résolution. Cependant, je demande à l'honorable député de Macdonald (M. Rutherford) le proposeur de cette résolution, de ne pas insister pour qu'elle soit adoptée aujourd'hui, je le prie d'avoir confiance dans la bonne volonté et les bonnes intentions du gouvernement, et de permettre que la question reste en suspens pour le moment, et que le débat soit ajourné.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : J'ai cru comprendre qu'il avait été question de moi au cours de ce débat et que l'on avait fait remarquer que j'avais été absent de la Chambre durant la plus grande partie de cette discussion. Inutile pour moi de dire aux honorables députés qui sont intéressés dans cette question, et qui l'ont discutée, que mon absence est due à des circonstances incontrôlables. Je n'avais pas prévu que la Chambre serait appelée à discuter cette résolution ce soir, et j'ai contracté des engagements qu'il m'était tout à fait impossible de remettre, et qui ont nécessité mon absence ; par conséquent, je n'ai pas eu l'occasion d'entendre ce que les honorables députés peuvent avoir dit à ce sujet.

Je n'ai pas pris la parole, M. l'Orateur, avec l'intention de discuter la résolution ou d'exprimer mon opinion relativement à cette question. La Chambre a eu le plaisir d'entendre l'honorable premier ministre sur cette question, et je veux simplement confirmer ce qu'il a dit, en ajoutant que cette question n'a pas été négligée de ma part, et que je l'ai étudiée avec beaucoup de soins.

J'ai actuellement dans mon ministère, un bill qui a été préparé en vue de l'établissement d'une commission ; mais je puis dire aux honorables députés qui désirent que cette question reçoive une solution aussi promptement et aussi efficacement que possible, que je ne suis pas satisfait du caractère de ce bill. Je doute qu'il puisse être mis en vigueur tel que rédigé. Il faudra un certain temps pour lui donner la forme voulue. Cette question renferme la solution de plusieurs problèmes difficiles, et ce projet de loi, tel que préparé, n'est pas suffisamment mûri, pour que, quand bien même nous aurions le temps, et que d'autres affaires ne réclameraient pas l'attention de la Chambre, je puisse me croire justifiable d'en recommander l'adoption à mes collègues dans l'état où il se trouve actuellement.

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami veut-il me permettre de lui demander si c'est là un bill qui a été préparé par le cabinet ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, il a été préparé pour le gouvernement. J'ai bénéficié des conseils et des services d'un homme que j'ai employé spécialement à cette fin, en vertu du pouvoir qui m'a été accordé par le parlement lors de la dernière session. Il a fait un excellent travail ; mais le bill tel que rédigé n'est pas tel que j'aurais voulu l'avoir, et comme c'est le ministre qui porte la responsabilité, je ne me suis pas cru justifiable de le recommander à mes collègues.

Avant de reprendre mon siège, je voudrais faire remarquer à ceux de nos honorables amis qui ont fait presqu'à eux seuls, ce soir, les frais de la discussion sur cette question, qu'ils ont oublié une chose. Les griefs qu'ils veulent faire disparaître concernent en grande partie la question des taux de transport, et ces difficultés surgissent plus particulièrement avec une grande compagnie de chemin de fer ; nous savons tous que ce chemin de fer, sous l'empire de la loi telle qu'elle existe actuellement, est tout à fait hors de l'atteinte et de la juridiction du parlement, relativement à ses travaux de transport. Tant que certaines conditions, auxquelles il est pourvu dans le statut, ne seront pas accomplies, et tant que certains événements ne se seront pas produits, le parlement ne possédera pas l'autorité dont il aurait besoin, pour pouvoir apporter au mal un remède comme celui que le peuple veut exiger de nous.

En plus de toutes les difficultés ordinaires qui entourent toujours la solution d'une question comme celle-là, nous possédons au Canada, un vaste réseau de chemins de fer, dont la voie traverse toute cette partie du continent que nos amis du Nord-Ouest représentent dans cette Chambre, et qui est absolument en dehors de la juridiction de ce parlement, au moins pour le moment, quant à ce qui concerne la réglementation ou la réduction de ses taux de transport.

La motion proposant l'ajournement du débat est adoptée.

L'ACTE D'INSPECTION GENERALE.

M. PENNY : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 55) modifiant de nouveau l'Acte d'inspection générale, et à l'appui de cette motion, voici les quelques remarques que j'ai à faire : Les épiciers et les commerçants de fruits de Montréal, constatent qu'une quantité considérable de fruits arrivent à la ville, non seulement en mauvais état, mais souvent dans un état tout autre que celui pour lequel ils ont été vendus, comme la chose peut se constater en ouvrant les colis dans lesquels ils sont empaquetés.

Afin d'obvier à cet inconvénient, ils m'ont demandé de soumettre ce bill, stipulant la nomination d'un inspecteur qui aura pour mission de protéger non seulement les commerçants, mais aussi les consommateurs. On me dit que les commerçants en gros, et les commissaires priseurs sont eux aussi en faveur de cette mesure. Il n'y a pas de produit destiné à la consommation qui prête plus à la fraude que les fruits. Je vois que samedi dernier un honorable député a fait certaines remarques relativement à l'inspection des fruits, et j'en ai pris connaissance avec beaucoup de plaisir, parce que cela démontre que l'on s'intéresse à la question.

M. CLANCY : Je ne crois pas qu'il y ait d'objection à ce que ce bill soit étudié en comité, mais je désire faire remarquer qu'il stipule que les pommes devront, dans tous les cas, être placées dans des colis particuliers. Si ce projet de loi devait se rapporter uniquement aux fruits destinés à l'exportation, je n'y verrais pas d'objection ; mais tel qu'il est rédigé actuellement, toute personne portant un baril de pommes au plus petit village s'exposerait à une amende, si l'embarillage n'était pas conforme à la teneur de ce bill. Je ne m'oppose pas au projet de loi sous ses autres rapports, mais je désire faire remarquer à l'honorable député qu'il devra lui faire subir des modifications importantes avant de pouvoir s'attendre à ce qu'il soit adopté par la Chambre.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière) : Il est inutile pour moi de dire que je suis de la même opinion que l'honorable député sur ce point, mais comme j'ai soumis de mon côté un projet de loi concernant l'Acte des inspections générales, je lui demanderais d'attendre jusqu'à ce que le comité ait discuté cette mesure, et alors nous pourrons y insérer telles parties de ce bill que le comité jugera à propos d'y faire entrer.

La motion est adoptée, et le bill est lu une deuxième fois.

COLIS DE PETITS FRUITS.

M. PENNY : Je propose que le bill (n° 56) à l'effet de définir les grandeurs des colis de petits fruits soit lu une deuxième fois, et voici les quelques remarques que j'ai à faire à l'appui de cette motion : Les commerçants de fruits de Montréal ont constaté que les colis contenant les petits fruits, ne sont pas d'une grandeur uniforme, ce qui donne lieu à des plaintes nombreuses. Mais pour ce bill comme pour l'autre, l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur m'a demandé d'en proposer la deuxième lecture, puis quand nous serons pour le discuter en comité général, je lui ferai subir certains changements, afin de mettre la grandeur des boîtes en conformité avec cette mesure étalon, et d'ajouter ce projet de loi comme amendement au bill concernant les poids et mesures qui devra être soumis par le ministre du Revenu de l'intérieur.

La motion est adoptée, et le bill est lu une deuxième fois.

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

M. HAGGART : Quelles seront les projets que soumettra le gouvernement demain ?

Le PREMIER MINISTRE: Il y aura peut-être quelques bills d'importance secondaire, et certainement le bill concernant le chemin de fer du Drummond.

RAPPORTS DEMANDES.

Copies de tous rapports faits sur toutes explorations de Neufrage Pond, comté de King, I.P.-E., en 1897 ou 1898.—(M. McDonald King).

Copies de toute correspondance, papiers, pétitions, etc., au sujet de la démission du docteur Morris, comme directeur de la poste de Dundas, I.P.-E., de la nomination de son successeur et des personnes qui ont demandé cet emploi.—(M. Macdonald, King).

Copie des rapports sur les réunions annuelles du régiment, le 8me Hussards, chaque année, de 1888 à 1898 inclusivement, tels que transmis au département de la Milice.—(M. Sproule).

Copies de tous arrêtés du conseil demandes, correspondance, papiers, plans, etc., qui se trouvent dans les départements de l'Intérieur et de la Marine et des Pêcheries concernant 37·29 acres ou environ de grève et de rivage situés à environ deux milles en aval de Steveston, C.A., à l'ouest et dans le voisinage immédiat de la section 9, rang 7, bloc nord 3, division nord-ouest.—(Sir Charles Hibbert Tupper).

Copies de toutes soumissions ouvertes le 14 mai 1897 pour les travaux de canalisation à la Pointe Farran, avec les prix des divers soumissionnaires pour chaque item et les quantités approximatives sur lesquelles les soumissions ont été basées, et le montant total stipulé dans chaque soumission.—(M. Clancy).

Copies de toutes réclamations présentées au gouvernement pour des terrains achetés ou expropriés pour la construction ou en rapport avec l'exploitation de l'embranchement Saint-Charles de l'Intercolonial. Aussi, état indiquant les montants de chaque réclamation, les noms des personnes dont les réclamations ont été réglées, (1) pour des terrains endommagés ou autres dommages ; les noms des postulants et les montants demandés par eux pour les réclamations non réglées ; les comptes présentés pour dépenses légales ou autres et le montant payé à chaque personne ou société.—M. McMullen).

(*a*) Les personnes mises à la retraite dans le département de l'Agriculture depuis le 30 juillet 1896 jusqu'au 30 avril 1899, dans les services intérieur et extérieur ;

(*b*) Les pensions ou allocations accordées dans chaque cas ;

(*c*) La manière dont les vacances ainsi créées ont été remplies, les noms des personnes qui ont été nommées à ces situations vacantes, et le chiffre du salaire dans chaque cas.—(M. Montague.)

Copies de tous papiers et de toute correspondance au sujet de la destitution de Christopher Wallaer, directeur de la poste à Ailsa Craig, Ont., et copie des accusations (s'il en est) portées contre lui, ainsi que du rapport fait à la suite de toute enquête tenue à ce sujet.—(M. Haggart).

Copie de toute correspondance, entre le gouvernement ou quelqu'un de ses membres ou toute personne ou fonctionnaire en leur nom, et la Compagnie du chemin de fer du Canada-Est ou toute personne en son nom, et copie de tous rapport et papiers se rapportant à une proposition d'acheter le dit chemin de fer pour le gouvernement.—(M. Foster).

Copies de toute correspondance, télégrammes, et rapports, depuis le 1er juin 1897, entre le gouvernement du Canada et celui de la Colombie Anglaise, ou entre toutes personne ou personnes en leur nom, au sujet de la réserve des Indiens Songhees, à Victoria, C.A.—(M. Prior).

Copie de toute correspondance échangée entre la Compagnie du Télégraphe Commercial du Nord et le département des Travaux publics pendant les derniers six mois.—(M. Maxwell).

Copies de tous ordres en conseil et de toute correspondance concernant l'offre faite par le gouvernement de la Colombie Anglaise en 1899 relativement au câble de l'Océan Pacifique.—(Sir Charles-Hibbert Tupper.

Copie de toute correspondance, télégrammes et rapports entre les départements de la Milice et de la Défense et de la Justice, ou leurs agents, et les personnes suivantes qui ont demandé une indemnité ou une compensation en rapport avec l'érection de fortifications à Macaulay Point, C.A., savoir : Fred. Hall, J. Jardine, W. F. Bullen, R. W. Reford, Henry Moss, William Moss, J. G. Tiarks, Charles Kent, Thornton Fell, Andras Keating (B. L. Ker), Hans Ogilvy Price, H. F. Bishop, S. J. Pitts et toutes autres personnes qui ont présenté des réclamations à ce même sujet.—(M. Prior).

Copie du rapport de W. H. Lynch mentionné par le ministre de l'Intérieur le 19 avril dernier, *Débats* p. 1896.—(Sir Charles-Hibbert Tupper).

La motion est adoptée, et la séance est levé à 10.25 p. m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, le 30 mai 1899.

PRIÈRE.

SOUMISSIONS, HABILLEMENTS POUR LA MILICE

M. FRASER (Guysboro) : Je propose :

Que l'ordre soit donné de produire sans délai, pour l'usage du comité des Comptes Publics, copie de toutes les soumissions émises par le département de la Milice et de la Défense depuis 1896 pour tous les effets d'habillement pour la milice du Canada, conformément à la recommandation contenue dans le second rapport du dit comité.

La motion est adoptée.

ACTE DE TEMPERANCE DE 1864

M. COWAN : Je propose que le bill (n° 134) modifiant l'acte de tempérance de 1864 soit lu une première fois, et voici les explications que j'ai à donner à l'appui de cette motion : Sous l'empire de l'acte de tempérance de 1864, généralement connu aujourd'hui sous le nom d'ancien acte Dunkin, tout township ou municipalité dans lequel cet acte est en vigueur et qui désire le révoquer doit obtenir l'opinion des contribuables à ce sujet, au moyen d'un vote ouvert, qui doit être enrégistré dans un seul bureau de vota-

tion, situé au centre du township, un jour de votation étant accordé pour chaque 400 électeurs inscrits sur la liste. Il y a dans la division sud du comté d'Essex une municipalité ou cet acte est en vigueur, qui voudrait le révoquer. Pour en arriver à ce but, les citoyens de cette municipalité sont obligés d'avoir recours au système embarrassant de 1864. Ce projet de loi est proposé dans le but de permettre d'amender l'ancienne loi, afin que la chose se fasse au moyen du vote au scrutin et que l'élection ait lieu de la même manière que les élections municipales se font tant dans la province de Québec que dans la province d'Ontario.

La motion est adoptée et le bill est lu une première fois.

CORRESPONDANCE—PERCEPTION DU REVENU.

LE MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière) : Je dépose sur le bureau de la Chambre copie de la correspondance échangée entre John R. Barrett, inspecteur divisionnaire du Revenu de l'intérieur, le percepteur H. A. Costigan et le ministère, relativement à la réception par le percepteur Costigan de la somme de $93.20 de Virden, lequel montant n'a pas été déposé en temps convenable. Ce rapport est soumis afin de répondre à l'ordre qui sera certainement adopté par la Chambre ordonnant la production de ces papiers. J'ai déjà déposé sur le bureau de la Chambre une copie de ces documents afin que le comité puisse être en état de prendre immédiatement connaissance de toute l'affaire.

M. l'ORATEUR : Ces documents vont être déposés sur le bureau de la Chambre à titre de rapport supplémentaire, je suppose ?

LE MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui.

BILL DE REDISTRIBUTION.

LE PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je crois que c'est vendredi dernier que mon honorable ami, le chef de l'opposition (sir Charles Tupper), après avoir examiné les travaux qu'il restait encore à la Chambre à accomplir, a cru devoir me dire qu'il serait sage, dans les circonstances, et vu l'époque avancée de la saison, de remettre à une autre session l'examen du bill de redistribution. Nous étions tenus, mes collègues et moi-même, de prendre en sérieuse considération les remarques faites par l'honorable député dans le but de nous rendre à ses désirs, si la chose était possible ; mais je dois déclarer que, après avoir étudié la question avec beaucoup de soin, nous en sommes arrivés à la conclusion qu'il n'y avait pas de raison valable pour nous empêcher de discuter ce bill durant la présente session.

LIQUEURS AU YUKON.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER (Pictou) : Je voudrais savoir de l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton), s'il a eu le temps de s'occuper de la question du rapport relativement aux lettres et télégrammes concernant le permis accordé à Archer Martin, de Victoria, d'entrer des liqueurs spiritueuses dans le territoire du Yukon. C'est là une question sur laquelle j'ai appelé son attention l'autre jour, les documents concernant la demande faite par Macaulay n'ayant pas encore été déposés sur le bureau de la Chambre.

LE MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : J'ai donné les instructions nécessaires pour que des recherches soient faites afin de s'assurer s'il existe des documents de la nature de ceux que l'honorable député vient d'indiquer. Jusqu'aujourd'hui, à midi, aucun document n'avait encore été trouvé indiquant qu'une correspondance ou des télégrammes aient été échangés entre le département ou moi-même ou tout autre personne dans le département et M. Martin, relativement au permis accordé à M. Macaulay. J'ai donné instruction de continuer les recherches. Il y a eu une correspondance échangée relativement à M. Macaulay, mais ce n'était pas avec M. Martin. Si l'honorable député désire prendre connaissance de cette correspondance, je me ferai un plaisir de la lui communiquer.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Ce n'est pas précisément cette correspondance dont j'ai besoin, mais je n'ai pas d'objection à en prendre connaissance. L'honorable ministre (M. Sifton), comprend sans doute que je veux parler des télégrammes ou des lettres de Archer Martin, de la société Martin et Langlay. Je suppose que les recherches ordonnées par l'honorable ministre ne se limiteront pas à la correspondance qui peut avoir été échangée avec M. Archer Martin, mais qu'elles s'étendront aussi à celle de Martin et Langley.

LE MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les instructions que j'ai données étaient de chercher la correspondance provenant de Archer Martin. Il est possible qu'avec de telles instructions l'on ne se soit pas occupé des lettres et télégrammes pouvant avoir été adressés par la société. Si je comprends bien, le nom de cette société est Martin et Langley. Je vais faire faire de nouvelles recherches sous ce nom.

FRAUDES ELECTORALES AU MANITOBA.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable premier ministre croit-il pouvoir s'acquitter de la promesse qu'il a faite l'autre jour, de déposer sur le bureau de la Chambre tous les documents se rapportant aux poursuites intentées au Manitoba rela-

tivement à de prétendues fraudes électorales ?

LE PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Le gouvernement s'est acquitté de cette promesse, comme de toutes celles qu'il fait.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Et les documents ont été déposés hier sur le bureau de la Chambre ?

LE PREMIER MINISTRE : Certainement. Ils ont été déposés hier sur le bureau de la Chambre.

L'ENQUETE DU YUKON

LE MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Je demande la permission de déposer sur le bureau de la Chambre copie d'un arrêté du conseil, en date du 7 octobre 1898, nommant, en vertu des dispositions contenues dans le chapitre 114 des Statuts revisés du Canada, M. William Ogilvie commissaire, pour faire une enquête sur les accusations et les plaintes mentionnées dans le dit arrêté du conseil ; aussi copie de la commission émise sous le grand sceau du Canada, nommant M. Ogilvie commissaire ; copie de son rapport en date du 27 avril 1899, et copies de trois avis publics mentionnés dans le dit rapport et qui y sont annexés.

M. FOSTER : Est-ce là le rapport de l'enquête officielle tenue par M. Ogilvie ?

LE MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. FOSTER : Avec le consentement de la Chambre, je voudrais proposer que le règlement fût suspendu, et que l'impression de ces documents fût faite sans délai.

La motion est adoptée.

DIRECTEUR DE LA POSTE A BATH, ONT.

M. WILSON (Lennox) : Quand dois-je m'attendre à ce que l'on dépose sur le bureau de la Chambre les documents que j'ai demandées relativement à la destitution du directeur de la poste de Bath, Ont. ? Il y a quelque temps on a promis que cela aurait lieu bientôt.

LE PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je vais appeler l'attention du directeur général des Postes sur cette question.

TRAFIC LE DIMANCHE SUR L'INTERCOLONIAL

M. McDOUGALL (Cap-Breton) : Avant d'aborder l'ordre du jour, je voudrais appeler l'attention du ministre des Chemins de fer et Canaux sur un article que je viens de lire, dans un journal publié dans mon comté, relativement à la circulation des convois de l'Intercolonial le dimanche. Cet article se lit comme suit :

Tha luchd-riaghlaidh an rathaid-iaruinn air a dhol gu bristeadh na Sabaid. Feasgar na Sabaid s'a chaidh, dh' fhalbh train a Sidni air son an luchd turuis a thaining air a Bhruce oidhche Shathurna a thoirt gu Truro, agus an t-Sabaid roimhe sin dh' fhalbh train guail. Tha an t-am stad a chur air an obair ud, air neo cha'n fhada bios latha fois aig an luchd-obrach idir.

Je voudrais savoir de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux comment il se fait que l'on a permis aux convois de circuler le dimanche. Afin de renseigner l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux et pour la plus grande édification de l'honorable député de Norfolk-nord, je vais leur donner la traduction de cet article qui se lit comme suit :

L'administration du chemin de fer ne s'occupe plus de faire respecter le repos du dimanche. Dimanche dernier après-midi un convoi a quitté Sydney pour Truro avec les voyageurs qui sont arrivés samedi soir à bord du "Bruce". Le dimanche précédant c'était un convoi chargé de charbon qui partait. Il est temps de mettre fin à un semblable etat de choses, autrement, dans peu de temps la classe ouvrière n'aura plus de jour de repos.

J'aimerais que le ministre des Chemins de fer et Canaux expliquât à la Chambre comment il se fait que l'on permet aux convois de quitter la gare de Sydney le dimanche. Je ne vois pas de raison pour expliquer le départ d'un convoi ce dimanche-là en particulier, avec les voyageurs qui étaient arrivés le samedi soir à bord du "Bruce". Ils auraient pu prendre à Truro, vers dix heures le lundi matin, le convoi des voyageurs venant de Halifax et se dirigeant vers l'ouest, en partant vers minuit le dimanche soir. Je comprends que l'on a une raison particulière pour faire circuler ces convois pendant le jour, au lieu de le faire circuler pendant la nuit.

M. l'ORATEUR : L'honorable député ne doit pas faire de discours.

M. McDOUGALL : Je demande simplement à l'honorable ministre de m'expliquer la chose, et il connaît la raison de cette conduite. La voie dans cette partie du chemin n'est pas en aussi bon état qu'elle devrait l'être, et cela est dû au fait que l'on a mis à la porte un certain nombre d'ouvriers expérimentés pour les remplacer par des employés sans expérience, qui sont incapables de faire les réparations nécessaires, et les employés en charge du convoi savent la chose.

DEMANDE DE RAPPORTS.

M. MARTIN (Queen-est) : Je voudrais demander quand je puis m'attendre à ce que l'on dépose sur le bureau de la Chambre quelques-uns des rapports qui ont été demandés, savoir 1° Rapport concernant l'embranchement de chemin de fer proposé entre Southport et Murray Harbour, et

autres chemins de fer proposés dans l'Ile du Prince-Edouard ; 2ième Rapport concernant la délégation de l'Ile du Prince-Edouard, composée du procureur général et des honorables MM. Richards et Rogers, en mars dernier ; 3ième, concernant les changements à faire dans le transport des malles de l'Ile du Prince-Edouard entre le chemin de fer Intercolonial et Sackville ; 4ième, un rapport concernant le crédit dépensé pour la reconstruction de la jetée de China-Point, dans l'Ile du Prince-Edouard ; et enfin les montants d'argent dépensés pour réparations aux jetées et quais n'appartenant pas au gouvernement fédéral, pour les exercices 1896-97 et 1897-98, et relativement à la saisie de pièges et de cordages appartenant à Benj. Sampton et Cie, de Belle-River, dans l'Ile du Prince-Edouard.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Si l'honorable député veut bien avoir l'obligeance de me remettre une liste des rapports dont il a besoin concernant l'Ile du Prince-Edouard, je les ferai déposer sur le bureau de la Chambre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : Je regrette que l'honorable député demande des renseignements qu'il est impossible de lui fournir, au dire des fonctionnaires de mon ministère. Il me demande un rapport des montants dépensés pour travaux faits sur des quais qui ne sont pas des propriétés publiques et situés dans différentes parties du Canada. Ceux de mes honorables amis qui ont été ministres comprennent qu'il serait très difficile de s'assurer des montants qui peuvent avoir été dépensés en certaines circonstances par d'autres gouvernements sur des constructions qui n'appartiennent pas au gouvernement. Je dois dire que le sous-ministre des Travaux publics à qui j'ai parlé de la chose, il y a quelques jours, m'a répondu qu'il faudrait des mois et des mois pour préparer le rapport demandé par l'honorable député. Mais, s'il veut être assez bon de passer à mon bureau, nous lui donnerons toutes les chances possibles de consulter les livres pour trouver ce dont il a besoin. Qu'il vienne demain, et je me ferai un plaisir de lui montrer tous les livres que nous avons.

M. MARTIN : Cette motion a été adoptée à la dernière session, et l'honorable ministre m'a dit dans le temps, qu'il ne faudrait pas plus de trois ou quatre jours pour préparer ce rapport. Les renseignements demandés ne comprennent que deux ou trois années. L'honorable ministre (M. Tarte) m'a dit, durant la dernière session, lorsque j'ai demandé que l'on accordât un certain montant d'argent, pour le brise-lames de Belle-River, dans l'Ile du Prince-Edouard, que le gouvernement ne dépensait pas d'argent pour réparer les jetées et les quais qui ne lui appartenaient pas ; et que pour sa part il n'avait jamais fait de telles dépenses. Il prétend maintenant que ces dépenses ont été tellement nombreuses que le ministère ne peut nous les indiquer. Je ne crois pas qu'il soit juste de traiter la Chambre de cette manière. Il est important que nous sachions quelles sont les dépenses qui sont faites, sur les quais qui sont sous la juridiction du gouvernement fédéral. Il est aussi nécessaire que nous connaissions quels sont les montants qui sont dépensés annuellement pour réparer les quais et les jetées, sur lesquels le gouvernement n'exerce aucune juridiction. Si le montant ainsi dépensé est tellement considérable qu'il faille plus d'une année au ministère des Travaux publics pour en préparer un état, je crois qu'il s'agit là d'une question qu'il est du devoir de la Chambre d'étudier avec soin. Il est vrai que je suis obligé de prendre la réponse que me donnera le gouvernement ; mais je crois que la Chambre et le pays ont droit d'obtenir ce renseignement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comme l'honorable député le sait, je n'ai pas été très bien durant le dernier mois, et il est possible que certaines questions n'aient pas reçu de ma part toute l'attention qu'elles méritaient. La dernière fois que l'honorable député m'a parlé de cette affaire, j'ai dit à mon sous-ministre de s'occuper de la chose, et je viens de vous faire connaître la réponse qu'il m'a donnée. Mais, après les remarques que vient de faire l'honorable député, je vais étudier de nouveau la question, et si, comme il le prétend, le rapport ne couvre que deux années, je crois qu'il pourra être produit.

IMPRIMERIE—TRAVAIL LE DIMANCHE

M. GUILLET : Je voudrais savoir de l'honorable premier ministre s'il est vrai que les employés de l'Imprimerie travaillent le dimanche ; en d'autres termes ce bureau est-il ouvert le dimanche ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : C'est la première fois que j'entends parler de la chose.

M. GUILLET : Ferez-vous cesser ce travail, s'il est vrai que la chose existe ?

Le PREMIER MINISTRE : Cela est facile à constater.

LOI CONCERNANT LE TRAVAIL DES AUBAINS.

M. McCLEARY (Welland) : Je désire appeler l'attention de l'honorable premier ministre sur une circonstance qui demande la mise en vigueur de la loi concernant le travail des aubains. Les honorables membres de cette Chambre savent qu'il a été question de la mise en vigueur de cet acte, par suite de la grève qui existe actuellement das la ville de Hamilton, parmi ceux

qui font des vêtements, et l'importation faite par Caldar et Cie, d'un certain nombre d'ouvriers destinés à prendre la place de ceux qui se sont mis en grève parce qu'ils n'ont pas reçu le plein montant de leurs gages. D'un autre côté j'ai lu dans les journaux et j'ai appris d'autres sources que le gouvernement avait décidé que la loi concernant le travail des aubains devra rester en suspens jusqu'à ce que la conférence ait terminé ses travaux à Washington, aucun gouvernement ne devant la mettre en vigueur.

Mais, pas plus tard que samedi dernier, un jeune homme du nom de Hunt, a été ramené de ce côté-ci de la rivière par M. DeBarry, simplement parce qu'il voulait aller faire visite à son oncle à Cleveland. Ce jeune homme est briqueteur ; et comme on craignait qu'il n'eût l'intention de chercher de l'ouvrage, il fut ramené au Canada. L'honorable premier ministre et la Chambre doivent comprendre, que si les Etats-Unis ne veulent pas se conformer au marché que l'on dit avoir été conclu, tout ce que le gouvernement a à faire, c'est de mettre la loi concernant le travail des aubains en vigueur, et empêcher l'importation dans notre pays, de ces ouvriers étrangers qui sont amenés ici pour prendre la place des ouvriers canadiens. Je m'attendais à ce que l'un des députés de Hamilton appelât l'attention du ministère sur cette affaire, mais comme je demeure près de cette dernière ville, j'ai cru qu'il était de mon devoir de parler de la chose.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je puis dire à l'honorable député (M. McCleary), que lors de notre séjour à Washington, l'hiver dernier, la loi concernant le travail des aubains était appliquée d'une manière très arbitraire par certains agents du gouvernement américain ; ils ont poussé la chose jusqu'au point de renvoyer au Canada un voyageur de commerce, sous prétexte qu'en agissant comme tel il violait la loi concernant le travail des aubains. Des représentations ayant été faites à ce sujet aux autorités de Washington, il fut convenu, tacitement, qu'autant que possible, on éviterait, des deux côtés, de mettre la loi en vigueur, en attendant que les commissaires puissent en arriver à un arrangement satisfaisant de cette question.

Cette entente était purement officieuse ; nous ne pouvions rien conclure qui fût de nature à nous lier absolument, mais il était bien compris, par les deux parties, que nous ferions notre possible pour empêcher la mise en vigueur de cette loi. Il y a quelques jours on a appelé mon attention sur le fait que cet agent, dont vient de parler mon honorable ami, M. DeBarry, de Buffalo, avait violé la loi. J'ai fait prendre des renseignements à ce sujet, et je suis actuellement en correspondance avec une personne autorisée de Washington relativement à cette affaire.

Je crois que les rapports ont été considérablement exagérés, et le fait même auquel l'honorable député vient de faire allusion, est une preuve de cette exagération. Il a dit qu'un jeune homme avait été renvoyé au Canada, par M. DeBarry, parce qu'il allait rendre visite à son oncle, et aussi parce que l'on craignait que son voyage aux Etats-Unis n'eût pour but de trouver de l'ouvrage. Ce n'est pas là une violation de la loi américaine concernant le travail des aubains ; cette loi ne prévoit pas qu'un homme pourra être chassé du sol américain simplement parce qu'il va rendre visite à ses parents.

La loi stipule seulement qu'elle s'appliquera dans le cas où l'on ira travailler aux Etats-Unis en vertu d'un contrat, et si un cas de cette nature s'est produit, celui qui en est responsable n'agissait pas suivant la loi.

Un cas identique a été porté à mon attention. J'ai écrit à celui qui m'avait communiqué la chose de m'en faire parvenir les détails par déclaration sous serment afin que je puisse être en état de me plaindre aux autorités américaines que leur fonctionnaire ne se bornait pas à appliquer la loi, mais qu'il abusait de son privilège pour persécuter les citoyens du Canada à qui il arrive de visiter les Etats-Unis.

Tous ceux qu'on traite de cette manière, pourraient trouver un remède dans la loi.

Le gouvernement s'occupe de la question actuellement.

AMENDEMENT DE LA LOI CONCERNANT LE REVENU DE L'INTERIEUR.

La Chambre siège de nouveau en comité sur le bill (n° 124) destiné à amender la loi concernant le Revenu de l'intérieur.—(sir Henri Joly de Lotbinière.)

(En comité.)

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière) : M. le Président, on se rappellera que lorsque ce bill destiné à amender la loi concernant le Revenu de l'intérieur a été présenté l'autre jour, l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) a appelé l'attention sur l'article 2, ainsi conçu :

Sur les grains employés pour la production, à raison d'un gallon de spiritueux de la force de preuve pour vingt livres et quatre dixièmes de livre de grains employés,—ou, dans une distillerie où l'on ne fait usage que de malt, sur le malt employé pour leur production, à raison d'un gallon de spiritueux de la force de preuve par vingt livres de malt employé.

J'ai expliqué au comité la distinction que nous faisons entre les deux différents modes de distiller l'eau-de-vie de grains. J'ai expliqué pourquoi dans un cas la quantité estimée serait moindre que dans l'autre, ou plutôt pourquoi on accorderait une plus grande diminution dans un cas que dans l'autre, et l'honorable député de Lanark m'a demandé si je ne considérais pas juste

d'appliquer la disposition, autant que possible, au passé aussi bien qu'à l'avenir, afin de réparer toute injustice qui peut avoir été commise jusqu'à présent. Je suggérerai donc au comité d'ajouter à l'article la disposition suivante :

La disposition de cet article aura son application à compter du 1er juillet 1898.

Il nous est impossible d'aller plus loin, parce que le jour de règlement est le premier de l'année financière. J'espère que cette décision sera trouvée satisfaisante par mon honorable ami, ainsi que par tous ceux qui ont souffert du mode appliqué jusqu'ici relativement à l'estimation de la quantité de grains requise.

M. HAGGART : L'honorable ministre voudra-t-il dire pourquoi la disposition ne s'appliquerait pas à toutes les liqueurs se trouvant en entrepôt ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : *On ne se plaint pas, et il n'y a pas lieu de changer le mode* d'estimation dans l'un et l'autre cas. Il existe deux modes d'estimation : l'un requiert une plus grande quantité de grain pour produire le même effet que l'autre. L'estimation relative à l'eau-de-vie produite par une moindre quantité de grains n'a soulevé aucune plainte, et dans l'autre cas, où l'estimation a un effet défavorable, nous proposons une disposition qui fera disparaître autant que possible tout motif de plainte.

M. HAGGART : Je ne parle absolument que des liqueurs tirées du malt relativement auxquelles l'honorable ministre entend faire l'application de ce bill. Il dit qu'à la fin de l'année financière *il y a une estimation* de faite, mais les droits ne sont pas alors payés. Ce n'est là qu'une estimation, et la raison pour laquelle on n'appliquerait pas la réduction de toutes les liqueurs se trouvant en entrepôt est ce que je ne puis comprendre.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : La réduction n'est proposée relativement qu'à une sorte de liqueur.

M. HAGGART : *Je comprends parfaitement bien cela.* Mais pourquoi la réduction ne s'appliquerait-elle pas à toutes les liqueurs distillées du malt se trouvant à l'entrepôt ? D'après votre disposition, elle s'applique seulement depuis juillet 1898. Le distillateur doit garder ses liqueurs en entrepôt deux années avant de pouvoir les vendre. Certaines liqueurs restent en entrepôt huit ou dix ans, et bien que la disposition soit juste, peut-être, cet article ne s'applique pas à toutes les liqueurs qui se trouvent en entrepôt, mais seulement aux liqueurs extraites du malt.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Jusqu'ici, on a attribué dans l'estimation la même quantité de grains aux deux sortes d'eau-de-vie produites en vertu de différentes prescriptions. Si l'on ne produisait pas un gallon d'alcool par 20 4-10 livres de grains, l'estimation, malgré tout ce qui pouvait manquer dans le nombre de gallons, se faisait à raison de 20 4.10 livres par gallon. Nous avons constaté qu'il existe un mode de distillation qui ne peut produire un gallon d'alcool par 20 4.10 livres de grains. La chose est impossible aux distillateurs de cet alcool, et ils sont toujours arriérés, de sorte qu'il nous faut toujours faire notre estimation quant à eux à la fin de l'année. C'est *pour leur rendre* justice que nous proposons de faire notre estimation quant à eux, s'ils ne produisent pas un gallon par 20 1.10 livres, à raison seulement d'un gallon par 24 livres. C'est seulement aux inconvénients éprouvés relativement à un mode spécial de distillation que nous essayons de remédier. *Je suis disposé à* faire remonter l'application du bill jusqu'au commencement de l'année courante, maintenant presque terminée, mais comme l'estimation de l'an dernier concernant cette eau-de-vie a été faite, et que les états sont clos, je ne croirais pas sage d'appliquer la loi à cette *année-là*.

M. HAGGART : Je comprends, d'après ce que dit le ministre, qu'on fait une distinction entre deux sortes de liqueurs fabriquées, c'est-à-dire, entre celles produites par les grains naturels et celles provenant du malt. L'eau-de-vie distillée du malt requiert plus de grains que celle résultant de la distillation des grains naturels ; mais nulle liqueur provenant du malt ou des grains naturels ne peut être vendue avant d'avoir deux ans. L'estimation, il est vrai, en est faite à la fin de chaque année, mais le distillateur ne fait pas de vente, et le département du Revenu de l'intérieur ne perçoit pas de droits. Si depuis dix ans les fabricants n'ont pu fabriquer la quantité de liqueur que la loi attribuait à la production de la quantité de malt prévue et si le département trouve qu'ils ont droit à l'acte de justice dont ils sont maintenant l'objet, pourquoi cet acte n'a-t-il pas trait à toutes les liqueurs se trouvant en entrepôt ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Il m'est impossible de comprendre pourquoi je devrais faire l'application de la réduction à toutes les liqueurs qui se trouvent en entrepôt, lorsqu'elle ne doit s'appliquer qu'à une sorte particulière de liqueur.

M. HAGGART : J'ai bien dit clairement, je crois, que mon argument s'applique à une liqueur en particulier, c'est-à-dire à celle fabriquée avec du malt. Cette liqueur ne peut être vendue qu'après avoir passé deux ans en entrepôt. Et s'il est juste de faire remonter l'application de la loi à une année, il me semble qu'il serait également juste de rendre sujettes à son application toutes les liqueurs se trouvant en entrepôt. Si le principe du bill doit s'appliquer à 1898, pourquoi ne s'appliquerait-il pas à

toutes les liqueurs de malt qui sont maintenant en entrepôt ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Nous tâchons autant que possible de soulager cette industrie ; nous venons à son aide, mais je ne puis comprendre la raison pour laquelle nous bouleverserions maintenant tous nos livres et toutes nos estimations. Je crois avoir certainement fait preuve de libéralité en assignant l'application du bill à l'année courante, et j'espérais par là satisfaire mon honorable ami (M. Haggart).

M. HAGGART : Oh ! je serai satisfait, si vous insistez pour vous en tenir là.

L'article tel qu'amendé est adopté.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : L'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) a suggéré l'autre jour le remaniement entier de cet article. J'ai trouvé l'avis bon avant l'examen de l'ancien article ; mais comme je substitue seulement un mot à un autre, la reproduction de tout cet article, lequel a plus d'une demi-page, causerait beaucoup d'inconvénients.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je n'avais aucune connaissance particulière de ce genre de législation, mais je m'adressais au solliciteur général (M. Fitzpatrick) ou à tout autre représentant du département en loi du gouvernement, pour savoir s'il ne serait pas avantageux de reproduire tout l'article amendé dans un cas de ce genre. Lorsqu'il y a de semblables amendements, il est très ennuyeux d'avoir à consulter les changements d'un mot faits dans la troisième ou la quatrième ligne, et ainsi de suite, et je croyais qu'il serait plus commode d'avoir l'article entièrement reproduit.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Cet amendement a simplement pour but de réparer ce qui semble être la conséquence d'un oubli dans ce cas-ci. Car, bien que l'article prévoie presque toutes les fractions de la livre, il n'en prévoit pas le tiers. Plusieurs manufacturiers de tabac nous ont demandé de réparer cette lacune, et c'est ce que nous faisons dans ce bill.

L'article est adopté.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

INSPECTION DU PETROLE ET DU NAPHTE.

Le bill (n° 131) concernant l'inspection du pétrole et du naphte—(sir Henri Joly de Lotbinière—subit sa seconde lecture et la Chambre siège de nouveau en comité sur ce bill.

(En comité.)

Article 2, paragraphe (h).

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : C'est là une nouvelle disposition, destinée à répondre au nouvel état de choses que nous tentons d'introduire, et par lequel nous espérons faire disparaître un grand nombre des inconvénients dont ceux qui font le commerce du pétrole, comme ceux qui l'importent, et spécialement les gens du Nord-Ouest se plaignent si grandement, et, je dois le dire, avec beaucoup de raison. Au lieu d'exiger que le pétrole soit importé en wagons-réservoirs pour être mis en baril comme jusqu'à présent, et de ne l'inspecter que lorsqu'il est en baril, désormais l'inspection s'en fera à la raffinerie ou à la douane, et alors il ne sera plus nécessaire de le mettre en baril. Pour faire cette inspection aux différentes raffineries, il nous faut savoir où ces raffineries se trouvent, et nous arranger de manière à ce que chacune d'elles soit placée sous le contrôle du département. Tel est le but de cette nouvelle disposition.

Article 22.

M. FOSTER : Cette disposition est ironique. Elle rend passible d'amende toute personne pouvant en avoir une demi-livre seulement en sa posession, et qui peut l'avoir achetée sans mauvaise intention.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : C'est considéré comme du pétrole de contrebande. Cette disposition s'appliquerait seulement au pétrole de contrebande.

M. FOSTER : Comment saura-t-on si c'est du pétrole de contrebande ou non ?

Article 29.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je trouve cet article un peu sévère, parce qu'il y a beaucoup de cas où la personne trouvée en possession de pétrole, non passé en contrebande ni concerné dans rien de la sorte, peut seulement être coupable de négligence, et de rien de plus. Je propose donc que les derniers mots "cent dollars" soient retranchés et remplacés par les suivants, savoir : "une amende de pas moins de dix ni de pas plus de cent dollars"

L'amendement est adopté.

L'article tel qu'amendé est adopté.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

La Chambre siège de nouveau en comité pour considérer la résolution suivante :

Qu'il est expédient de décréter que toute compagnie ou personne faisant le raffinage du pétrole au Canada paiera, annuellement, un honoraire de licence d'une piastre pour chaque raffinerie dans laquelle s'exercera cette industrie ; le dit honoraire devant être payable à partir d'un jour qui sera fixé par le Gouverneur général dans une proclamation ayant pour objet de mettre à effet tout acte pourvoyant à l'imposition d'un tel honoraire de licence.

(En comité.)

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Nous proposons qu'un droit soit imposé afin de nous mettre en état de conserver la trace des différents raffineurs et fabricants ; et l'on croit que le droit nominal de $1 suffira.

Le comité lève sa séance, et la résolution est rapportée.

Sir CHARLES TUPPER : J'aimerais savoir, avant qu'on procède davantage, s'il ne s'agit pas là d'une question d'impôt, requérant, par conséquent, l'autorisation de Son Excellence le Gouverneur général.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je comprends que le ministre des Finances a donné avis qu'il avait le consentement de Son Excellence le Gouverneur *général.*

AMENDEMENT DE LA LOI CONCERNANT LES POIDS ET MESURES.

Le bill (n° 128) destiné à amender la loi concernant les poids et mesures—(sir Henri Joly de Lotbinière)—subit sa seconde lecture et la Chambre siège de nouveau en comité sur le dit bill.

(En comité.)

M. CLANCY : Je désire savoir du ministre de l'Intérieur si les dispositions de ce bill doivent s'appliquer uniquement aux fruits destinés à l'exportation, ou si elles doivent s'appliquer généralement. Il est très important, je crois, que le bill reçoive de considérables modications s'il ne s'applique pas exclusivement aux fruits mis en baril pour l'exportation.

LE MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Mon honorable ami verra par *le second article du bill, que celui-ci doit* avoir effet seulement quant à ceux qui offrent ou exposent des pommes en vente ou *pour l'exportation.*

M. CLANCY : D'après le bill tel qu'il est actuellement, toute personne offrant un baril de pommes en vente autrement que suivant les dispositions de ce bill, sera sujette aux amendes qu'il établit. S'il doit s'appliquer seulement aux pommes mises en baril pour l'exportation, on devrait le rendre plus clair. A l'heure qu'il est, il s'appliquerait à celui qui offre un baril de pommes en vente à un encan de l'endroit.

LE MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : On voudra me permettre d'expliquer pourquoi on a cru nécessaire d'introduire ce changement. On a cru qu'il fallait préciser la dimension du baril afin de mettre un terme aux plaintes constatées, surtout à la Nouvelle-Ecosse.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre ne touche pas au point mentionné. Il rend

sujettes à certaines amendes les personnes transgressant cette loi. Eh bien ! on dit que si ces amendes se rapportent seulement à ceux qui mettent des pommes en barils de certaine manière pour l'exportation, ce pre*mier article devrait être amendé.*

LE MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je pensais qu'avant de m'occuper de la partie du bill concernant les amendes, je devais expliquer les raisons pour lesquelles nous précisons la dimension des barils.

M. MONTAGUE : Nous sommes parfaitement disposés à accepter d'avance ces raisons. L'honorable député de Bothwell (M. Clancy), a fait remarquer que c'était là une amende excessivement sévère relativement à celui à qui il arriverait de mettre des pommes en baril contrairement aux dispositions de ce statut, pour son propre usage, par exemple, ou pour vendre ces pommes au marché local. Un homme ordinaire qui verrait ce statut craindrait de mettre des pommes en baril de toute autre manière que dans un baril plaqué ou quelque chose de *ce genre.*

LE MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Le bill a pour but d'empêcher des fraudes dont on s'est plaint depuis longtemps. Si mon honorable ami ne s'oppose pas à la description comportant le léger changement apporté à la forme du baril, nous en arriverons maintenant à la question de l'amende et à son application. Cette amende est beaucoup moindre que celle imposée à tout autre commerçant frauduleux, car elle est seulement de 25c. par baril. C'est plutôt une amende de nature morale, que matérielle. Et je crois qu'elle devrait s'appliquer, non seulement à ceux qui mettent d'une manière frauduleuse pour l'exportation des pommes dans des barils de moindre dimension que celle fixée par la loi, mais encore à tous ceux qui font cette embarillage dans un but de commerce domestique. La fraude est la même dans les deux cas, et elle devrait être punie de la même manière.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je voudrais savoir de l'honorable ministre si le statut amendé contenait les mots "barils cylindriques plaqués" ?

LE MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Non.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Quel est ce baril plaqué ?

LE MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : L'usage de ces barils ne s'introduit maintenant qu'à la Nouvelle-Ecosse. Le ministre de la Milice (M. Borden), est peut-être plus que moi au fait de ces barils, et peut-être voudra-t-il expliquer ce qu'ils sont. Pour moi, je ne les ai pas vus, mais on m'a dit comment ils sont manufacturés.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : A quoi le placage est-il employé dans ces barils ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : C'est là un de ces mots dont il est difficile d'expliquer l'application dans ce cas-ci. Mais c'est un mot dont se servent les tonneliers.

M. CLANCY : Je voudrais savoir de l'honorable ministre s'il a parmi ses suivants un ami possédant un baril cylindrique plaqué qu'il désire vider sur la tête des cultivateurs du pays. Je n'hésite pas à dire que je n'approuve nullement la proposition de l'honorable ministre, savoir : que tous ceux qui voudront vendre à leur plus proche voisin ou transporter à la ville un baril de pommes devront ou mettre celles-ci dans un baril cylindrique plaqué, ou payer l'amende.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Il existe une alternative, savoir : " dans de bons et solides barils de bois, bien sec."

M. CLANCY : Mais ce baril doit avoir une certaine dimension. Ce baril doit être un baril de pommes mises en baril au Canada pour être vendues :

Les pommes embarillées au Canada pour être vendues au baril le seront, soit dans des barils cylindriques plaqués ayant un diamètre intérieur de dix-huit pouces et un tiers, et vingt-sept pouces d'un fond à l'autre à l'intérieur, soit dans de bons et solides barils de bois bien sec, de vingt-sept pouces entre les fonds auront un diamètre de dix-sept pouces, et le baril dix-neuf pouces de diamètre au milieu ; et ces derniers barils devront être suffisamment cerclés, avec un cercle en dedans des jables, le tout bien assujéti avec des clous.

Cette disposition signifie que tout baril de pommes apporté dans chaque ville et village du pays devra être fait de cette manière, sinon que l'emballeur sera sujet à l'amende. Si l'honorable ministre entend imposer de pareilles conditions au public, on y sera à bon droit sensible. La chose est déraisonnable et inutile. Mon honorable ami est peut-être poussé par quelqu'un de ses suivants dans ce sens, mais celui-là ne représente qu'un fort petit nombre de personnes. Je me demande pourquoi on harasserait les cultivateurs de règlements semblables. Si l'on veut protéger le commerce d'exportation, la chose est très raisonnable ; et si c'est là ce que veut l'honorable ministre, et rien de plus, qu'il le formule clairement dans son bill. Ainsi, qu'il retranche les mots " pour être vendues au baril ", du premier article, et ça suffira, en retranchant également du second article les mots " ou déposera en vente," car le premier article déterminera le sens de celui-ci. Si mon honorable ami s'en tient à la déclaration qu'il a faite il y a un instant, savoir : que tout baril de pommes destiné à être vendu doit être sujet à de semblables règlements, la Chambre, j'espère, ne consentira pas à des dispositions aussi arbitraires.

M. MONTAGUE : Je comprends que l'honorable ministre dit que cela s'applique seulement aux pommes destinées à l'exportation.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non, si l'on veut me permettre de donner des explications, je dirai que la loi, aujourd'hui, dont mon honorable ami (M. Clancy) se plaint, a offert tant d'inconvénients qu'elle n'est guère mise en vigueur actuellement.

M. CLANCY : Eh bien ! alors, il est temps que mon honorable ami s'en débarrasse.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Si mon honorable ami désire s'en débarrasser, il ferait mieux d'essayer de le faire. La seule partie que je désire modifier de la loi telle qu'elle est maintenant, se rapporte à la dimension des barils.

M. MONTAGUE : Je pense que l'honorable ministre devrait retrancher le mot " plaqué."

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR: Je regrette de ne pouvoir le faire. Ce que je suis disposé à retrancher, afin de rendre ce bill absolument de même nature que la loi antérieure, si ce n'est le changement de dimension du baril de manière à rendre justice à tous, ce sont les mots du dixième paragraphe, " quiconque offre ou déposera en vente, ou embarillera des pommes pour l'exportation." Je suis prêt à accepter la loi telle qu'elle est maintenant. La loi actuelle est ainsi conçue :

Quiconque offrira ou déposera en vente des pommes en baril autrement qu'en conformité des prescriptions ci-dessus du présent article, sera passible d'une amende de 25 cents par baril de pommes ainsi offert ou exposé en vente.

Mon honorable ami parle comme s'il devait résulter un inconvénient de l'adoption de ce bill. Tout ce qu'on veut, c'est de rendre le baril de forme si régulière qu'on ne pourra plus se plaindre de l'emploi d'un baril de moindre dimension. La loi actuelle établit la distance qui doit exister entre les fonds du baril, et dit que les fonds devront être de 16¼ à 17 pouces de diamètre, mais ces fonds peuvent être de l'épaisseur qu'on le voudra, et ce bill a pour but d'empêcher la fraude en établissant la distance qui doit exister d'un fond à l'autre.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre voudra-t-il lire l'article 18 qu'on entend reproduire, afin de voir ce qu'il y a à y substituer.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : J'ai lu l'article 18, relativement aux mots " pour l'exportation," je ne vois pas pourquoi on aurait dû les ajouter. J'ignore pourquoi nous ferions une exception, et je proposerai que ces mots " pour l'exportation " soient retranchés, et en comparant cet article à l'ancien, on verra que la seule différence que nous apportons consiste dans la disposition stipulant que la construction

du baril sera de nature à le rendre uniforme dans tous les cas.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le "baril cylindrique plaqué" n'est pas dans l'ancienne loi.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Non. J'ai fait calculer la capacité de ces barils cylindriques pour lesquels l'honorable député professe tant d'objection et dans un cas nous avons trouvé 7128 pouces cubes et dans un autre 7125. Il y avait donc une différence de trois pouces cubes entre les deux. Mon honorable ami qui représente tant de producteurs de pommes dans le Nouveau-Brunswick, voudra-t-il prendre la défense du baril cylindrique.

Sir CHARLES TUPPER : M. le président, le ministre du Revenu de l'intérieur devrait faire de deux choses l'une : il devrait soit abandonner le baril cylindrique plaqué qu'il a introduit dans ce bill, ou nous expliquer ce que c'est. Il dit qu'il n'en sait rien ; je n'en sais rien non plus ; mais la Chambre a droit d'avoir une explication quand un terme nouveau est introduit dans une loi destinée à empêcher la fraude. Qu'il retire ce mot, ou qu'il nous l'explique ou nous le fasse expliquer par quelqu'un. Cette loi comporte une pénalité et il n'est que juste d'exiger l'explication des termes qu'on emploie. Pendant que j'ai la parole, je dirai un mot de la question elle-même ; j'apprécie les efforts de l'honorable ministre pour prévenir la fraude. Mais je ne vois pas l'importance de prévenir la fraude dans le commerce intérieur canadien. D'un autre côté, je ne trouve rien de plus important pour le pays que de prévenir la fraude en matière d'exportation. Quand j'étais haut commissaire du Canada à Londres, le foin est monté à £10 la tonne et ouvrit un débouché très avantageux pour le pays. Après avoir fait une étude spéciale de la question, j'ai acquis la certitude que chaque fois que le prix du foin dépasse £5 la tonne, comme cela arrive très souvent, il peut être exporté du Canada en Angleterre avec profit. Tout le monde connaît les grandes facilités que nous possédons pour l'exportation de ce produit. De grands préjugés existaient contre le foin canadien que l'on disait trop dur, mais il a été démontré jusqu'à l'évidence, dans des expériences conduites par des personnes qui avaient de 500 et 600 chevaux à nourrir, que ce préjugé n'était pas fondé. J'ai connu à cette époque une personne qui avait 600 chevaux à nourrir et qui les a nourris pendant un mois avec du foin canadien, et pendant un mois avec du foin anglais. Cette personne donnera un certificat et signera une déclaration comportant qu'elle pouvait tenir ses chevaux en meilleure condition avec du foin canadien qu'avec du foin acheté en Angleterre, et cela à bien meilleur marché ; les chevaux s'en trouvaient mieux et les dépenses étaient moindres. Ce commerce qui avait pris rapidement de grandes proportions a été ruiné par des individus qui, au lieu de maintenir la réputation du foin canadien, ont expédié en Angleterre des produits invendables. La conséquence a été que ceux qui, se basant sur la grande réputation qu'avait acquise ce foin, en avaient commandé des centaines de milliers de tonnes, se trouvèrent avec la plus grande partie de ce foin impropre à la consommation. Certains expéditeurs eurent recours aux fraudes les plus indignes et tout ce que le ministre du Revenu de l'intérieur pourrait faire pour empêcher la répétition de ces fraudes lorsqu'il s'agit de l'exportation des produits du Canada en Angleterre, doit être accueilli avec reconnaissance.

Qu'il s'agisse de pommes, de foin ou de tout autre produit, le seul moyen de prévenir la fraude est de faire subir aux marchandises, avant leur départ, une inspection rigoureuse, mais peu coûteuse. Les pommes canadiennes ont obtenu la médaille d'or à plusieurs grandes expositions de Londres contre les pommes de toutes les parties du monde, et il n'y a pas de doute que si l'on parvient à prévenir la fraude, ce commerce peut atteindre des proprtions llimitées. Mais lorsque nos pommes auront acquis une grande réputation, si les acheteurs ou les consommateurs constatent que, pendant que les pommes du dessus ou du dessous sont de bonne qualité, celles du milieu sont de qualité inférieure, le commerce en souffrira. J'approuve l'amende que le nouveau bill impose pour prévenir la fraude. Cependant, je crois que l'on va un peu trop loin, lorsqu'on demande d'appliquer les dispositions du bill non seulement à l'exportation, mais aussi aux pommes qui pourront être vendues d'un village à l'autre.

LE SOLLICITEUR GENERAL (M. Fitzpatrick) : Non.

Sir CHARLES TUPPER : J'ai compris que le ministre du Revenu de l'intérieur a déclaré que ces dispositions de la loi s'appliquaient dans tous les cas. Et c'est cette objection que l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) a soulevée. Je considère que l'article pénal ne devrait concerner que l'exportation et non le commerce intérieur.

LE SOLLICITEUR GENERAL (M. Fitzpatrick) : L'effet et le but de ce bill semblent causer beaucoup d'appréhension. Afin de bien saisir le but que se propose l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur voyons ce qu'est la loi actuelle. L'article 18 dit :

Les pommes embarillés au Canada pour être vendues au baril, le seront dans de bons et forts barils de bois bien sec, d'une forme aussi cylindrique que possible ; les douves de ces barils auront 27 pouces de longueur entre les jables et les fonds auront 16½ pouces à 17 pouces de diamètre ; et ces barils devront être suffisamment cerclés avec un cercle en dedans des jables, le tout bien assujéti avec des clous.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Que signifie l'expression "entre les jables" ?

LE SOLLICITEUR GENERAL : C'est la petite entaille pratiquée à l'extrémité des douves pour recevoir le couvercle. Par le bill actuel le changement est celui-ci :

Les pommes embarillées au Canada pour être vendues au baril, le seront——

Jusque-là la phraséologie est la même que dans l'ancienne loi et c'est ici que se trouve le changement sur lequel j'appelle l'attention du chef de l'opposition, car nous approuvons tout ce qui a été dit sur la nécessité de s'assurer que les exportations du Canada soient égales aux échantillons. Voici le changement :

——le seront dans des barils cylindriques plaqués ayant un diamètre intérieur de 18½ pouces et 27 pouces d'un fond à l'autre à l'intérieur.

Voilà en quoi consiste le premier changement. Maintenant en quoi consiste un baril cylindrique plaqué ? Un baril cylindrique plaqué est une feuille de bois plaquée à laquelle on donne la forme d'un baril. Qu'est-ce qu'une feuille de bois plaquée ? Ce sont deux feuilles de bois juxtaposées mais dont le grain de l'une va dans un sens et celui de l'autre dans un autre.

Quelques VOIX : Pas du tout.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Attendez un peu.

Quelques VOIX : Vous n'y êtes pas du tout.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Du bois plaqué signifie nécessairement une feuille de bois appliquée sur une autre——

Une VOIX : Prenez un dictionnaire.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je n'ai pas besoin de dictionnaire pour cela.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Demandez à l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell).

Le SOLLICITEUR GENERAL : Un baril cylindrique plaqué signifie un baril cylindrique en bois plaqué et l'on comprend que si le grain des deux feuilles ne va pas dans le même sens, la force de résistance sera beaucoup plus grande que si les deux grains allaient dans la même direction. Le restant de l'article décrète l'emploi des barils qui sont actuellement en usage, excepté que le jaugeage en sera pris autrement. D'après le nouveau mode, la capacité pourra être déterminée plus exactement.

——dans de bons et solides barils de bois bien sec, de vingt-sept pouces entre les fonds, à l'intérieur, et les fonds auront un diamètre de dix-sept pouces, et le baril dix-neuf pouces de diamètre au milieu ; et ces derniers barils devront être suffisamment cerclés. avec un cercle en dedans des jables, le tout bien assujéti avec des clous.

Sir CHARLES TUPPER : Il n'y a pas là de différence avec l'ancienne loi.

Le SOLLICITEUR GENERAL : C'est absoument la même, excepté que le mode de jaugeage est différent.

Sir CHARLES TUPPER : Il me paraît le même que dans l'ancienne loi.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Il y a une petite différence dans l'épaisseur des fonds. A l'exception du passage concernant le baril cylindrique, c'est la même loi qui est en vigueur depuis 12 ou 14 ans. Les opinions semblent différer quant à ces barils, mais quelles que soient leurs qualités, je comprends qu'ils sont en usage dans certaines parties du pays et la nouvelle loi exige simplement qu'ils soient de telles dimensions. Je ne vois aucune difficulté dans ce bill et à ceux qui s'opposent à l'article pénal je dirai qu'il existe depuis 14 ans.

Un autre changement consiste dans l'addition des mots : "On embarillera pour l'exportation." La loi actuelle ne s'applique qu'aux pommes vendues au Canada et le changement qui est de nature à satisfaire le chef de l'opposition est destiné à protéger notre commerce d'exportation et à donner à l'acheteur étranger la même protection qu'à l'acheteur local.

M. COCHRANE : Dois-je comprendre que le baril dont il est question dans le bill est de la même capacité que celui mentionné dans l'ancienne loi ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Oui, à peu près le même.

M. COCHRANE : Autant que je sache, le chef de l'opposition n'a pas parlé de la capacité du baril. J'admets que la capacité du baril est un point important et qu'il serait à désirer que tous les barils fussent d'une capacité uniforme. Mais cette uniformité serait plus importante encore dans la qualité des pommes qu'il y a à l'intérieur. C'est pour cela que nos pommes perdent du terrain sur le marché anglais. Quand un Anglais achète un baril de pommes canadiennes, il est censé acheter un article de première qualité ; il n'est pas satisfait s'il trouve quelques belles pommes aux deux bouts et des pommes de qualité inférieure au milieu. Mais je nie que ce soit les cultivateurs canadiens qui soient responsables de cet état de choses. Je crois qu'il n'y a pas un seul baril de pommes exporté en Angleterre qui soit embarillé par un cultivateur. Les commerçants parcourent les campagnes, achètent les pommes sur l'arbre et les embarillent eux-mêmes. Je profite de cette occasion pour démentir le bruit répandu par les journaux que ce sont les cultivateurs canadiens qui fraudent les acheteurs anglais, parce qu'ils n'ont rien à faire avec l'embarillage. Voici un exemple dans lequel cet article pénal pourrait avoir des conséquences graves. Supposons qu'un acheteur me prenne ma récolte pour un prix déterminé et me demande de la lui livrer à Brighton ou à Colborne, mon marché le

plus rapproché. Je mets les pommes en baril, selon ses instructions, et je demande si dans cette circonstance je puis être passible de l'amende imposée par le bill.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Personne ne cherchera à nier ce que vient de dire l'honorable député de l'honnêteté du cultivateur canadien, mais ce n'est pas de cela qu'il sagit pour le moment. Quant à la nécessité d'un emballage convenable et d'une inspection efficace, il trouvera dans l'acte général des inspections tel que modifié en 1890, la solution de l'objection qu'il soulève. Dans le présent bill, il ne s'agit que de parer à une nouvelle difficulté. Le deuxième article n'est que la réédition de la loi en vigueur depuis 12 ou 14 ans, à l'exception que ses dispositions s'appliquent aussi aux pommes embarillées pour l'exportation. C'est le seul changement, et après ce que vient de dire l'honorable chef de l'opposition je ne crois pas qu'on puisse s'y opposer.

M. MILLS : Une objection que je remarque à ce bill et dont on n'a pas encore parlé, c'est qu'il apporte un changement radical dans la capacité des barils, et si le bill devient loi, il causera des ennuis considérables aux tonneliers de la Nouvelle-Ecosse.

Le SOLLICITEUR GENERAL : L'honorable député veut-il prendre ce bill et me dire en quoi il modifie la capacité des barils ?

M. MILLS : D'après la loi actuelle, il doit y avoir 27 pouces entre les jables, tandis que le bill actuel exige 27 pouces à l'intérieur. La différence n'est pas grande, mais elle peut être suffisante pour obliger les tonneliers à changer leurs matériaux. Il y a aussi un autre changement concernant la partie bombée du baril, qui en augmente la capacité.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Non.

M. MILLS : Excusez-moi. L'ancienne loi dit que le diamètre du baril sera de 17 pouces à sa partie la plus large, tandis que le bill dit 17 pouces aux extrémités et 19 pouces au milieu. Je ne suis pas un expert dans ces matières, mais mon comté a de grands intérêts dans cette industrie. J'ai envoyé des exemplaires du bill aux tonneliers pour connaître leur opinion. J'aimerais que son adoption fût retardée de quelque temps pour leur permettre de répondre. Je ne fais pas d'opposition factieuse au bill et je fais cette demande en toute sincérité.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (M. Borden) : Comme l'a fait remarquer l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur, j'ai eu quelques pourparlers avec lui à ce propos. Il y a quelques années, sous l'administration de sir John Thompson, j'ai saisi le parlement de cette question à la demande des producteurs de fruits de la Nouvelle-Ecosse. L'objection soulevée par l'honorable député d'Annapolis (M. Mills) mérite d'être étudiée, car la tonnellerie est une industrie importante pour l'ouest de la Nouvelle-Ecosse. Il s'y construit des milliers et des centaines de milliers de barils tous les ans, et si ce bill doit être adopté on devrait fixer une date ultérieure à sa mise en vigueur, afin de permettre aux fabricants de disposer de l'assortiment qu'ils pourraient avoir en mains.

Quant au chef de l'opposition, il a traité une question toute différente. Il s'agit ici d'un amendement à l'Acte des poids et mesures, et il nous a parlé de l'Acte des inspections. J'admets avec lui l'importance qu'il y a pour nous de faire nos exportations dans de bonnes conditions et j'admets avec l'honorable député de Northumberland (M. Cochrane) que nos cultivateurs sont loin d'être responsables de tout le mal. Dans mon comté, les choses se passent comme dans le sien, le cultivateur vend sa récolte sur l'arbre et l'acheteur envoie ses hommes cueillir les pommes et les embariller. Je conseillerais au ministre du Revenu de l'intérieur, d'étudier la question d'un amendement à l'Acte des inspections de manière à comprendre toutes les exportations importantes comme celle des pommes.

Il a été question d'un nouveau baril, et je regrette de ne pouvoir expliquer au juste en quoi il consiste. Mais cela n'a pas beaucoup d'importance puisque son emploi est facultatif et que personne n'est obligé de se servir de barils plaqués.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Qu'est-ce qu'un baril plaqué ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je comprends qu'on a inventé un nouveau procédé par lequel on fabrique une feuille en bois, et au lieu d'employer plusieurs douves comme dans les barils ordinaires on fabrique un baril d'une seule pièce parfaitement cylindrique ; au moyen de calculs minutieux, on s'est assuré que sa capacité est absolument la même que celle des barils ordinaires.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Où ces barils sont-ils fabriqués ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je l'ignore, mais je crois que c'est dans l'Ontario et d'autres endroits.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Cette invention est-elle brevetée ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je l'ignore. Je ne puis que répéter que l'Association des producteurs de fruits de la Nouvelle-Ecosse, une des plus anciennes organisations d'horticulture dans le pays, approuve ce bill, ce qu'elle n'a pas dû faire sans l'avoir étudié sérieusement.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Alors il y aurait une autre enveloppe pardessus celle-là ?

LE MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne vois pas que cela soit nécessaire absolument. D'après le bill l'emballeur a droit de se servir du baril qu'il voudra et personne n'est obligé de se servir du baril plaqué. Je considère aussi très important de conserver dans le bill les mots "on embarillera pour l'exportation". Il est important d'adopter un mode uniforme pour l'exportation des fruits et c'est le but de ce bill. Il ne peut exister d'inconvénient à stipuler la capacité des barils qui devront servir au commerce intérieur comme au commerce extérieur. Je crois même qu'il y aura tout avantage à cette uniformité.

M. CRAIG : Je désire approuver les remarques faites par l'honorable député d'Annapolis (M. Mills). Comme lui je ne prétends pas être un expert en la matière, mais mon comté compte beaucoup d'expéditeurs de pommes et de tonneliers. Comme le bill n'a subi sa 1ère lecture que le 25 mai, le ministre pourrait parfaitement en retarder l'adoption jusqu'à ce que nous ayons connu l'opinion des intéressés. Je désire beaucoup connaître l'opinion de mes commettants sur cette question et je demande au ministre de nous accorder le temps nécessaire.

M. HENDERSON : Dans l'intervalle, je conseillerais au ministre d'étudier la question de savoir s'il ne vaudrait pas mieux appliquer ce bill uniquement aux pommes destinées à l'exportation. Je suis certain que ce bill causera beaucoup d'ennuis si l'on applique les dispositions aux pommes embarillées pour le marché local. Dans mon district, on se sert souvent de barils à sucre pour envoyer des pommes sur le marché. Comme ces barils sont plus grands que des barils à pommes, celui qui en ferait usage s'exposerait à la peine imposée par la loi. Le commerce local n'a jamais donné lieu à des plaintes, et je suis certain que le ministre sera généralement approuvé s'il s'abstient de toucher au commerce local et n'applique les dispositions de ce bill qu'à l'exportation.

LE MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Pour cela, il faudrait changer la loi.

M. HENDERSON : Il vaudrait mieux la changer, car actuellement elle n'est que lettre-morte. Les cultivateurs, en général, seraient satisfaits si la loi était amendée de manière à la rendre conforme aux coutumes établies. Il n'y a aucune nécessité de définir la capacité d'un baril de pommes destiné au marché local.

J'espère que l'on consacrera plus de temps à l'examen de ce bill, car j'aimerais entendre quelques-uns de mes commettants et savoir ce que le peuple désire.

M. BORDEN (Halifax) : A mon avis, l'on pourrait signaler à l'attention du Solliciteur général la dernière ligne de l'article 18.

LE SOLLICITEUR GENERAL : De ce bill ou de l'ancien ?

M. BORDEN (Halifax) : Du bill actuel. Une disposition stipule que le baril sera pourvu de "jables". A mon avis, nous devrions définir la qualité des "jables", s'il est nécessaire que nous nous en occupions.

LE SOLLICITEUR GENERAL : Mon hon. ami (sir Henri Joly de Lotbimère) a probablement copié trop servilement la législation que nous avons appliquée depuis les quatorze dernières années.

LE MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je puis expliquer à mon honorable ami en quoi consistent les "jables", s'il désire avoir des renseignements.

M. MOORE : J'avais quelque chose à dire à ce sujet, mais l'honorable député (M. Henderson) m'a devancé. La principale objection à ce bill, il l'a exposée à la Chambre plus fortement que je n'aurais pu le faire. Dans la province de Québec, il se vend très peu de pommes pour l'exportation. Toutefois, beaucoup de cultivateurs récoltent des pommes dans cette partie du pays. Ils les mettent dans les barils qu'ils peuvent acheter, des barils à farine et ainsi de suite, et les transportent à la ville et les vendent. Si je comprends bien, cette loi stipue que si un cultivateur offre des pommes dans un baril qui n'a pas la dimension requise, il sera passible d'une amende.

LE SOLLICITEUR GENERAL : C'est la loi depuis les quatorze dernières années.

M. SCRIVER : Mais la loi n'a pas été appliquée.

M. MOORE : Cependant, vous proposez ici d'adopter une loi qui imposera une amende dans un cas de cette nature. Dans le cas même où un cultivateur vend un baril de pommes à son voisin, il est passible d'une amende, à mon avis, si le baril n'a pas la dimension prescrite. Si je me trompe, j'aimerais que l'on me corrigeât. Si je comprends bien le ministre de la Milice (M. Borden), il dit qu'il n'y aurait aucun mal à adopter un baril de dimensions uniformes dans lequel les pommes doivent être vendues pour la consommation domestique comme pour l'exportation. Je ne vois pas d'objection particulière à fixer les dimensions des barils où l'on met les pommes destinées à l'exportation.

Après ce que nous a dit le ministre de l'Agriculture au comité de l'agriculture, que les cultivateurs ont embarillé leurs pommes d'une manière malhonnête pour les expédier aux marchés étranger, il vaudrait peut-être mieux que le gouvernement examinât l'intérieur plutôt que la forme du baril. Quant à moi, j'ai été surpris d'entendre accuser de malhonnêteté les cultivateurs de notre pays. S'ils embarillaient leurs pommes comme on les a accusés de le faire, il serait bon, je crois, que le gouvernement examinât l'intérieur du baril et ne s'occupât

point du reste, si ce n'est peut-être, lorsqu'il s'agit de pommes destinées au marché anglais.

M. HEYD : Je ne vois pas pourquoi une seule voix s'élèverait contre ce bill. Tous ceux auxquels le commerce des pommes est familier doivent voir que le bill est précisément ce dont le pays a besoin. Il est évident que beaucoup de ceux qui ont parlé au sujet de ce bill ne connaissent pas parfaitement la question, ni les difficultés que le bill est destiné à faire disparaître. Il est certainement opportun que nous ayons une mesure-étalon, afin qu'en achetant cent ou mille barils de pommes, l'on puisse savoir exactement ce que l'on aura. Mais que fait-on actuellement ? Lorsque nous achetons des pommes pour l'exportation, les commerçants comprennent qu'un baril doit contenir telle quantité. Ils sont généralement censés contenir environ deux boisseaux et trois pecks. Mais en dehors du commerce d'exportation, l'on vend des milliers de barils de pommes en ce pays, et les barils qui contiennent ces pommes, les cultivateurs les achètent des épiciers—barils à sucre, barils à farine, barils à empois—et ils renferment de deux boisseaux et trois quarts à quatre boisseaux, et ils sont tous vendus sous le nom de barils de pommes. Un cultivateur va chez un marchand et achète peut-être cent barils à sucre, les remplit de pommes, et les vend comme barils de pommes.

Si je comprends bien, l'objet du bill, comme nous le dit l'honorable ministre, est de stipuler que lorsque l'on achète cent barils de pommes, il est entendu que ces barils sont d'une dimension déterminée. Une législation anologue à celle-ci est en vigueur depuis quatorze ans. Dans la partie du pays que j'habite, j'ai vu des milliers de barils de pommes, contenant trois boisseaux et demi, et jamais je n'ai entendu dire qu'un homme ait été condamné à l'amende pour avoir donné trois boisseaux et demi, lorsqu'il n'était tenu de ne donner que deux boisseaux et trois quarts en vertu de sa convention. Il est opportun, à mon avis, que ceux qui vendent des pommes sachent qu'ils ne sont pas tenus de donner trois boisseaux et demi ou plus, au lieu de deux boisseaux et trois quarts.

Il est possible que l'opposition, pour s'amuser un peu, critique ce projet de loi, cette après-midi ; mais il n'est pas dans l'intérêt des exportateurs ou des cultivateurs qu'il ne soit pas compris que deux boisseaux et trois pecks de pommes font un baril.

J'espère que l'on adoptera ce bill. Il ne renferme rien de répréhensible qui n'ait pas existé depuis quatorze ans, et je défie qui que ce soit de dire qu'en vertu de cette loi un cultivateur a été condamné à l'amende pour avoir donné trois boisseaux et demi au lieu de deux boisseaux et trois quarts.

M. TAYLOR : D'après les observations de l'honorable député (M. Heyd) il est évident qu'il y a là quelque chose d'avantageux pour quelqu'un. D'abord, j'aimerais demander à l'honorable ministre (sir Henri Joly de Lotbinière) si le baril cylindrique ayant 18½ pouces sur 27 pouces, contiendra la même quantité que l'autre baril ayant 27 pouces entre les fonds sur un fond de 17 pouces de diamètre et 19 pouces de diamètre au milieu.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : J'ai dit que l'un contiendra 7,128 pouces cubes, et l'autre 7,125 pouces cubes. En d'autres termes, il y a une différence de trois pouces cubes entre les deux, et il est impossible d'être plus exact.

M. TAYLOR : Deux barils sont mentionnés dans ce bill : le cylindrique, fait en forme de boîte à fromage, ayant la même dimension de la partie supérieure au fond, et l'autre de la dimension ordinaire. On dirait qu'un ami quelconque de l'honorable ministre a inventé un baril de cette forme cylindrique. Il est stipulé que les pommes doivent être mises ou dans un baril de ce genre ou dans un baril ayant 27 pouces entre les fonds, et au fond un diamètre de 17 pouces et, au milieu, un diamètre de 19 pouces. S'il a au milieu un diamètre de 18½ pouces, l'on ne saurait s'en servir. Un tonnelier ne peut pas faire de barils ayant exactement 19 pouces au centre. Si l'honorable ministre veut stipuler qu'un baril de pommes contiendra tant de pouces cubes, ou tant de boisseaux, la chose aurait quelque signification. Dans la partie du pays que j'habite, les sept huitièmes des pommes sont vendues à Kingston et à Brockville, et sur d'autres marchés voisins. Les pommes sont mises dans des barils à farine, ou dans des barils à sucre, dont la dimension varie quelque peu, mais aucun ne contenant moins de deux boisseaux et un quart.

Je ne sais pas ce que contiendront les barils dont il est question dans ce bill, mais il est évident que les pommes envoyées pour l'exportation seront expédiées dans ces barils cylindriques fabriqués, sans aucun doute, par quelque ami de l'honorable ministre.

En réponse à ce qu'a affirmé l'honorable député de Brant-sud (M. Heyd), je dirai que les exportateurs ont la haute main sur la chose. Les cultivateurs n'exportent pas un seul baril de pommes. Les exportateurs peuvent fournir les barils qu'ils voudront. Ils achètent les pommes des cultivateurs à tant le boisseau, et les mettent en baril ; et ce sont eux, et non les cultivateurs, qui fournissent les barils. S'il y a fraude, comme le prétend mon honorable ami de Northumberland-est (M. Cochrane), si l'on met de grosses pommes à la partie supérieure et au fond du baril, nos amis anglais s'en sont, sans aucun doute, aperçus, et nos cultivateurs en ont été blâmés, par le comité de l'agriculture, qui a révélé le fait au monde il y quelques jours. L'embarillage,

dans 99 cas sur 100, est fait par les emballeurs et les exportateurs eux-mêmes.

Mais il est évident que ce bill est destiné à donner des avantages à quelqu'un qui a fait breveter un baril en forme de boîte à fromage, qui est l'ami du ministre et qui a fait présenter un bill en cette Chambre afin de pouvoir vendre ses barils en ce pays. Si le ministre présentait un projet de loi stipulant qu'un baril de pommes doit contenir deux boisseaux et trois pecks, ou trois boisseaux, qu'il soit carré, rond, ou de toute autre forme, de quelque bois que l'on choisisse, et qu'il doit contenir une certaine quantité de pommes, ce serait parfait ; puis, si ces conditions ne sont pas remplies, que l'emballeur, ou le cultivateur soit passible d'une amende. Mais il est absurde de dire qu'un cultivateur ne peut pas vendre un baril de pommes, à moins que ce ne soit un baril cylindrique, ou un baril qui doit avoir 19 pouces au centre, car aucun tonnelier ne saurait fabriquer des barils ayant tous exactement la même dimension au centre. Ce ne sera pas la même chose pour tous les barils. En conséquence, il oblige tout le monde à acheter ce baril breveté pour aider quelqu'un à le faire vendre.

M. FRASER (Guysboro) : L'énoncé de l'honorable député (M. Taylor) en ce qui a trait à la Nouvelle-Ecosse, n'est pas exact. Un tiers ou la moitié des pommes qui sont exportées chaque année de la Nouvelle-Ecosse le sont directement par les cultivateurs. Les cultivateurs de cette dernière province sont plus riches que ceux de l'Ontario, et savent comment cultiver les pommes. Le résultat est que les cultivateurs eux-mêmes exportent les pommes, et que les noms de ces cultivateurs qui exportent des pommes sont mieux connus à Londres que ceux des emballeurs dont l'on parle. La Nouvelle-Ecosse est une province où l'on sait le mieux cultiver les pommes, et où l'on récolte les meilleures pommes.

M. COCHRANE : C'est absurde.

M. McDOUGALL : Relativement aux barils plaqués, j'en ai vu de différents genres, et j'en ai acheté moi-même. Un baril plaqué est fabriqué en mettant deux feuilles l'une sur l'autre. L'intérieur est précisément celui d'une boîte à fromage ; l'intérieur est formé comme le sont aujourd'hui les douves dont sont fabriqués les barils ordinaires, si ce n'est qu'il consiste en un seul morceau de bois, au lieu de plusieurs morceaux. Voilà le baril. Il doit avoir la même dimension de la partie supérieure au fond. Le placage consiste en un morceau à l'intérieur et en un morceau à l'extérieur ; mais ils sont mis dans des directions opposées. L'extérieur est dans la position d'un cercle sur un baril ordinaire, et l'intérieur est dans la position des douves dans un baril ordinaire, de sorte qu'ils sont dans des sens opposés. Et au lieu de jables pour retenir la partie supérieure et le fond, il y a un cercle à l'intérieur, et le fond et la partie supérieure y sont appliqués, et il y a un autre cercle à l'extérieur. Voilà comment sont fabriqués les barils.

Ces barils servent aujourd'hui à mettre des clous ; la fabrication, je crois, en est restreinte aux Etats-Unis ; je ne sache pas que l'on en fasse au Canada. On les emploie pour y mettre la soude, en certains cas, et des clous. J'en ai vu il y a quelques années, contenant de la farine de maïs granulée fabriquée aux Etats-Unis. Relativement à la forme du baril, je dirai qu'à mon avis, il serait préférable de ne pas mettre le bouge pour l'embarillage des fruits. Lorsque vous entassez plusieurs barils qui ont un bouge, vous êtes exposés à presser les douves dont le baril est formé sur le bouge, et de cette manière à écraser les fruits, car il y a un espace libre entre les bouts du baril supérieur et du baril inférieur. Si vous voulez entasser un certain nombre de barils,—je parle des barils cylindriques plaqués,—vous avez ces barils qui reposent les uns sur les autres sur toute leur longueur; les deux extrémités reposant étroitement l'une sur l'autre, et le bois qui est à l'extrémité formant le fond du baril est plus fort que le milieu du baril, lorsqu'il y en a plusieurs qui reposent les uns sur les autres.

Si je comprends bien, c'est là l'avantage qu'il y a d'employer un baril plaqué, alors que les deux douves sont réunies comme je l'ai dit. Si on les réunit de toute autre manière, et que le bois du baril se fende, la fente se continuera jusqu'au bout, tandis que si la fente se fait dans la douve extérieure du baril plaqué, elle s'arrête sur la douve intérieure posée dans un sens opposé.

LE MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Mes honorables amis voudraient-ils m'accorder quelques minutes pour expliquer l'objet de ce bill. Tous ceux qui examineront la loi actuelle, constateront qu'il règne une incertitude complète relativement à la dimension des barils, et c'est pour faire disparaître cette incertitude que ce bill est présenté. L'ancienne loi stipule :

Les douves de ces barils auront vingt-sept pouces de longueur d'un jable à l'autre.

Le jable est la rainure dans laquelle est mise le fond du baril. Mais il n'y a rien aujourd'hui qui indique quelle sera l'épaisseur du fond. Celui qui veut tromper peut mettre un pouce d'épaisseur.

M. MILLS : Ordinairement, ce fond est tout à fait convexe.

LE MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : L'amendement déclare simplement qu'il y aura 27 pouces entre les deux fonds. L'ancienne loi stipule qu'il y aura 27 pouces entre les deux jables, mais elle ne stipule pas quelle sera l'épaisseur du fond. Si le fond a un pouce d'épaisseur à chaque bout, vos verrez immédiatement qu'il y a une perte de deux pouces sur toute la longueur du baril.

Je dirai que la description même du baril dans l'ancienne loi est d'une nature telle, qu'il est impossible de dire qu'elle est exacte :

Les douves de ces barils auront vingt-sept pouces de longueur d'un jable à l'autre, avec des fonds de seize pouces et demi à dix-sept pouces de diamètre.

Il y a un instant, mon honorable ami a dit que nous augmentions le diamètre du baril. Nous ne l'augmentons pas. L'amendement dit que le fond du baril aura dix-sept pouces de diamètre, tandis que l'ancienne loi stipule qe le diamètre en sera entre 16½ et 17 pouces. J'adopte ce dernier chiffre, et je dis 17 *pouces au lieu de* 16½.

Puis, il n'y a pas de forme précise du bouge prescrit pour l'ancien baril ; il vous serait possible de faire l'ancien baril presque perpendiculaire si vous le vouliez. Nous essayons de faire disparaître cette incertitude en disant que le baril aura dix-neuf pouces de diamètre au milieu.

Après ces explications, j'aime à croire que mon honorable ami constatera qu'en tout cas, l'on a un objet en vue en présentant ce bill ; c'est que nous tâchons de faire disparaître l'incertitude qui existe sous chacun de ces différents rapports, de sorte qu'à l'avenir on sera parfaitement fixé sur la dimension que doit avoir le baril.

On a calculé avec le plus grand soin qu'il n'y a que trois pouces cubes de différence entre un baril plaqué et un baril à douves.

Je n'en dirai pas davantage, mais j'espère avoir parlé suffisamment, en tout cas, pour convaincre mes honorables amis que la raison qui m'a poussé à présenter ce bill n'est pas de favoriser la fabrication des barils plaqués, et je ne me propose pas, non plus, de but de cette nature. Ils sont déjà fabriqués ; moi-même, j'ai eu des barils plaqués. Le bill est destiné à faire cesser toutes les plaintes que l'on fait entendre au sujet du contenu réel du baril. Dès la première ligne, on verra que la date de la mise en vigueur de cette loi a été laissée en blanc, afin que tout le monde ait justice égale, les tonneliers et ceux qui ont de ces barils en leur possession, et si l'on adopte le bill, la date de sa mise en vigueur pourra être reculée autant qu'ils le voudront, pourvu qu'il devienne loi dans un temps raisonnable.

M. TAYLOR : Le baril plaqué est-il fabriqué au Canada, aujourd'hui ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Certainement. J'ai quelques barils plaqués.

M. CLANCY : Puisque le ministre consent à suspendre le bill, si je comprends bien...

LE MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui.

M. CLANCY : Je lui demanderai de voir, dans l'intervalle, s'il est possible de modifier l'article 18. On a dit que c'est virtuellement l'ancienne loi. Or, j'attirerai l'attention de l'honorable ministre sur le fait que l'ancienne loi est inutile, parce qu'elle n'est pas applicable. Personne ne prétend se conformer à la loi actuelle, et, en conséquence, on ne saurait dire, dans ce cas, que nous suivons simplement l'ancienne loi. L'honorable ministre comprendra, j'aime à le croire, que le temps est arrivé d'abroger l'ancienne loi, ou en tout cas, d'en abroger la partie qui a trait à l'embarillage des pommes pour l'usage domestique. L'honorable ministre, je l'espère, abrogera une loi si nuisible, qui gênerait beaucoup le commerce si on l'appliquait. Je suggère que nous abrogions la partie de l'article 18 qui oblige les cultivateurs à se servir de barils d'une certaine dimension pour mettre des pommes destinées à l'usage domestique.

Je suis sûr que la pratique a démontré que la loi actuelle n'est pas appliquée, qu'elle gênerait le commerce, et qu'il serait impossible de la mettre en vigueur pour les raisons qui ont été données, en tant qu'elle concerne la vente de pommes pour la consommation domestique. Les cultivateurs achètent toutes sortes de barils ; ils achètent des barils à sucre, moyennant un prix peu élevé, et celui qui achète les pommes a le baril. La même chose s'applique aux barils à farine. Si cet article était appliqué, il n'y a pas un cultivateur dans le pays qui ne serait pas passible de l'amende.

Je ne discuterai pas l'opportunité d'appliquer l'article 18 en tant qu'il se rapporte au commerce d'exportation du Canada. On est généralement d'avis que nous ne saurions prendre trop de soin au sujet de notre commerce d'exportation, et que, bien que nous adoptions des règlements statutaires qui semblent sévères, ils ont un bon effet. Mais ce n'est pas une réponse de dire que c'était la loi. C'est une loi mauvaise et inutile, autant qu'elle concerne les ventes domestiques ; c'est une loi qui n'a jamais été appliquée, et si on l'avait appliquée, l'on aurait fait entendre de si fortes clameurs, qu'elle serait abrogée depuis longtemps. Je ne doute pas que ce ne soit une de ces lois adoptées par accident.

Je le demande au Solliciteur général (M. Fitzpatrick) : Chaque cultivateur du pays ne serait-il pas passible d'une amende, si cette loi était appliquée, car c'est une loi à laquelle on ne saurait facilement se conformer ?

Ainsi, j'espère que le ministre du Revenu de l'intérieur examinera cette question et sera disposé à abroger cette loi, autant qu'elle a trait au commerce domestique.

M. HENDERSON : Avant que le comité lève sa séance, j'attirerai l'attention de l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur sur une autre manière qui peut être résolue en vertu du bill qui est maintenant soumis au comité. L'an dernier, malheureusement, l'on a commis une sérieuse bévue en amendant l'acte relatif au poids d'un boisseau de

chaux, et cela, en stipulant qu'un boisseau de chaux devra peser quatre-vingts livres. L'honorable ministre me dit qu'il ne sait pas comment ce mot "quatre-vingts" a été mis dans le statut ; il ignore s'il y a été mis par cette Chambre ou par le Sénat.

LE PREMIER MINISTRE : Par le Sénat, cela va sans dire ; c'est là une raison en faveur de la réforme du Sénat.

M. HENDERSON : Que la chose ait été faite au Sénat ou à la Chambre des communes, elle est tout à fait irrégulière. Ceux qui font ce commerce ne peuvent pas se conformer à la disposition qui stipule qu'un boisseau de chaux pèsera quatre-vingts livres, car elle ne pèse pas quatre-vingts livres au boisseau. Ils sont obligés de vendre la chaux au quintal au lieu de la vendre de la manière ordinaire, au boisseau, afin d'éviter l'amende dans le cas où ils vendraient un boisseau de chaux pesant soixante et dix livres au lieu de quatre-vingts livres. Si je comprends bien, le ministre serait prêt, lorsque nous nous réunirons de nouveau en comité, à proposer l'amendement nécessaire pour substituer " soixante et dix " à " quatre-vingts", afin de corriger la bévue de l'année dernière.

J'ai préparé un amendement que je vais lire :

Que l'article 16 de cette loi soit modifié en retranchant le mot " quatre-vingts " à la sixième ligne, et en le remplaçant par " soixante et dix ".

Cela permettrait d'atteindre le but. Si l'honorable ministre préfère attendre que nous nous formions en comité, je suis satisfait, mais j'espère qu'il aura un amendement qui règlera la question.

LE MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Lorsque ce bill sera soumis de nouveau au comité, j'espère que mon honorable ami (M. Henderson) sera prêt à démontrer, de la manière la plus concluante, qu'en agissant ainsi, nous ferons un acte qui sera approuvé généralement et qui répondra aux besoins du commerce. J'aime à croire que mon honorable ami sera prêt à prouver qu'il sera avantageux d'adopter ce qu'il propose.

M. HENDERSON : Quant à moi, je suis prêt à faire cela, car je connais beaucoup de choses au sujet de la question, et je vends chaque année des milliers de wagons de cet article. Je sais ce dont je parle, et je n'aurais probablement pas de témoignage plus concluant que celui que je pourrais donner moi-même. Toutefois, je ne doute pas que je ne puisse obtenir des renseignements des membres de l'association entre les mains desquels passe une grande qantité de ce produit dans l'Ontario, probablement les trois-quarts, et qui attesteront que soixante-dix livres constituent le juste poids d'un boisseau de chaux et non quatre-vingts livres.

M. McMILLAN : J'ai un amendement à proposer au bill (n° 122) lequel est ainsi conçu :

La loi relative aux poids et mesures, chapitre 104 des Statuts revisés, est par le présent modifiée en ajoutant l'article suivant immédiatement après l'article 18 :—

" 18*a*. A moins d'une convention spéciale entre l'acheteur et le vendeur, les œufs seront vendus au poids, et le poids équivalant à une douzaine d'œufs, sera une livre et demie ".

Au cours d'une conversation avec le ministre, il m'a dit qu'il serait préférable de présenter un bill à la Chambre. La question des œufs prend de jour en jour plus d'importance au Canada. Depuis 8 ou 10 ans, il s'est produit de grands changements dans ce commerce, comme le fait voir le tableau suivant :

EXPORTATION DES ŒUFS CANADIENS.

En Grand-Bretagne—

Année.	Douzaines.	Valeur.
1888	2,378	$ 262
1889	98	18
1892	3,987,655	592,218
1896	5,585,725	704,768
1897	6,939,496	923,965
1898	10,280,466	1,244,051

Aux Etats-Unis—

Année.	Douzaines.	Valeur.
1888	14,147,739	2,119,588
1889	14,011,011	2,156,725
1892	3,918,015	494,409
1896	894,989	97,309
1897	479,258	47,623
1898	38,643	5,029

Nous ne pouvons plus espérer avoir le marché que nous avions autrefois aux Etats-Unis pour nos œufs, car les conditions ne sont plus les mêmes. J'ai ici un état du prix des œufs à Toronto et à New-York, durant le mois de mars de 1891 à 1898. Il fait voir que le marché de Toronto est aussi avantageux que celui de New-York :

	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.
Toronto ..	16	14	17	16	15	16	11	10
New York.	24½	14½	18	14½	12	11½	10½	10

En 1897, les Etats-Unis ont exporté plus d'un million de douzaines d'oeufs en Angleterre et je crois que ce chiffre a été dépassé l'an dernier. Cette industrie a besoin d'être encouragé et c'est pour cela que je présente ce bill aujourd'hui. Il y a souvent des malentendus entre les commerçants canadiens et les commerçants anglais pour savoir en quoi doit consister une douzaine-étalon d'œufs. Le printemps dernier, j'ai rencontré un grand commerçant d'œufs d'Angleterre ; il disait que ce serait un grand avantage si la loi canadienne définissait en quoi doit consister la douzaine d'œufs. Certaines personnes sont d'opinion que la loi devrait aussi définir l'étalon entre vendeurs et acheteurs au Canada ; mais d'autres pensent que ce changement serait trop soudain et les dispositions de ce bill ne s'appliquent

qu'entre vendeurs et acheteurs éloignés. Ce commerce peut être augmenté dans de grandes proportions et le gouvernement devrait faire quelque chose pour encourager les cultivateurs à améliorer leurs volailles, car il est généralement constaté que les plus grosses poules pondent les meilleurs œufs. Si mon bill est adopté, c'est le résultat qu'il aura. Je crois que le temps n'est pas éloigné où les œufs se vendront à la livre et non à la douzaine. Il n'est pas juste qu'un cultivateur dont les poules pondent des œufs de 7 à la livre, n'en reçoive pas plus cher à la douzaine que celui dont les œufs ne pèsent que 9 à la livre. Je crois qu'une douzaine d'œufs pèsera 1½ livre et que cela devrait être fixé comme le poids étalon. Je demande au ministre du Revenu de l'intérieur d'introduire ces dispositions dans le bill modifiant l'acte des poids et mesures.

LE MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je me ferai un plaisir d'étudier la proposition de l'honorable député et de consulter l'opinion de la Chambre sur ce point. Pour ma part, j'approuve en très grande partie ce qu'il vient de dire. Mais naturellement le bill est entre les mains de la Chambre et j'espère que l'honorable député parviendra à convaincre la Chambre de la justesse de sa cause.

M. MONTAGUE : La Chambre a dû être flattée en voyant ce sourire sympathique avec lequel le ministre s'est tourné vers l'honorable député de Huron-sud (M. McMillan) mais elle se serait intéressée encore davantage à ce sourire sans la manière dont l'honorable député a représenté l'attitude prise par le ministre sur cette question. Il nous a expliqué qu'il était allé trouver le ministre pour lui demander si ce bill devait être présenté ; mais ce dernier craignant d'éprouver des ennuis s'il se présentait lui-même, a gentiment prié l'honorable député de s'en charger lui-même. Mais aujourd'hui, au lieu de l'adopter, il déclare simplement qu'il le prendra en considération. Selon la remarque de l'ex-ministre des Finances, le ministre va couver la question avant de faire connaître son opinion. Je ne désire pas du tout que le ministre fasse la sourde oreille à l'honorable député de Huron-sud. Je me lève simplement pour me joindre à ce dernier pour féliciter le Canada du merveilleux développement qu'a pris ce commerce des œufs avec l'Angleterre, depuis quelques années et, en l'écoutant, je me rappelais instinctivement qu'un autre personnage, occupant une haute position dans cette Chambre, citait l'autre jour l'importance de ce commerce comme une preuve de la prospérité de ce pays.

Mais, d'un autre côté, je ne puis oublier non plus les sarcasmes et les moqueries de l'opposition, il y a quelques années, lorsque l'honorable député d'York, qui était alors ministre des Finances, expliquait qu'il était possible d'établir un commerce considérable d'œufs entre le Canada et l'Angleterre. Ce sont ses conseils de cultiver le marché anglais qui ont été le point de départ de cet état de choses dont le parti ministériel se glorifie aujourd'hui.

M. McMILLAN : Je ferai remarquer que c'est moi qui ai proposé le bill. Ce n'est qu'après l'avoir proposé que j'ai consulté le ministre du Revenu de l'intérieur, et ce n'est pas du tout d'après ses conseils que j'ai agi.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : C'est absolument cela.

M. TAYLOR : C'est grâce à la politique nationale que les œufs ont pu trouver un marché plus avantageux à Toronto qu'à New York, pendant les années mentionnées par l'honorable député de Huron-sud.

M. McMILLAN : La politique nationale est devenue comme une idée fixe pour l'honorable député. Je crains que cela ne l'empêche de dormir.

Le comité lève la séance et rapporte progrès.

A 6 heures la séance est suspendue.

Séance du soir.

INTERCOLONIAL.—PROLONGEMENT A MONTREAL.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 133) pour autoriser l'acquisition par le Canada du chemin de fer du comté de Drummond.

Sir CHARLES TUPPER : J'attirerai l'attention de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux sur la position dans laquelle se trouve cette question. Elle a déjà donné lieu à un débat animé, mais elle ne constitue que la moitié de l'arrangement. L'honorable ministre a sur l'ordre du jour une autre résolution sur laquelle il faudra procéder avant de reprendre celle-ci. Je veux parler de la résolution concernant le contrat passé avec le Grand Tronc qui est une partie essentielle de cet arrangement. La Chambre se trouverait dans une bien étrange position, si le bill actuel était adopté et si les autres résolutions qui sont le complément essentiel de l'arrangement étaient rejetées. Je demande donc qu'on ne propose pas maintenant la deuxième lecture du bill, avant que les résolutions, qui en sont le complément, soient adoptées. Quand elles auront été adoptées, nous serons en position d'adopter le bill ou tout autre projet de nature à donner effet à l'arrangement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'avoue qu'il ne m'était pas venu à l'idée qu'on pouvait avoir des objections sérieuses à ce que cet arrangement du Drummond subît une nouvelle phase. Per-

sonne ne prétendra, pas même l'honorable chef de l'opposition, que, pendant la discussion sur les résolutions du Drummond, on ait cherché à empêcher que les résolutions concernant le Grand Tronc ne fussent aussi discutées. Tout le monde a discuté les deux contrats avec la plus grande latitude et tous les renseignements désirables ont été fournis.

J'admets, cependant, que la présente motion est plutôt une formalité. La Chambre a déjà accepté le principe en adoptant les résolutions et en dernière épreuve. Dans ces conditions je considère que mon honorable ami n'insistera pas pour retarder la motion actuelle. D'un autre côté, s'il y tient, je n'aurai pas d'objection à retarder la troisième lecture du bill jusqu'à ce que les résolutions concernant le Grand Tronc soient devant le comité général de la Chambre. Cela atteindrait le but qu'il se propose. Comme les deux résolutions ne peuvent être adoptées en même temps, il faut bien que l'une passe avant l'autre. Ce ne sont pas des questions nouvelles ; elles ont déjà été discutées à fond et je demande à l'honorable chef de l'opposition si son but ne serait pas également atteint en ne suspendant le bill qu'après la deuxième lecture.

M. FOSTER : M. l'Orateur, si l'opposition accepte la proposition de l'honorable ministre, il aurait atteint ce qu'il désire, l'adoption de ce bill aussitôt que possible. Durant toute la discussion, j'ai compris que nous n'avions réellement que la moitié, et la moitié la moins importante, d'une transaction très sérieuse. Il ne s'agit pas d'un arrangement qui peut être pris aujourd'hui et défait demain. Si l'arrangement est conclu, il liera trois générations. On peut même dire que c'est une transaction qui une fois faite ne pourra plus être défaite.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il en est ainsi pour presque tout ce que nous votons.

M. FOSTER : Mon honorable ami et le gouvernement doivent comprendre qu'il serait préférable de ne pas insister pour faire adopter ce bill sans donner de plus amples informations. Depuis le commencement nous n'avons eu réellement entre les mains que la moitié du projet. Nous discutons en ce moment l'achat du chemin du Drummond qui est la partie la moins importante du marché. Je n'hésite pas à déclarer qu'à mon sens, l'arrangement conclu avec le Grand Tronc contient encore plus d'objections que celui qui a été conclu avec la Compagnie du Drummond.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On n'aurait pas dit cela à entendre les discours précédents.

M. FOSTER : J'ignore par quel raisonnement l'honorable ministre en arrive à cette conclusion, mais c'est bien réellement ce que je pense dans le moment. Bien qu'il ne soit peut-être pas disposé à l'avouer, il n'ignore pas plus que ses partisans et pas plus que l'opposition que la partie de la transaction concernant le chemin de Drummond diffère radicalement de ce qu'elle était autrefois. Il est inutile pour les orateurs de la droite de chercher à nier ce fait, qu'ils ne veulent que mettre à exécution la proposition de 1897. La proposition concernant le Drummond n'est pas du tout celle d'il y a deux nas.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En fait d'affirmations, celles de la droite valent bien celles de la gauche.

M. FOSTER : Je ne partage pas l'affirmation de l'honorable ministre sur ce point. Le peuple pèsera les deux assertions, tirera ses conclusions en tenant compte de toutes les circonstances dans lesquelles elles ont été faites. Quoi qu'il en soit, je répète que les arrangements avec la Compagnie du chemin de fer du Drummond ne sont pas du tout ceux qui ont été proposés en 1897.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Est-il pire ou meilleur ?

M. FOSTER : Cela dépend beaucoup du point de vue auquel on se place. Si le gouvernement n'a pas plus de souci pour l'économie qu'il ne paraît en avoir ; s'il ne s'inquiète pas des contribuables, il dira peut-être qu'il est parfaitement indifférent que l'Etat économise plus d'un demi-million dans la seule transaction du Drummond. Si l'honorable premier ministre est d'opinion qu'une économie d'un tiers sur le prix d'achat, quand ce tiers dépasse un demi-million, est une amélioration qui en vaut la peine, comment concilie-t-il sa position actuelle avec celle de 1897, alors qu'il appuyait la proposition de son ministre des Chemins de fer et Canaux de payer $2,000,000 pour un chemin qu'il achète aujourd'hui pour $1,600,000 dans des conditions beaucoup améliorées ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas du tout.

M. FOSTER : Oui, dans des conditions considérablement améliorées, puisque des sommes importantes ont dû être dépensées sur le chemin. Je reviens donc à ma première proposition que la première partie de l'arrangement, celle qui concerne l'achat du Drummond est dans une position toute différente de celle où elle se trouvait en 1897.

Mais lorsqu'on arrive à la partie de l'arrangement concernant le Grand Tronc, on le trouve excessivement défectueux. Je n'ai pas encore entendu un orateur de la droite donner une bonne raison pourquoi, après s'être rendu à Sainte-Rosalie, le gouvernement pour se rendre à Montréal paierait cette somme immense et en outre, sa part d'entretien du chemin et une autre somme pour le droit de passage. On n'a donné pour cela aucune raison plausible et j'ose dire que dans aucune ville du Canada on ne trouverait un homme d'affaires qui voulût sou-

mettre une proposition aussi baroque, comme simple entreprise commerciale. La gauche s'est servie d'arguments basés sur des principes d'affaires, mais ni le ministre, ni ses partisans n'ont tenté de les réfuter. Pourquoi, par exemple, quand il est rendu à Sainte-Rosalie, à une trentaine de milles de Montréal, propose-t-il de payer $37,500 par année pour le simple droit de circuler sur la voie du Grand Tronc ? Pourquoi, après avoir calculé la valeur de ce qu'on lui donnait et même beaucoup plus, vient-il dire au Grand Tronc : Il est vrai que le Canada peut emprunter à 2⅞ pour 100, mais au lieu de vous payer sur cette base, nous allons vous payer comme si le Canada ne pouvait emprunter à moins de 5 pour 100 ? Pourquoi le ministre des Chemins de fer et Canaux veut-il obliger l'Etat à payer pendant 99 ans, 5 pour 100 sur ce que nous supposons être une juste évaluation de la propriété qu'on lui livre ? Il n'y a aucune raison pour cela et ceux-là même qui nous soumettent cette proposition, sont allés à Londres et ont emprunté $3.000,000 à 2⅞ pour 100 tous frais payés.

Une VOIX : Oh ! non.

M. FOSTER : Le Solliciteur général dit dit non——

Le SOLLICITEUR GENERAL (M. Fitzpatrick) : Je vous demande pardon.

M. FOSTER : Alors c'est son voisin.

M. DOMVILLE : Pardonnez ; son voisin n'a rien dit.

M. FOSTER : Je suppose que je suis obligé d'accepter la parole de l'honorable député.

M. DOMVILLE : Il me semble que——

M. FOSTER : Si cet irresponsable député entreprend une discussion sur une question d'affaires, j'aurai à vous demander votre protection, M. l'Orateur.

M. DOMVILLE : Quelle est cette question d'affaires ?

M. FOSTER : Je m'adressais à quelqu'un qui n'a pas fait preuve de grandes capacités comme homme d'affaires, mais je préfère m'adresser à lui qu'à l'honorable député qui m'a interrompu.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas une tête organisée comme la vôtre en fait d'affaires, mais je n'en voudrais pas pour rien.

M. FOSTER : L'honorable ministre a peut-être une meilleure opinion de sa capacité que lorsqu'il est arrivé ici. Mais il se conformerait mieux aux règlements de la Chambre et de la politesse, s'il s'abstenait de murmurer des phrases inintelligibles quand je parle. S'il a quelque chose à dire, qu'il prenne la parole et je lui céderai ma place tout le temps nécessaire.

M. DOMVILLE : Alors asseyez-vous.

M. FOSTER : L'honorable ministre avoue qu'il ne possède pas l'habileté de certaines personnes dans cette Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas dit cela, mais j'aurais pu le dire.

M. FOSTER : Qu'avez-vous dit alors ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si vous ne vous le rappelez pas, je ne suis pas obligé de vous rafraîchir la mémoire.

M. FOSTER : Mon honorable ami est bien irréfléchi. Quand je lui demande de m'aider de son mieux, il refuse carrément de me donner le moindre secours. Quoi qu'il en soit personne n'est tenu à faire plus que son devoir et je vais tâcher de parler d'affaires à mes honorables adversaires.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : L'honorable député parle-t-il sur la deuxième lecture ?

Une VOIX : Il n'en sait rien lui-même.

M. FOSTER : Je m'efforce de faire comprendre à la Chambre que la partie la plus importante de cet arrangement soit discutée concurremment avec l'autre, ou du moins avant que la première partie soit adoptée sans recours.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si le chef de l'opposition n'est pas satisfait de la proposition que je lui ai faite, je ne désire aucunement insister sur ma motion. Je croyais lui avoir fait une proposition acceptable, mais s'il pense autrement, je n'ai aucune objection à ce que la deuxième lecture soit retardée jusqu'après l'adoption de la deuxième résolution.

M. FOSTER : Puisque l'honorable ministre accepte cela et que le chef de l'opposition prendra la parole, je m'abstiendrai de toutes autres remarques pour le présent. Je signalerai cependant certains renseignements qui nous font défaut. L'original du contrat passé avec le Grand Tronc devait être déposé sur le bureau de la Chambre ainsi que les plans faisant voir les raccordements, pour lesquels nous payons si cher. Jusqu'à présent, nous n'avons rien eu de cela ni dans l'un ni dans l'autre arrangement, et je crois que cela ne s'est jamais vu dans une question qui doit augmenter de $7,000,000, la dette publique. Nous devrions avoir ces plans et contrats en notre possession de manière à pouvoir les étudier avant de nous prononcer. Le parti ministériel peut être numériquement fort, mais ce n'est pas une raison pour refuser de donner les renseignements nécessaires.

Sir CHARLES TUPPER : Je vois avec plaisir le ministre des Chemins de fer et Canaux se rendre à mon désir, et je suis certain que cela facilitera l'expédition des affaires, vu que les deux questions vont né-

cessairement de pair. J'admets que la discussion s'est faite assez généralement sur les deux questions, et lorsque la seconde résolution aura été présentée, la Chambre pourra beaucoup plus facilement procéder sur les deux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député d'York demande, si je l'ai bien compris, que l'original du contrat passé avec le Grand Tronc soit produit.

Je ne m'explique pas pourquoi l'honorable député fait pareille demande. Il n'est pas possible qu'il s'imagine que nous allons déposer sur le bureau un exemplaire apocryphe de ce document. La vérification de l'exécution de cet instrument, je suppose, ne doit pas faire doute aux yeux de l'opposition. Je ne saurais donc m'expliquer cette demande. A mon avis, cela est en dehors de la procédure parlementaire ordinaire. Cependant, je désire tellement parer même au soupçon de vouloir soustraire à la connaissance des députés un document quelconque, que je consens à faire ceci : je ne suppose pas que tous les députés de la gauche désirent avoir par devers eux l'original même, et si je le remets aux députés qui occupent les premiers fauteuils vis-à-vis le mien, de façon à ce qu'ils puissent l'examiner, je suppose que cela suffira. Ils me le remettront, afin que je puisse le renvoyer au bureau des archives, et il suffira qu'un exemplaire soit déposé sur le bureau.

Sir CHARLES TUPPER : Certainement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'apporterai en Chambre l'original et le soumettrai à l'examen des deux députés en question ou à tout autre député qui désirera le voir.

M. FOSTER : La procédure ordinaire, si je ne me trompe, est de produire les originaux —nous ne voulons pas les dérober—et de les déposer sur le bureau, afin que nous puissions les examiner.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce n'est pas la coutume de déposer les originaux.

M. FOSTER : Nous avons déjà débattu cette question ici, et nous avons obtenu les originaux ; or, qu'est-il arrivé ? Mon honorable ami se le rappelle fort bien. Il ne pensait pas alors qu'il y eût d'erreur, il était certain de l'exactitude de l'exemplaire déposé sur le bureau ; et ce ne fut que lorsque l'original eût été déposé sur le bureau et soumis à notre examen que nous découvrîmes son erreur et l'inexactitude de l'exemplaire en discussion. La coutume en vogue jusqu'ici, et la plus propre à parer à toute erreur, a été de déposer l'original même sur le bureau où tout le monde peut l'examiner. D'ailleurs, un exemplaire pourra servir à tous les usages pratiques de la session. Je signale cet incident à mon honorable ami, et lui rappellerai qu'au cours du débat qui s'éleva à cette occasion, probablement le meilleur et le plus ancien parlementaire de la Chambre, le ministre actuel du Commerce (sir Richard Cartwright) déclara sans hésitation que nous avions droit à ces documents.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'a pas dit cela. Ce n'est pas la procédure ordinaire.

M. FOSTER : Si mon honorable ami veut bien se donner la peine d'y réfléchir, il se rappellera que c'est ce qu'a dit le ministre. D'ailleurs il est facile de le constater par le compte rendu des " Débats."

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je me rappelle ce qu'il a dit.

M. HAGGART : J'espère que le ministre (M. Blair) déposera sur le bureau tous les renseignements que l'on demande, et qu'il a promis de nous donner avant la deuxième délibération du projet de loi.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai déjà donné à l'honorable député (M. Haggart) une assurance dans ce sens. Quand bien même je lui en donnerais une autre, cela n'ajouterait aucune force à la première.

M. HAGGART : Non, mais le ministre a proposé la deuxième délibération ; je me suis rendu auprès du greffier et j'ai constaté qu'il n'avait pas un seul document dont j'avais besoin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous n'avez pas demandé la production de ces documents avant la deuxième délibération du bill. Il m'a fallu attendre plusieurs jours avant d'obtenir les plans que vous avez demandés en Chambre.

La motion est retirée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose que le bill soit inscrit à l'ordre du jour, afin d'être étudié en deuxième délibération, demain.

La motion est adoptée.

REFONTE DE LOIS.—COMMISSION DU HAVRE DE QUEBEC.

Le SOLLICITEUR GENERAL (M. Fitzpatrick) : Je propose la deuxième délibération du bill (n° 91) amendant et consolidant les lois concernant les commissaires du havre de Québec.

Sir CHARLES TUPPER : Je désirerais que le Solliciteur général (M. Fitzpatrick) nous donnât quelques mots d'explication au sujet de sa proposition.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Ce bill est la refonte des lois actuellement en vigueur relativement à la commission du havre de Québec.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Si le bill ne tend qu'à refondre les lois existantes et s'il exige des éclaircissements de quelque étendue, il serait peut-être préférable qua la Chambre se formât en comité, et alors le Solliciteur général pourrait nous expliquer les modifications apportées aux dispositions de la loi.

Le SOLLICITEUR GENERAL : J'ai fait un court résumé dont je pourrai donner lecture à la Chambre, si elle me le permet ; et ce résumé fera connaître le but et le dessein de la refonte, ainsi que la nature et l'objectif de la seule modification apportée à la loi en vigueur par le bill à l'étude. Il serait peut-être préférable de donner ces explications en comité.

La motion est adoptée ; le bill est adopté en deuxième délibération et la Chambre se forme en comité afin de mettre le bill à l'étude.

(En comité.)

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je suppose, M. le Président, qu'on ne me demande pas de refaire l'historique de la commission du havre de Québec, à dater de 1805, époque à laquelle fut établie la maison de la Trinité à Québec. Pour l'édification du comité, il suffira de donner un aperçu du projet de loi dont la Chambre est saisie et de signaler la seule importante modification apportée à la loi actuelle. Commençons par les définitions du bill. Le port et le havre de Québec y sont mieux définis que dans la loi en vigueur. La composition de la corporation, dont le bill s'occupe en second lieu, n'a subi aucune modification. Les différentes dispositions relatives à l'élection des commissaires ont subi des amendements de nature à rendre ces élections moins dispendieuses. Puis, quant aux officiers et aux employés, il a été ajouté une stipulation permettant à la corporation de rémunérer les commissaires, leurs pouvoirs à cet égard souffrent doute. Toutefois, ils ont exercé ces pouvoirs, depuis nombre d'années. Le bill contient une prescription, empruntée aux lois du havre de Montréal, permettant de déléguer à trois commissaires les pouvoirs de pilotage et les pouvoirs judiciaires. Sous le régime actuel, c'est la commission entière qui décide de toutes les questions concernant les pilotes. Le bill a l'étude permet à la commission de déléguer ses pouvoirs à cet égard à trois commissaires.

M. CASGRAIN : C'est une disposition nouvelle.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Effectivement. Quant aux fonctionnaires, la seule modification apportée est celle-ci : le Gouverneur général approuvera la nomination du secrétaire-trésorier, et cette nomination est laissée entièrement aux commissaires. Un mot des pouvoirs généraux. Les pouvoirs de la corporation relativement au prolongement et à l'amélioration du havre et de ses dépendances, d'après la teneur du bill actuel, embrassent la construction de docks, etc., et il lui est attribué le pouvoir de faire fonctionner toute espèce de machines, et cela, dans le but d'accroître l'utilité du havre et d'y faciliter le trafic. Il est aussi attribué à la commission le pouvoir de construire des lignes de chemins de fer sur sa propriété et de faire des conventions avec les compagnies de chemins de fer pour l'exploitation de ces lignes et pour faciliter le trafic. Vient ensuite la question du pilotage, question d'une souveraine importance pour tous ceux qui s'intéressent à la navigation du Saint-Laurent. Toutes les lois de cette nature qui, sous l'ancien régime, se trouvaient confondues avec les pouvoirs de la commission du havre, je les ai réunies dans un bill de pilotage qui comprend toutes les questions concernant les pilotes. Ces questions se trouvent éliminées du bill à l'étude. Il a été apporté une modification notable à cet égard. Sous l'empire de la loi de pilotage, les commissaires fixeront le type des aptitudes requises des pilotes, tandis qu'actuellement cela est régi par la loi 12 Victoria, chap. 114. En raison des changements survenus dans la navigation du Saint-Laurent, il est presque intolérable que lorsqu'il s'agit des aptitudes des pilotes, il faille encore recourir à une loi adoptée dès la 12ième année du règne de Victoria. Il est à peine croyable que l'on ait permis à un tel état de choses de se perpétuer jusqu'ici :

RÈGLEMENTS.

Quant aux amendements en vertu des pouvoirs de faire des règlements, voici les principaux :—

OBSTRUCTIONS À LA NAVIGATION.

Le soin de prévenir et de faire disparaître les obstructions dans le havre de Québec est laissé aux commissaires, qui pourront faire à ce sujet des règlements, de façon, toutefois, à ne pas empiéter sur les pouvoirs du ministre de la Marine et des Pêcheries, ni sur les dispositions de la loi relative aux naufrages et au sauvetage.

OBJETS TROUVÉS DANS LE PORT DE QUÉBEC.

Ces objets soumis aux dispositions si compliquées et si obscures de la loi actuelle, contenues dans plusieurs statuts, seront maintenant l'objet de la réglementation de la Commission.

RÉGLEMENTATION RELATIVE À LA GLACE DANS LE PORT DE QUÉBEC.

Suivant les dispositions du chap. 77 de la loi de 1885, nous avons donne aux commissaires plein pouvoir de réglementation au sujet de la glace.

SUBSTANCES EXPLOSIVES.

La réglementation et la surveillance du chargement et du transport de la poudre à fusil s'étendent maintenant à tous explosifs et à toutes substances inflammables, et s'appliquent à l'emmagasinage de ces substances, et il faudra prendre toutes les meures de prudence voulues.

USAGE DES SIFFLETS, CLOCHES, ETC.

Pouvoir est donné de réglementer l'usage de tous les appareils pour faire les signaux par le son.

MACHINES.

La Commission a aussi droit de réglementation relativement aux machines et appareils pour le chargement et le déchargement des navires; relativement au trafic des chemins de fer sur les quais, ainsi qu'au maintien de l'ordre et à la répression du vol, et à la légitime application des instructions des fonctionnaires de la corporation.

Voici les questions qui seront directement réglementées par voie législative et non par statuts de la corporation:—

DROITS DE HAVRE.

Au lieu du tarif statutaire actuel, qu'il n'est guère facile de tenir au niveau des évolutions si rapides du commerce moderne, il est statué qu'à l'exemple de la Commission du havre de Montréal, la corporation sera autorisée à prélever les droits de havre qui seront approuvés par le gouverneur en conseil.

Voilà les articles de nature financière, sur lesquels je désire appeler l'attention de mes honorables collègues. Ils ont été soumis au sous-ministre des Finances que les a approuvés:

AVANCES FAITES PAR LE GOUVERNEMENT,

Nulle modification n'a été apportée aux dispositions des lois en vigueur.

La balance que le gouverneur en conseil pourra fixer et avancer à la corporation est mentionnée dans le bill. Elle s'élève au chiffre de $362,197.58, d'après le ministère des Finances.

POUVOIR D'ÉMETTRE DES OBLIGATIONS.

La loi n'a subi aucune modification à cet égard, le bill actuel ne faisant que consolider les dispositions de la loi en vigueur et les rendre applicables à la balance des obligations qui peuvent maintenant être émises, sous l'empire du statut 61 Victoria, ch. 48, savoir, $200,000.

POUVOIRS JUDICIAIRES SPÉCIAUX.

La corporation exerce actuellement la juridiction judiciaire spéciale de la maison de la Trinité de Québec. Suivant l'exemple établi par les lois du havre de Montréal, nous avons substitué à la procédure surannée, encombrante et défectueuse décrétée par le statut 12 Vict., ch. 114, la procédure établie sur l'empire de la partie 58 du Code Criminel.

RAPPORT ANNUEL.

Le délai accordé pour présenter ce rapport est étendu de sept jours à vingt-un jours, après le 1er de janvier.

Article 4.

Le SOLLICITEUR GENERAL: Il se présente ici deux modifications que je dois expliquer. Aux paragraphes "b," "c," et "d," le sens du mot "vaisseau" a été étendu, de façon à ce qu'il embrasse les dragueurs, élévateurs et alléges. Nous avons aussi défini le mot "radeau."

Article 5.

M. FOSTER: Combien y a-t-il de milles de chaque côté?

Le SOLLICITEUR GENERAL: Environ 138, de la paroisse de Deschambault à l'île Saint-Barnabé.

M. CASGRAIN: Il y a plus que cela.

Le SOLLICITEUR GENERAL: D'après l'ancienne définition, il était absolument impossible de constater où se trouvait la ligne de démarcation entre le port de Montréal et celui de Québec; or, d'après la définition donnée ici, la ligne de démarcation part de l'église catholique romaine, dans la paroisse de Deschambault, dans le comté de Portneuf.

M. CASGRAIN: Le Solliciteur général prétend-il qu'une ligne partant de l'église catholique romaine, dans la paroisse de Deschambault, constitue une bonne définition? On peut changer l'église de place, elle pourrait brûler dans quelques années d'ici, et l'on pourrait en construire une autre ailleurs.

Le SOLLICITEUR GENERAL: A mon avis, il est impossible de choisir une meilleure ligne de démarcation que celle-là. Si mon honorable ami est en lieu de m'en indiquer une autre, de nature plus permanente que celle-là, il m'obligerait en me le disant. A mon avis, l'on ne saurait trouver une meilleure définition que celle que j'ai suggérée.

M. FOSTER: C'est parfait, tant que l'église restera là.

Le SOLLICITEUR GENERAL: Sans doute, mais l'emplacement demeure.

M. IVES: Que résultera-t-il du prolongement du havre à une telle distance sur le fleuve?

Le SOLLICITEUR GENERAL: L'honorable député verra par l'article suivant que le havre est fort limité.

Article 6.

M. IVES: A-t-il été apporté quelque modification aux limites du havre?

Le SOLLICITEUR GENERAL: Aucune, sauf qu'il est défini avec plus de précision. Les limites du havre n'ont pas été étendues; mais cette définition du havre nous a été donnée par les commissaires du havre, et à notre avis, elle est plus exacte que celle de l'ancienne loi. Je désirerais apporter une modification au paragraphe "a." Avec la permission du comité, je voudrais biffer les mots suivant après le mot "immeubles:" "situés dans les limites de la ville de Québec, ainsi que définis pour les fins municipales par les articles 3 et 4 de la loi de l'ancienne province du Canada, 29 Victoria (1865) chapitre 57." Notre intention est de biffer ces mots, de façon à ce que la définition couvre les quais jusqu'à l'île d'Orléans.

L'article ainsi modifié est adopté.

Article 7.

Le SOLLICITEUR GENERAL: Je propose de biffer les mots "de la corporation," ligne 27ième. L'article, ainsi modifié, est adopté.

Article 8, paragraphe 2.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Cet article est emprunté à la loi du havre de Montréal. Lorsque leur loi a été refondue en 1894, les commissaires du havre de Montréal ont jugé utile d'adopter pareille disposition, et nous l'avons insérée au bill à l'étude.

M. CASGRAIN : Pourquoi n'insérez-vous pas au bill une disposition relative à la démission des autres membres du bureau ? L'on a jugé utile de statuer sur la démission des membres électifs de la commission ; pourquoi ne pas étendre cete disposition aux membres nommés par le gouvernement.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Cela n'est nullement nécessaire ; la nomination de ces membres se fait par le Gouverneur en conseil. Il est nécessaire que les membres électifs notifient à la commission leur démission, tandis que pour les membres nommés par le gouvernement, la chose est différente. Du moment qu'un de ces derniers cesse d'être commissaire, il notifie sa démission au Gouverneur en conseil, qui lui choisit un successeur.

Article 9, paragraphe 4.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Le paragraphe 4 est nouveau, bien que je ne sache pas qu'il soit de grande importance.

M. CASGRAIN : Cela abrége-t-il la durée des fonctions de ceux qui sont actuellement élus ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Non. Il n'y a absolument aucune modification apportée à cet article, sauf au paragraphe 4.

M. CASGRAIN : Si je comprends bien, le Solliciteur général affirme que cet article n'abrége pas la durée des fonctions de ceux qui sont élus par les compagnies de navigation et par le bureau de commerce.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Non ; c'est parfaitement cela.

Article 10.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Le paragraphe 3 est modifié de façon à prolonger le délai établi pour remplir une vacance et le porter de quatorze jours qu'il était d'après l'ancienne loi, à trente jours.

Article 12, paragraphe 2.

Le SOLLICITEUR GENERAL : C'est une nouvelle disposition, fort sage, en ce qu'elle statue qu'il faudra donner avis des assemblées.

M. CASGRAIN : Comment convoque-t-on les assemblées aujourd'hui ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Elles sont convoquées par le secrétaire, sans avis.

M. CASGRAIN : Il existait certainement quelque disposition à cet égard, car j'avais coutume de lire pareil avis dans les journaux de Québec. Quoi qu'il en soit, c'est une excellente disposition, si elle n'existe pas déjà.

Paragraphe 4.

M. CASGRAIN : paragraphe subit-il quelque modification ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Oui. Nous y avons inséré les mots " payables par lui."

M. CASGRAIN : Pourquoi cette modification ? Voulez-vous donner le droit de vote à des gens qui n'ont pas les qualités requises ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Non, il s'agit de statuer que le votant ne devra pas seulement avoir acquitté ses droits de havre, mais qu'il faudra, en outre, qu'il soit membre d'une compagnie de navigation et se trouver ainsi intéressé.

M. FOSTER : Je ne vois pas de raison d'ajouter ces mots : " payables par lui." Il s'agit de définir le cens du votant, vous déclarez qu'il aura droit de vote, s'il acquitte ses droits de havre. Vous n'avez pas l'intention de lui accorder le droit de suffrage qu'autant qu'il acquittera ses droits de havre, n'est-ce pas ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Non.

M. FOSTER : Alors, à quoi bon dire " payables par lui ? " Supposez-vous que quelqu'un acquitterait ses droits de havre dans le but d'obtenir le droit de vote ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : C'est précisément le point que cette phrase tend à couvrir.

M. FOSTER : Comment pourrait-il acquitter ses droits de havre, s'il n'a pas droit de les acquitter ? Qui les percevrait, s'ils ne sont pas dus ? Est-ce qu'un fonctionnaire quelconque de l'Etat a droit de percevoir quelques deniers de ceux qui n'appartiennent pas à quelque compagnie de navigation de Québec ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Cette phrase n'a été insérée ici que par surcroît de prudence.

M. FOSTER : A mon avis, ce surcroît de prudence est absurde.

M. CASGRAIN : Est-il arrivé qu'un individu, ne faisant point partie de quelque compagnie de navigation, ait acquitté des droits de havre et soit ainsi devenu votant ?

M. DOBELL : Je n'ai jamais entendu dire que la chose soit arrivée.

M. CASGRAIN : Alors à quoi sert-il d'ajouter cette phrase ?

M. DOBELL : C'est tout simplement une précaution légale suggérée par notre avocat, et l'honorable député devrait être en lieu d'apprécier la chose.

M. CASGRAIN : Si je suis en mesure de l'apprécier, le Solliciteur général devrait être encore bien davantage en lieu de le faire.

M. FOSTER : Pour me servir de l'expression du ministre de la Marine et des Pêcheries, je dirai que c'est peut-être une précaution suggérée par quelques citoyens de Québec bien au fait des particularités de cette ville, particularités qui ont été signalées au comité des subsides, lorsque mon honorable ami a essayé d'exercer le mode fort élastique employé pour la fourniture des provisions à la ville de Québec, tandis que la règle était appliquée dans toute sa sévérité aux autres localités, en disant : "Québec est Québec, vous savez."

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je vous ai emprunté cette remarque, à vous ou à quelques députés de la gauche. Ne m'en attribuez pas la paternité.

Le SOLLICITEUR GENERAL: Je consens volontiers à omettre les mots "payables par lui." Cela a peu d'importance, au fond. Je dois faire observer à mon honorable ami (M. Foster) que ces dispositions ne sont pas particulières au bill à l'étude. Elles sont empruntées à la loi du havre de Montréal, de sorte qu'il ne faudrait pas affirmer qu'il y ait rien de particulier à la ville de Québec à cet égard ; c'est au bénéfice de tous les intéressés.

Article 13.

Le SOLLICITEUR GENERAL: La modification apportée à cet égard consiste à étendre le délai de quatorze jours à dater de la vacance qui s'est produite, à un mois après la dernière date pour la tenue d'une élection. Sous le régime actuel, le Gouverneur en conseil a le pouvoir de nommer un nouveau commissaire, en remplacement d'un membre électif, tandis que sous l'empire du bill à l'étude, ce pouvoir est transféré au corps d'électeurs.

Article 14.

Le SOLLICITEUR GENERAL: Les membres de la maison de la Trinité à Québec étaient obligés de prêter serment avant d'entrer en fonctions, et les commissaires du havre étaient aussi obligés de prêter serment pour l'accomplissement des devoirs autrefois remplis par l'ancienne maison de la Trinité.

Le changement apporté dans cet article consiste à rendre le serment obligatoire pour tous.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le bill n'indique pas devant quel officier ce serment devra être prêté.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Cet article a été pris tel qu'il se trouvait dans l'ancienne loi.

Article 15.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Il y a un changement dans cet article. La corporation a actuellement le droit incontestable de payer une rétribution à son président ainsi qu'au surintendant des pilotes qui siège comme membre du bureau. Elle a payé des rémunérations aux différents membres du bureau pour chaque séance, et il a toujours été admis que la loi leur permettait d'en agir ainsi. Cependant, quelques doutes se sont élevés à ce sujet, et afin de faire cesser ce doute, l'article a été rédigé tel qu'il se trouve maintenant.

M. FOSTER : Quelle rétribution recevait avant cela le président ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je crois qu'il recevait deux mille dollars par année.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Cet article renferme une question qui se présente aussi relativement aux différents bureaux des pilotes.

Le SOLLICITEUR GENERAL : L'un des membres de la commission du havre de Québec me dit que bien qu'ils aient le droit de payer au président une rétribution annuelle n'excédant pas $2,000, actuellement ce dernier n'accepte que $1,000.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER La question de la légalité de cette rétribution s'est déjà présentée relativement à d'autres bureaux de pilotes dans les différentes provinces, et je ne crois pas qu'une législation comme celle qui nous est soumise, ait jamais été adoptée pour justifier la chose. Dans d'autres bureaux les membres paient eux-mêmes ce qu'ils appellent les dépenses, qui ne sont rien autre chose qu'une rémunération.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On a mis fin à cette pratique.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries dit que l'on a mis fin à cette pratique, mais si cet article du bill a sa raison d'être, et pour ma part, je l'approuve, ce privilège devrait être accordé aux corporations moins importantes qui existent dans les autres parties du pays—bien qu'il n'en soit pas fait mention dans ce bill.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Cette pratique existait lorsque le havre était sous la juridiction de la corporation de la Maison de la Trinité de Québec, et lorsque les commissaires du havre de Québec l'ont remplacée, et se sont fait transférer ses pouvoirs et responsabilités, ils ont aussi conservé le privilège de se payer eux-mêmes, et la question s'est alors présentée de savoir s'ils avaient le droit d'en agir ainsi. J'ai cru dans tous les cas qu'il était préférable de faire disparaître tout doute à ce sujet dans le projet de loi actuel.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'appelle l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries sur le fait que cette question mérite d'être étudiée avec soin, à cause de l'opinion générale existant ici que cette stipulation a sa raison d'être, et que ces hommes qui sacrifient leur temps à l'étude de questions importantes méritent d'être rétribués pour les services qu'ils rendent.

M. ELLIS : La seule question qu'il reste maintenant à décider, c'est de savoir si le montant que les commissaires peuvent se voter eux-mêmes est limité.

M. FOSTER : Vous indiquez quel est le montant le plus élevé qui pourra être payé au président, mais vous ne semblez pas indiquer quelle sera la limite du montant que les commissaires peuvent se voter à eux-mêmes.

M. DOBELL : Je puis vous dire quelle est la pratique habituelle. Règle générale, ce montant n'a jamais dépassé $5 par séance, et nous avons une séance par semaine. Quelquefois, mais très rarement, nous avons deux séances.

M. FOSTER : Cela ne résout pas l'objection que j'ai soumise. S'il n'y a pas de limite fixée, ils pourraient se voter un salaire exorbitant.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'article stipule qu'aucun règlement ne sera exécutoire et n'aura d'effet que lorsqu'il aura été ratifié par le Gouverneur en conseil.

Article 16.

M. CASGRAIN : Cet article contient des changements importants. Il stipule que les pouvoirs de la corporation comme administration du pilotage pourront être délégués à trois commissaires. Sous l'empire de la loi autrefois existante, je crois, que les commissaires devaient siéger tous ensemble. En vertu du paragraphe 3 du même article, les pouvoirs judiciaires de la corporation peuvent être délégués à trois commissaires, à l'exclusion du président de la corporation des pilotes pour le havre de Québec et au-dessous. Mon savant collègue n'ignore pas que la commission du havre de Québec est l'autorité judiciaire qui juge les pilotes accusés d'avoir négligé leurs devoirs, ainsi que les cas d'accidents.

Je crois que ce serait commettre une erreur que de limiter le nombre des commissaires chargés d'entendre de semblables causes à trois. Je n'ai pas l'intention de vouloir jeter le moindre blâme sur les commissaires actuels, et en particulier sur mon honorable ami le député de Québec-ouest (M. Dobell) ; mais nous sommes forcés d'admettre, comme cela a toujours existé d'ailleurs, qu'il y a parmi les membres de cette commission, certains hommes qui ne sont pas plus renseignés sur les choses concernant la navigation que je ne le suis, ce qui ne veut pas dire beaucoup. Si, par exemple, le pouvoir judiciaire était délégué à M. Laliberté, le président, qui est un fourreur, à M. Rioux, qui est un épicier, à un autre membre, qui est marchand de Saint-Roch ou de la basse-ville, et qui ne doivent pas connaître grand'chose en fait de navigation, il serait difficile de vouloir prétendre que ces personnes constitueraient un tribunal possédant les qualités voulues pour juger les questions importantes et difficiles qui pourront résulter des accidents.

Les décisions que les commissaires sont appelés à rendre, peuvent être souvent de la plus grande importance pour les pilotes en cause. Il peuvent par les décisions priver un pilote de sa commission pour la vie, et lui faire perdre tous ses moyens de subsistance. Il me semble donc, que si nous accordons à ce tribunal des pouvoirs extraordinaires, nous ne devons pas réduire le nombre de ses membres. Entre autres pouvoirs, ce bureau possède celui de décider si un pilote doit ou non continuer d'exercer ses fonctions, ce qui, tout naturellement, est une question très importante pour le pilote, et, si ce bureau ne s'acquittait pas de son devoir convenablement—et nous devons supposer que cela peut arriver quelquefois—cet homme peut être privé des moyens de gagner sa vie. Je voudrais savoir de l'honorable Solliciteur général ou de l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell), quelles sont les raisons pour lesquelles on a accordé aux commissaires du havre le droit de déléguer l'autorité judiciaire qu'ils possèdent à trois de leurs membres.

M. DOBELL : Ces causes des pilotes sont toujours très longues, et prennent beaucoup de temps, or cet article stipule simplement que les pouvoirs judiciaires de la corporation pourront être délégués à trois des commissaires. La commission a donc la faculté de juger n'importe quelle cause au complet, ou de déléguer ses pouvoirs à trois de ses membres. Il y a généralement trois membres de la commission qui possèdent les connaissances voulues pour juger les causes de cette nature, et comme le président de la corporation des pilotes est au nombre des juges, je ne crois pas que les craintes exprimées par mon honorable ami soient bien fondées.

M. CASGRAIN : La seule raison donnée par l'honorable ministre pour expliquer ce changement, c'est que ces causes prennent trop de temps, et que par conséquent, il est impossible d'exiger la présence de tous les commissaires pour les entendre. Mais lorsque le bureau a à s'occuper de questions qui concernent le commerce ou la navigation, et dans lesquelles les commissaires sont intéressés en leur qualité d'hommes d'affaires, ils ne manquent pas d'assister aux séances. Mon honorable ami ne devrait pas oublier le fait que le procès d'un pilote est peut-être

d'un plus grand intérêt pour ce dernier, que les questions concernant les intérêts du commerce et de la navigation. On exige la présence de cinq commissaires, à plus forte raison devrait-on exiger le même nombre lorsqu'il s'agit de décider du sort du pilote en cause. Je propose donc que cinq commissaires constituent le quorum au lieu de trois.

M. DOBELL : Je pourrais faire remarquer à l'honorable député (M. Casgrain) que le comité des chemins de fer du Conseil privé se trouve dans le même cas. Ce comité décide des questions très importantes, et cependant un quorum de trois membres est considéré comme étant suffisant. Il ne faut pas oublier qu'il y a quelquefois deux ou trois causes concernant les pilotes, qui sont soumises aux commissaires, dans une seule semaine, ce qui prend beaucoup de temps. Je crois qu'un tribunal composé de trois membres de la commission et du président de la corporation des pilotes, doit être suffisant pour entendre des causes comme celles-là.

M. CASGRAIN : Si je ne me trompe pas, le quorum du comité des chemins de fer est de sept, et non de trois, et je n'ai jamais vu seulement trois de ses membres entendre une cause, si ce n'est de consentement. Il ne faut pas oublier, non plus, que le comité des chemins de fer est composé de membres du cabinet, qui sont les chefs du parlement, et sont censés posséder une connaissance aussi parfaite que possible de toutes les questions qui sont soumises à ce comité ; tandis qu'il y a parmi les membres de cette commission certains hommes qui n'ont pas la moindre notion de la navigation, et qui n'ont jamais été sur l'eau autrement que pour traverser de Québec à Lévis. Quelques-uns d'entre eux ne peuvent pas actuellement faire la traversée entre un port des Etats-Unis et Liverpool, mais cela n'a rien à faire avec la question que nous discutons.

Je ferai remarquer aussi la grande différence qui existe, sous le rapport des qualités requises pour bien remplir les devoirs qui leur incombent, entre les membres qui composent le comité des chemins de fer et les commissaires du havre. Il est aussi de la plus grande importance pour les pilotes de trouver chez les membres de la commission des hommes qui, s'ils ne possèdent pas des connaissances légales très étendues, se distinguent sous d'autres rapports, et possèdent une connaissance parfaite des navires et de la navigation. Or, si la commission est revêtue de l'autorité nécessaire pour déléguer à trois de ses membres les pouvoirs requis pour entendre et juger les causes des pilotes, il est possible que ces derniers soient privés des moyens de gagner leur vie, par des hommes qui ne possèdent certainement pas les qualités voulues pour décider des causes de cette nature.

Une autre objection que je vois dans cet article, c'est que le troisième paragraphe stipule que les pouvoirs de la corporation pourront être délégués à trois commissaires, mais le président de la corporation des pilotes fera lui aussi partie de ce bureau. Ce qui portera le nombre de ses membres à quatre. Supposons alors que ses membres seraient également divisés. C'est là un des inconvénients. Vu les difficultés que je viens d'indiquer et le fait que l'on n'a pas donné d'autre raison pour justifier ce changement, qu'une économie de temps, je suis d'avis que la loi devrait rester telle qu'elle est actuellement.

M. DOBELL : Il est possible que cet article, comme un grand nombre d'autres, ait été copié dans les lois qui régissent les pilotes du havre de Montréal. Je ne la considère pas comme étant d'une grande importance.

M. CASGRAIN : Si l'honorable député représentait un comté dans lequel il y a environ 100 pilotes, il en comprendrait l'importance. L'honorable député (M. Dobell) sait qu'il y a parfois de la protection dans le grand nombre. Pour ma part je préfère m'adresser à un tribunal composé de cinq juges plutôt que de trois. Je préfère un juré composé de douze citoyens à un jury composé seulement de six.

Mr. FRANCOIS ARTHUR MARCOTTE (Champlain) : M. le président, cette question est des plus importantes, et je trouve étonnant que l'honorable député de Québec-ouest, (M. Dobell) ne veuille pas y prêter toute l'attention qu'elle mérite. Il s'agit de l'avenir d'une classe d'hommes bien importante. Lorsqu'il arrive quelqu'accident, les pilotes sont jugés par des hommes qui ne connaissent rien en fait de pilotage. Or, je crois que cinq commissioners ne seraient pas de trop pour juger ces questions difficiles. Il a déjà été commis des injustices ; les jugements rendus par les commissaires n'ont pas toujours satisfait les pilotes. Pour cette raison, je crois devoir appuyer la proposition de l'honorable député de Montmorency, (M. T. C. Casgrain) qui veut porter le nombre des commissaires à cinq au lieu de trois.

M. FOSTER : Je crois qu'il est peut-être bon de se demander si trois membres seraient un nombre suffisant dans des cas comme ceux-là. S'il arrive que les commissaires choisissent trois de leurs collègues qui possèdent toutes les qualités voulues, il est bien probable que ces trois hommes rempliront tout aussi efficacement leur devoir que cinq commissaires, parmi lesquels il pourrait s'en trouver qui ne connaissent pas bien leur sujet. Mais il y a une autre chose qu'il faut prendre en considération dans cette affaire, c'est la satisfaction qu'un tribunal comme celui-là devrait donner aux pilotes dans la décision de leurs griefs et de leurs difficultés.

Il me semble que les membres de cette corporation importante, qui pourraient être obligés d'avoir recours à ce tribunal, éprouveraient plus de confiance, et croiraient que leurs intérêts sont mieux sauvegardés et que l'on s'occupe plus d'eux, s'ils pouvaient s'adresser à cinq membres sur une commission composée de neuf commissaires, au lieu de trois. Je ne vois pas en quoi cela peut paraître dur à l'égard des commissaires. Vous payez ces commissaires maintenant, et il ne peut y avoir de doute qu'ils reçoivent un salaire raisonnable en récompense du travail qu'ils s'imposent. Nous pouvons nous fier à eux pour régler ce dernier point. Ce n'est pas la même chose qu'un honoraire ; c'est une rémunération des services qu'on leur demande de rendre; et je ne crois pas que ce soit trop demander que de vouloir que cinq d'entre eux composent ce tribunal.

Le SOLLICITEUR GENERAL (M. Fitzpatrick) : Je comprends facilement l'attitude que vient de prendre l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain) relativement à cette question. Je dois avouer que je possède une certaine expérience de la manière dont les causes sont conduites et jugées devant le bureau des commissaires du havre, et j'ai toujours cru que c'était une anomalie—je dis ceci, tout en voulant qu'il soit bien compris que j'ai beaucoup de respect pour les connaissances légales que possède mon honorable ami de Québec-ouest (M. Dobell)—que de voir ces procès entendus et jugés par les commissaires, lorsque nous avons la cour d'Amirauté, à laquelle il me semble que toutes ces causes pourraient être avec plus d'avantage. Si nous prenons la chose au point de vue des connaissances légales, je crois que nous devrions avoir un tribunal bien plus compétent si ces causes étaient soumises au juge de la cour d'Amirauté, qui aurait pour lui aider dans l'accomplissement de ses devoirs le président de la corporation des pilotes et un délégué de la commission du havre, qui mettraient à sa disposition leurs connaissances techniques. Malheureusement, la pratique suivie jusqu'ici a été le contraire de ce que je viens d'indiquer, et ces causes importantes ont toujours été décidées devant le bureau des commissaires. Ce projet de loi stipule que dans certains cas, qui sont laissés entièrement à la discrétion des commissaires, ils pourront déléguer l'exercice de leurs pouvoirs judiciaires à trois commissaires, qui auront pour les aider le président de la corporation des pilotes. Il existe une différence entre l'autorité concernant le pilotage, et le pouvoir judiciaire. L'honorable député de Montmorency a fait remarquer, il y a un instant, que ce tribunal se composerait de quatre membres y compris le président de la corporation des pilotes.

M. FOSTER : Dans ce cas vous n'avez qu'à en nommer un autre.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Etudions maintenan un peu ce que nous enseignent la pratique et l'expérience du passé. A Montréal, par exemple, les commissaires du havre peuvent déléguer leurs pouvoirs à trois d'entre eux. Cette loi a été adoptée en 1894, et depuis cette époque les résultats qu'elle a donnés ont toujours été satisfaisants, c'est-à-dire, qu'elle a épargné beaucoup de temps aux commissaires, et il ne paraît pas y avoir eu de plaintes formulées contre la loi. L'article du projet de loi actuel accorde aux commissaires du havre de Québec le droit de déléguer leurs pouvoirs à trois d'entre eux, et ces derniers doivent siéger en compagnie du président de la corporation des pilotes. Vous avez donc là une garantie quant à ce qui concerne ces derniers.

M. CASGRAIN : Le président de la corporation des pilotes est toujours considéré comme étant l'avocat des pilotes, et malheureusement, l'autorité qu'il possède auprès des commissaires n'est pas très forte.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Il a son droit de vote.

M. CASGRAIN : Oui, mais c'est là toute son autorité. Je sais par expérience qu'il est rarement écouté. Et bien que je puisse avoir une certaine confiance dans les commissaires, je sais aussi que chaque fois qu'un pilote est traduit devant ce tribunal, il est, dès ce moment là, considéré comme coupable, et il lui faut établir son innocence. Contrairement à la règle générale du droit anglais qui veut qu'un homme soit considéré comme étant innocent jusqu'à ce qu'il soit prouvé qu'il est coupable, le pilote, lui, est considéré comme étant coupable et il lui faut se disculper. Je demande comme une faveur à l'honorable solliciteur général (M. Fitzpatrick), de nommer les membres de ce bureau. Je connais M. Laliberté, M. Rioux, l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell), M. Sharples, M. Arcand, M. Chabot——

Le SOLLICITEUR GENERAL : Tous, à l'exception de deux, sont des hommes parfaitement au courant de cette besogne.

M. CASGRAIN : C'est là une chose que je ne connais pas. J'ignore si M. Chabot et M. Arcand sont compétents.

M. DOBELL : Personne ne peut être plus au fait de ces affaires que M. Chabot.

M. CASGRAIN : Comment se fait-il qu'il puisse être aussi au courant que cela de ces affaires ? Il a été gérant de la compagnie des bateaux faisant le service entre Québec et Lévis. Il a été aussi, durant un certain temps, gérant de la Compagnie de Navigation Richelieu et Ontario. Mais il ne s'occupait que des affaires de la compagnie, et il n'en a jamais conduit les bateaux.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Il a possédé des navires.

M. CASGRAIN : Prenez par exemple, l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell) ; il est plus souvent à Ottawa qu'à Québec. M. Macpherson est souvent absent

de Québec, ainsi donc dans un grand nombre de cas, le comité qui est chargé de juger ces pilotes se compose de MM. Laliberté, Rioux et Chabot. Il me semble que si le quorum de cette corporation est fixée à cinq pour l'administration ordinaire de ses affaires, le quorum d'un tribunal revêtu de pouvoirs judiciaires comme celui-là, devrait être aussi de cinq. Pourquoi le réduire à trois ? Ce comité est revêtu de pouvoirs très étendus, il peut priver un pilote de sa commission pour la vie. Le jeune homme de vingt-cinq ou trente ans, qui a passé neuf ou dix années de sa vie en apprentissage, qui commence à agir en qualité de pilote, peut se trouver à cet âge, par suite d'un accident, privé de sa commission pour toujours, et il a de plus perdu neuf ou douze années de sa vie. C'est là une question beaucoup plus importante que les détails de l'administration de la commission du havre de Québec, qui ne peuvent cependant être réglées que lorsqu'il y a un quorum de cinq membres.

La seule raison que l'on donne pour réduire le quorum de ce comité à trois c'est que cela fait mieux l'affaire des commissaires ; on nous dit qu'ils sont très occupés. Or, s'ils sont trop occupés, ils n'auraient pas dû accepter la position. Combien croyez-vous qu'il y a eu de procès durant toute l'année dernière ? Je crois pouvoir dire qu'il n'y en a pas eu plus de dix. Les années précédentes, lorsque j'étais à Québec, il n'y en avait pas dix par année. Lorsqu'il s'agit d'une question aussi importante que celle-là, je crois que le désagrément que cela cause aux commissaires, ne devrait pas être considéré comme étant une raison suffisante pour justifier la réduction du "quorum" de cinq à trois membres. Les membres de la corporation des pilotes de Québec sont des hommes éminemment respectables, et il est impossible de trouver un meilleur groupe d'hommes dans tout le pays. Je demande donc à l'honorable Solliciteur général de se joindre à moi, pour faire comprendre à l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell), qu'il est de son devoir de demander aux commissaires de vouloir bien subir l'inconvénient qu'il peut résulter pour eux du fait d'être appelé à siéger cinq ou six fois ou peut-être dix fois, durant la saison de la navigation.

M. DOBELL : Je ferai remarquer à l'honorable député qu'il est possible que ces procès aient lieu dans moins de quarante-huit heures d'avis. Le capitaine et le pilote peuvent être prêts à procéder dans ce délai. Il est souvent difficile, dans un cas comme celui-là, de pouvoir réussir à réunir cinq des commissaires dans un délai aussi court, pour les forcer à consacrer quatre, cinq ou six heures au procès d'un pilote. Si trois hommes sont capables d'entendre et de juger une cause à Montréal, je prétends que trois Québecquois sont également capables de faire la même chose à Québec.

M. CASGRAIN : Les questions qui se présentent à Québec sont beaucoup plus importantes que celles qui sont soumises aux commissaires du havre de Montréal.

M. DOBELL : Le quorum n'est pas limité à trois commissaires, l'article dit simplement que trois "pourront" agir en cette qualité. S'il s'agit d'une cause très importante, vous pouvez être certains que tous les commissaires se feront un devoir d'être présents, et de consacrer à l'étude de la cause tout le temps requis.

M. BORDEN (Halifax) : Je désire faire remarquer à l'honorable Solliciteur général que le paragraphe 2 stipule que les pouvoirs de la corporation, comme administration du pilotage pourront être délégués à trois commissaires, et qu'en vertu du paragraphe 3 les pouvoirs judiciaires que possède la corporation peuvent être délégués à d'autres personnes. Est-ce que les pouvoirs que possède la corporation, comme administration du pilotage, comprennent ses pouvoirs judiciaires ? S'il en est ainsi, je crois qu'il existe une contradiction entre ces deux paragraphes 2 et 3. En vertu du paragraphe 2, vous comprenez des pouvoirs judiciaires qui peuvent être délégués à une autre classe de personnes que celles à qui ils sont délégués, ou peuvent être délégués, en vertu du paragraphe 3.

Il y a encore une autre chose sur laquelle je voudrais appeler l'attention relativement au paragraphe 3. L'interprétation que lui donne le Solliciteur général n'est pas celle que je prétends en le lisant. Il prétend que ce paragraphe veut dire que le président de la corporation des pilotes jouit des mêmes privilèges judiciaires que les trois commissaires. Or, le mot à "l'exclusion" ne semble pas être un mot qui comporte ce sens. Je crois que nous devrions remplacer ce mot par l'expression de "concert avec" ou autre de même nature.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je crois, au contraire, que l'article avait pour but de l'exclure de ce comité.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je partage l'opinion de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries sur ce point.

M. BORDEN (Halifax) : C'est aussi là ce que je pensais. Les pouvoirs de la corporation comme administration de pilotage comprennent les pouvoirs judiciaires qu'elle possède.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Ils comprennent beaucoup plus que cela.

M. BORDEN (Halifax) : Mais vous voyez comme moi que les pouvoirs de la corporation comme administration de pilotage peuvent être délégués à une certaine classe de personnes en vertu du paragraphe 2. Puis, vous dites plus loin que les pouvoirs judiciaires qui sont compris dans les pouvoirs que vous venez de déléguer, peuvent être délégués à une autre classe de personnes.

Il me semble qu'il existe une contradiction entre ces deux paragraphes.

M. DOBELL : Je crois que le paragraphe premier s'applique uniquement aux examens que doivent subir les pilotes relativement à leur compétence, leur âge, etc.

M. CASGRAIN : Sous le titre "Administration de pilotage," l'article dit que ces pouvoirs pourront être exercés par les commissaires du havre. On leur donne aussi le pouvoir d'examiner les pilotes quant à leurs capacités. Cette expression semble comprendre aussi les pouvoirs délégués par le paragraphe 3.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Mon honorable ami n'ignore pas que les commissaires du havre ont souvent à exercer de grands pouvoirs judiciaires, indépendamment de ceux qui leur sont conférés comme administration de pilotage ; comme, par exemple, de faire respecter les règlements et d'envoyer les transgresseurs en prison. Si l'honorable député veut examiner la partie du bill intitulée "Administration de pilotage," il verra que l'honorable député de Halifax (M. Borden) et moi avons raison sur ce *point*.

M. DOBELL : Il s'agit des attributions qui étaient autrefois exercés par la maison de la Trinité.

M. CASGRAIN : Je saisis très bien l'intention de mon honorable ami, mais ma prétention est que ces articles tels que rédigés n'ont pas le sens qu'il leur donne, car les pouvoirs de l'administration de pilotage, d'après l'ancienne loi, sont tous les mêmes qui ont été donnés aux commissaires du havre, tels que l'examen des pilotes et l'exercice des fonctions judiciaires. Le deuxième paragraphe dit que les pouvoirs de la corporation en général, et le paragraphe 3, les pouvoirs judiciaires de la corporation pourront être délégués à trois commissaires exclusivement. Quels sont ces pouvoirs judiciaires ? En d'autres termes, quelle distinction fait-on entre les pouvoirs délégués par le paragraphe 2 et ceux accordés par le paragraphe 3 ?

M. DOBELL : Il y a une grande différence. Dans un cas, il s'agit des pouvoirs de l'administration de pilotage qui peuvent être délégués à trois commissaires. Par le paragraphe 3, ce sont les pouvoirs judiciaires de la corporation et non ceux sur les pilotes, qui peuvent aussi être délégués à trois commissaires. Ces deux catégories de pouvoirs sont tout à fait distinctes et s'exercent dans des cas bien différents.

M. CASGRAIN : Il y a aussi des cas dans lesquels des commissaires bien disposés n'ont pas les connaissances voulues pour discuter les points de droit. Naturellement le Solliciteur général est responsable de la rédaction de cet article et son attention a été attirée sur ce point. En relisant le bill, il verra que j'ai raison. Quoi qu'il en soit, je reviens à l'autre question concernant le tribunal qui doit juger les pilotes. Ce tribunal sera-t-il composé de quatre membres ? Nous n'avons demandé qu'un membre de plus. Il y a en tout neuf commissaires. Nous n'en avons demandé qu'un de plus dans le comité qui doit juger les pilotes. Un autre inconvénient du bill c'est que ces comités ne sont pas permanents. On peut nommer trois commissaires pour un procès et trois autres pour un autre. Il serait bon de régler ce point avant d'aller plus loin. Le comité judiciaire se compose actuellement de quatre membres, nous demandons qu'il soit composé de cinq.

M. DOBELL : Quand nous serons rendus à l'article 41, l'honorable député aura des explications plus complètes. Cet article définit exactement ce que signifie le paragraphe 3.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je crois que l'honorable Solliciteur général ferait bien de laisser cet article de côté pour le moment, vu qu'il s'agit de difficultés techniques et difficiles à discuter sur le champ. Je crois que l'objection est bien fondée et que le Solliciteur général, après l'avoir étudié de nouveau, modifiera les paragraphes 2 et 3. Mais, à tout événement, les opinions sont tellement partagées qu'il vaudrait mieux procéder sur les autres articles et revenir sur celui-là plus tard.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je n'ai aucune objection à suivre ce conseil, mais je dois dire qu'il y a une grande distinction entre les pouvoirs qu'exercent les commissaires agissant comme administration de pilotage et leurs autres pouvoirs judiciaires. Comme administration de pilotage, ils ont à exercer certains droits et privilèges que leur confère l'acte concernant le pilotage. L'autorité judiciaire qui leur est conférée leur permet d'exercer des pouvoirs différents et bien plus étendus. Lorsque nous serons rendus à l'article concernant les pouvoirs judiciaires, on verra que des pouvoirs exercés par les commissaires en vertu de l'acte concernant le pilotage, ne constituent qu'une bien faible partie des fonctions qu'ils ont à remplir. Je n'ai aucune objection à continuer la discussion du bill en laissant cette clause de côté, car je suis convaincu que lorsque les honorables députés connaîtront le bill dans tous ses détails, ils consentiront à laisser passer cet article dans sa forme actuelle. J'ai de graves objections à changer la phraséologie d'un bill qui a été rédigé par un expert. Les honorables membres de cette Chambre ne sont pas plus habiles à rédiger un bill qu'à peindre un tableau.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : C'est pour cette raison que je conseillais au Solliciteur général de laisser l'article de côté afin de pouvoir l'étudier de nouveau.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai compris que le Sollici-

teur général dit que cet article est copié de l'acte de Montréal qui est en vigueur depuis 1894 et qui confère aux commissaires du havre de Montréal les mêmes pouvoirs que l'on veut accorder aux commissaires du havre de Québec. Mon honorable ami (M. Casgrain) s'intéresse à ce que les pilotes aient justice. Il n'a pas besoin de se donner de mal pour cela, car je n'ai jamais vu un cas dans lequel un pilote ait été puni.

M. CASGRAIN : Oui, il y en a.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les pilotes ne sont jamais punis. La grande difficulté c'est de les faire condamner. Quand même toute la commission serait au complet quand ils sont trouvés coupables, la cause est portée en appel devant la cour du Banc de la Reine au moyen d'un certiorari. Cependant, mon but en me levant était de dire ce que je comprends par cet article tel que rédigé. Les pouvoirs généraux de la corporation sont délégués à trois commissaires ; aucun pouvoir n'est délégué à l'administration de pilotage. Il n'y a aucun doute que par le paragraphe 3, les pouvoirs de la corporation peuvent être délégués à n'importe quels trois commissaires.

M. CASGRAIN : Le quorum est de cinq.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les pouvoirs de la corporation peuvent être délégués à n'importe quels trois commissaires.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Cela comprend les pouvoirs judiciaires.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela se rapporte aux pouvoirs généraux et comprend les pouvoirs judiciaires comme les autres. Mon seul doute était quant à la signification du paragraphe 3, car, bien qu'il soit évident que les commissaires aient, en vertu du paragraphe 2, le droit de déléguer leurs pouvoirs généraux à trois commissaires dont l'un sera le président de la corporation des pilotes au-dessous de Québec, le paragraphe 3 leur donne aussi le droit de déléguer leurs pouvoirs judiciaires à trois commissaires absolument et en excluant le président de la corporation des pilotes. Il doit être un des trois lorsqu'il s'agit d'exercer des pouvoirs généraux, mais non lorsqu'il s'agit de pouvoirs judiciaires.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Il serait ridicule de permettre au sous-comité d'être composé de manière à exclure le président des pilotes, car sa présence dans la commission n'a pas d'autre raison que de lui permettre de siéger dans les circonstances où il s'agit de pilotage. Si l'on doit donner des pouvoirs judiciaires à ce sous-comité en en excluant le président des pilotes, sa présence dans la commission n'a plus sa raison d'être. Je crois qu'il vaut mieux laisser cet article tel qu'il est pour le reprendre après que nous aurons fini le bill.

M. BORDEN (Halifax) : Je désire faire clairement comprendre au Solliciteur général l'objection que je trouve à l'article, car tout éminent que soit l'expert qui a rédigé ce bill, je tiens à le comprendre. L'administration de pilotage, en vertu des dispositions de l'Acte concernant le pilotage, possède indubitablement des pouvoirs judiciaires.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Limités.

M. BORDEN (Halifax) : Ça se peut. D'après les dispositions de l'article 41 du présent bill, cette corporation possède certains pouvoirs judiciaires ; mais ces pouvoirs judiciaires concernent les pouvoirs conférés par l'Acte concernant le pilotage. Le point que je veux faire ressortir, c'est que le paragraphe 2 me semble clairement inclure les pouvoirs judiciaires qui sont conférés à toute l'administration de pilotage par l'acte concernant le pilotage.

Maintenant, le paragraphe 3 signifie de deux choses l'une. Il peut inclure tous les pouvoirs que cette corporation possède, y compris ceux qui lui sont conférés à titre d'administration de pilotage par l'acte concernant le pilotage ; ou bien il peut aussi ne signifier que les pouvoirs conférés par ce bill en plus de ceux qui lui sont conférés par l'acte concernant le pilotage. Si l'une ou l'autre de ces deux interprétations est la bonne, il me semble que le paragraphe a besoin d'être modifié. Si le paragraphe 3 comprend les pouvoirs judiciaires conférés par l'acte concernant le pilotage, je maintiens qu'il est en contradiction avec le paragraphe 2 qui, par sa rédaction, comprend les mêmes pouvoirs.

LE SOLLICITEUR GENERAL : Je crois que l'honorable député a raison. Je vais remédier à cela en insérant le mot "autres" avant les mots "pouvoirs judiciaires" dans le paragraphe 3.

M. BORDEN (Halifax) : C'est ce que j'avais proposé.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Le paragraphe 2 leur donne le pouvoir d'agir comme administration de pilotage et les autres pouvoirs judiciaires qu'ils exercent leur sont conférés par le paragraphe 3. Si nous disons dans ce paragraphe les "autres" pouvoirs judiciaires de la corporation pourront être délégués, etc., je crois que cela ferait disparaître l'objection.

M. BORDEN (Halifax) : Oui.

M. CASGRAIN : Le nombre des commissaires restera-t-il à trois d'après le paragraphe 2 ?

LE SOLLICITEUR GENERAL : Oui. Cette règle a bien fonctionné à Montréal et je ne vois pas pourquoi on ferait une différence pour Québec.

M. CASGRAIN : Dans ce cas, les pilotes seront jugés par deux membres de la commission du havre et le président de la corporation des pilotes. Je considère que cela n'est pas juste et je propose que le paragraphe 2 soit rayé.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce système a très bien fonctionné à Montréal.

M. CASGRAIN : Je ne pense pas que cela soit juste.

L'amendement de M. Casgrain est rejeté sur division.

Article 18.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce le même article que celui qui est amendé ? La phraséologie m'en paraît curieuse :

Tout commissaire qui possède une propriété que la corporation se propose d'acquérir, cesse *ipso facto* d'être commissaire.

Cela me semble passablement étrange.

LE SOLLICITEUR GENERAL : Nous avions virtuellement la même chose dans l'ancienne loi.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : La majorité pourrait se débarrasser d'un collègue gênant en proposant d'acheter sa propriété.

LE SOLLICITEUR GENERAL : Je ne veux pas dire que le cas se présentera, mais un homme pourra se faire élire membre de la commission et s'arranger ensuite pour faire acheter sa propriété pour les fins du havre. Cela est dans le domaine des choses possibles.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Il faut nécessairement se précautionner contre de pareilles éventualités. Dans un grand nombre d'actes municipaux, on prend des dispositions spéciales pour prévoir ces cas, mais ce qui surprend c'est la manière dont cet article est rédigé.

M. BORDEN (Halifax) : Quelqu'un pourrait, par exemple, proposer de faire l'acquisition de telle ou telle propriété, et celui qui y aurait un intérêt quelconque cesserait par le fait même d'être membre de la commission. On pourrait ensuite changer d'opinion après lui avoir fait nommer un successeur.

LE SOLLICITEUR GENERAL : Je ne suis pas disposé à prendre sur moi de retirer cette disposition. C'est la loi actuelle avec une légère modification et je n'y vois aucun inconvénient.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Elle est bien sévère.

LE SOLLICITEUR GENERAL : Oui, mais rien ne me dit qu'elle l'est trop. Du moment qu'on a exprimé l'intention et proposé de faire l'acquisition d'une propriété, celui qui a un intérêt pécuniaire dans la transaction cesse d'être en position d'influencer ses collègues, et cela me paraît très juste.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Rien ne l'oblige à cesser de les influencer. La disposition ordinaire est que les parties intéressées dans une question de cette nature n'ont pas droit de voter.

M. CASGRAIN : Un très bon commissaire peut avoir un intérêt dans une propriété que la commission désire acheter sans qu'il ait influencé ses collègues en aucune manière. Par le seul fait qu'il a un intérêt dans cette propriété, il cesse de faire partie de la commission. Pourquoi ne pas adopter le droit commun qui veut qu'un conseiller municipal par exemple, sur les questions dans lesquelles il a un intérêt personnel, ne cesse pas pour cela de faire partie du conseil ? Pourquoi se montrer plus sévère que le droit commun ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Strictement parlant, on pourrait même prétendre que le fait d'acheter sa propriété ne le priverait pas de son titre de commissaire, tandis qu'une simple proposition à cet effet l'en priverait.

M. BORDEN (Halifax) : Comme le fait remarquer l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, l'article est certainement vague et indéfini et je considère qu'il donnera lieu à beaucoup de difficultés.

La motion est adoptée.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Qu'entendez-vous par grève recouverte d'eau (deep water lot) ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Cela est censé être un lot de grève où il y a de l'eau à toutes les phases de la marée, par opposition à ceux qui sont à sec à marée basse.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Il est important de faire une distinction entre ces différents lots quant au pouvoir d'en disposer.

LE SOLLICITEUR GENERAL : Ces lots recouverts sont détenus en vertu de lettres-patentes émises par la Couronne et le gouvernement fédéral en conserve le contrôle pour les fins de la navigation. C'est pour cela qu'il faut les distinguer des lots de grève ordinaires.

M. BORDEN (Halifax) : Cela veut-il désigner les terrains au-dessous du niveau des basses eaux ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Oui.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est le même article que dans l'ancienne loi.

Article 22.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Cet article est entièrement nouveau pour Québec,

mais c'est une reproduction de la charte de Montréal, excepté pour ce qui concerne le tramway. Les immigrants qui arrivent à Québec débarquent à la jetée de la princesse Louise, ce serait très commode si le tramway pouvait les prendre aux hangars et les transporter aux différentes gares de chemin de fer.

Article 26, paragraphe 7.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Est-ce une disposition nouvelle ?

M. DOBELL : Il s'agit simplement de donner à la commisson le pouvoir d'empêcher de couper de la glace près d'un endroit où se décharge un égout. C'est le seul objet de cet article.

Article 26, paragraphe 17.

M. CASGRAIN : J'ai compris que le Solliciteur général prétend que l'acte concernant le pilotage, 80, S. R. du C., n'est pas amendé.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Non.

M. CASGRAIN : Dans ce cas il me semble que le district sur lequel la commission du havre a juridiction, n'est pas le même que celui défini par un des premiers articles de ce bill fixant les limites du port de Québec. L'acte concernant le pilotage, article 4, chapitre 80, S. R. C., dit :

Les commissaires du havre de Québec constitueront l'administration du pilotage de la circonscription de Québec, comprenant la partie du fleuve Saint-Laurent qui s'étend du bassin de Portneuf inclusivement à une ligne imaginaire tirée entre le mouillage de l'est de l'île Barnabé et le mouillage de l'est sous le cap Columbia.

Et ainsi de suite. Or, l'article qui nous occupe en ce moment définit le port de Québec comme suit :

Le fleuve Saint-Laurent et ses rives jusqu'à la marque des hautes eaux, entre une ligne tirée à partir de l'église catholique romaine de la paroisse de Deschambault.

Et ainsi de suite. Ainsi les commissaires du havre comme administration de pilotage auront juridiction sur un territoire qui n'est pas désigné dans ce bill, mais qui est délimité par l'acte concernant le pilotage.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je crois que comme administration de pilotage, la commission n'aura pas d'autres pouvoirs que ceux qui lui sont assignés par le présent bill. Je ne vois pas comment il pourrait en être autrement.

M. CASGRAIN : Cette question regarde naturellement le Solliciteur général. Cependant si on laisse subsister ces deux lois, on s'expose à un conflit d'autorité. Le bill décrit le territoire sur lequel la commission comme administration de pilotage aura juridiction. Mais lorsqu'il s'agit d'acte officiel, comme, par exemple, le procès d'un pilote, il nous faut recourir à l'article 4 du chapitre 80 des S. R. C. pour savoir jusqu'où s'étend la juridiction de la commission.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Mon honorable ami prétend-il dire que les pouvoirs de la commission du havre de Quebec vont être restreints——

M. CASGRAIN : Ils peuvent être restreints ou étendus, je n'en sais rien, mais ils sont changés.

Le SOLLICITEUR GENERAL : D'après les remarques de l'honorable député, je vois qu'à la suite de cette définition plus claire du port de Québec, il sera peut-être nécessaire d'amender l'Acte concernant le pilotage. Cette objection est sérieuse et devra être prise en considération.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je désire signaler les deux premières lignes de cet article 26 : "La corporation pourra en tout temps faire des règlements qui ne seront pas contraires à la loi ni au présent acte." Et ainsi de suite. Plus loin, on lui donne le droit de faire des "lois et règlements pour les fins de la navigation dans les limites du port de Québec." Cela comprend un territoire de 150 à 160 milles. Bien que la corporation ne puisse faire de lois, règlements contraires à la loi, elle pourra en passer d'incompatibles avec les lois existantes.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Ces règlements ne viennent en vigueur qu'après avoir été approuvés par le Gouverneur général en conseil, de sorte que nos fonctionnaires pourront exercer leur surveillance.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Naturellement, il serait possible de remédier à cet inconvénient en refusant de sanctionner le règlement. Mais pour rendre la chose plus sûre, je propose d'amender ce paragraphe de manière à ce qu'il se lise comme suit : "Faire des règlements qui ne devront pas être contraires à, ni incompatibles avec la loi", etc. Il ne faut pas, par exemple, que la corporation intervienne avec les règlements de l'amirauté concernant le nombre de lumières. Sans diminuer le nombre de lumières qu'un navire est obligé d'avoir, on pourrait en ajouter une nouvelle. Il ne faut pas qu'on puisse faire quoi que ce soit d'incompatible avec la loi.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Vous pourriez tout aussi bien leur défendre de passer des règlements.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Mon honorable ami sait qu'un passage du bill décrit très minutieusement la route que les navires doivent suivre en se rencontrant et en se passant, en temps de brouillard ou de tempête, quelles lumières ils doivent avoir. Cet article donne le droit à la commission de faire des règlements dans le sens le plus large du mot,

pour les fins de la navigation, dans les limites de sa juridiction, soit 150 ou 170 milles, pourvu que ces règlements ne soient pas contraires à la loi ; je veux ajouter qu'ils ne seront pas non plus incompatibles avec les lois existantes. Car on peut facilement imaginer un règlement qui, sans être entièrement contraire à la loi, serait incompatible avec elle.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Citez-nous donc un cas dans lequel un règlement qui sans être contraire à la loi pourrait être incompatible avec elle.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il est facile d'en imaginer plusieurs. La loi dit, par exemple, que dans certaines circonstances, un navire portera trois lumières. Si la commission passait un règlement pour obliger un navire à porter une quatrième lumière, cela ne serait pas contraire à la loi.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Si la loi dit que trois lumières devront être visibles de telle ou telle manière, il serait dangereux d'en faire voir une quatrième.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il est important que la commission ne fasse pas dans les limites de son port, qui a 150 ou 160 milles de long, des règlements qui seraient incompatibles avec ceux de l'amirauté .

Je crois que tous les membres du comité abonderont dans ce sens. Il ne faut pas faire de règlements contraires à la loi.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Si mon honorable ami le désire, nous intercalerons les mots " contraires à."

Article 28.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'article 28 est réellement un règlement, et les dispositions qu'il renferme venant après celles contenues dans l'article 27 au lieu de les précéder, les droits approuvés par l'exécutif n'ont pas besoin d'être publiés, et il n'y a pas d'avis comme dans le cas des autres règlements. Venant après l'article 27, ce n'est plus la même chose que dans les règlements ordinaires et par conséquent les droits n'ont pas besoin d'être publiés.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je fais une distinction entre les droits de havre et les règlements ordinaires pour la police générale du port. C'est simplement un tarif qui ne concerne pas la régie interne et l'administration de la propriété de la corporation, et il doit être soumis au contrôle de l'exécutif. La seule différence est quant à la publication, et je ne vois pas ce que cela peut faire.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'ai pensé qu'il serait bon de faire publier le règlement et la liste des droits de havre. C'est ce qu'on a fait dans presque tous les cas dont j'ai eu connaissance. Dans le cours ordinaire des choses, tous les droits établis par quelque département sont publiés dans le "Gazette Officielle," afin de renseigner les intéressés sur ce que les fonctionnaires peuvent exiger.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Au point de vue des affaires, il sera du devoir ou de l'intérêt de la corporation de publier ces droits, et si mon honorable ami veut proposer quelque chose sous forme d'amendement, nous l'accepterons.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Non, je n'insiste pas. Je ne savais si l'ancienne loi contenait une disposition de cette nature.

Article 29.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je demanderai d'insérer après le mot " dispositions " les mots " ou sous l'empire," de sorte que l'article se lira comme suit :

L'évaluation des marchandises sur lesquelles le présent acte impose des droits se fera conformément aux dispositions ou sous l'empire de l'acte des douanes, etc.

L'amendement est adopté.

Article 33.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Lorsque le président a lu cet article, la rédaction de la dernière partie ne m'a pas paru bonne. Les dispositions des articles 98 à 172 de l'Acte des chemins de fer s'appliqueront à l'acquisition de l'immeuble pour l'objet mentionné, de même que si ces articles avaient été adoptés expressément pour le havre de Québec, au lieu de l'avoir été pour les chemins de fer et comme si la corporation y était mentionnée au lieu de la compagnie du chemin de fer.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Il devrait y avoir une virgule après les mots " chemins de fer."

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Fort bien.

L'article est adopté.

Article 36.

M. BORDEN (Halifax) : Cet article semble défendre à la corporation de payer toutes sommes d'argent autres que celles mentionnées dans les paragraphes qui suivent. Est-ce qu'il y a d'autres cas où il serait permis à la corporation de payer quelque somme d'argent ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Ce sont là des charges privilégiées.

M. BORDEN (Halifax) : Mais l'article dit : " Les charges légales sur les revenus de la corporation provenant de toutes sources quelconques, seront comme il suit, et payables dans l'ordre suivant."

Le SOLLICITEUR GENERAL : Lisez le paragraphe 6.

M. BORDEN (Halifax) : Ce paragraphe n'a trait qu'aux obligations ou débentures.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Ces charges sont imputables sur le revenu dans l'ordre fixé par la loi ; mais la corporation sera certainement tenue d'accquitter d'autres dettes.

M. CASGRAIN : Comment allez-vous opérer les recouvrements ? Mon honorable ami, le Solliciteur général, pourra se rappeler une cause née à Québec, des circonstances suivantes : Les commissaires du havre laissent s'engloutir près d'un des quais un vieux navire ; un autre vaisseau frappa ces débris en pénétrant dans le bassin et fut endommagé. On prit contre les commissaires du havre une action qui fut renvoyée par le juge Casault, pour la raison, entre autres, que la corporation n'avait pas de fonds général où elle pouvait puiser pour d'autres fins que celles mentionnées spécialement dans l'acte.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Mon honorable ami peut connaître cette cause mieux que moi, mais, si je me rappelle bien, l'action a été renvoyée parce que les commissaires du havre n'étaient pas responsables, vu l'endroit où avaient été trouvés les débris du navire.

M. CASGRAIN : L'action a été renvoyée pour deux raisons.

LE SOLLICITEUR GENERAL : La corporation ayant le pouvoir de contracter, doit nécessairement être responsable des obligations qui résultent de l'exercice de ce pouvoir. Le bill porte que certaines dettes seront privilégiées et payées de préférence, selon leur rang.

M. BORDEN : Mon honorable ami a peut-être raison, mais la rédaction de l'article laisse à désirer, et je conseillerais d'insérer un paragraphe portant quelles autres dettes la corporation devra payer.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Si mon ami pense qu'en vertu de cet article la corporation peut se soustraire au paiement de ses dettes légitimes, je suis prêt à accepter un amendement.

M. BORDEN : Il pourrait y avoir autre chose que des dettes. Supposons, par exemple, que la corporation exerce quelques-uns des pouvoirs qui lui sont conférés par le présent acte, ou en vertu de règlements illégaux, de façon à s'exposer à une poursuite en dommages et intérêts. Il me semble que cela peut arriver. Je ne suis pas familier avec la loi de Québec, mais dans ma province, ce serait là une action résultant d'un quasi-délit.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je copie la loi telle qu'elle est aujourd'hui ; mais je comprends qu'en étudiant tous les actes relatifs aux commissaires du havre de Québec, il y a lieu à de nombreux amendements. Je ne tiens pas cependant à telle ou telle rédaction en particulier. Si mon honorable ami a encore quelque doute au sujet de cet article, je suis prêt à le retrancher et à en rédiger un autre que j'insérerai dans le projet à la troisième lecture.

M. CASGRAIN : Je comprends qu'aux termes de cet article les seules charges qui puissent être imputées sur le revenu sont celles qui y sont spécialement mentionnées.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Nous pouvons ajouter un autre article, que toutes les autres obligations de la corporation seront imputables sur le revenu.

L'amendement est adopté, ainsi que l'article tel qu'amendé.

Article 38.

M. BORDEN : A-t-on l'intention, par le paragraphe 3, de supprimer le privilège que possèdent des marins pour le paiement de leurs gages ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je crois que ce serait l'effet de cette disposition.

Paragraphe 4 de l'article 38.

M. BORDEN : Le Solliciteur général croit-il que ce serait là une disposition sage ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je ne discute pas la sagesse de cette disposition. Dans tous les cas, le marin n'y perdrait pas beaucoup, car les droits ne pourraient être bien élevés. Je n'ai pas le moindre doute que la vente d'un navire n'est pas de la compétence du magistrat. Si la dette n'est pas considérable, vous pouvez vous adresser au magistrat, obtenir un jugement et l'émission d'une exécution, mais avant de pouvoir vendre un navire, il vous faudra avoir la permission de la cour d'Amirauté.

Paragraphe 6.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce paragraphe porte que les droits conférés par l'article 38 pourraient être exercés pendant toute une année. Le délai me paraît long.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Mon honorable ami comprendra que, dans les circonstances, il n'en peut être autrement. Un navire arrive au port, par exemple, dans le mois d'août, et après avoir mis à la voile, il est probable qu'il ne reviendra pas avant le mois d'août suivant. Ce sont les dispositions de la loi actuelle.

Paragraphe 6.

M. BORDEN : Aux termes de l'"Acte de la marine marchande", en Angleterre, les gages des marins sont privilégiés, et par conséquent, ces dispositions ne sauraient s'appliquer aux navires anglais. Est-ce qu'il ne serait pas préférable de faire une loi qui s'appliquerait aux navires canadiens, anglais et étrangers ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela est impossible vu l'acte de la marine marchande.

Article 40.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES: Nous lisons ici les dispositions qui définissent minutieusement les pouvoirs obtenir un mandat et alors les parties comment un homme pourrait fournir caution et obtenir temporairement main-levée du navire.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Tout ce qu'on pourrait faire serait de s'adresser à une cour de juridiction compétente pour obtenir un mandat et alors les parties comparaîtraient et seraient soumises à la procédure ordinaire. Je ne connais pas un tribunal qui refuserait de laisser partir un navire, lorsqu'un cautionnement convenable serait fourni.

Article 46.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le ministre des finances n'a jamais lu cela.

Le MINISTRE DES FINANCES : Est-ce que cet article forme partie de la loi actuelle ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Oui, un article semblable est inséré dans l'Acte des commissaires du havre de Montréal et dans celui du chemin de fer du Pacifique Canadien. Quelle objection peut-il y avoir à cet article ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cette disposition doit avoir été insérée dans quelques anciens actes, avant l'adoption de l'acte concernant l'audition. Il n'y a pas besoin de la répéter ici, car nous l'avons déjà dans un acte général.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Quelle objection peut-on avoir à cette disposition ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'objection, c'est que vous créez un précédent qu'invoquera toute autre corporation qui sollicitera une législation analogue, et que l'acte concernant l'audition vous confère des pouvoirs généraux qui sont amplement suffisants.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Mais les personnes qui ont préparé ce projet de loi diront : Vous avez accordé ce privilège aux commissaires du havre de Montréal, pourquoi le refuser à ceux de Québec ? Vous avez accordé ce privilège au chemin de fer Canadien du Pacifique pourquoi le refuser à une autre corporation ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cet article confère simplement au gouvernement un pouvoir qu'il exercera s'il le juge convenable.

M. BORDEN (Halifax) : Si l'acte concernant l'audition accorde ce pouvoir, pourquoi cet article dans le présent projet de loi ?

M. CASGRAIN : Quel est l'objet de cet article ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Si les commissaires importent des machines pour l'usage de la corporation, le gouvernement pourra faire remise des droits de douane. L'acte des commissaires du havre de Montréal porte que l'exécutif pourra faire abandon ou remise de tous droits de douane sur des objets ou marchandises que la commission importera pour son usage. Je vois que cet article existe depuis le statut 18 Victoria.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois qu'il est temps de l'abroger.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'article se trouve dans l'acte des commissaires du havre de Montréal, il est difficile de refuser de l'insérer dans le présent projet de loi. D'un autre côté, je ne voudrais pas que l'on pense que l'adoption de cet article impliquerait l'obligation d'exercer le pouvoir que l'on veut conférer au gouvernement. Je crois que l'acte concernant l'audition va aussi loin que cela.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Cette disposition se trouvant dans un acte spécial et dans un acte général, il serait très difficile de ne pas faire remise des droits sur les marchandises que la corporation importerait pour son usage. Si on a fait la chose pour Montréal, on doit la faire pour Québec ; et sur cette question, je suis avec le Solliciteur général contre le reste du cabinet.

M. BORDEN : Je suis avec le ministre de la Marine et des Pêcheries sur cette question. Je ne vois aucune raison pourquoi une semblable disposition qui se trouve déjà dans un acte général serait insérée dans un acte relatif à une corporation. Vous donnez une certaine autorité à la corporation en insérant un pareil article dans sa charte. Bien que le ministre des Finances nous dise que le cas actuel ne devra pas être considéré comme un précédent, nous voyons que l'on invoque comme précédent ce que nous avons fait au sujet de Montréal. La prochaine fois qu'une question semblable se présentera, nous aurons deux précédents.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Il me semble que cette disposition est réellement anodine ; mais je n'insisterai pas. Cependant, il va être difficile pour moi d'expliquer à mes amis de Québec que la Chambre a refusé d'insérer cet article dans le présent projet de loi après avoir accordé ce privilège aux commissaires du havre de Montréal.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dites-leur que vous avez de mauvais associés.

L'article 46 est retranché.

Article 42.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je désire ajouter les mots "ou au service du Canada", car je ne suis pas certain si sous cette dénomination "au service de Sa Majesté", on comprendrait les navires qui sont à l'emploi de l'Etat.

Le MINISTRE DES FINANCES : Est-ce qu'il ne serait pas préférable de faire une distinction ? La distinction entre "Sa Majesté" et "le Canada" est un peu subtile.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les navires du Canada sont enregistrés au nom du ministre de la Marine et des Pêcheries.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Et on en parle toujours comme étant au service du gouvernement du Canada.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Si l'on fait une exception en faveur des navires de Sa Majesté, je veux que l'on fasse la même exception en faveur des navires du gouvernement canadien. Je propose d'ajouter les mots "ou du gouvernement du Canada" après les mots de "Sa Majesté."

L'article, tel qu'amendé, est adopté.

Le bill est rapporté.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'aimerais demander au gouvernement quels travaux il désire pousser demain et dans quel ordre il veut procéder.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : D'abord, quelques bills de peu importance et ensuite le budget.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la séance est levée à 11.55 p.m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, le 31 mai 1899.

L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

PRIÈRE.

MATRICES POUR TIMBRES-POSTE.

M. MONK :

Combien de matrices différentes le gouvernement a-t-il commandées pour l'impression des timbres-poste ?

2. Où ont-elles été fabriquées ?
3. Combien coûte chacune d'elles ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le gouvernement actuel n'a commandé aucune matrice pour l'impression des timbres-poste. Le département des Postes a donné des ordres aux entrepreneurs d'imprimer des timbres-poste ; ce qui nécessite la fabrication de matrices et les entrepreneurs nous disent qu'ils en ont besoin pour imprimer les timbres commandés de quatre matrices différentes. Le prix payé pour les timbres-poste couvre le coût des matrices. Les entrepreneurs disent que ces matrices ont été fabriquées, partie à New-York et partie à Ottawa.

SHERIF DU TERRITOIRE DU YUKON.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER :

Au sujet de la réponse à une adresse en date du 15 mai courant, concernant la nomination du shérif du territoire du Yukon,—

(*a*) Un cautionnement a-t-il été donné par le shérif?
(*b*) Un serment a-t-il été prêté par ce shérif ?
(*c*) Quel était le greffier de la cour quand M. Wade était absent du district du Yukon et avant la nomination de M. Girouard ?
(*d*) M. Snell a-t-il agi comme greffier pendant une période quelconque? Dans l'affirmative pendant combien de temps ?
(*e*) Si M. Snell a rempli la dite fonction, en vertu de quelle autorité a-t-il agi ainsi ?
(*f*) S'il a agi comme greffier, a-t-il reçu une commission à cet effet ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : (a) Non. (b) Le département ne possède aucun renseignement à ce sujet. (c) H. A. Bliss. (d) (e) (f) Le département ne possède aucun renseignement à ce sujet.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Alors l'on ne répond qu'au paragraphe "a" de l'interpellation.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Paragraphes "a" et "c".

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Si l'honorable Solliciteur général n'y voit pas d'objection, l'interpellation pourrait être suspendue, car je suppose que le département pourrait se renseigner au sujet des autres paragraphes.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Le département ne possède aucun renseignement à ce sujet, et c'est pour cette raison que j'ai retardé de répondre à cette interpellation. Je ne me conforme peut-être pas aux règlements, mais je dirai à mon honorable ami que j'ai demandé au sous-ministre de la Justice s'il n'avait pas d'autres renseignements dans le département et il dit que non.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Sans être au bureau principal du ministère de la Justice, ces fonctionnaires n'en relèvent pas moins du gouvernement, et, pour cette raison, je demanderai que l'interpellation soit suspendue.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Pour communiquer avec eux ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Oui.

VENTE DU FIL D'ENGERBAGE FABRIQUE AU PENITENCIER DE KINGSTON.

M. TAYLOR (Par M. McDougall) :

Quels sont les noms et domiciles des principaux négociants du Canada à qui ont été envoyées des circulaires leur demandant de soumissionner pour le fil d'engerbage fabriqué au pénitencier de Kingston, entre le 1er mai 1897 et le 30 juin 1898 ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Des circulaires ont été envoyées aux maisons suivantes : Wood, Vallance et Cie, Hamilton ; Hobbs Hardware Co., London,Ont. ; John Hallam, Toronto ; Rice, Lewis et Cie, Toronto ; H. Mooers, Kingston ; Dalton et Strange, Kingston ; J. N. Ashdown et Cie, Winnipeg ; Coll Frères, Saint-Jean, N.-B. : Farmer's Binder Twine and Agriculture Implement Manufacturing Co., Brantford ; Charles Braithwaite, Portage-la-Prairie ; James Elder, Virden, Man. ; H. N. Bate et Fils, Ottawa.

BRISE-LAMES A PETITE-RIVIERE.

M. GILLIES :

Le gouvernement se propose-t-il, au cours de la présente année, de demander un crédit destiné à la construction d'un brise-lames à ou près Petite-Rivière, sur la côte sud-ouest du comté de Richmond, N.-E. ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette question est à l'étude.

STEPHEN McNEIL, DE BEAVER COVE.

M. GILLIES :

Pourquoi le département des Chemins de fer exige-t-il un loyer annuel d'un dollar de Stephen McNeil, de Beaver-Cove, Cap-Breton, pour l'usage de vingt pieds de terrain en arrière de sa maison, quand ce terrain lui a été donné d'une manière absolue lorsque le droit de passage a été réglé entre lui et les arbitres ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) :Lorsque la question du droit de passage fut réglée en vertu d'une décision de la cour de l'Echiquier, et que la somme de $1,009.19 fut payée (ce qui comprenait les intérêts et les frais). Stephen McNeil, par un acte en date du 4 décembre 1889, n° 10360, accorda et céda à la Couronne certains terrains situés à Beaver Cove, C.-B. Cet acte ne contient aucune réserve, et ne mentionne aucun espace ainsi réservé. Les détails concernant le bail ne sont pas encore arrivés de Moncton.

M. GILLIES : Si cela est conforme aux règlements, je me permettrai de faire remarquer à l'honorable ministre que la clôture est exactement située dans la ligne sur laquelle les arbitres nommés par la cour de l'Echiquier et M. McNeil sont tombés d'accord.

M. l'ORATEUR : Cette discussion, à ce moment, est contraire aux règlements.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vais prendre note de cette affaire.

M. GILLIES : Je ferai parvenir un court mémoire à l'honorable ministre.

M. l'ORATEUR : C'est assurément ce qu'il y a de mieux à faire.

MEDAILLE MILITAIRE—CANADA.

M. CLARKE (par M. Craig) :

1. Le département de la Milice, ou quelqu'un de ses officiers, n'a-t-il pas recommandé quelles personnes devaient recevoir la médaille militaire pour service au Canada ? Dans l'affirmative, quels étaient les termes de cette recommandation, et à quelle date a-t-elle été publiée ?

2. Le département de la Milice a-t-il demandé que la dite médaille ait un ruban spécial, ou a-t-il suggéré que le ruban affecté à la médaille du Nord-Ouest devrait être adopté ? Dans la négative, qui a fait cette recommandation ?

3. Le département a-t-il pris d'autres mesures pour obtenir un autre ruban ? Et, dans ce cas, à quelle date ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (M. Borden) : 1. Oui. 2. Les conditions sont données au long dans le 2e paragraphe d'un ordre général spécial publié dans l'officiel, le 7 juin 1898. 3. Le bureau de la guerre a réglé les détails du ruban, comme on peut le voir par ma réponse à une interpellation du 17 courant. La proposition a été faite par le très honorable secrétaire d'Etat, pour la Guerre ,lord Lansdowne. 4. Oui, le 27 mai 1899.

VOITURES POUR L'INTERCOLONIAL.

M. BERGERON :

1. Par quelle compagnie ou manufacture des Etats-Unis d'Amérique sont construits des wagons de toutes formes ou description pour le chemin de fer Intercolonial du Canada ?

2. Les contrats ont-ils été donnés par voie de soumission ?

3. Dans l'affirmative, à qui les soumissions ont-elles été envoyées et de qui ont-elles été reçues ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Il n'y a ni compagnies ni manufactures des Etats-Unis, qui construisent des voitures pour l'Intercolonial.

DEMISSION D'EDWARD DAVIS DE COULONGE.

M. POUPORE (par M. Bergeron) :

1. Edward Davis, préposé aux glissoires à Coulonge, a-t-il été destitué ?

2. Dans l'affirmative, pour quelle raison ?

3. Sur la recommandation de qui a-t-il été destitué ?

4. Une enquête a-t-elle été faite, et par qui ?

5. Un nommé John M llen a-t-il été nommé pour le remplacer ? Dans l'au qui a-t-il été recommandé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : 1. Oui. 2. Dans l'intérêt du service. 3. Sous la responsabilité du mi-

nistre. 4. Non. 5. Oui. La nomination a été faire sur la recommandation de personnes dans lesquelles le ministre a pleine confiance.

PROCES COULOMBE.

M. CASGRAIN :

1. Le procès du nommé Coulombe et d'autres personnes accusées d'avoir passé des liqueurs spiritueuses en contrebande a-t-il eu lieu aux assises criminelles de Québec, lors du dernier terme de la cour du Banc de la Reine, ou au terme précédent ?
2. Dans la négative, pourquoi ?

Le SOLLICITEUR GENERAL (M. Fitzpatrick) : A la question n°1, je réponds que le procès n'a pas été continué pour la bonne raison que les appelants ont renoncé à leur appel.

LA REINE vs COULOMBE ET AL.

M. CASGRAIN :

1. Est-ce l'intention du gouvernement d'appliquer la sentence portée dans la cause de la Reine *vs* Coulombe et autres, par Son Honneur le juge Chauveau, à Québec ?
2. Des mesures ont-elles été prises pour mettre la sentence à exécution ?
3. Dans la négative, pourquoi ?

Le SOLLICITEUR GENERAL (M. Fitzpatrick) : Oui.

INTERCOLONIAL.— PROLONGEMENT.— RESOLUTION.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je propose :

Que demain la chambre se forme en comité général pour considérer la résolution suivante :

Résolu, qu'il est à propos de confirmer le bail suivant passé avec la compagnie du Graud-Tronc de chemin de fer du Canada et Sa Majesté dans l'intérêt du Canada pour le prolongement du chemin de fer Intercolonial dans la ville de Montréal.

Le présent contrat, fait et passé ce premier jour de février, en l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-dix-huit, entre la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada, ci-après appelée "la compagnie", de première part, et Sa Majesté la Reine Victoria, à ce représentée par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, ci-après appelé "le ministre", Sa Majesté la Reine ainsi représentée étant ci-après appelée "Sa Majesté", de seconde part, fait foi que—

Considérant que Sa Majesté se propose de prolonger le chemin de fer Intercolonial—chemin de fer qui est la propriété de l'Etat—depuis la jonction de la Chaudière, dans la province de Québec, jusqu'à la cité de Montréal, dans la dite province, avec termini en cette ville.

Et considérant que Sa Majesté a fait des arrangements avec la compagnie du chemin de fer du comté de Drummond pour l'affermage de tout son chemin de fer maintenant achevé ou qui le sera à l'avenir entre la jonction de la Chaudière et Sainte-Rosalie, dans la dite province de Québec ;

Et considérant que, dans le but d'effectuer le dit prolongement, la dite compagnie consent à ce que, pour l'expédition des affaires et du trafic du chemin de fer Intercolonial, Sa Majesté ait une demi-part ou un demi-intérêt indivis, par bail emphytéotique dans le chemin de fer et les propriétés de la compagnie entre et y compris Sainte-Rosalie et la station de Saint-Lambert, à l'extrémité est du pont Victoria, avec l'usage du chemin de fer et des propriétés de la compagnie entre et y compris Sainte-Rosalie et la station Bonaventure, en la cité de Montréal, l'usage du pont Victoria sur le fleuve Saint-Laurent, et des termini ou têtes de ligne et des correspondances ci-après plus particulièrement décrits, ainsi qu'un demi-intérêt indivis dans le pont sur la rivière Chaudière, avec l'usage de ce pont et de toute la partie des voies et de la ligne de la compagnie ci-après décrites, desquels dits droits, titres, propriétés, intérêts et usage, Sa Majesté jouira et usera au même dégré que si les dits chemins de fer et propriétés lui appartenaient, de la manière et aux conditions ci-dessous énoncées :

Et considérant que le présent contrat a été conclu sous réserve de sa ratification par le parlement, ainsi que ci-après prévu, et aussi par les actionnaires de la dite compagnie.

Et considérant que par arrêté du Gouverneur général rendu en conseil le vingt-quatrième jour de mars mil huit cent quatre-vingt-dix-sept, autorisation a été donnée au ministre, sous réserve de la sanction du parlement, de passer contrat avec la compagnie pour l'acquisition des droits et intérêts susdits :

A ces causes, le présent contrat fait foi que l'expression "section commune de Montréal," partout où elle se rencontrera dans le présent contrat, signifira la ligne de la compagnie et ses raccordements à Sainte-Rosalie, et toute la ligne et les embranchements et dépendance par le présent affermés, depuis Sainte-Rosalie jusqu'à Saint-Lambert et le pont Victoria, avec les termini à la station Bonaventure, dans la cité de Montréal, et à la Pointe Saint-Charles, Saint-Henri, entre la Pointe Saint-Charles et la station Bonaventure, et aussi avec le chemin de fer du Pacifique *vid* la jonction Jacques-Cartier, et l'expression "section commune de la Chaudière" signifiera le pont de de la Chaudière et ses raccordements—excepté quand le sens sera en conflit avec le contexte ou les termes autrement clairement exprimés de la clause dans laquelle la dite expression sera employée.

Que la dite compagnie, en considération des loyers, stipulations, conditions et conventions ci-après énoncés et réservés, a cédé, délaissé, transporté et donné à bail, et par les présentes cède, délaisse, transporte et donne à bail à Sa Majesté, ses successeurs et ayant cause, un demi-intérêt indivis, droit et titre dans et à toute la ligne de chemin de fer, la fondation de la voie et les propriétés de la compagnie depuis et y compris la station de Sainte-Rosalie, dans le comté de Bagot, dans la province de Québec, jusqu'au pont Victoria, et aussi un demi-droit, part, titre ou intérêt indivis dans la ligne du chemin de fer de la compagnie à partir d'un point du côté ouest du pont de la Chaudière, à la jonction projetée du chemin de fer du comté de Drummond avec la ligne de la compagnie, y compris le pont de la Chaudière et jusqu'à et y compris le garage du côté est de la station de la jonction de la Chaudière, ces droits et privilèges étant les mêmes que ceux que la compagnie est convenue de louer à la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, avec les mêmes droits et privilèges absolus et illimités qu'a la compagnie elle-même, de faire circuler les locomotives, voitures, matériel roulant et train du dit chemin de fer Intercolonial, soit séparément, soit réunis, et aussi fréquemment et aux heures que ses affaires et son trafic pourront l'exiger, et dans les deux sens, sur toute et chaque partie du dit chemin de fer de la compagnie entre et y compris les points susdits, avec l'usage du pont Victoria sur le fleuve Saint-Laurent tel qu'il existe actuellement ou tel qu'il pourra être amélioré, reconstruit, agrandi ou prolongé pendant la durée du présent bail, et sur la ligne et les lignes de chemins de fer de la compagnie par le dit pont Victoria et dans la station Bonaventure dans la cité de Montréal et les autres points termini, jonc.

tions et raccordements de la compagnie sur l'île de Montréal, ci-après plus particulièrement décrits, avec le droit et privilège absolu et illimité de faire expédier les affaires et le trafic du chemin de fer Intercolonial dans l'enceinte ou aux environs des stations et des terrains de la dite compagnie sur toutes portions de la ligne de la compagnie ci-dessus décrites et des termini et raccordements ci-mentionnés et de toutes stations et tous terrains intermédiaires de la compagnie, et dans l'enceinte et aux environs de toutes stations, voies principales et de service ou de garage, embranchements et prolongements appartenant à la compagnie ou affermés par elle, ou raccordés aux voies de la compagnie, avec le droit absolu et illimité à Sa Majesté de construire des gares, voies, embranchements et voies d'évitement, et de raccorder ces voies, embranchements et voies d'évitement avec l'embranchement principal et les lignes affermées de la compagnie, à un point ou des points quelconques entre et y compris Sainte-Rosalie et Montréal, aux conditions ci-après énoncées, pour le terme de quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du premier jour de mars mil huit huit cent quatre-vingt-dix-huit, avec droit de renouvellement ainsi que ci-après prévu. Mais la construction de ces stations, voies principales, embranchements et voies d'évitement, avec l'embranchement principal et les lignes affermées de la compagnie ainsi que prévu au présent, devra être faite sous la surveillance et sous réserve de l'approbation de l'ingénieur en chef de la compagnie, lequel droit d'approbation devra être exercé d'une manière raisonnable.

Les sections communes ci-dessus sont toutes telles qu'indiquées sur le plan ci-annexé, la partie de la section de Montréal allant de Sainte-Rosalie à la station de Saint-Lambert étant indiquée en rouge, et celle allant de la station Saint-Lambert à la gare Bonaventure, avec les raccordements intermédiaires, et la jonction Jacques-Cartier, étant indiquée en vert ; la Chaudière étant indiquée en rouge ; lequel plan a été signé en duplicata par les ingénieurs en chef respectifs de chacune des parties au présent contrat, et est par le présent déclaré faire partie du présent contrat.

Pour avoir et posséder les dits droits et privilèges pour Sa Majesté, ses successeurs et ayant cause, dès le premier jour de mars mil huit cent quatre-vingt-dix huit, pour l'espace de quatre-vingt-dix-neuf ans, rendant et payant pour cela à la dite compagnie, ses successeurs et ayant cause, une redevance annuelle de cent quarante mille piastres ($140,000), la dite redevance payable mensuellement en égales sommes, c'est-à-dire onze mille six cent soixante et six piastres et soixante et six centins ($11,666.66), la première semaine de chaque mois de chaque année, ou une somme proportionnelle pour toute fraction de mois, le premier paiement devant être fait le premier jour de semaine du prochain mois qui suivra le jour où Sa Majesté entrera en possession des dites lignes et propriétés affermées et commencera à y faire circuler des trains.

Et les présentes sont sauf les stipulations et conditions exprimées et contenues ci-après pour l'exécution et l'observance desquelles, de la part de chacune d'elles, selon qu'il appartient, Sa Majesté et la compagnie s'engagent respectivement, ainsi que leurs successeurs et ayants cause, comme il suit, savoir ;—

Premièrement.—Que Sa Majesté, durant le cours du présent bail ou de tout renouvellement de ce bail, paiera à la compagnie la redevance par le présent stipulée et de la manière et aux époques mentionnées ci-dessus, sans aucune déduction quelconque, sauf pour les raisons ou à cause de la réalisation des éventualités ci-après mentionnées, ou de quelqu'une d'elles.

Deuxièmement.—Que la compagnie entretiendra et maintiendra en tout temps en bon état de réparation et en complet état de fonctionnement la totalité des voies, ponts, aiguilles, voies d'évitement et de garage, signaux, bâtiments de toutes sortes, quais, citernes, services d'eau, lignes et outillage télégraphiques, clôtures, passages à niveau et tous autres accessoires et dépendances appartenant au chemin de fer de la compagnie entre Sainte-Rosalie et Montréal inclusivement, et la totalité des têtes de ligne et des raccordements ci-haut décrits et ceux entre le pont et les raccordements de la Chaudière, les droits et privilèges d'usage desquels sont compris dans la présente cession.

Troisièmement.—Que Sa Majesté paiera à la compagnie une part des frais d'entretien de la section commune de Montréal et de la section commune de la Chaudière, y compris les voies, ponts, aiguilles, voies d'évitement et de garage, signaux, accessoires de toutes sortes, quais, citernes, services d'eau, hangars à combustible, clôtures, passages et tous autres accessoires et dépendances qu'elle a en commun avec la compagnie et sur les deux sections sur lesquelles elle a des droits et privilèges d'usage lesquels sont compris dans la présente cession ; cette part des frais d'entretien sera dans la proportion du rapport de la circulation tant des locomotives que des voitures des trains du chemin de fer Intercolonial, sur les sections de chemin de fer ci-dessus mentionnées, à la circulation totale tant des locomotives que des voitures sur les sections de chemin de fer ci-dessus mentionnées, dans le cours de chaque mois ;—chaque locomotive, voiture à voyageurs et wagon à marchandises comptant comme une voiture ; mais nonobstant quoi que ce soit ci-mentionné, les frais d'entretien du pont Victoria ne comprendront les frais d'entretien d'aucune partie ou portion de ce pont, si ce n'est celle qui sera utilisée par le chemin de fer Intercolonial et la compagnie et pour les fins en question, lesquels frais d'entretien seront répartis comme il est dit plus haut.

Quatrièmement.—Que Sa Majesté aura pour toutes les fins de l'exploitation et du service du chemin de fer Intercolonial, sous l'empire des règles et règlements raisonnables de la compagnie, droit d'usage entier et sans restriction et d'accès entier et sans restriction, tout comme l'a et l'aura la compagnie elle-même, des et aux rotondes de locomotives, remises et hangars à voitures et wagons, hangars à combustible, citernes, gares, bureaux des préposés aux marchandises et des préposés aux billets, magasins et entrepôts, hangars à marchandises, salles à bagages, salles à manger, mobiliers et installations y appartenant ; des balances et trucks à bagage et à marchandises ; des voies et gares d'évitement, embranchements ou prolongements appartenant ou affermés par la compagnie à Montréal, y compris les têtes de ligne et autres raccordements de la compagnie à la Pointe Saint-Charles et la gare Bonaventure, et des raccordements avec autres chemins de fer existant aujourd'hui ou qui seront ci-après construits, reconstruits ou améliorés dans les conditions ci-mentionnées.

Cinquièmement.—Que si quelques-uns des dits bâtiments, aménagements ou facilités, ou quelque chose y appartenant, sont détruits par incendie ou autre cause, soit en totalité soit en partie, Sa Majesté n'aura contre la compagnie aucun droit à des dommages-intérêts pour perte de facilités ; mais Sa Majesté aura, sans autre redevance que le loyer ci-dessus mentionné, une part proportionnelle des aménagements et facilités que pourra avoir la compagnie pour sa propre exploitation et son service, ainsi que des nouveaux aménagements aussitôt qu'ils pourront être réinstallés, et la reconstruction des dits bâtiments et aménagements sera poursuivie par la compagnie à ses propres frais avec toute célérité raisonnable.

Sixièmement.—Dans tous les cas de collision entre les trains des parties contractantes, la partie dont les employés ou les trains seront en faute ou seront constatés avoir été la cause de la collision sera tenue responsable envers l'autre partie de tous dommages résultant de la dite collision, et au cas où les fonctionnaires compétents des deux parties ne pourraient s'entendre sur celle des parties qui aura été en faute

ou aura été la cause de la collision, ou sur la somme des dommages causés, les questions en jeu seront renvoyées à l'arbitrage de la manière établie pour le règlement des différentes contestations relatives aux autres questions; et celle des parties au présent bail qui sera trouvée responsable d'après cette clause ou d'autres clauses similaires, rendra l'autre indemne et la garantira et défendra contre toutes réclamations, tous frais et poursuites résultant de la faute en question ou s'y rattachant, et la partie déclarée tenue de payer à l'autre des dommages-intérêts en conséquence de cette faute se conformera à la décision des arbitres et l exécutera, et cette décision sera dans tous les cas finale et terminera le différend entre les parties.

Septièmement.—Dans le cas de blessures corporelles à des personnes ou de dommages à la propriété causés par les trains de l'une ou de l'autre des parties au présent bail, ou dans le cas de dommages causés par quelque incendie résultant de la circulation des trains, sur la dite section commune ou sur les terrains avoisinants, les réclamations qui en résulteront seront ajustées et réglées par les fonctionnaires compétents de la compagnie, et en paiement de ces réclamations la partie en faute paiera la somme totale dont elle sera responsable; toutefois, dans le cas où il sera impossible, faute de preuve, de rattacher la responsabilité à l'une des parties, la responsabilité, y compris les frais, sera portée par les deux parties dans la proportion relative des voitures du chemin de fer Intercolonial au nombre total des voitures qui auront passé sur les dites sections communes à l'endroit où l'accident aura eu lieu, dans le cours du mois pendant lequel l'accident ou le dommage sera arrivé. Au cas de blessures corporelles aux personnes ou de dommages à la propriété sur les trains de l'une ou de l'autre partie, le fonctionnaire compétent de la partie sur le train de laquelle la blessure aura été faite ou le dommage se sera produit, règlera la chose dans tous les cas de règlement en vertu de cette clause. La quittance donnée devra inclure et libérer et décharger les deux parties de toute responsabilité ultérieure envers le réclamant.

Toute perte ou dommage à la personne ou à la propriété sur les trains de l'une ou de l'autre partie, qui pourra être causé d'aucune manière quelconque par suite de la négligence ou par la faute d'une personne ou de personnes à l'emploi commun des parties aux présentes, dans l'exploitation du chemin de fer par le présent cédé ou ses termini, sera payé par la partie sur le train de laquelle cette perte ou ce dommage se produira, et cette partie garantira l'autre et la mettra à couvert de toutes réclamations, frais ou procédures pour ou à l'égard de cette perte ou de ce dommage.

Huitièmement.—Le surintendant, les opérateurs, chefs de circulation, agents, et toutes les personnes employées aux réparations et à l'entretien, et au service des dites sections communes, bien que payés par le chemin de fer du Grand Tronc en premier lieu, seront considérés comme à l'emploi, et sont de fait, à l'emploi commun des parties aux présentes relativement à toute question de responsabilité de l'une des parties aux présentes envers l'autre pour leur négligence, et relativement à toutes autres questions; et ils rendront à chacune des parties les services qu'il leur appartient de rendre dans l'exercice de leur charge ou emploi, et seront passibles de renvoi s'ils déclinent, négligent ou refusent de rendre à l'une ou l'autre des parties les services qu'il incombe ordinairement à pareils employés de rendre.

Chacune des parties au présent contrat sera responsable des accidents qui arriveront sur ou à ses propres trains, et ses voyageurs, ses marchandises et ses employés à raison ou par suite de quelque imperfection de la voie, du déplacement des aiguilles de la voie par son propre employé ou par quelque employé commun ou par des étrangers, ou des dommages pour bestiaux tués, ou des blessures ou perte de vie qui peuvent être causées à des personnes marchant sur la voie ou aux passages à niveau (s'il y a responsabilité à ce sujet), ou par suite de toute autre cause (à l'exception des rencontres de toutes sortes avec les trains de l'autre partie, ou de la négligence d'un employé exclusif de l'autre partie), et nul accident pareil ne donnera à l'une des parties droit d'action ou d'indemnité contre l'autre partie, chaque partie devant, d'après l'intention du présent contrat, être responsable de ses propres trains, de la conduite de ses propres employés et des employés communs relativement à ces trains, marchandises, voyageurs et employés, et en général, excepté lorsqu'il y a faute de la part de l'autre partie ou de ses employés.

Neuvièmement.—Que la compagnie fournira gratuitement, sans autre frais que le paiement du loyer ci-haut mentionné, aux stations et voies d'évitement entre Sainte-Rosalie et Montréal, y compris Sainte-Rosalie, ainsi qu'aux termini et cours mentionnés ci-dessus, tout l'espace pour le matériel roulant du chemin de fer Intercolonial et pour tout autre matériel roulant que pourront amener les trains du chemin de fer Intercolonial.

Dixièmement.—Que les parties aux présentes jouiront à tous égards de droits égaux aux voies, bâtiments et améliorations employés en commun, sauf les restrictions contenues dans le présent bail; et les trains de Sa Majesté seront traités à tous égards par les officiers, agents et employés de la compagnie comme les trains d'une classe semblable de la compagnie; et les trains de la classe plus élevée auront préférence égale sur les trains de la classe plus basse de l'une ou l'autre des parties, et Sa Majesté aura plein droit de faire circuler des trains de toutes classes, de voyageurs, mixtes, de fret et autres sur les sections communes, sauf seulement les restrictions et règlements prescrits et prévus dans le présent bail. Au cas de doute entre les trains de la compagnie et ceux de Sa Majesté de la même classe, les trains de la compagnie, d'après les règlements établis, auront la préférence. Les voies principales devront, autant que faire se pourra, demeurer libres pour l'usage des deux parties aux présentes.

Onzièmement.—En dressant les horaires des trains, la compagnie devra, quant aux trains du chemin de fer Intercolonial, fixer les heures d'arrivée et de départ à toutes les stations entre Sainte-Rosalie et Montréal, y compris Sainte-Rosalie, et la vitesse de ces trains, conformément à la demande raisonnable que lui en feront au besoin les officiers du chemin de fer Intercolonial.

Douzièmement.—Que les chefs de gare, agents de fret, agents de billets et préposés aux bagages de la compagnie sur ces sections communes seront, en tant que les affaires et le trafic du chemin de fer Intercolonial sont concernés, à tous égards, mais sauf le paiement d'une partie de leurs gages, ainsi que prévu ci-après, les employés du chemin de fer Intercolonial, et devront de temps à autre faire rapport de ces affaires directement aux officiers réguliers du chemin de fer Intercolonial, ainsi que recevoir et observer les instructions de ces derniers.

Treizièmement.—Que la compagnie obligera les chefs de gare, agents du fret, agents de billets et autres employés à toutes les stations situées entre Sainte-Rosalie et Montréal, y compris Sainte-Rosalie, à être strictement neutres entre le chemin de fer Intercolonial et la compagnie, et à expédier le fret et vendre des billets par celle de ces routes que pourront indiquer ou désirer les expéditeurs ou voyageurs, et le chemin de fer Intercolonial pourra mettre des écriteaux ou enseignes que placera convenablement le surintendant de la compagnie dans toute gare sur la section commune indiquant que la dite gare se trouve être en même temps bureau de vente de billets pour le chemin de fer Intercolonial.

Quatorzièmement.—Que toutes les affaires et le trafic obtenus par les agents du chemin de fer Intercolonial

ou faits par ses trains seront les affaires et le trafic du chemin de fer Intercolonial.

Quinzièmement.—Que le chemin de fer Intercolonial aura le droit de faire, par et sur ses trains d'entier parcours, le trafic à destination ou en provenance de tous endroits, et entre tous endroits sur la ligne du chemin de fer s'étendant de Sainte-Rosalie à Montréal, les deux inclus; et dans l'administration de ses affaires entre et y compris ces stations, il aura le droit de les administrer aussi librement et complètement que la compagnie elle-même. Que le tarif et les prix de passage demandés entre les points sur la section commune de Montréal seront ceux établis par la compagnie.

Seizièmement.—Que le chemin de fer Intercolonial aura le droit de faire, par et sur ses trains d'entier parcours à destination et en provenance de tous les points situés sur sa ligne de chemin de fer entre et y compris Sainte-Rosalie et Montréal, sur le trafic venant de Montréal ou à destination de quelque endroit sur l'île de Montréal, ou venant ou à destination de tous autres endroits quelconques, et de jouir des mêmes droits et priviléges à l'égard de ce trafic semblable en provenance et à destination des endroits plus haut mentionnés, sauf excepté la restriction suivante:

(*a*) Les mots "trains d'entier parcours" dans la seconde ligne de la présente clause seizième et dans la seconde ligne de la clause quinzième qui la précède, comprendront et incluront tous les trains du chemin de fer Intercolonial voyageant entre Montréal et Sainte-Rosalie ou au delà dans une direction ou l'autre.

Dix-septièmement.—Que tous les deniers perçus dans les voitures et sur les trains de la Compagnie du chemin de fer Intercolonial, à tous endroits entre et y compris Sainte-Rosalie et Montréal, appartiendront à Sa Majesté et seront censés avoir été acquis par elle, et la compagnie n'aura pas droit d'en recevoir aucune partie; et que tous les deniers perçus par les chefs de gare, et toute ou toutes personnes qui pourra ou pourront de temps à autre être autorisée ou autorisées par les officiers qu'il appartient du chemin de fer Intercolonial, ou qui aura ou auront reçu de ces deniers instruction de percevoir et recevoir des deniers entre et y compris Saint-Rosalie et Montréal à compte des affaires et du trafic du chemin de fer Intercolonial comprenant entre autres choses le loyer des wagons et l'emmagasinage du fret dans les wagons, et l'emmagasinage des marchandises dans les entrepôts et hangars à fret de la compagnie, ou perçus et reçus pour toute autre affaire se rattachant d'aucune manière au chemin de fer Intercolonial, appartiendront à Sa Majesté et seront déposés à la banque au crédit du Receveur général du Canada, ou remis au caissier du chemin de fer Intercolonial, ou il en sera disposé autrement suivant que le ministre l'ordonnera de temps à autre.

Dix-huitièmement.—Que les billets locaux émis par l'une ou l'autre des parties aux présentes, pour le passage entre et y compris Sainte-Rosalie et Montréal ou toute station intermédiaire, seront acceptés sur tous les trains de l'une ou l'autre partie aux présentes entre les dits points, et la partie qui aura émis les billets paiera, sur présentation du billet ainsi employé et recueilli, à la partie qui a transporté les passagers, le plein montant reçu pour ce billet.

Dix-neuvièmement.—Que Sa Majesté paiera à la compagnie une part des appointements et gages des personnes ci-après mentionnées aux stations situées sur les sections communes et les termini pour leurs services se rattachant à l'exploitation et au trafic du chemin de fer Intercolonial, lorsqu'ils rendront ces services, comme suit:

Les expéditeurs de trains, les chefs de gare et les télégraphistes en proportion du nombre de trains du chemin de fer Intercolonial se servant des propriétés données à bail par les présentes, par rapport au nombre total de trains employant ces dites propriétés; les préposés à la vente des billets, les préposés aux bagages, les portefaix et les agents de police, dans la proportion du nombre de trains de voyageurs du chemin de fer Intercolonial se servant des propriétés données à bail par les présentes par rapport au nombre total de trains de voyageurs s'en servant; les agents, commis et contrôleurs du fret, et les portefaix et gardiens de nuit, dans la proportion du tonnage du fret du chemin de fer Intercolonial manipulé par ces portefaix, par rapport au tonnage total manipulé par tous les portefaix sur ces propriétés; aussi une part des appointements du surintendant, du directeur de la circulation du cantonnier-chef et de l'ingénieur adjoint, proportionnée au nombre de milles des sections communes relativement au nombre total de milles de chemin sous la juridiction des employés nommés, sera divisée entre les parties aux présentes dans la proportion que le nombre de voitures du chemin de fer Intercolonial aura avec le nombre total de voitures passant sur les sections communes et aussi une part des frais des locomotives de traction, de formation des trains et de garage, et des gages des sous-chefs de gare, des préposés à la formation des trains, des aiguilleurs et des pointeurs de voitures à chaque station entre et y compris Sainte-Rosalie et Montréal, et aux termini, jonctions et raccordements susdits, et sur la section commune de la Chaudière, dans la proportion du nombre de voitures et locomotives arrivant et partant de la station employée pour l'exploitation et le trafic du chemin de fer Intercolonial, relativement au nombre total de voitures et locomotives y arrivant ou en partant; Sa Majesté aura aussi le droit et le privilège libre de toute autre charge que le droit de passage, de faire amener par la compagnie ses voitures chargées ou vides, aux jonctions de la compagnie avec les lignes de raccordement, aux fabriques, entrepôts et ateliers qui pourront être munies de voies de garage permanentes à partir des voies de la compagnie à Montréal, y compris la Pointe Sainte-Charles, Saint-Henri et les points intermédiaires, et la gare Bonaventure et les raccordements ou jonctions avec les lignes de la compagnie et sur les dites sections communes.

Vingtièmement.—Que les locomotives, voitures, matériel roulant et trains employés à l'exploitation et au trafic du chemin de fer Intercolonial seront exclusivement manœuvrés par les officiers et les employés de l'Intercolonial, qui, pendant qu'ils seront sur le chemin de fer et les propriétés de la compagnie sur les dites sections communes, seront soumis aux règles et règlements raisonnables de la compagnie, et seront sous les ordres des officiers de la compagnie en tant seulement que ce qui concerne le mouvement des locomotives, voitures et trains.

Que Sa Majesté sera responsable du parcours par les voitures étrangères transportées sur les sections communes par les trains du chemin de fer Intercolonial, lesquelles seront, pour les fins du calcul du parcours, des voitures du chemin de fer Intercolonial.

Vingt et unièmement.—Que la compagnie remisera les locomotives du chemin de fer Intercolonial et devra, si elle en est requise, les tourner et nettoyer et les rendre propres au service, et les approvisionner de combustible, d'eau et de menus articles à tous les points, raccordements, jonctions et termini comme susdit, où elle fait la même chose pour ses propres locomotives; et Sa Majesté paiera à la compagnie le coût réel que cette dernière aura payé pour la main-d'œuvre et les matériaux employés à cet effet; pourvu que Sa Majesté puisse, à tous les points sur les terrains ci-dessus mentionnés, ou en aucun temps, faire accomplir en totalité ou en partie les services susdits par les employés du chemin de fer Intercolonial et fournir ses propres approvisionnements, sans être responsable d'aucun frais pour cela envers la compagnie.

Vingt-deuxièmement.—Que la compagnie nettoiera, si elle en est requise, à aucune ou à toutes les stations sur les dites sections communes, les voitures à voya-

geurs employées pour l'exploitation et le trafic du chemin de fer Intercolonial, et les chauffera et les approvisionnera d'eau, de glace, de combustible et de menus articles ; et Sa Majesté paiera à la compagnie le coût des matériaux, de la main-d'œuvre et des menus articles employés pour ces services ; pourvu que Sa Majesté puisse, à tous points sur les propriétés de la compagnie ci-dessus mentionnées, et en aucun temps, faire accomplir en totalité ou en partie les services ci-dessus par les employés du chemin de fer Intercolonial, et chauffer et approvisionner les dites voitures d'eau, de glace, de combustible et de menus articles à ses propres frais, sans être tenue à aucun frais pour cela envers la compagnie.

Vingt-troisièmement.—Que la compagnie fera en tout temps, lorsqu'elle en sera requise par les employés du chemin de fer Intercolonial, des réparations temporaires aux locomotives et autre matériel roulant employés pour l'exploitation et le trafic du chemin de fer Intercolonial, ces réparations devant être faites promptement avec toute diligence raisonnable ; et Sa Majesté paiera à la compagnie ce qu'elle aura réellement dépensé pour la main-d'œuvre et les matériaux employés pour ces réparations.

Vingt-quatrièmement.—Que la compagnie transportera les voyageurs munis de billets d'entier parcours, et le fret expédié par lettres de voiture d'entier parcours, à destination et eu provenance de points sur son chemin de fer et sur les lignes affermées et contrôlées par elle à destination ou en provenance de points sur le chemin de fer Intercolonial et sur les lignes affermées par lui et s'y raccordant, de manière à éviter la nécessité de prendre un nouveau billet ou de faire une nouvelle lettre de voiture.

Vingt-cinquièmement.—Que Sa Majesté, à ses propres frais, fournira toute la papeterie, les formules et les billets requis pour ses opérations d'entier parcours, à tous les points entre et y compris Sainte-Rosalie et Montréal.

Vingt-sixièmement.—Que toutes les recettes et prix de passage seront partagés d'après la distance parcourue, excepté lorsque ce partage causerait une injustice par le fait qu'une ligne de chemin de fer aurait un parcours beaucoup plus grand, dans lequel cas le partage des recettes et prix de passage sera réglé d'une manière juste et équitable par convention mutuelle, et, à défaut de convention, par arbitrage, de la manière ci-après prévue.

Vingt-septièmement.—Que la compagnie gardera en vente à ses propres frais, en tout temps, à toutes les stations et agences de son chemin de fer et des lignes de chemin de fer qu'elle contrôle et afferme, un assortiment suffisant des billets pour tous les points sur le chemin de fer Intercolonial, ses lignes affermées et ses correspondances, se lisant " par l'Intercolonial à partir de Montréal," et le bagage des voyageurs munis de ces billets sera enregistré directement jusqu'à sa destination pour le chemin de fer Intercolonial *viâ* Montréal.

Vingt-huitièmement.—Que la compagnie s'engage, sur requête de l'agent général des voyageurs du chemin de fer Intercolonial, à mettre et tenir en vente à toutes les stations et agences sur sa voie ferrée, et sur les lignes de chemins de fer affermées par elle ou exploitées sous sa direction, tous billets qui pourront lui être demandés pour transporter des voyageurs à des endroits sur le chemin de fer Intercolonial et ses lignes de correspondance *viâ* Montréal, et à traiter toutes les affaires de ce genre en toute justice et impartialité.

Vingt-neuvièmement.—Que Sa Majesté aura le droit de placarder des annonces de la ligne du chemin de fer Intercolonial à toutes les stations de la compagnie au même titre que la compagnie elle-même, et la ligne de l'Intercolonial et ses correspondances avec le chemin de fer de la compagnie seront indiquées dans tous les horaires de la compagnie.

Trentièmement.—Que tous les loyers, revenus, bénéfices et recettes provenant maintenant de toute autre compagnie et acquis à la compagnie à raison de l'usage de la ligne entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert ou de l'exercice de tous droits de circulation, privilèges ou droit, et qui pourront lui être acquis à raison de telle concession ou usage, profiteront conjointement à Sa Majesté et à la compagnie, par parts égales, et les parties au présent contrat se rendront compte de ces bénéfices et recettes lorsque se fera la reddition des comptes entre elles de temps à autre. Quant aux autres parties de la ligne de la compagnie ainsi données à bail, la compagnie se réserve par les présentes tous les revenus provenant de toute source quelconque à raison de l'usage de ces parties de la ligne.

Trente et unièmement.—Que Sa Majesté aura en toute jouissance, pour les affaires et le trafic du chemin de fer Intercolonial, de quelque nature qu'ils soient, les mêmes droits et facilités, et d'une façon aussi complète, aux propriétés de têtes de ligne et autres propriétés de la compagnie à Montréal, aux têtes de lignes à la Pointe Saint-Charles et aux endroits intermédiaires comme il est dit ci-dessus, et aux abords et voies qui y conduisent, que la compagnie a maintenant ou qu'elle pourra en aucun temps à l'avenir avoir en toute jouissance pour ses propres affaires et son trafic.

Trente-deuxièmement.—Que la compagnie fournira pour l'usage exclusif de Sa Majesté, si elle en est requise, et lorsqu'elle en sera requise, un bureau convenable pour la vente des billets dans la gare Bonaventure, ou à tout endroit où la gare principale de la compagnie pourra à l'avenir être située à Montréal, le dit bureau devant être aussi accessible et aussi commode sous tous les rapports que le propre bureau de la compagnie dans la dite gare Bonaventure ou la dite gare principale à Montréal, pour la vente des billets, lequel bureau devant être aménagé et entretenu par Sa Majesté à ses propres frais, et dans ce cas le chemin de fer Intercolonial ne sera pas tenu de participer aux frais de l'entretien du bureau des billets de la compagnie ni de payer les appointements des employés qui auront charge de ce bureau.

Trente-troisièmement.—Que Sa Majesté et la compagnie fourniront sans délai l'une à l'autre, chaque mois, tous les renseignements nécessaires pour vérifier et contrôler les taux, prix de transport, sommes exigibles, parts relatives du coût de l'exploitation et autres rapports devant être faits en vertu des présentes, et Sa Majesté et la compagnie s'engagent mutuellement à donner les facilités nécessaires, y compris l'accès aux livres et documents accordé aux auditeurs du chemin de fer Intercolonial et de la compagnie respectivement, afin de leur permettre de vérifier les comptes en vertu du présent contrat.

Que tous les rapports de balance de trafic, sommes exigibles et parts relatives du coût de l'exploitation, et autres rapports devant être faits en vertu des présentes, seront faits mensuellement, et Sa Majesté et la compagnie s'engagent mutuellement à vérifier sans délai et à payer l'une à l'autre, chaque mois, le montant total exigible de l'une ou de l'autre pour le mois immédiatement précédent.

Trente-quatrièmement.—Que Sa Majesté ne sera pas responsable des actes ou manquements des employés de la compagnie, ni de l'insuffisance ou autres défauts des machines ou du matériel de la compagnie, et la compagnie ne sera pas responsable des actes ou manquements des employés de Sa Majesté, ni de l'insuffisance des machines ou du matériel du chemin de fer Intercolonial.

Trente-cinquièmement.—Que si en aucun temps à l'avenir, dans l'opinion des parties au présent bail, les affaires ou le trafic nécessitent ou rendent à propos la pose d'une double voie entre et y compris Sainte-Rosalie et Saint-Lambert, ou s'il devient nécessaire de

construire de nouvelles voies d'évitement ou de garage pour le besoin de l'exploitation commune, la compagnie posera ces voies ou fera ces travaux, et Sa Majesté aura l'usage complet et illimité de ces ouvrages de la même manière et dans la même mesure que si les dits travaux avaient été inclus dans les propriétés par les présentes affermées, l'usage, la jouissance et le privilège en étant compris dans le présent bail ; et si Sa Majesté se décide à se servir de ces ouvrages ou constructions, et si le ministre le déclare, il est entendu et convenu par les présentes que ces travaux et constructions formeront partie des propriétés affermées ; et la proportion du coût effectif de ces travaux et constructions qui sera la part de Sa Majesté se déterminera en calculant l'intérêt au taux de (4%) quatre pour cent par année sur la somme de ce coût effectif, et Sa Majesté paiera sa part de cet intérêt dans la proportion du nombre de milles parcourus l'année précédente par les locomotives et les wagons du chemin de fer Intercolonial sur cette partie de la ligne de la compagnie sur laquelle auront été faits ces travaux, au nombre total de milles parcourus par les locomotives et wagons sur la dite section ; Sa Majesté, cependant, aura l'option de payer en argent cette part ainsi déterminée.

Trente-sixièmement.—Que la compagnie convient par les présentes avec Sa Majesté, ses successeurs et ayants cause, qu'elle (la dite compagnie) a, sujet aux charges existantes, le droit d'affermer et bailler les droits et privilèges affermés par les présentes et chaque partie d'iceux.

Trente-septièmement.—Que s'il était constaté en pratique que quelque droit ou intérêt de l'une ou de l'autre des parties n'a pas été pleinement protégé ou prévu par le présent contrat, conformément à son véritable but et intention, alors les deux parties négocieront et adopteront d'une façon équitable une nouvelle clause destinée à remédier à cette omission, et chacune des parties fera exécuter et donnera à l'autre tous nouveaux documents par écrit qui pourront au besoin être requis pour mieux assurer les droits et privilèges de chacune d'elles, en vertu du dit contrat et pour sa meilleure exécution.

Trente-huitièmement.—Que si, pendant la durée du présent bail, Sa Majesté remplit bien et fidèlement les obligations et engagements que par les présentes Sa Majesté s'engage à exécuter, la compagnie devra, à l'expiration du présent bail, sur demande du ministre, exécuter et délivrer à Sa Majesté, ses successeurs et ayants cause, un renouvellement du dit bail pour un second terme de quatre-vingt-dix-neuf ans ; et à l'expiration du second terme, les dits engagements et obligations ayant été remplis avec une égale fidélité par Sa Majesté, la compagnie exécutera et délivrera un autre renouvellement pour un troisième terme de quatre-vingt-dix-neuf ans, et ainsi de suite à perpétuité, avec les mêmes conventions et conditions que celles qui sont contenues dans les présentes, sauf les restrictions et modifications qui pourront y être apportées du consentement des deux parties, ou arrêtées au moyen de l'arbitrage conformément aux termes de ce contrat.

Trente-neuvièmement.— Que les présentes sont sujettes à ratification par le parlement du Canada et par les actionnaires de la compagnie.

Quarantièmement.—En considération des redevances et conventions ci-stipulées et contenues, Sa Majesté représentée par le gérant général de la circulation du chemin de fer Intercolonial, d'une part et la compagnie, par son gérant général de la circulation de l'autre part ; ont passé par écrit à la même date que le présent contrat, un arrangement mutuel pour la circulation, lequel arrangement pour la circulation est par le présent déclaré être et formé et accepté comme étant et formant partie et supplément du présent contrat, et sera interprété ensemble avec lui et liera toutes les parties au présent contrat d'affermage, sauf qu'il pourra être modifié du consentement mutuel de Sa Majesté et de la compagnie. Si l'arrangement relatif à la circulation est en aucun temps modifié, alors le contrat supplémentaire ainsi contenant ces modifications sera substitué au contrat supplémentaire de la présente date.

Quarante et unièmement.—Que, dans le but de faciliter et développer les affaires du chemin de fer Intercolonial et de la compagnie, tous les efforts possibles devront être faits pour établir, à Montréal, une correspondance étroite et commode entre les trains de la compagnie à l'ouest de Montréal et le chemin de fer Intercolonial.

Quarante-deuxièmement.—Que des taux et prix d'entier parcours seront arrêtés et établis de temps à autre pour le transport entre tous les points du chemin de fer Intercolonial, y compris les lignes par le présent affermées, et tous les points du chemin de fer de la compagnie, y compris toutes les lignes affermées par elle : et ces taux et prix seront, pour ce qui concerne le transport entre tous les points du chemin de fer Intercolonial et entre tous les points des lignes de la compagnie et des lignes affermées, partagés sur la base du nombre de milles parcourus, sauf lorsque ce partage serait injuste par la raison qu'une ligne de chemin de fer aurait un nombre de milles fortement prépondérant dans lequel cas le partage des taux et prix sera arrêté d'après une base raisonnable et équitable par convention mutuelle, et à défaut de convention, par arbitrage, ainsi que prévu aux présentes.

Quarante-troisièmement.—Que, à l'égard du trafic à destination ou venant d'Europe et des îles britanniques par voie d'Halifax, Saint-Jean ou tout autre port qui pourra être choisi par la suite, sur le chemin de fer Intercolonial, les taux de la compagnie pour le service de ce trafic à l'ouest de Montréal ne seront pas plus élevés, par voyageur par mille, ou par tonne de fret par mille que la somme par voyageur par mille ou par tonne de fret par mille exigée par la compagnie sur le trafic de même classe ou nature transporté par elle pour d'autres entre les mêmes endroits, et à destination ou venant des mêmes endroits de l'Europe ou des îles britanniques. En vérifiant ces taux de fret, tous les drawbacks ou déductions accordés seront retranchés avant de fixer les taux.

Quarante-quatrièmement.—Que les formules de connaissements d'entier parcours et les formules de reçus des marchandises passant sur les dites lignes seront celles qui seront convenues par les fonctionnaires des parties aux présentes, ou, à défaut de convention, déterminées par arbitrage.

Quarante-cinquièmement.—Sa Majesté aura le droit de déduire des loyers qu'il est par le présent convenu de payer à la compagnie, toutes sommes d'argent qui pourront être ou devenir dues par la compagnie à Sa Majesté, et pour l'acquittement desquelles la compagnie sera en défaut.

Quarante-sixièmement.—Que si des contestations s'élèvent entre Sa Majesté et la compagnie au sujet de quelque article du présent contrat, ou au sujet de l'exécution du dit article suivant sa véritable intention et signification, ces contestations seront de temps à autre, à mesure qu'elles surgiront, soumises à la décision et determination de trois arbitres, dont l'un sera choisi par le ministre, l'autre par la compagnie, et le troisième par les deux ainsi choisis ; pourvu toujours que si l'une ou l'autre partie, au bout d'un mois qu'avis lui aura été donné à l'effet que l'autre a choisi son arbitre, omet ou refuse d'en choisir un, ou si les deux arbitres nommés refusent ou omettent de choisir le troisième, alors le juge en chef de la cour Suprême du Canada, ou en son absence, ou sur son refus ou incapacité d'agir, le plus ancien juge puisné présent à Ottawa et consentant à agir, pourra, à la demande de l'une ou l'autre partie après avis donné à l'autre, nommer l'arbitre nécessaire.

Quarante-septièmement.—Si un arbitre meurt ou refuse d'agir, ou si pour toute autre cause la charge d'un arbitre devient vacante, son successeur sera choisi

de la même manière que celle prévue pour sa nomination en premier lieu, à moins que les parties n'en conviennent autrement ; et dans le cas où le dit successeur ne serait pas nommé par la partie ayant droit de le choisir, dans l'espace d'un mois après que la vacance sera survenue, et après avoir été notifiée de faire la nomination, le dit juge en chef, dans la circonstance susdite, ou le plus ancien juge puisné consentant à agir, pourra à la demande de l'une ou de l'autre partie, nommer le dit successeur.

Quarante-huitièmement.—Les arbitres ainsi choisis devront, sous un mois après la dernière nomination, se mettre en devoir de déterminer les matières soumises, et ils (ou une majorité d'entre eux) rendront et publieront leur arrêt sous un mois ensuite, ou dans tout autre espace de temps qu'ils fixeront par écrit—cette prorogation de temps étant déterminée par une majorité des arbitres—et l'arrêt d'une majorité d'entre eux sera final.

Quarante-neuvièmement.—Rien de contenu aux présentes n'éteindra ou n'affectera les créances ou droits de Sa Majesté, s'il en est, tels qu'ils existent actuellement contre la compagnie ou les propriétés de la compagnie autres que celles qui font l'objet du présent contrat.

Cinquantièmement.—La clause 20 de la convention entre la compagnie et le chemin de fer Intercolonial, en date du 17 juillet 1879, est rescindée pour la durée du présent contrat ainsi que toutes les autres clauses de la dite convention qui ne sauraient s'accorder avec les présentes.

En foi de quoi les présentes (en quadruple expédition) ont été signées par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, conformément à un arrêté du conseil portant la date du 24 mars A.D., 1897, et le sceau du ministère des Chemins de fer et Canaux a été apposé aux présentes, et la compagnie y a apposé son sceau officiel, et les présentes ont été signées par le gérant général de la compagnie, les jour et an ci-dessus en premier lieu mentionnés.

COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.
par
CHAS. M. HAYS, [L.S.]
Gérant général.

AND'W. G. BLAIR, [L.S.]
Ministre des Chemins de fer et Canaux.
L. K. JONES,
Secrétaire.

Témoin à l'exécution par la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc.
R. P LOGAN.

Témoin à l'exécution par le ministre des Chemins de fer et Canaux et par le secrétaire.
J. E. W. CURRIER,

La motion est adoptée.

RENVOI DU GOUVERNEMENT TURNER, COLOMBIE ANGLAISE.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : J'ai l'honneur de produire une réponse à une adresse faite le 1er mai 1899, pour copie de toutes pétitions adressées à Son Excellence le Gouverneur général par des membres du cabinet Turner dans la province de la Colombie Anglaise, au sujet de la conduite du lieutenant-gouverneur de cette province. Aussi, copie de tous papiers et correspondance se rapportant aux dites pétitions.

Sir CHARLES TUPPER : Je propose :

Que les règlements soient suspendus et que les documents qui viennent d'être déposés sur le bureau de la Chambre par l'honorable premier ministre concernant le renvoi du ministère Turner soient imprimés.

La motion est adoptée.

COMPAGNIE ANGLO-CANADIENNE—KLONDIKE.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : J'ai l'honneur de produire :

Copie du prospectus de la *Compagnie Anglo-canadienne des placers d'or du Klondike (limitée)*, et copie de toute correspondance et autres papiers dans les cartons du département de l'Intérieur, concernant les relations que l'on dit exister entre William Ogilvie et cette compagnie.

La motion est adoptée.

PARC STANLEY—ILE DE L'HOMME MORT.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (M. Borden) dépose sur le bureau de la Chambre une réponse à l'adresse du 1er mai 1899, pour copie de tous arrêtés du conseil et documents concernant le parc Stanley et l'Ile de l'Homme Mort, Vancouver, C. A.

M. PRIOR : Je propose :

Que l'adresse concernant le Parc Stanley et l'Ile de l'Homme-mort, Vancouver, C.A., soit imprimée sans délai, et que la règle 94 soit suspendue à cet effet.

La motion est adoptée.

JUGE MAGUIRE—YUKON

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : M. l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, j'aimerais à savoir du ministre de l'Intérieur (M. Sifton) s'il a reçu des nouvelles du juge Maguire à une interpellation que j'ai faite le 17 mai, concernant la date de l'arrivée du juge Maguire au Yukon et celle de son départ. L'honorable ministre m'a répondu : Je ferai envoyer un télégramme au juge Maguire. Je voudrais savoir s'il n'en a pas reçu des nouvelles.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Je lui ai fait adresser un télégramme le jour même et ce matin encore j'en ai parlé au sous-ministre qui a promis d'y voir et de s'informer si une correspondance avait été reçue. Je pourrai dire à l'honorable député demain, ce qui en est.

PECHE DU HOMARD.

M. McDOUGALL : M. l'Orateur, avant de passer à l'ordre du jour, je désire appeler l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries sur une interpellation de l'honorable député de Kent (M. McInerney), il y a déjà plusieurs semaines, au sujet de ses intentions à propos des règlements concernant la pêche du homard. La saison est

déjà avancée et ceux qui sont engagés dans cette industrie ont hâte de savoir jusqu'à quelle date la pêche sera permise.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : J'ai déjà fait deux déclarations, au cours de cette session, sur cette question. J'ai déclaré catégoriquement que le ministère n'avait pas l'intention de recommander au gouvernement de faire de nouveaux règlements pour cette année, et que la pêche aurait lieu dans les mêmes conditions que précédemment. J'ai ajouté que les commissaires ayant recommandé de prolonger la saison de pêche dans certains endroits, les probabilités seraient que ces extensions seront accordées sinon en tout du moins en partie, cette année même. J'ai aussi ajouté que les commissaires ayant recommandé de réduire la taille réglementaire, l'ancien règlement ne sera pas rigoureusement appliqué au delà des limites recommandées par la commission. Des instructions ont été envoyées aux inspecteurs à cet effet.

M. McDOUGALL : Naturellement, les règlements concernant la grosseur des homards ne pourront pas être mis en vigueur, cette année, mais ce que les pêcheurs désirent surtout savoir, c'est la date à laquelle il leur sera permis de pêcher. La saison prohibée commencera-t-elle à la même date que l'an dernier ou plus tard ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : La saison prohibée ne commencera certainement pas plus tôt que l'an dernier et selon toute probabilité une prolongation de délai sera accordée, du moins en partie aux endroits recommandés par les commissaires. La seule question à décider est de savoir si la prolongation sera accordée cette année même pour tout le temps recommandé.

LOI CONCERNANT LE TRAVAIL DES AUBAINS.

M. ROSS-ROBERTSON : Avant l'appel de l'ordre du jour, j'ai à signaler une chose au très honorable premier ministre et aux membres du gouvernement, relativement à l'application de la loi concernant le travail des aubains au Canada. Je désire encore poser une question au très honorable ministre, et dire quelques mots ; et afin que je puisse le faire et rester dans l'ordre, je terminerai par la proposition d'une résolution.

Je voudrais savoir du premier ministre s'il se propose de faire appliquer la loi concernant le travail des aubains relativement à l'importation d'ouvriers étrangers des Etats-Unis pour prendre la place des employés en grève du Grand Tronc. Ce sujet est de grande importance en cette occurrence pour les ouvriers du pays. Dans la dernière demi-heure, j'ai été mis en possession d'un message important de Buffalo, lequel n'est rien moins qu'un interview obtenu de M. l'inspecteur DeBarry, qui, comme représentant du gouvernement américain, parle incontestablement avec autorité, et dont les paroles, j'en suis convaincu, seront écoutées avec intérêt par les membres de cette Chambre en général, et plus particulièrement par les membres du gouvernement.

Dans cet interview obtenu il n'y a pas deux heures, M. DeBarry aurait dit :

L'inspecteur DeBarry a été interrogé aujourd'hui concernant les rumeurs ayant cours au Canada, rumeurs portant que l'application de la loi concernant le travail des aubains a été suspendue. Il a déclaré de la façon la plus énergique que cette loi était encore en vigueur, et que, en tant que la chose est à sa connaissance, il n'avait pas été question d'en suspendre l'application.

"J'ai appris la rumeur de différentes sources, a-t-il dit, mais elle est dénuée de toute ombre de vérité. L'application de la loi n'a pas été suspendue et ne le sera pas. Elle ne le pourrait l'être que par le vote des deux-tiers des deux chambres du congrès et la signature du président. Je ne sache pas qu'il ait été aucunement question d'un mouvement dans ce sens aux Etats-Unis, et je suppose que cette rumeur a pris naissance dans la déclaration faite au Canada par quelqu'un d'intéressé peut-être à faire passer ici des ouvriers pour travailler. Je comprends, d'après ce que dit la population ouvrière de cette ville, qu'on prépare actuellement un bill, qu'on priera le membre du congrès Alexander de présenter à la session prochaine, qui rendra même plus sévère la loi concernant l'engagement d'ouvriers étrangers."

Eh bien ! il me semble, M. l'Orateur, que la déclaration que le premier ministre a faite hier indique que l'entente à laquelle on est arrivé à Washington n'a pas le même effet des deux côtés de la frontière. Une entente qui restreint la conduite des fonctionnaires du ministre de la Justice canadien, et non celle de M. l'inspecteur DeBarry, n'est pas ce à quoi les Canadiens ont le droit de s'attendre de la part de ce gouvernement-ci. Le ministre de la Justice laisse la porte grande ouverte aux ouvriers étrangers qu'on amène pour prendre la place des employés en grève du Grand Tronc, mais à Buffalo la porte restera étroitement fermée aux ouvriers canadiens qui pourraient être amenés là pour prendre la place des pelleteurs de grains en grève.

L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), que je suis heureux de voir à son siège, a suggéré l'autre jour, que ces grévistes du Grand Tronc devraient subir la loi de l'offre et de la demande. Eh bien ! Je suppose que nous devons tous subir cette loi dans une certaine mesure ; mais je crois que ce gouvernement devrait faire quelque chose pour empêcher le Grand Tronc de satisfaire à cette demande de travail à bon marché par l'importation d'étrangers.

Je suis informé que le Grand Tronc importe des étrangers pour prendre la place de ces grévistes canadiens forcés de prendre l'attitude qu'il ont adoptés par suite de la modicité des gages payés par ce chemin de fer. En effet, je trouve que 70, 80 et 90

cents par jour ne suffisent pas pour faire vivre un homme, sa femme et ses enfants.

Je comprends que la loi concernant le travail des aubains ne peut servir à protéger les ouvriers canadiens grâce à l'existence continue de la commission mixte. Tout ce que je puis dire, c'est que l'inspecteur DeBarry, de Buffalo, n'a pas pour cette commission le même degré de respect que le ministre de la Justice et ses collègues du gouvernement canadien. Je suis informé de bonne source que durant la grève actuelle des pelleteurs de grains de cette ville, M. W. J. O'Connor, l'entrepreneur en chef a été averti par DeBarry qu'il serait passible d'une amende de $1,000 par jour s'il tentait d'importer des ouvriers étrangers. Il est étrange que les Etats-Unis ne suspendent pas l'application de cette loi concernant les aubains relativement aux ouvriers venant du Canada, pour la raison que le ministre de la Justice apporte pour excuse de la suspension de l'application de la loi concernant les aubains relativement aux ouvriers venant des Etats-Unis. Il me semble que les autorités américaines font bien de protéger leurs ouvriers comme si la commission mixte n'avait pas été formée.

Il est étrange que le gouvernement du Canada ne puisse appliquer cette loi dans l'intérêt de la justice et de l'équité. Je n'hésiterais pas à blâmer ces grévistes s'ils avaient tort, mais si jamais une grève a été justifiable, c'est celle-ci, pour la raison qu'il est impossible que ces ouvriers puissent vivre en recevant d'aussi misérables gages que ceux payés par le Grand Tronc. A mon sens, le gouvernement n'a pas le droit de faire le jeu du Grand Tronc en suspendant l'application de la loi concernant le travail des aubains au Canada, alors que la loi identique des Etats-Unis reste en pleine vigueur à Buffalo et aux autres endroits de la frontière.

Je ne crois pas que les Etats-Unis se trouvent irrités de voir le gouvernement canadien adopter les mesures nécessaires pour empêcher ce pays d'être inondé d'ouvriers étrangers. Ceux que le Grand Tronc fait venir ne sont pas des Américains de naissance, et rien de ce qui compte beaucoup dans l'opinion publique de la République voisine ne s'émouverait le moins du monde si le gouvernement canadien avait seulement le courage de faire son devoir en cette matière.

Je propose l'ajournement de la séance.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Je dois immédiatement exprimer mon grand regret, alors qu'une cause de difficulté aussi importante que la grève du Grand Tronc existe, et que chacun devrait se garder de tenir en cette Chambre un langage de nature à enflammer les passions, de voir l'honorable député de Toronto-est (M. Ross Robertson) juger à propos de parler comme il vient de le faire. Si l'honorable député avait écouté la voix de l'équité et de la justice par le temps qui court, il se serait abstenu de faire entendre des paroles comme celles qu'il vient de prononcer.

Je puis lui dire que mes sympathies sont aussi fortes que les siennes pour ceux qui sont actuellement en grève. Mais, M. l'Orateur, je regretterais de préjuger l'affaire avant d'avoir entendu les deux parties. Comme dans tout autre question, celle-ci doit avoir deux aspects : cependant, l'honorable député se prononce tout de suite en faveur des grévistes sans avoir entendu nullement ce que le Grand Tronc peut avoir à dire pour se justifier. En matière de ce genre, on sait que les sympathies de tout le monde se portent toujours, naturellement, vers l'employé. L'honorable député osera-t-il me dire, à ce moment, qu'il est prêt à rendre une sentence et à condamner le Grand Tronc, sans avoir entendu sa défense ? S'il l'est, je ne le suis pas. Pour ma part, je suis d'avis qu'avant d'intervenir nous devrions permettre au Grand Tronc de dire quelque chose pour sa justification.

Qu'on me permette d'aller plus loin. Je trouve l'honorable député mû par un zèle exagéré en cette affaire ; je suis convaincu qu'il est animé non pas tant de sympathie pour les employés grévistes du Grand Tronc, que du désir d'exploiter politiquement la situation aux dépens du gouvernement. Si, en effet, il eût été désireux de favoriser les intérêts des grévistes, il se serait abstenu de faire le discours démagogique qu'il nous a débité, pour attendre, avant de parler, l'occasion de savoir ce que le Grand Tronc a à dire.

Lorsque toute l'affaire aura été soumise au public, et que les grévistes nous aurons demandé de mettre en vigueur la loi concernant le travail des aubains, si alors nous négligeons d'accéder à leur requête, nous mériterons les reproches de l'honorable député. Mais il me semble qu'il se serait inspiré de la position qu'il occupe en cette Chambre si, avant de blâmer le gouvernement, il s'était assuré du fait de savoir si l'on nous avait demandé de la part des grévistes de faire l'application de cette loi spéciale.

Eh bien ! je déclare à ce sujet qu'au moment actuel, savoir : entre 3 et 4 heures de l'après-midi du dernier jour de mai, aucune demande, à ma connaissance, n'a été adressée par les grévistes au gouvernement, requérant l'application de la loi concernant le travail des aubains.

Aucune demande n'a été faite, et dans ce cas qu'est-ce que l'honorable député (M. Ross Robertson) a à dire ? Ne ferait-il pas mieux de constater, d'abord, si l'on nous a adressé quelque demande dans ce sens ? Je puis être dans l'erreur—peut-être le département de la Justice aurait-il reçu quelque chose—mais je ne le crois pas. Je suis convaincu, au contraire, qu'aucune demande n'a été faite.

Dans ces circonstances, l'honorable député (M. Ross Robertson) se fourvoie tout simplement, dans le but, non pas de favoriser les intérêts de ceux qu'il prétend servir, mais seulement afin de contenter son propre dépit politique.

Quant à la loi même, je dirai à l'honorable député que je répète aujourd'hui ce que j'ai dit hier, savoir : Nous n'avons pas avec les autorités américaines d'entente officielle en vue de suspendre l'application de la loi concernant le travail des aubains. L'honorable député sait comme moi que l'effet d'une loi ne peut être suspendu si ce n'est par l'autorité qui l'a décrétée ; mais les autorités chargées de mettre la loi en vigueur peuvent exercer leur pouvoir avec sévérité ou douceur, et telle est l'entente que nous avons eue. En outre, je dis avec assurance, en ce moment, que sur tout le parcours des 3,000 milles de frontière qui séparent le Canada des Etats-Unis, il existe un seul endroit où la loi américaine concernant le travail des aubains est appliquée, c'est-à-dire à Buffalo. Partout ailleurs cette loi ne l'est pas.

L'honorable député (M. Ross Robertson) sait—il devrait le savoir s'il ne le sait pas—qu'aujourd'hui, et chaque jour, au moins 300 ouvriers de Windsor, vont travailler à Détroit. Là, la loi n'est pas mise en vigueur, et, M. l'Orateur, si nous devons appliquer la loi sans égard à l'entente particulière à laquelle on en est arrivé, nous devons constater un grave état de choses en ce pays, car, tous ces Canadiens qui gagnent maintenant leur vie à Détroit devront rester de ce côté-ci de la frontière, et perdre leur emploi.

Le cas mentionné par l'honorable député (M. Ross Robertson) n'est pas le seul que nous ayons à considérer relativement à ce sujet. Il nous faut prendre en considération non seulement l'intérêt d'une classe de la population, mais l'intérêt de toutes les classes ; et lorsque ceux qui sont engagés dans ces négociations actuellement font leur possible pour faire abolir cette odieuse loi, ce n'est pas le temps d'allumer les passions, comme l'honorable député (M. Ross Robertson) voudrait nous le faire faire.

Je répéterai aujourd'hui ce que j'ai dit hier : La question occupe actuellement l'attention du gouvernement, et nous y appliquons toute notre intelligence. Et je répète également que lorsque les grévistes du Grand Tronc jugeront à propos de s'adresser à nous pour nous exposer leurs plaintes, nous écouterons ces plaintes, et nous leur accorderons toute la considération et l'attention possibles.

Sir CHARLES TUPPER (Cap-Breton) : Je ne puis féliciter le leader de la Chambre au sujet du discours qu'il vient de prononcer. Le très honorable ministre n'a pas été à la hauteur de lui-même. Il est passé maître dans l'observance des formes, mais lorsqu'il perd son sang-froid, il se départit des formes, et se montre sous un jour qui ne flatte pas la dignité de la position qu'il occupe.

Comme c'était son droit, en sa qualité de membre de cette Chambre, l'honorable député de Toronto-est (M. Ross Robertson) a appelé l'attention du gouvernement sur un sujet fort important, signalant au premier ministre le fait qu'hier celui-ci avait déclaré en cette enceinte qu'une entente était virtuellement intervenue entre le gouvernement des Etats-Unis et celui du Canada, en vertu de laquelle l'application de la loi concernant le travail des aubains serait suspendue en attendant la fin des négociations des plénipotentiaires représentant l'Angleterre, et le pays voisin. Mon honorable ami (M. Ross Robertson) a encore attiré l'attention du premier ministre sur le fait que, à l'occasion de cette crise importante, on l'avait informé qu'un citoyen de la grande république prétendait que le gouvernement de celle-ci n'a pas le pouvoir de suspendre l'application de la loi concernant le travail sans y être autorisé par un acte du congrès et la signature du président, et que pour cette raison ce monsieur appliquait cette loi aux Canadiens. L'honorable député fit remarquer, en outre, en se servant de termes fort modérés, que vu cet état de choses un grand nombre d'ouvriers allaient être importés des Etats-Unis en ce pays pour prendre la place des ouvriers canadiens.

Dans sa réponse à ces observations, le très honorable ministre s'est excité, et il a violé l'une des principales règles du débat en imputant de secrets motifs à l'honorable député de Toronto-est (M. Ross Robertson). Le très honorable ministre ignore-t-il qu'il n'est pas permis même à un premier ministre d'en agir ainsi dans cette Chambre ? L'honorable député de Toronto-est avait droit tout comme n'importe quel autre député d'énoncer son avis et ses vues, ainsi que d'insister auprès du gouvernement sur la conduite qu'il croyait, à son sens, devoir être suivie par celui-ci.

Mon honorable ami (M. Ross Robertson) n'a pas parlé simplement dans l'intérêt des grévistes ou dans celui du Grand Tronc, mais il a abordé la question plus vaste de savoir si l'application de la loi concernant le travail des aubains devait être suspendue au Canada, et ne pas l'être aux Etats-Unis. L'honorable député (M. Ross Robertson) a seulement rendu justice à lui-même, à ses électeurs et à cette Chambre en signalant au premier ministre que l'arrangement dont celui-ci avait parlé était évidemment un arrangement unilatéral, par lequel aucun ouvrier ne pouvait être envoyé du Canada aux Etats-Unis, tandis qu'on pouvait en amener librement des Etats-Unis au Canada. Le gouvernement canadien, semblait-il, était prêt à observer l'arrangement conclu, tandis que les autorités américaines ne semblaient pas animés des mêmes dispositions.

Je ne vois dans tout cela aucune cause d'excitation, aucune raison de la violente

sortie dont le premier ministre a donné le spectacle. Je crains qu'il n'existe une autre cause que nous ne connaissons pas de l'irritation nerveuse de mon très honorable ami, car sinon il n'aurait pas abordé une question purement d'affaires, et d'importance majeure pour ce pays, dans l'esprit qu'il l'a fait.

L'honorable député de Toronto-est a seulement rempli son devoir en présentant cette question à la Chambre, et ses remarques requièrent la considération attentive du gouvernement, que celui-ci leur accordera s'il n'entend pas prendre une part active dans cette malheureuse difficulté que nous déplorons tous, qui se poursuit entre une grande compagnie de chemin de fer et un certain nombre de ses employés. Ce sujet exige la plus soigneuse et la plus prudente considération de la part du gouvernement ; au lieu d'agir de manière à faire croire qu'il prend directement part pour l'une ou l'autre des parties au démêlé, celui-ci devrait voir à ce que la loi soit maintenue et à ce qu'aux Etats-Unis les Canadiens obtinssent la même justice que celle que le Canada accorde aux aubains, malgré notre statut qui, s'il était appliqué, empêcherait les aubains de venir ici.

Je comprends parfaitement que le gouvernement des Etats-Unis et le gouvernement du Canada font tout leur possible pour faire disparaître toute source d'irrigation entre les deux pays alors que les négociations de la commission mixte sont en suspens ; mais je trouve que le gouvernement du Canada devrait faire attention à ce que l'arrangement intervenu à cet égard ne soit un arrangement unilatéral, et à ce que, quand le Canada en observe les dispositions de bonne foi, les Etats-Unis soient tenus de faire de même. On déclare ici que maintes fois depuis que cette commission a commencé à siéger, la république voisine a exercé le pouvoir que lui confère la loi du pays, et c'est là une question qui mérite la considération calme et sérieuse du gouvernement canadien.

M. TAYLOR (Leeds-sud) : M. l'Orateur, comme je demeure dans un endroit traversé par la voie du Grand Tronc, et comme je m'intéresse fortement tant à ce chemin qu'au bien être de ceux qui y travaillent, j'ai porté attention aux paroles du très honorable premier ministre, disant, en réponse à l'honorable député de Toronto-est (M. Ross Robertson), que celui-ci avait entendu l'une des parties intéressées dans la cause, mais non l'autre, et que cette cause avait deux aspects. Eh bien ! je désire informer le très honorable premier ministre que cette grève dure maintenant depuis dix jours, et je veux savoir de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), qui, s'il en est parmi les membres du gouvernement, devrait connaître quelque chose au sujet des chemins de fer, s'il trouve qu'il est exempt de danger de voyager sur une voie ferrée à l'entretien de laquelle personne ne voit plus depuis dix jours. La malle royale est transportée sur ce chemin, et les voyageurs s'attendent à pouvoir voyager avec sécurité là où passe la malle.

Précisément à l'époque où cette grève a commencé, un changement s'est opéré sur les lignes du réseau du Grand Tronc : on a introduit l'usage de locomotives d'un poids double de celui des locomotives dont on se servait auparavant. Autrefois les locomotives pesaient de 65 à 70 tonnes. Aujourd'hui pluieurs pèsent de 110 à 120 tonnes, de leur poids propre, et quand elles sont chargées de houille et d'eau leur poids s'élève jusqu'à 140 ou 150 tonnes. Ces locomotives peuvent traîner de 45 à 60 wagons, et de 30 à 40 trains par jour circulent sur la voie. Lorsque je me suis rendu ici lundi, on m'a informé qu'il n'y avait pas un seul employé sur la voie de Toronto à Montréal, ou peut-être de Sarnia à Portland. Cependant, il y circulait des trains de voyageurs à raison de 50 ou 60 milles à l'heure, suivis de lourds trains de marchandises.

Je veux savoir du ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) s'il n'est pas temps de demander à la compagnie du Grand Tronc de chemin de fer de montrer son aspect de l'affaire, et de lui dire : " Nous expédions nos malles par votre chemin, et nous invitons les voyageurs à y passer ; or, nous voulons savoir si le public est exempt de danger en voyageant sur ce chemin." S'il arrive un accident, j'en rejetterai le blâme en grande partie sur le gouvernement, parce que celui-ci sera resté inerte dans les circonstances.

A Mallorytown, dimanche, on a trouvé un rail que ne fixait plus, d'un bout à l'autre, aucune carvelle, et les plaques pour éclisses étaient dérangées.

Une VOIX : Qui les a dérangées ?

M. TAYLOR : Je l'ignore, mais je sais que ce ne sont pas les employés. Le conducteur dut arrêter son train, et aller chercher un marteau pour fixer le rail en place avant que la locomotive pût paser. Est-ce là un état de choses exempt de danger ?

L'honorable député de Toronto-est (M. Clarke) l'autre jour, a attiré l'attention du premier ministre sur la question de la mise en vigueur de la loi concernant le travail des aubains, et je comprends qu'il y a aujourd'hui dans la galerie une députation de Hamilton qui demande au gouvernement d'appliquer cette loi. Je ne prends partie ni pour les employés ni pour la compagnie, mais je dis qu'après avoir entendu les premiers, le gouvernement devrait demander à la compagnie du Grand Tronc de chemin de fer de lui faire rapport relativement à la question à savoir si la vie des voyageurs et les articles du trafic ne courent aucun danger sur son chemin. Je demande au ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) de dire s'il considérerait que l'Intercolonial

offrirait de la sécurité si ses trains circulaient pendant dix jours sans qu'il y eût personne pour voir à l'entretien de la voie.

La compagnie du Grand Tronc de chemin de fer pousse le soin jusqu'à envoyer tous les dimanches un homme examiner chaque partie de la voie, régulièrement d'une année à l'autre, pour voir si le passage des trains ce jour-là n'a pas dérangé les carvelles ni desserré les clous, et voici que, depuis dix jours, nous voyons circuler des trains et des locomotives d'un double poids, sans qu'il y ait personne sur toute la ligne pour voir à son état. On voit tout le long de la voie une quantité de traverses qu'on devait poser ce printemps. Après les fortes pluies que nous avons eues récemment, la fondation du chemin doit être devenue plus ou moins en mauvais ordre, les traverses doivent avoir perdu de leur fixité, et il est important qu'on y voie pour la sécurité du public.

Je considère qu'il est temps que le gouvernement intervienne en cette affaire, et je voudrais savoir du ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) s'il trouve qu'un chemin de fer sur lequel passent quarante trains par jour offre de la sécurité lorsqu'il n'y a personne pour en inspecter la voie.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : M. l'Orateur, l'honorable député s'adresse à moi pour me poser une question à laquelle, je suppose, il s'attend à me voir répondre. Je serais très heureux de le faire si je croyais en être capable d'une manière complète, c'est-à-dire si je possédais la connaissance des faits réels.

L'honorable député suppose que le Grand Tronc, de Sarnia à Portland peut-être, n'a actuellement, pas plus qu'il n'a eu depuis le commencement de la grève, personne qui voie à l'état de la ligne de manière à protéger les trains qui y circulent ou le public qui fait usage de cette ligne. Eh bien ! je ne puis accepter l'assertion de l'honorable député relativement à cet état de choses. Je le crois absolument injustifiable de faire cette assertion. Je ne crois pas qu'il puisse justement conclure du fait qu'il n'a vu aucun employé de la voie dans le cours d'un trajet fait par cette voie, qu'il n'y a personne qui apporte son attention ou sa surveillance à la dite voie, ou qui en prenne soin. Au contraire, je supposerais plutôt que la compagnie du Grand Tronc de chemin de fer, vu ses énormes intérêts en jeu, vu le matériel considérable qu'elle a à protéger et vu l'importance des vies humaines qui lui sont confiées, n'a pas entrepris de faire circuler ses trains durant une période de dix jours sans prendre de précautions, ou sans avoir fait ce qu'elle considérait suffisant pour protéger sa propriété et la vie des voyageurs. Je serais plutôt porté à croire cela, et je suis d'autant plus justifiable d'être de cet avis, qu'on me dit que cette compagnie a des hommes qui examinent soigneusement sa voie. Naturellement, elle n'a pas à son service le même nombre d'hommes que d'ordinaire ; elle n'a pas les employés réguliers de la voie, mais elle a des hommes capables d'inspecter le chemin de manière à fournir, dans une mesure satisfaisante et complète, l'assurance que ses trains peuvent circuler sans danger pour la vie du public et pour sa propre propriété.

L'honorable député dit que si, cependant, il arrive un accident, il tiendra le gouvernement responsable de ses conséquences.

L'honorable député voudrait peut-être s'assurer avant d'en arriver à une conclusion comme celle-là, une conclusion de la nature la plus grave, une conclusion qui renferme une accusation d'homicide contre les officiers du gouvernement, ou contre le gouvernement lui-même si quelque vie avait été sacrifiée—des moyens que le cabinet a à sa disposition pour mettre une fin à cette grève et déclarer si la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc doit donner à ces hommes ce qu'ils demandent, ou bien si ces hommes doivent accepter exactement ce que la compagnie juge à propos de leur offrir et reprendre immédiatement l'ouvrage. L'honorable député peut-il en agir ainsi, peut-il donner à la Chambre la moindre idée des raisons sur lesquelles il se base pour en arriver à la conclusion que ce gouvernement possède les pouvoirs nécessaires pour agir, mais qu'il a négligé de les faire valoir ?

J'ignore moi-même de quel côté je puis jeter les yeux, pour trouver une autorité statutaire ou autre, qui me permette d'exercer les pouvoirs que m'attribue l'honorable député, et que le gouvernement devrait exercer d'après lui. J'admets que cette grève est une question très importante, et du caractère le plus sérieux, non pas seulement pour le cabinet, mais aussi pour tous ceux qui sont intéressés à la sécurité du public voyageur ; mais ce n'est pas tout d'en arriver à constater ce dansger, il faut le prévenir ou le faire disparaître si possible, et je ne vois pas d'autre moyen pour le moment, d'en arriver là que de se mettre en rapport avec les autorités du Grand Tronc, et de leur offrir nos services pour les aider à en arriver à une solution de cette grande difficulté.

S'il y avait un moyen quelconque d'en arriver là, je n'ai pas besoin de dire à la Chambre, que non seulement moi-même, mais tous les membres du gouvernement, comprendrait l'importance qu'il y a de régler cette difficulté. Nous n'avons pas besoin d'être taquinés par les honorable membres de la gauche, nous n'avons pas besoin que l'honorable député de Toronto-est (M. Ross Robertson) nous trace notre ligne de conduite. Il peut être considéré comme admis que si nous voyions un moyen de pouvoir régler efficacement cette difficulté, nous ne serions que trop heureux de pouvoir le mettre à exécution. Pour ma part, ce serait là mon plus grand désir.

Ni les grévistes ni les autorités du Grand Tronc ne se sont adressés à moi et ne m'ont demandé d'intervenir. Il n'y a que les hono-

rables membres de la gauche qui m'aient invité à me mêler de cette affaire ; or, je ne vois pas, du moins pour le moment, quel effet pourrait avoir mon intervention, et même dans ce cas, je pourrais tout au plus me contenter de dire aux parties en cause ; vous devriez mettre fin à cette difficulté. Mais ils savent déjà cela ; je ne puis le leur dire plus qu'ils ne le savent actuellement ; et il n'est pas en mon pouvoir de faire plus que ce que j'ai fait jusqu'ici. Je crois qu'il est inutile pour les honorables membres de l'opposition de vouloir s'emparer d'une question aussi grave que celle-là, pour en retirer un avantage politique, lorsqu'ils sont incapables de nous indiquer un moyen de résoudre ce problème, ou de faire plus que ce que nous avons fait déjà, et personne dans cette Chambre ne désire plus que les honorables membres du gouvernement de voir cette grève se terminer promptement.

M. MONTAGUE (Haldimand) : Je ne vois qu'une raison pour expliquer la chaleur avec laquelle l'honorable premier ministre et un de ses lieutenants ont répondu aux remarques faites par mon honorable ami de Toronto-est (M. Ross Robertson), et je crois que cette raison existe dans le fait que ces honorables ministres se trouvent placés dans une véritable impasse relativement à cette question. Ils ont demandé à grands cris aux cantonniers de formuler leurs griefs, mais l'honorable premier ministre a empêché tout appel de la part de ces employés ou de la part de n'importe quelle autre personne relativement à l'importation et à l'emploi des aubains, par suite de la politique qu'il a formulée plusieurs fois dans cette Chambre durant la présente session.

Il nous a dit encore cette après-midi, avoir conclu un arrangement à Washington, en vertu duquel la mise en vigueur de la loi concernant l'importation des aubains est suspendue ; il a admis de plus qu'il avait l'intention de s'en tenir aux termes de cet arrangement, et il est donc bien évident, qu'au moins pour le moment, il n'a pas l'intention d'empêcher l'importation au Canada des ouvriers étrangers. Les deux grandes grèves qui viennent d'éclater dans le pays ont eu pour effet de placer l'honorable chef du gouvernement dans une position assez difficile, et c'est sans doute pour cette raison qu'au lieu de répondre avec sang-froid et en donnant des raisons valables, il a cru devoir gourmander mon honorable ami le député de Toronto-est, et son exemple a été suivi par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, qui a répondu avec beaucoup de chaleur à l'honorable député de Leeds (M. Taylor) et a marché sur les traces de son chef.

Je dois ajouter que la politique du gouvernement n'a pas été annoncée seulement dans la Chambre des communes, mais le ministre de la Justice a lui aussi traité cette question, très longuement, au nom du ministère, et en agissant ainsi il ne faisait que son devoir ; or, c'est après avoir porté cette politique à la connaissance du pays, c'est après les explication formelles données par le ministre de la Justice du Canada, que ceux qui veulent s'opposer à l'importation et à l'emploi des aubains dans ce pays n'ont pas besoin de s'adresser au gouvernement, c'est après tout cela, dis-je, que le chef de la droite, certain d'avance de l'influence qu'il exerce sur ceux qui siégent en arrière de lui, se lève, et met l'honorable député de Toronto-est au défi de prouver qu'aucune plainte ait été faite au ministère.

C'est après avoir averti le public qu'il est inutile pour lui de formuler aucune plainte, à cause de l'entente intervenue entre lui et les commissaires américains à Washington, que l'honorable premier ministre pose cette question. Il est possible que la chose ne soit pas faite intentionnellement, mais il me semble que l'honorable chef du cabinet essaie de se moquer de la Chambre et d'éviter de répondre à la question soulevée par l'honorable député de Toronto-est.

Que l'honorable premier ministre nous dise exactement et honnêtement ce que le gouvernement entend faire à ce sujet. Si des plaintes sont formulées, et s'il peut être démontré que l'importation des ouvriers étrangers se pratique sur une grande échelle au Canada, au détriment des ouvriers canadiens, l'honorable premier ministre continuera-t-il de s'en tenir à l'arrangement qu'il a conclu à Washington, et fera-t-il la sourde oreille aux appels qui pourront être faits au Canada ? Qu'il réponde à cette question au lieu de gourmander l'honorable député de Toronto-est, parce qu'il a eu le malheur de soulever cette question qui est d'une importance vitale pour une foule d'hommes industrieux et pour leurs familles, qui tous sont des citoyens du Canada.

M. IVES : Je me lève uniquement pour protester contre ce principe posé par le ministre des Chemins de fer et Canaux, que le gouvernement ne peut agir autrement en cette affaire qu'à titre d'intermédiaire.

Je ne prétends pas que dans le cas actuel, les circonstances rendaient le cabinet justifiable d'intervenir d'une manière efficace, mais je dis que le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) est complètement dans l'erreur lorsqu'il prétend que le gouvernement est impuissant à agir, et qu'il ne peut rien faire, quelles que soient les difficultés qui peuvent surgir entre le Grand Tronc et ses employés, ou quel que soit l'état dans lequel se trouve la voie du Grand Tronc et la sécurité plus ou moins grande qu'elle offre au public voyageur.

L'honorable ministre doit savoir qu'aucun nouveau chemin de fer ne peut être ouvert au trafic, transporter des voyageurs, ou vendre des billets, tant qu'il n'a pas été inspecté par l'ingénieur du gouvernement, et n'a pas reçu la permission de ce dernier de faire le transport des voyageurs. Il n'ignore pas, non plus, que si une compagnie de chemin

de fer a reçu la permission de transporter des voyageurs, le gouvernement peut, à cause du mauvais état dans lequel se trouvent ses affaires ou sa voie, interdire la circulation sur ce chemin de fer et l'empêcher de faire aucune affaire.

Je ne m'occupe pas de savoir quel est ce chemin de fer, dans quel état se trouve sa voie, et quelles garanties de sécurité il offre, s'il se trouve en difficultés avec ses employés et que par suite de ce fait sa voie devienne dangereuse, et que la vie des loyaux sujets de Sa Majesté soit en danger, le gouvernement n'est pas impuissant à agir, comme l'a prétendu l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M Blair) ; si ce dernier ignore quels sont les pouvoirs du gouvernement, qu'il consulte son ingénieur en chef, qui va lui dire comment le cabinet peut intervenir et empêcher le chemin de fer du Grand Tronc de vendre un seul billet dans tout le Canada. Plus que cela, le directeur général des Postes (M. Mulock), que je ne vois pas à son siège dans le moment, a à sa disposition un argument puissant qu'il peut faire valoir auprès des autorités du Grand Tronc si ce chemin n'offre plus aucune sécurité pour le transport des malles de Sa Majesté. Il peut annuler les contrats qu'il a conclus avec cette compagnie et suspendre le transport des malles par cette voie s'il constate que cette dernière est dangereuse. Ainsi donc, le gouvernement ne se trouve pas aussi impuissant à agir que veut le prétendre l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux.

M. SUTHERLAND (Oxford-nord) : L'honorable chef de la gauche a fait des reproches à l'honorable premier ministre parce qu'il regrettait de l'avoir vu soulever cette question, et que sa conduite était de nature à faire tort au pays. L'honorable député de Sherbrooke (M. Ives) a certainement été beaucoup plus sévère à l'adresse de l'honorable député (M. Ross Robertson) que l'honorable premier ministre lui-même. Comme il l'a fait remarquer, le gouvernement n'était pas justifiable d'intervenir dans le cas actuel et personne ne lui en a offert l'occasion.

M. IVES : Je n'ai pas dit que l'occasion s'était présentée.

M. SUTHERLAND : Vous avez dit bien distinctement, si je vous ai bien compris, que l'occasion ne s'était pas encore présentée pour le gouvernement d'intervenir.

Quelques VOIX : Non, non.

M. SUTHERLAND : Dans tous les cas, il est regrettable que des questions de cette nature soient soumises aussi légèrement à la Chambre. Il est évident que l'honorable député de Toronto-est a reçu un document de la part de l'inspecteur américain, De Barry, de Buffalo. Il a lu ce document que lui a envoyé DeBarry, relativement à la loi concernant le travail des aubains, sa mise en vigueur, et ce qu'il avait l'intention de faire à ce sujet : mais l'honorable député n'a pas été capable de soumettre à la Chambre une seule plainte de la part d'un Canadien, que se serait rendu à Buffalo pour y chercher de l'ouvrage. Il n'y a pas eu une seule plainte de formulée de la part d'aucun ouvrier canadien ou de la part d'aucun citoyen canadien. Tous les renseignements, c'est l'honorable député qui les fournit, en nous faisant connaître la teneur du document qu'il a reçu de cet inspecteur américain, dans lequel il prétend que la loi concernant le travail des aubains est encore observée rigoureusement dans son pays.

M. ROSS ROBERTSON : Lorsque les Canadiens se plaignent, leurs plaintes restent sans réponse.

M. SUTHERLAND : L'honorable député fait encore là une remarque qui n'est appuyée sur aucun fait. Ce dont je me plains, c'est qu'un honorable député qui, comme lui, occupe une position élevée, et représente un comté important, puisse agir comme il l'a fait, lorsqu'il n'a pas essayé lui-même d'amener un règlement de la difficulté qui existe entre le Grand Tronc et ses employés. Si l'honorable député était sincère dans le désir qu'il exprime de vouloir venir en aide aux ouvriers qui refusent d'accepter la salaire qu'on leur offre, il aurait pu faire quelque chose pour régler ce litige. Il aurait pu user de son influence auprès du Conseil de ville ; il aurait pu chercher de l'aide ailleurs.

Je crois pouvoir déclarer sans crainte, et la Chambre approuvera mes paroles, que l'honorable député n'a pas donné un seul conseil pouvant être de nature à aider au règlement de cette difficulté. Il était facile de voir que son seul désir était d'attaquer le gouvernement, de faire de la popularité à bon marché, grâce à cette question, de s'acquérir de la popularité à peu de frais, sans s'occuper du fait que cette question renferme de graves intérêts. Cette question est trop importante pour mériter d'être traitée avec autant de légèreté qu'elle l'a été aujourd'hui par l'honorable député, et l'autre jour par son collègue (M. Clarke), en essayant de soulever les passions, et de créer un courant de sympathie qui peut être très préjudiciable aux intérêts du pays.

L'honorable chef de la gauche, qui possède pourtant une longue expérience parlementaire, et a été lui-même ministre des Chemins de fer et Canaux, tout en défendant jusqu'à un certain point la conduite de l'honorable député de Toronto-est, n'a pas donné le moindre conseil pouvant servir au règlement de cette difficulté. Mais, je sais que tout en ne partageant pas nos opinions politiques, il a trop à cœur l'intérêt du peuple de ce pays, pour jamais tenter de se servir—oui, de se servir, comme un véritable démagogue—d'une question de cette nature, qui peut causer tant de tort à notre pays, pour servir ses fins politiques.

Il a traité cette question très sérieusement. S'il occupait aujourd'hui la position de ministre des Chemins de fer et Canaux, il s'attendrait de recevoir l'appui et le concours de tous les honorables membres de cette Chambre, sans distinction de parti. J'ai pris la parole uniquement pour exprimer le regret que j'éprouve, de voir que l'honorable député de Toronto-est se soit basé sur l'opinion d'un inspecteur américain pour soumettre cette question à la Chambre, et pour soulever l'opinion publique, tout cela sans le moindre avantage pour les ouvriers qui se croient traités injustement par les autorités du Grand Tronc.

Je ne crois pas qu'un seul des honorables membres de cette Chambre veuille prétendre qu'il a plus à cœur que les honorables membres du cabinet, que ces ouvriers reçoivent ce à quoi ils ont droit. Le gouvernement et son chef sont aussi bien disposés que qui que ce soit à faire tout ce qui est en leur pouvoir pour venir en aide à un citoyen canadien injustement traité. De grands intérêt sont en jeu dans le cas actuel, et il est malheureux que, pour servir de simples fins politiques, des questions soient soumises aussi légèrement à la Chambre, avec des résultats qu'il nous est impossible de prévoir.

M. McCLEARY (Welland) : Je suis surpris de voir que chaque fois qu'il est question dans cette Chambre de la mise en vigueur ou non de la loi concernant le travail des aubains, cela a pour effet d'irriter le gouvernement ou ses partisans. Nous sommes censés posséder dans nos statuts une loi concernant le travail des aubains, qui est conforme en tous points à la loi du même genre adoptée aux Etats-Unis ; et pourquoi accuserait-on les députés de la gauche de se laisser guider par des raisons inavouables, lorsque nous demandons au gouvernement comment il se fait qu'il ne s'occupe pas des intérêts du pays, relativement à la mise en vigueur de cette loi ? C'est là une question qui demande des explications.

Il me semble que le devoir de tous les honorables membres de cette Chambre devrait être de protéger l'honneur et l'intégrité de ce pays, au lieu de se montrer toujours disposés à plier l'échine et à obéir aux ordonnances d'un pouvoir étranger. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) a prétendu que l'opposition avait soumis cette question à la légère. Je dois dire à l'honorable ministre que c'est grâce à l'insistance que nous avons apportée dans cette affaire que nous sommes parvenus à obtenir quelque chose.

Je ne vois pas la nécessité qu'il y avait pour l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) de se servir d'expressions comme celles qu'il a employées, lorsqu'il a parlé des passions et des préjugés que nous essayions de soulever lorsque des questions de cette nature étaient soumises à l'attention de la Chambre ou du peuple de ce pays.

Tout ce que nous voulons, c'est que notre gouvernement s'occupe des intérêts des ouvriers de ce pays et de tous les citoyens du Canada en général, de la même manière que les autorités des Etats-Unis s'occupent des intérêts de leurs propres citoyens.

Hier, j'ai fait allusion à une grève qui avait lieu dans la ville de Hamilton, parmi les employés de la Compagnie Calder. J'ai maintenant en ma possession un télégramme qui a été envoyé au maire de cette ville, et qui indique bien l'attitude que le gouvernement entend prendre relativement à la question de la mise en vigueur de la loi concernant le travail des aubains. Il paraîtrait que les patrons ont importé un grand nombre d'ouvriers des Etats-Unis pour prendre la place des grévistes. Le maire de Hamilton, qui est, je crois, actuellement à Ottawa, relativement à cette affaire, écrivait au ministre de la Justice pour lui demander de protéger les grévistes, et de mettre la loi en vigueur. Or, voici la réponse qu'il a reçue :

Le Procureur général n'est pas libre de permettre que des poursuites soient prises relativement aux infractions à la loi concernant le travail des aubains auxquelles vous faites allusion, car les membres de la commission internationale en sont arrivés l'été dernier à une entente à ce sujet, et il a été convenu que tant que des négociations pendantes entre les deux pays ne seraient pas terminées, la loi concernant le travail des aubains ne devrait pas être mise en vigueur au Canada à l'égard des personnes venant des Etats-Unis, et dans ce dernier pays à l'égard des personnes venant du Canada. Jusqu'à ce qu'il soit démontré que cette entente n'est pas observée par les autorités américaines, il nous est impossible d'agir.

(Signé) DAVID MILLS.

C'est bien là l'attitude que prend le gouvernement relativement à cette question. Le ministre de la Justice dit que l'on ne doit pas demander au gouvernement d'intervenir, et que notre loi ne doit pas être mise en vigueur. Mais nous trouvons dans ce même journal, une autre nouvelle—qui est corroborée par le télégramme qu'a lu l'honorable député de Toronto-est (M. Ross Robertson)—sur ce qu'a fait DeBarry. Permettez-moi de lire cet article, dont la Chambre a déjà entendu parler, et qui concerne le renvoi par DeBarry d'un jeune Canadien qui avait traversé la rivière :

Buffalo, N.-Y., 28 mai.—John R. DeBarry, inspecteur d'immigration, a escorté hier matin jusqu'au pont international, un briqueteur canadien, et ne l'a laissé qu'après l'avoir placé en sûreté à bord du convoi se dirigeant vers la Confédération canadienne. Hunt est arrivé à Buffalo à bonne heure samedi matin, portant un coffre d'outils. Il fut immédiatement arrêté par les douaniers et conduit devant l'inspecteur DeBarry. Hunt déclara à l'inspecteur qu'il avait été invité à rendre visite à son oncle, un briqueteur de Cleveland ?

"Pourquoi emportez-vous ce coffre d'outils, si vous allez simplement faire une visite à votre oncle ?" lui demanda l'inspecteur DeBarry.

"J'ai cru que je pourrais travailler un peu pour payer mes dépenses," répondit Hunt.

"Eh bien," dit M. DeBarry, "je considère cela comme étant une violation de la loi concernant le

travail des aubains ; vous allez être obligé de retourner au Cadada."

Voilà comment M. DeBarry a considéré la question.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Quel est ce journal ?

M. McCLEARY : C'est le "Spectator," de Hamilton, du 29 mai, et vous pourrez voir le même télégramme publié dans les journaux quotidiens du 27 ou du 28 ; il est daté de Buffalo, le 28 mai.

M. SUTHERLAND : L'honorable député n'a-t-il pas vu que cette nouvelle avait été contredite et qualifiée de pure invention ?

M. McCLEARY : Non.

M. SUTHERLAND : Vous auriez mieux fait de lire les journaux avec plus de soin.

M. McCLEARY : Je ne crois pas que cette nouvelle ait été contredite par quelqu'un d'autorisé. Je demeure trop près de la frontière pour ignorer ce qui se passe à ce sujet. Ce n'est pas le première fois, mais c'est un cas sur cent dont nous n'avons pas connaissance, et c'est par pur hasard que celui-ci a été connu. J'étais en frais de dire que c'est là la manière, dont les autorités du gouvernement américain se conforment à l'entente que le premier ministre dit avoir conclue à Washington afin de suspendre la mise en vigueur de la loi concernant le travail des aubains. Ne croyez-vous pas M. l'Orateur, qu'en présence d'un tel état de choses, le ministre de la Justice ne serait pas justifiable de venir en aide à nos ouvriers de la ville de Hamilton, pour les protéger contre les ouvriers étrangers qui sont importés ici pour prendre leurs places ? C'est une injustice et une honte que de voir le gouvernement de ce pays refuser de protéger nos propres intérêts, lorsque nous sommes obligés de supporter en silence les injures que nous adressent des hommes comme DeBarry qui, chaque jour, insultent notre peuple. Je crois que nous aurions besoin d'avoir un peu plus d'orgueil national, et que nous devrions faire observer dans toute sa sévérité la loi concernant le travail des aubains qui ce trouve dans nos statuts.

M. WOOD (Hamilton) : Les citoyens de Hamilton doivent certainement de la reconnaissance à l'honorable député de Welland (M. McCleary), pour le soin et l'intérêt qu'il apporte dans l'administration des affaires de cette ville. C'est la deuxième fois depuis vingt-quatre heures qu'il prend la parole pour revendiquer les droits du peuple de Hamilton. Comme la ville de Hamilton possède deux représentants dans cette Chambre, j'aurais cru qu'ils étaient capables de surveiller les intérêts de cette ville. Je dois dire que cette question n'a pas échappé à l'attention de mon collègue ni à la mienne. Dans plusieurs occasions, nous avons appelé l'attention du gouvernement sur des questions concernant le travail des aubains, et nous avons toujours été si satisfaits de l'attitude prise par le cabinet sur cette question, que nous avions décidé de laisser la chose entre ses mains, sans vouloir essayer d'avoir recours à une agitation inutile.

Nous étions bien convaincus que le gouvernement travaillerait tout autant dans les intérêts du pays, si nous le laissions faire, qu'en l'ennuyant comme le font les honorables membres de la gauche, dans le but d'augmenter leur popularité. Je suis certain que l'honorable député de Welland, qui demeure près de la frontière, n'a rien à dire sur la manière dont les choses se passent à cet endroit. Il est vrai que certains ouvriers étrangers ont été importés à Hamilton, et tout naturelement, il profite de cela pour attaquer le gouvernement, et dire qu'il ne s'occupe pas de protéger les intérêts des citoyens de cette dernière ville. Le maire de Hamilton s'occupe de la chose, de concert avec les représentants de ce district, et nos commettants sont bien convaincus que nous pourrons défendre leurs intérêts aussi avantageusement, si non plus avantageusement que l'honorable député de Welland lui-même peut le faire.

Le maire nous a dit ce qu'il avait fait et nous avons approuvé sa conduite. L'avantage politique que les honorables membres de la gauche cherchent à retirer de cette question ne sera pas très considérable. J'ai appris avec peine que M. Calder avait été obligé d'importer des ouvriers de New-York à Hamilton à cause de la grève ; mais d'après ce que m'a dit le maire, je crois que toute l'affaire sera réglée d'ici à quelques jours. Les citoyens de Hamilton et les grévistes de Hamilton sont des gens raisonnables, et lorsqu'ils apprendront que le gouvernement a pris tous les moyens nécessaires pour amener un règlement équitable de cette difficulté, ils ne refuseront pas de seconder ses efforts. Pour ma part, je suis bien disposé à laisser la chose entre les mains des honorables ministres, et je suis persuadé que personne n'est plus en position qu'eux de voir à ce que les ouvriers canadiens jouissent de toute la protection dont ils ont besoin.

Je regrette que les cantonniers à l'emploi du Grand Tronc se soient mis en grève. Je sais que ceux de ces employés qui demeurent dans la ville que j'habite sont d'excellents citoyens, et il est malheureux qu'ils aient été forcés d'en agir ainsi. Mais je suis persuadé que d'ici à quelques jours la Compagnie du Grand Tronc va, dans son propre intérêt, de même que dans l'intérêt du public, en arriver à un règlement amical avec ses employés ; et je crois qu'elle obtiendra ce résultat beaucoup plus facilement que les agitateurs étrangers à la cause, qui veulent forcer la main au gouvernement. Les honorables ministres ont bien fait de ne pas s'immiscer dans cette affaire avant d'y être invités tant par les grévistes que par les au-

torités du Grand Tronc, et s'ils interviennent maintenant, ils le feront dans l'intérêt de tous ceux que concerne la solution de cette question.

M. BERTRAM : Je désire faire quelques remarques sur la question soulevée par l'honorable député de Toronto-est (M. Ross Robertson). Je remarque qu'il y a une trop grande tendance parmi la députation d'agiter certaines questions et à émettre certaines opinions sur des questions délicates à des moments où toute agitation prématurée ne peut qu'en retarder le règlement. Personne n'ignore qu'au Canada comme ailleurs les grèves sont les incidents les plus difficiles qu'il y ait à régler ; et celui qui n'appartient ni aux patrons, ni aux employés et veut risquer une opinion sur le différend, devrait s'assurer d'abord de tous les faits, pour ne pas s'exposer à commettre une injustice envers l'une ou l'autre partie.

Je possède une certaine expérience en ces matières, car il y quelques semaines à peine, les mouleurs des fonderies de Toronto se mettaient en grève ; le mouvemenet s'est propagé jusqu'à Montral ; les patrons de cette dernière ville m'ont écrit à ce sujet et depuis j'ai fait tout en mon pouvoir par correspondance pour améliorer la situation.

Il ne faut pas perdre de vue que la question qui nous occupe en ce moment est bien compliquée. D'un côté on discute l'attitude que le gouvernement devrait prendre dans l'application de la loi sur la main d'œuvre étrangère, et de l'autre on discute la grève entre le Grand Tronc et ses employés. Une action trop précipitée de la part d'un gouvernement ou d'un particulier peut avoir quelquefois des résultats désastreux. Dans les questions de cette nature, les sympathies du public sont généralement en faveur des employés. D'après mon expérience personnelle. j'ai acquis la conviction que lorsqu'on va franchement et sans arrière-pensée rencontrer ces hommes et qu'on leur expose la vraie situation sans subterfuge, il est toujours facile de régler les différends, et j'espère sincèrement que le Grand Tronc agira envers ses employés avec plus de franchise qu'il ne l'a fait et que les malentendus cesseront promptement. Au cours de la grève qui a eu lieu dernièrement à Toronto, une délégation composée de représentants des Etats-Unis et de membres d'un comité canadien, est venue me trouver et au cours des délibérations, j'ai constaté qu'il existait beaucoup d'animosité. J'ai surtout consacré mes efforts à faire disparaître cette animosité et à amener les intéressés à étudier avec calme la situation. J'ai profité de l'occasion pour aller rencontrer les ouvriers dans leur propre salle de réunion, et j'ai discuté franchement et ouvertement toute l'affaire avec eux. Nous n'eûmes aucune difficulté à nous entendre, et le lendemain tous les ouvriers étaient retournés à l'ouvrage sans mur murer.

Le premier devoir du parlement est de voir à ce qu'il ne se produise rien de nature à créer de l'animosité entre les patrons et les employés, car du moment que cette animosité a été éveillée par des appels comme ceux auxquels se sont livrés l'honorable député de Toronto-est et quelques-uns de ses collègues, on n'a fait qu'aggraver la situation. J'ignore si ce qu'ont publié les journaux est vrai ou faux, mais s'il est avéré que le Grand Tronc fait faire certains travaux pour moins qu'un dollar par jour, je considère qu'il ne paie pas de gages suffisants. Mon opinion est que la compagnie devrait payer plus cher, mais nous n'obtiendrons aucun bon résultat en provoquant de l'excitation et du mécontentement à l'heure actuelle.

La question de la main-d'œuvre étrangère soulève un problème très difficile à résoudre. Je considère que la loi canadienne et la loi américaine sur cette question sont une honte pour les deux pays ; de semblables lois sont contraires à tout esprit de saine législation et je serais trop heureux si les efforts de la commission internationale réussissent à les faire disparaître des deux côtés de la frontière. L'honorable premier ministre nous a fait savoir qu'une entente tacite a eu lieu pour ne pas appliquer cette loi tant que dureront les négociations. Certaines difficultés ont surgi à Buffalo ; il semble y avoir à cet endroit un Américain à tête chaude qui cherche continuellement à causer du trouble entre les deux pays. Mais je ne vois pas qu'on ait cherché à appliquer la loi ailleurs.

Si nous ne réussissons pas à faire retirer la loi américaine concernant la main d'œuvre étrangère, il nous faudra aussi adopter une loi sévère contre le travail des aubains.

Mais je crois que la tendance qu'ont certains députés à prendre parti dans une grève qui se déclare, ne fait honneur ni à leur intelligence ni à leur patriotisme. Depuis quelques jours, la même question a été posée au premier ministre concernant la loi sur la main d'œuvre étrangère et cette grève du Grand Tronc. Je ne prétends pas dire qu'on nous force à discuter ces questions avant que nous soyons en possession de tous les faits et la Chambre devrait décourager ces tentatives continuelles, et pour cela, il suffirait de s'adresser au bon sens de la députation au lieu de faire appel à ses sentiments. Tant que le travail de la commission internationale relativement à cette loi concernant la main-d'œuvre étrangère ne sera pas terminé, nous devons nous efforcer de ne l'appliquer ni dans un pays ni dans l'autre.

J'ai cru comprendre par les remarques de l'honorable premier ministre que le gouvernement est en correspondance avec Washington, pour savoir si les dispositions de cette loi sont appliquées aux Etats-Unis et si nous obtenons la preuve qu'elles le sont en dépit de l'entente internationale, il nous

faudra bien agir aussi sans attendre la fin de la conférence. Mais en attendant, il conviendrait de montrer plus de confiance envers le gouvernement. Les membres de l'opposition ne sont pas seuls à s'intéresser à cette question. Je suis convaincu que le gouvernement s'y intéresse autant que qui que ce soit et fait tout en son pouvoir pour sauvegarder les intérêts des ouvriers.

Quant au Grand Tronc, je suis certain que le gouvernement ne manquera pas de faire valoir ses bons offices envers la compagnie, car si la grève n'est pas réglée bientôt, il faudra nécessairement faire quelque chose pour la faire cesser. Mais je suis certain qu'on n'obtiendra aucun bon résultat en prolongeant cette discussion devant la Chambre.

M. CRAIG (Durham-est) : M. l'Orateur, je suis convaincu qu'un grand nombre des observations de l'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram) seront approuvées de toute la Chambre. Mais j'ai été surpris de voir que tout en reprochant à l'honorable député de Toronto-est (M. Ross Robertson) de prendre partie pour les grévistes, il se montre lui-même partisan zélé. Il n'a pas parlé de la grève qui existe entre les employés du Grand Tronc et la compagnie, autrement que pour dire que s'il est vrai que des employés ne reçoivent pas un dollar par jour, ils ne sont pas suffisament payés. C'est absolument l'attitude prise par l'honorable député de Toronto-est, et comment son collègue (M. Bertram) peut-il l'accuser de faire acte de partisan en soutenant la même chose que lui ?

Tout le monde admet que ces grèves sont des questions difficiles à régler. Je ne parlerai pas de la grève actuelle autrement que pour dire que j'espère que le Grand Tronc trouvera bientôt le moyen de mieux payer ses employés et que la grève sera bientôt réglée dans l'intérêt de tous. Ce dont je veux surtout parler, c'est de la loi concernant la main d'œuvre étrangère. Cette loi fut votée après la promesse faite par l'honorable premier ministre que si les Américains ne modifiaient pas leur loi à l'égard des ouvriers canadiens, après que des représentations leur eurent été faites, une loi exactement semblable serait adoptée par les compagnies de chemins de fer du Canada. Mais la loi américaine a été appliquée et la nôtre en l'a pas été. Je puis ajouter,—et c'est surtout pour cela que j'ai pris la parole,—que j'ai appuyé le gouvernement lorsqu'il s'est agi de voter cette loi telle qu'elle existe aujourd'hui. Mais je crois qu'il est des circonstances dans lesquelles il est du devoir du gouvernement de mettre la loi en vigueur, ou d'avertir les intéressés qu'elle sera mise en vigueur, et l'une de ces circonstances existe aujourd'hui.

Pourquoi la loi canadienne n'est-elle pas appliquée ? La réponse qu'on nous fait c'est que les Américains ont suspendu l'application de leur propre loi. Mais nous savons qu'elle continue à être appliquée à certains endroits, ailleurs qu'à Buffalo. J'ai appris que des ouvriers avaient été arrêtés à Détroit et renvoyés au Canada parce qu'ils allaient travailler aux Etats-Unis.

On donne aussi comme raison pour ne pas mettre en vigueur la loi canadienne qu'un arrangement a été conclu entre les deux pays pour suspendre toute application pendant les négociations. Il serait intéressant de savoir avec qui cet arrangement a été conclu. Est-ce entre les gouvernements des deux pays ? Dans ce cas le moins que le Canada pourrait faire serait de représenter au gouvernement américain que pendant que nous tenons nos engagements, il ignore les siens. L'honorable premier ministre prétend que les grévistes du Grand Tronc n'ont pas demandé l'application de cette loi, mais je crois qu'une demande à cet effet a été faite dans cette Chambre même. Les grévistes du Grand Tronc ont chargé leurs représentants dans cette Chambre d'y défendre leurs intérêts. Je le sais personnellement, car pendant que j'étais à Port Hope, il y a quelques jours, j'ai rencontré plusieurs de ces grévistes à la gare et tous m'ont dit que cette question devait être amenée sur le tapis devant la Chambre des communes. C'est donc un argument sans valeur de prétendre que les grévistes n'ont pas demandé la mise en vigueur de la loi.

L'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) l'a demandé en leur nom et si jamais il y a eu une circonstance dans laquelle cette loi eût dû être appliquée, c'est bien dans la circonstance actuelle. S'il est vrai que le Grand Tronc ait l'intention de faire venir des Italiens pour remplacer les grévistes, le gouvernement devrait déclarer sans retard que la loi concernant la main-d'œuvre étrangère sera appliquée et fermera l'entrée du pays à ces étrangers.

En parlant ainsi, je ne prends parti ni pour les grévistes, ni pour la compagnie, mais si l'on permet à cette dernière de faire venir des ouvriers étrangers, pendant que cette loi se trouve dans nos statuts, je dis que c'est le gouvernement qui prend parti pour le Grand Tronc. Le gouvernement se rendra compte que cette loi n'a pas été mise dans nos statuts pour rien, et il me semble que les commissaires américains ne pourraient pas s'en offenser si, dans un cas spécial comme celui-ci, le gouvernement canadien faisait savoir qu'il ne sera pas permis au Grand Tronc d'importer des Italiens ou autres pour remplacer les grévistes. Je crois que personne ne pourrait trouver à redire à cela et que si le gouvernement adoptait cette politique, les grévistes considéreraient qu'il les traite avec justice.

M. McGREGOR : Je regrette vivement les difficultés survenues, entre le Grand Tronc et ses employés. J'habite le long de cette voie ferrée depuis plus de 40 ans, et je connais un grand nombre de ces employés et je souhaite que le malentendu se règle au plus tôt. Le

Grand Tronc est une compagnie bien organisée, le travail sur cette voie se fait très bien et j'ai la conviction que la compagnie rendra justice à ses employés, et que les deux parties désirent en venir à une entente.

Quant à la loi concernant la main-d'œuvre étrangère, il sied mal aux honorables députés de la gauche de faire tant de bruit à propos de cette question. Pendant dix ans, l'honorable député de Leeds (M. Taylor) a demandé une loi contre le travail des aubains et à chaque session, il a dû s'en retourner chez lui, sans avoir réussi à convaincre ses amis conservateurs ; ce n'est qu'à l'avènement des libéraux qu'une loi concernant les aubains a été votée.

Il est vrai que cette loi n'est pas actuellement en vigueur, mais l'honorable premier ministre nous a donné une bonne raison pour cela ; et si des ouvriers étrangers étaient importés pour remplacer les grévistes, on peut être certain que le gouvernement fera appliquer la loi dans tout sa rigueur.

Dans la ville de Windsor que j'ai l'honneur de représenter, de six à sept cents personnes franchissent la frontière tous les jours et nous n'avons aucune difficulté à propos des questions ouvrières. Nos jeunes filles vont à Détroit pour travailler comme clavigraphistes, nos jeunes gens y vont comme ouvriers ou comme commis, et de la ville de Walkerville, il en part aussi deux ou trois cents tous le jours. A Sandwich, la population va et vient à sa guise, sans être aucunement inquiétée.

Si cette loi des aubains était rigoureusement appliquée, cela nous causerait de grands embarras, car un très grand nombre de familles seraient obligées d'aller se fixer du côté américain de la frontière. Il est vrai qu'un certain nombre de citoyens américains seraient obligés de venir s'établir au Canada, mais à l'heure qu'il est, les deux pays à cet endroit ne paraissent n'en faire qu'un, et tout le monde vit en bonne intelligence, comme d'excellents voisins.

Je prétends que le gouvernement fait infiniment mieux de laisser cette loi telle qu'elle est, s'il y a la moindre espérance de pouvoir en arriver à une entente dans un avenir assez rapproché. J'espère aussi que nous ne serons pas obligés d'en appeler au gouvernement pour régler les difficultés entre le Grand Tronc et ses employés, car j'ai la conviction qu'on finira bientôt par s'entendre et que les employés auront justice.

M. INGRAM (Elgin-est) : C'est la dixième session que j'ai l'honneur de siéger dans cette enceinte et je crois que tous les ans, j'ai entendu discuter cette question de la main-d'œuvres étrangère. J'ai vu mon honorable ami de Leeds-sud (M. Taylor) en butte aux railleries de ses adversaires parce qu'il n'insistait pas sur l'adoption de son bill concernant le travail des aubains ; mais autant que j'ai pu apprécier la conduite de l'honorable député (M. Taylor). j'ai constaté qu'il a soumis ce bill et en a pressé l'adoption autant que les règlements de la Chambre le lui permettaient. On doit se rappeler que, dans le temps, le chef du gouvernement et le chef de l'opposition étaient également opposés à ce bill. Qu'on me permette de dire tout de suite que je suis moi-même opposé à telle législation. Je prétends que c'est une erreur de la part des Etats-Unis comme de la part du Canada d'adopter de telles lois. Au début de cette agitation, le parlement avait raison de s'y montrer hostile, mais depuis quelques années, grâce à la conduite des Etats-Unis et de leurs fonctionnaires, le Canada aurait dû avoir une loi semblable à la loi américaine, tout en faisant savoir au gouvernement de Washington qu'il était prêt à en suspendre l'application, si nos voisins étaient prêts à en faire autant. Voilà mon attitude sur cette question.

Un mot, maintenant, de la grève du Grand Tronc et des ses rapports avec la loi sur le travail des aubains. Certains députés ont prétendu que c'était une question entre la compagnie et ses employés. Mais je prends la question de plus haut et je dis que tout citoyen du Canada qui voyage sur la ligne du Grand Tronc est intéressé dans cette affaire. Il ne s'agit pas seulement des gages que la compagnie paie à ses employés, il s'agit aussi de la sécurité de tous ceux qui voyagent par cette ligne. Grâce à mon expérience en matière de chemin de fer, je puis déclarer que nul employé n'a plus de responsabilité dans l'exécution de ses devoirs que ceux à qui est confiée la surveillance de la voie. La vie du mécanicien est entre les mains du cantonnier ; chaque courbe, le long de la voie, doit être examinée soigneusement tous les jours ; les rails sont susceptibles d'écartement, s'ils ne sont pas inspectés régulièrement ; si un écartement se produit, le train déraille et la vie des voyageurs est en danger. On voit donc qu'il s'agit de choses plus importantes que d'une question de gages. L'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram) commet une grande erreur lorsqu'il dit que nous ne devrions pas amener cette question devant le parlement. C'est notre devoir de représentants du peuple de faire comprendre au gouvernement la nécessité d'intervenir dans une question qui concerne la sécurité publique. Je prétends donc que le gouvernement devrait intervenir, surtout depuis que j'ai été informé par des personnes dignes de foi que le Grand Tronc a refusé d'entendre les grévistes, de négocier avec eux, ou d'accepter un arbitrage. Si cela est vrai, le gouvernement doit intervenir en disant : "L'intérêt public est en jeu, la sécurité des voyageurs est menacée et nous allons constituer un tribunal d'arbitres pour régler la difficulté entre la compagnie et ses employés.

L'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram) prétend que cette agitation est prématurée. Lui qui emploie beaucoup d'ou-

vriers, a-t-il vécu si longtemps dans ce pays sans savoir que 98 cents par jour ne sont pas une somme suffisante pour faire vivre un ouvrier ? Ignore-t-il que cette agitation est commencée depuis des années et que ce n'est qu'après avoir épuisé tous les autres moyens, que ces hommes ont été obligés de se mettre en grève pour obtenir une augmentation ? Je maintiens donc qu'un député ne fait que son devoir en appelant l'attention du gouvernement sur cette grave question. Je n'ai rien à dire contre le Grand Tronc, et il y a beaucoup de choses à dire en sa faveur. Je crois que la direction fait tout en son pouvoir pour mettre la compagnie sur des bases rémunératrices, mais je considère que c'est une fausse économie que de négliger la voie même en refusant de traiter avec ses cantonniers, car elle s'expose à rendre la voie dangereuse et à perdre du trafic. Si ce que disent les journaux est vrai, s'il n'y a pas ou presque pas de cantonniers pour surveiller la voie entre Toronto et Montréal, le gouvernement a le devoir d'obliger le Grand Tronc à placer des cantonniers et à s'assurer que la voie est en bonne condition.

Quant à importer des Italiens pour remplacer les grévistes, le travail de ces derniers ne peut être fait que par des hommes du métier, des ouvriers ayant plusieurs années d'expérience. Je ferai tout en mon pouvoir pour ne pas permettre au Grand Tronc de mettre sur sa voie des hommes ne connaissant rien de l'ouvrage qu'ils ont à faire. Je crois qu'il y a un article de l'acte des Chemins de fer que l'on pourrait invoquer pour faire intervenir le ministère des Chemins de fer et Canaux. Je crois que l'article 205 stipule que quiconque constate qu'une locomotive, une voie, un pont, une voiture ou toute autre chose de ce genre n'est pas en bon ordre n'a qu'à notifier le fait au ministère des Chemins de fer et Canaux et ce dernier est tenu d'envoyer un ingénieur s'enquérir du fait. Si, après cet examen, il était constaté qu'une partie de la voie ou du matériel du Grand Tronc n'était pas en bon état, le ministère des Chemins de fer et Canaux pourrait obliger la compagnie d'y voir sans retard. Vu l'attitude du gouvernement et celle du Grand Tronc, il me semble qu'il ne reste plus que ce recours aux employés pour forcer le gouvernement à se rendre compte de la situation.

M. ROSS ROBERTSON : M. l'Orateur, j'espère qu'on me permettra, sous forme d'explication et en réponse à la question de l'honorable premier ministre que je n'ai pas bien saisie dans le temps, de dire que les délégués des cantonniers en grève du Grand Tronc depuis plusieurs jours ont fait tout leur possible pour rencontrer l'agent du gouvernement à Toronto et lui exposer leur cause. Mais chaque fois qu'ils se sont présentés à son bureau, il leur a été répondu qu'il était absent de la ville et la dernière réponse a été qu'il était parti en excursion de pêche à Muskoka. Si le gouvernement est impuissant, pourquoi ne charge-t-il pas de l'affaire l'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram) ? C'est lui qui a fait le tarif, il peut bien régler cette difficulté.

M. LOGAN : Au cours de ce débat, on a exprimé beaucoup de sympathie pour les grévistes, mais ils me semble qu'à des hommes engagés dans une lutte comme celle-là, il faut plus que de froides sympathies. Je n'admets pas, comme on l'a prétendu, que le gouvernement ne devrait ni intervenir, ni offrir ses services. Dans ma courte carrière, j'ai eu occasion de m'occuper de troubles ouvriers et je sais qu'il est faux que l'intervention d'une tierce partie soit mal vue dans ces différends. Dans beaucoup de cas, il n'y a que l'intervention d'un tiers qui puisse être de quelque utilité. Lorsque ouvriers et patrons en sont rendus au point de refuser de traiter les uns avec les autres, il n'y a que l'intervention d'un tiers qui puisse amener un règlement.

Ce peut être une mauvaise recommandation ; mais je crois qu'il est du devoir du ministre des Chemins de fer et Canaux d'offrir ses services comme médiateur entre la Compagnie du Grand Tronc qui a reçu d'immenses subventions du pays et ces hommes qui revendiquent leurs droits.

Quelqu'un a dit aujourd'hui que les faits ne nous avaient pas été soumis. M. l'Orateur, le fait que l'on demande à des Canadiens de travailler, de supporter femmes et enfants avec 97 cents par jour est une raison suffisante, à mon avis, pour que l'on intervienne le plus vite possible. Nous avons des agents dans toutes les parties du monde engageant les gens à venir au Canada. Croyez-vous que l'on voudra émiger ici lorsqu'on lira dans la presse que 1,800 ou 2,000 hommes d'un grand chemin de fer sont en grève et sans travail ? Et pourquoi ? Pour obtenir plus que 97 cents par jour. Cela doit être, en Europe, une bonne annonce pour le Canada.

Je crois qu'il est du devoir du ministre des Chemins de fer et Canaux, dans l'intérêt du Canada et aussi de ceux qui réclament justice pour eux et pour leur famille, d'offrir ses services comme médiateur. Ainsi que je l'ai déjà dit, si cela ne fait pas de bien, ça ne fera pas de tort. Il peut y avoir du danger, aujourd'hui, à voyager sur le Grand Tronc, et par conséquent le ministre des Chemins de fer et Canaux devrait s'efforcer de mettre fin à ce triste état de choses, pour que l'on ne dise pas que cette dernière année du 19ème siècle, dans ce pays que l'on dit prospère, des milliers d'hommes sont forcés de se mettre en grève parce qu'ils ne reçoivent que le maigre salaire de 97 cents par jour.

La motion d'ajournement est rejetée.

EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Le bill (n° 127) amendant l'acte des Banques (M. Fielding) est lu une troisième fois et adopté.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUEBEC.

Le SOLLICITEUR GENERAL (M. Fitzpatrick) : Je propose que l'on prenne en troisième délibération le bill (n° 91) à l'effet d'amender et de refondre les actes concernant les commissaires du havre de Québec.

M. T. CHASE CASGRAIN (Montmorency) : Je propose que ce bill ne soit pas maintenant lu la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé au comité général avec instruction de l'amender en substituant au paragraphe 2 de la clause 16, le paragraphe suivant :

"Les pouvoirs de la corporation comme administration de pilotage pourront être délégués à cinq commissaires dont l'un sera le président de la corporation des pilotes pour le havre de Québec et au-dessous".

Ceux qui étaient en Chambre hier soir lorsque ce bill a été discuté connaissent la question que j'ai l'honneur de soumettre à le Chambre une seconde fois. La loi relative à la commission du havre a constitué le bureau des commissaires du havre de Québec comme tribunal judiciaire pour juger les pilotes qui enfreignent les règlements de cette commission, ou qui, par leur faute ont été la cause d'accidents aux navires confiés à leurs soins.

La commission du havre de Québec se compose de neuf membres, dont 5 nommés par le gouvernement, et 4 choisis par le Chambre de commerce de Québec. Quand des pilotes ont été cités devant le bureau, 5 membres constituaient le tribunal ; c'était le nombre requis par la loi que l'on veut amender. Par le changement demandé on veut que les pouvoirs de la commission soient délégués à trois commissaires, dont l'un sera le président de la corporation des pilotes pour le havre de Quoébec et au-dessous. Ainsi, d'après le bill soumis à la Chambre ce tribunal se composerait de 3 membres seulement.

J'aime à attirer l'attention de la Chambre sur l'importance de ces pouvoirs conférés à cette commission. Les pilotes pour le havre de Québec ont à faire un long stage d'apprentissage—9 ans—et la loi adoptée ces années dernières met ce terme plus long encore, car nul ne peut devenir pilote aujourd'hui, à moins que le nombre actuel de pilotes ne soit réduit à 120, je pense, ce qui fait un apprentissage de 9, 10 et même 15 ans. Ces pilotes sont des hommes très capables ; ils n'ont pas leurs supérieurs au Canada et probablement sur tout le continent américain.

Ce bureau a le droit de priver un pilote de sa commission, et par là le priver pour toujours de ses moyens d'existence. On comprendra donc l'importance de ces pouvoirs. Un pilote peut non seulement être condamné à une amende, mais à la prison et dans certains cas se voir enlever sa commission. Comme je l'ai dit hier soir, je n'ai pas à critiquer la composition du bureau ; ceux qui le constituent sont aussi compétents que tout autre membre de la commission, mais j'attirerai l'attention sur le fait qu'ils ne sont pas versés dans la science de la navigation. Ainsi, par exemple, M. Laliberté, un digne citoyen, est marchand de fourrures, M. Arcand, un courtier, R. Rioux, un épicier, et M. Chabot est aujourd'hui, je crois, gérant d'une ligne de steamers. Ainsi, en dehors de ceux qui représentent le commerce d'expédition, et qui ont plus ou moins d'expérience dans la navigation, comme M. Macpherson, l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell), et M. Carbray, le bureau se compose d'hommes qui ne sont pas réellement aptes à remplir les devoirs qui leur incombent. Il y a cependant une certaine garantie dans le nombre, si le quorum est de 5, comme d'après la loi actuelle, le pilote mis en accusation peut trouver sur le nombre un des membres connaissant quelque chose de la navigation et dont l'opinion juste et impartiale lui sera d'un grand secours ; mais le bill veut réduire à 3 le quorum. Ce changement est motivé par la seule raison de l'ennui qu'il y a pour les commissaires de se rendre si souvent aux réunions. Or je dirai sans crainte d'être contredit que pas plus que 10 fois par année il y a des pilotes mis en accusation, et par conséquent les membres de la commission n'ont pas raison de demander ce changement. Il faut en outre se rappeler que les commissaires ne donnent pas leurs services pour rien. Les honoraires, il est vrai, ne sont pas élevés, mais les émoluments et l'honneur attachés à la position n'en font pas moins une position fort enviée. Ainsi voyant les grands intérêts en jeu pour les pilotes, et d'un autre côté mettant l'ennui qui peut résulter pour les membres de la commission d'avoir à assister aux réunions, 5, 6, ou même 10 fois durant la saison de navigation, la Chambre comprendra facilement, je le crois, qu'il n'est pas nécessaire de réduire le chiffre du quorum à 3.

Je signalerai aussi le fait que le quorum est de 5 pour les affaires ordinaires. Mais lorsqu'il s'agit de mettre en jugement un pilote, l'exposant à l'amende, à l'emprisonnement ou à la confiscation de sa commission, on veut réduire le quorum à 3. Il me semble que mon amendement se recommande à l'esprit de droiture et de justice de tout membre de cette Chambre.

Le SOLLICITEUR GENERAL (M. Fitzpatrick) : D'après la loi actuelle, la commission se compose de 9 commissaires, exclusion faite du surintendant des associations des pilotes qui est toujours appelé lorsque les commissaires siègent comme tribunal.

D'après la loi d'autrefois, le quorum était de 5 pour toutes fins de la commission. Cette loi est encore en vigueur, mais il est ici stipulé que dans certains cas les commissaires pourront déléguer leurs pouvoirs judiciaires à trois d'entre eux. Cela n'empêche pas, ce-

pendant, que tous les commissaires soient présents et exercent leurs pouvoirs si le bureau décide dans ce sens. Il s'agit d'un pouvoir discrétionnaire donné aux commissaires.

J'aimerais à vous rappeler qu'une loi semblable a été promulguée en 1894 pour la commission du havre de Montréal, où il y a plus de plaintes au sujet du pilotage qu'il n'y en a à Québec, et je ne sache pas que l'on se soit plaint de cette loi de 1894. Je ne vois pas pourquoi l'on n'appliquerait pas à Québec une loi qui fonctionne si bien à Montréal.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je dois dire quelques mots, car j'ai eu quelque chose à faire au sujet de l'application de cette loi de 1894. J'approuve entièrement l'amendement proposé par l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain), bien que l'acte de 1894 renferme la disposition dont parle l'honorable Solliciteur général (M. Fitzpatrick). Le point soulevé par l'honorable député de Montmorency n'a pas alors été discuté. Les pilotes, il me semble, ont droit, de la part du parlement, à cette considération que demande pour eux l'honorable député. Le quorum mis à 5 commissaires ne pourrait avoir de plus importante question à traiter que celle de savoir s'il faut ou non retirer à un pilote sa commission. Le simple fait qu'il n'y a pas eu de plaintes au sujet du quorum ne nous permet pas de juger de l'effet de la loi de 1894.

On se plaint de la manière dont sont traités les pilotes. Ces hommes ne comprennent peut-être pas de quel avantage serait pour eux un quorum de 5 au lieu de 3, mais il n'en est pas moins vrai qu'ils se plaignent de la manière dont ils sont traités. Il leur faut, de temps en temps, porter, à grands frais ces questions devant les tribunaux. A Montréal même, il y a des plaintes graves. Je ne suis pas assez renseigné à ce sujet pour me prononcer en faveur des pilotes ou de leurs juges.

Vu l'importance de cette question ; les intérêts en jeu pour ces pilotes, et d'un autre côté l'influence et le pouvoir de leurs juges, le moins que nous puissions faire est d'empêcher que l'on ne réduise le chiffre actuel du quorum. Pour cette raison, j'appuie l'amendement et je serais heureux de voir l'acte de 1894 amendé dans ce sens, ce qui donnerait les mêmes droits aux pilotes de Montréal.

On prend le vote.

POUR :

Messieurs

Bell (Pictou),	Macdonald (King's),
Bergeron,	MacLaren,
Borden (Halifax),	McCleary,
Casgrain,	McDougall,
Clancy,	McInerney,
Craig,	Marcotte,
Dugas,	Martin,
Earle,	Monk,
Ferguson,	Powell,
Foster,	Prior,
Ganong,	Quinn,
Gillies,	Reid,
Gilmour,	Robertson,
Guillet,	Roche,
Hale,	Taylor,
Henderson,	Tupper (sir Charles),
Ingram,	Tupper (sir Charles Hibbert),
Ives,	Tyrwhitt, et
Kaulbach,	Wilson.—40.
Kloepfer,	
LaRivière.	

CONTRE :

Messieurs

Bain,	Lewis,
Bazinet,	Livingston,
Beausoleil,	Logan,
Belcourt,	Macdonald (Huron),
Bell (Prince-est),	Macdonell,
Bertram,	Mackie;
Bethune,	McClure,
Blair,	McGregor,
Borden (King's),	McGugan,
Bostock,	McHugh,
Bourassa,	McInnes,
Brodeur,	McIsaac,
Bruneau,	McLennan (Inverness),
Burnett,	McMillan,
Campbell,	McMullen,
Cartwright (sir Rich'd),	Malouin,
Copp,	Marcil,
Davies (sir Louis),	Martineau,
Davis,	Maxwell,
Dechene,	Meigs,
Demers,	Mignault,
Domville,	Oliver,
Ellis,	Paterson,
Erb,	Pettet,
Fielding,	Préfontaine,
Fitzpatrick,	Proulx,
Flint,	Ratz,
Fraser (Guysborough),	Rinfret,
Fraser (Lambton),	Rogers,
Frost,	Ross,
Gauvreau,	Russell,
Godbout,	Rutherford,
Heyd,	Scriver,
Johnston,	Semple,
Joly de Lotbinière (sir Henri),	Sifton,
Landerkin,	Somerville,
Laurier (sir Wilfrid),	Sutherland,
Lavergne,	Talbot,
Legris,	Tarte, et
Lemieux,	Wood.—80.

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

INSPECTION DU PETROLE.

La résolution concernant le paiement d'un honoraire de licence annuelle pour le raffinage du pétrole au Canada est lue une première et deuxième fois.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose que cette résolution soit renvoyée au comité général sur le bill (n° 131) concernant l'inspection du pétrole et du naphte.

La motion est adoptée.

EN COMITE.—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 131) concernant l'inspection du pétrole et du naphte.—(sir Henri Joly de Lotbinière.)

AMENDEMENT A L'ACTE DES FALSIFICATIONS.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière) : Je propose que le bill (n° 123) modifiant de nouveau l'acte des falsifications soit pris en deuxième délibération.

La motion est adoptée.

La Chambre se forme en comité à ce sujet.

(En comité)

Article 1.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Le bill a été préparé sur l'instance de certains médecins, et je demanderai à l'honorable député de Montréal-ouest (M. Roddick) d'expliquer l'amendement.

M. T. G. RODDICK (Saint-Antoine, Montréal) : L'objet de ce bill est d'établir un type uniforme dans la préparation des drogues. Jusqu'à présent il n'existait pas d'uniformité. Plusieurs types ont été tolérés dans le pays—la pharmacopée anglaise, la pharmacopée américaine, le codex medicamentarius, et autres. Il est résulté de sériuses erreurs du fait que les drogues ne sont pas faites de la même force ni préparées avec les mêmes matières. Pour m'expliquer, je dirai que certaines drogues des plus dangereuses sont extraites de feuilles de plantes, d'autres des racines, et quelques-unes ont des propriétés différentes. Quelques-unes sont préparées avec de l'alcool à divers degrés.

La Chambre comprendra que les médecins éprouvent toujours de ce fait certains ennuis dans la rédaction de leurs ordonnances, et souvent les pharmaciens mêmes comprennent difficilement les médecins lorsqu'ils prescrivent des drogues. Ainsi, par exemple, une drogue très importante, l'aconite, d'après la pharmacopée anglaise a une force égale à 5 pour 100 de la teinture d'aconite, tandis que d'après la pharmacopée américaine elle a une force de 85 pour 100. Un médecin donne une ordonnance à Ottawa ou à Montréal, où la pharmacopée anglaise est généralement en usage chez les pharmaciens et les fabricants de drogues. Le patient s'en va ensuite dans une autre partie du Canada, au Nouveau-Brunswick, par exemple, ou sur les frontières américaines, où quelque part dans Ontario, où les pharmaciens ont des clients américains et préfèrent se servir de la pharmacopée américaine. Ainsi ce patient qui vient de Montréal, disons, recevra des drogues 7 fois plus fortes que ne le voulait son médecin. Vous avez là une idée des ennuis que cela cause à la profession. En outre, ainsi que je vous l'ai dit, il y a des préparations extraites de feuilles et d'autres de racines, et qui sont d'une force tout à fait différente. Aussi dans la préparation de certaines drogues, il entre beaucoup d'alcool, d'après la pharmacopée anglaise, et très peu d'après la pharmacopée américaine.

Nous aimerions donc voir établir, s'il est possible, un type uniforme. Le moment serait bien choisi, car il se publie une nouvelle édition de la pharmacopée anglaise. Ce travail a été soigneusement préparé par des médecins anglais, écossais et irlandais, et c'est assurément le meilleur traité sur la question.

L'association médicale, lors de sa dernière réunion à Québec, l'an dernier, a décidé qu'il fallait consulter le gouvernement sur ce sujet, dans le but de faire accepter comme type la pharmacopée anglaise, afin que la chose soit comprise de la profession qui devrait spécifier toute autre pharmacopée lorsqu'on y aurait recours dans les ordonnances.

Naturellement nous ne voulons pas nuire aux autre pharmacopées, l'idée est simplement d'avoir un type uniforme, et cela serait aussi d'un grand service au département du Revenu de l'intérieur. Les employés de ce département pourraient alors plus facilement découvrir les fraudes, et ce nouveau système simplifierait beaucoup toute l'affaire.

Je n'ai aucune autre explication à donner, mais je répondrai avec plaisir à toute question que l'on voudra me poser à ce sujet.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Il y a quelques légers changements à faire au bill et mon honorable ami qui vient d'en expliquer l'objet voudra peut-être se tenir prêt du président, afin que nous puissions étudier ces changements ensemble et voir à ce qu'ils soient d'accord avec le principe du bill.

M. IVES : L'honorable ministre du Revenu de l'Intérieur n'a-t-il pas reçu quelques représentations à ce sujet depuis que le bill a été présenté ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Non.

M. IVES : Quel effet aurait cette mesure relativement aux drogues que l'on a déjà en magasin ? Les pharmaciens se rendraient-ils coupables d'un acte criminel en faisant usage des préparations américaines qu'ils ont en magasin ?

M. RODDICK : Je ne sais pas si je comprends bien l'honorable député.

M. IVES : Voici ce que j'allais dire : Nos pharmacies ont plus ou moins de remèdes fabriqués. Je n'ai pas étudié attentivement le bill, mais je voudrais savoir si ces remèdes devront être mis de côté par suite de l'adoption de cette mesure.

Sir CHARLES TUPPER : J'ignore si mon honorable ami qui a si bien expliqué l'objet du bill a bien saisi ce que vient de dire l'honorable député (M. Ives). Il est très difficile de comprendre un député, quand ceux qui l'entourent sont à converser. Je crains que mon honorable ami de Montréal n'ait pu entendre la question qui lui a été posée. Il s'agit de savoir si le bill à l'étude empêcherait l'usage des préparations qui n'y sont pas énumérées. Dans la mesure où j'en puis juger d'après les très lucides explications apportées par le promoteur du bill (M. Roddick) la question se résume à ceci : La pharmacopée anglaise qui est à la veille d'être publiée, sera tenue pour type, et si l'on se sert de toute autre prescription basée sur la pharmacopée des Etats-Unis ou sur le Codex, ou sur toute autre autorité, sauf la pharmacopée anglaise, l'auteur de la prescription devra indiquer, sur cette prescription, que le terme employé s'applique à la pharmacopée des Etats-Unis ou au codex ou à toute autre autorité. Si l'on négligeait d'indiquer la chose et si la prescription n'était pas censée se faire d'après la pharmacopée anglaise, comme les drogues désignées par les différentes pharmacopées diffèrent absolument de force, il pourrait résulter de graves inconvénients de la plus ou moins grande force de ces préparations, ainsi qu'indiquée par les autres pharmacopées, et c'est afin de parer à ce danger, que tout en continuant à se servir, comme on l'a fait jusqu'aujourd'hui, des drogues de réserve chez les différents pharmaciens, l'auteur de la prescription sera tenu d'indiquer dans sa prescription qu'elle est basée, non pas sur la Pharmacopée anglaise, mais sur celle des Etats-Unis ou de tout autre pays. Voilà, si je ne me trompe, à quoi tend le bill et en pareilles circonstances, il pare à toute objection soulevée par mon honorable ami relativement au sujet des embarras créés relativement aux drogues et aux réserves que les pharmaciens ont maintenant en magasin.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Evidemment, le chef de l'opposition ne me pardonne pas d'avoir invité l'un de ses amis (M. Roddick) de ce côté-ci de la Chambre. Ma conduite, je le déclare, est au-dessus de tout soupçon. Dans la conversation que j'ai tenue avec l'honorable député, conversation qui a donné lieu au chef de l'opposition de m'admonester avec bienveillance, il n'a pas été question entre nous du voyage de mon honorable ami en Californie, voyage qui, je le constate avec plaisir, lui a tant fait de bien, mais de la réponse à la question du député de Sherbrooke (M. Ives.)

M. MONTAGUE : J'ai prêté une oreille fort attentive aux explications données relativement au bill à l'étude par le député de Montréal (M. Roddick) qui, en raison de ses relations avec le corps médical, est parfaitement au courant de la question. C'est, toutefois, ma conviction que le bill à l'étude n'atteint pas le but que nous a laissé entrevoir le député de Montréal, au cours de ses observations. Bien plus, je suis parfaitement convaincu que la réponse donnée par le chef de l'opposition à la question du député de Sherbrooke n'est pas du tout définitive, comme la Chambre le comprend, relativement à la vente des articles fabriqués jusqu'aujourd'hui et qui pourraient être mis en vente. Que déclare le bill ? Que toute préparation autre que celles faites d'après certaines bases et mises en vente sous certaines étiquettes est censée être une fasification. Le ministre conviendra que, d'après ce bill, tout article de teinture préparée d'après la pharmacopée des Etats-Unis et mise en vente au Canada serait déclarée une falsification.

Ceux qui vendraient cette article seraient passibles des peines décrétées par le bill à l'étude. Voilà, à mon avis, ce que comporte le projet de loi en discussion. Je suis bien persuadé que ni le député de Montréal (M. Roddick) ni le ministre n'ont prévu la chose, mais le fait n'en existe pas moins, et si je ne me trompe, il en résulterait une injustice. Je comprends parfaitement la pensée qui inspire l'honorable député (M. Roddick). Le corps médical éprouve de sérieux embarras, peut-être plus encore dans la province de Québec où il existe trois pharmacopées, que dans celle de l'Ontario où il ne s'en trouve que deux. Je conviens qu'il est opportun de remédier à ces embarras, ainsi que le veut le corps médical ; toutefois, à mon avis, le bill à l'étude n'applique pas ce remède et crée encore de plus sérieux embarras dans le sens indiqué par le député de Sherbrooke (M. Ives).

M. RODDICK : L'honorable député (M. Montague) ignore peut-être que ce mouvement a pris naissance dans sa propre province ; et voici un extrait de la loi de pharmacie de l'Ontario, adoptée à la dernière session :

> Toutes les compositions indiquées dans la Pharmacopée anglaise, seront préparées d'après la formule prescrite dans la dernière édition publiée "par ordre", à moins que le collège des médecins et chirurgiens de cette province ne choisisse un autre type, ou à moins que l'étiquette n'indique clairement que la composition est préparée d'après une autre formule.

Voilà la première démarche accomplie par les pharmaciens du Canada, et il nous a paru préférable d'établir un étalon ici même. La loi ne deviendra pas en vigueur immédiatement, et si je ne me trompe, personne ne l'empêchera d'aboutir. La quantité de drogues de réserve n'est pas assez grande pour que son écoulement dure au delà de quelques mois, et alors l'uniformité et l'harmonie s'établissent graduellement. Les pharmaciens pourront continuer à préparer leurs prescriptions d'après la pharmacopée des Etats-Unis ; toutefois, il faudra que ces préparations portent l'étiquette voulue, et les fonctionnaires du ministère du Revenu de

l'intérieur sauront précisément à quoi s'en tenir, lorsqu'ils les examineront. Tout médecin qui établira ses prescriptions d'après la pharmacopée des Etats-Unis ou d'après le Codex sera tenu d'indiquer la chose. Ainsi, supposons qu'il prescrive la teinture d'aconit, il écrira "teinture d'aconit. P.E. U.," sinon, la préparation sera censée basée sur la pharmacopée anglaise. L'application de ce bill, à mon avis, ne saurait donner lieu à aucun embarras. Au lieu d'élaborer un bill spécial, nous avons estimé préférable de présenter le projet de loi actuel, sous forme d'amendement à la loi relativement aux falsifications, de façon à créer le moins d'ennuis possible, tout en atteignant aussi sûrement la profession médicale et les pharmaciens.

M. MONTAGUE : En lisant un autre article du bill, je m'aperçois de mon erreur. Il est fort possible, après tout, je l'avoue, que les embarras que j'appréhendais ne se présentent point.

M. MACDONALD (Huron) : J'allais précisément appeler l'attention de l'honorable député (M. Montague) sur ce point. Le type d'après lequel se feront toutes ces préparations sera la pharmacopée anglaise, et à moins qu'il ne porte une étiquette différente, l'article préparé par le pharmacien sera censé basé sur le type établi dans cette pharmacopée. Si l'article en question n'est pas préparé d'après ce type, alors il devra porter l'étiquette indiquant le type sur lequel il est basé. S'il est basé sur la pharmacopée des Etats-Unis, il devra nécessairement en porter l'étiquette. S'il ne porte pas pareille étiquette, il sera censé composé d'après la pharmacopée anglaise.

M. RODDICK : Parfaitement.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je désire ajouter les mots : "la dernière édition de" avant les mots "pharmacopée anglaise".

Sir CHARLES TUPPER : A mon avis, cela donnerait lieu à de nouveaux embarras.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Les médecins sont tenus de connaître la dernière édition de cet ouvrage.

M. MONTAGUE : Avec toute la déférence due au ministre, je dois dire que les pharmaciens au Canada achètent tous les ans cette pharmacopée. Cet ouvrage se publie tous les cinq ou six ans, me dit-on ; toutefois, c'est un ouvrage coûteux pour un pauvre homme. L'honorable député consentirait-il à adopter la pharmacopée anglaise de 1899 ?

M. RODDICK : En fixant ainsi la date, il faudrait modifier la loi chaque fois qu'il serait publié une nouvelle édition de la pharmacopée.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Il serait peut-être préférable de s'en tenir à ma proposition.

M. MONTAGUE : Si vous inscrivez cela au bill, quiconque ne se procurera pas la dernière édition de cet ouvrage sera passible d'amende.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Alors, nous pourrions substituer dans cet article, à la dernière édition, celle de 1899.

M. FRASER (Guysborough) : A mon avis, il ne faudrait pas indiquer de date. Car ce serait exposer les intéressés à l'amende bien plus sûrement qu'en insérant au bill les mots : "la dernière édition."

M. MONTAGUE : Dans votre pensée, vous entendez que les intéressés se servent de la dernière édition qu'ils connaissent ?

M. FRASER (Guysborough) : La chose serait en effet fort praticable, et c'est là, sans doute, ce qui se fait en pratique ; toutefois, je ne veux point jeter d'odieux sur les intéressés.

M. RODDICK : Je ne vois réellement rien qui s'oppose à ce qu'il soit statué que ce sera la dernière édition de l'ouvrage. Elle coûte fort peu cher, $3 seulement.

M. McLENNAN (Inverness) : Je me range à l'avis du promoteur du bill. Dans sa teneur actuelle le bill atteint mieux son objet que ne le fait l'amendement proposé par l'honorable ministre, qui veut faire statuer que l'édition autorisée sera la dernière publée. L'édition de 1899 pourrait fort bien être surannée dans cinq ans d'ici. La médecine est une science qui progresse rapidement et dans cinq années, il peut s'accomplir bien des changements. A mon avis, il est donc mieux de s'en tenir à la rédaction actuelle du bill.

L'amendement est adoptée.

M. MONTAGUE : Je n'en suis pas moins d'avis que cela créera une foule d'embarras aux pharmaciens.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 10) concernant l'académie Nisbet de Prince-Albert.—(M. Davis).

EN COMITE—TROISIEME LECTURE

Bill (n° 77) concernant la Compagnie Canadienne de force motrice et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie de force Dominion des chutes de Niagara. (Titre changé en celui de "Compagnie de force Ontario des chutes Niagara."—(M.Bertram.)

Bill (n° 92) concernant la Compagnie de chemin de fer et de mines de la Saskatchewan.—(M. Landerkin.)

Bill (n° 107) concernant la Compagnie du chemin de fer de Bedlington et Nelson.—(M. Bostock.)

Bill (n° 103) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer des mines du Klondike.—(M. Maxwell.)

Bill (n° 102) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Rutland à Noyan.—(M. Brodeur.)

LA LOI CONCERNANT LES FALSIFICATIONS

La Chambre se forme en comité général afin de délibérer sur le bill (n° 123) amendant de nouveau la loi concernant les falsifications.—(Sir Henri Joly de Lotbinière.)

(En comité.)

Article 1, paragraphe 1.

Sir CHARLES TUPPER : Après que le comité eût levé sa séance, j'ai été en lieu de m'entretenir au sujet du bill à l'étude avec le docteur Roddick et quelques autres médecins, et nous sommes convenus qu'il serait préférable de statuer que l'édition autorisée de la Pharmacopée anglaise serait celle de 1898, la dernière édition ; et j'ai promis au docteur Roddick, au moment de son départ, que je signalerais la chose au ministre du Revenu de l'intérieur. Si nous insérions les mots : "la dernière édition", du moment qu'il serait publié une autre édition à Londres, les intéressés au Canada agiraient d'une façon absolument illégale, avant d'avoir été en mesure d'obtenir cette édition ; et comme il ne se publie de nouvelle édition que tous les cinq ou dix ans, lorsqu'il en sera publié une nouvelle, alors la loi pourra subir un amendement dans le même sens.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : L'amendement me paraît acceptable.

Le comité rend compte de ses travaux sur le bill, qui subit sa troisième lecture et est adopté.

SUBSIDES—ENTREE DU LAC ERIE DANS LE CANAL WELLAND

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. W. H. MONTAGUE (Haldimand) : Avant que la Chambre se forme en comité des subsides, M. l'Orateur, je désire profiter de l'occasion qui se présente pour signaler à l'attention du gouvernement une question qui se rattache particulièrement au ministère des Chemins de fer et Canaux. Le ministre des Chemins de fer et Canaux, dont je regrette l'absence en ce moment, m'a fait tenir une note m'informant que des circonstances incontrôlables le retiennent au dehors. Comme je désire lui soumettre la question ainsi qu'aux autres membres du cabinet, avant qu'elle soit discutée en comité des subsides, je vais faire les quelques observations que j'ai à présenter à la Chambre à cet égard, dans l'espoir que le ministre (M. Blair) jettera un coup d'œil sur ces observations et mettra la chose à l'étude avant de prendre une décision sur la question qui fait le fond du débat. Mes observations se rattachent surtout au canal Welland et à la dépense projetée d'une forte somme d'argent relativement au havre qui se trouve à l'entrée de ce canal, à Port-Colborne. Il a été fait au ministre certaines représentations par une influente députation venue de Port-Colborne et du comté de Welland ; et l'autre jour, le député de ce comté (M. McCleary) a prononcé un excellent discours, en faveur d'un important crédit dans le but d'approfondir ce havre et d'y construire un bassin répondant aux besoins du commerce des lacs. Je n'ai pas besoin d'assurer la Chambre que je ne m'inspire nullement de l'esprit de clocher en soumettant pareille question au ministre des Chemins de fer et Canaux, question qui intéresse hautement une partie du comté que j'ai l'honneur de représenter en Chambre. Lorsqu'il s'agit de dépense des deniers publics, il est tout naturel aux députés de voir ces dépenses s'effectuer dans les comtés qu'ils représentent individuellement au parlement, pourvu que, d'ailleurs, les besoins de la chose publique justifient ces déboursés. Je me hâte, toutefois, d'ajouter que la question débattue sort des étroites limites d'une dépense d'intérêt purement local. Ce n'est certes pas à cet étroit point de vue que je désire envisager la question, et je suis bien persuadé que les citoyens des localités qui ont pris l'initiative de ce mouvement n'obéissent nullement à un pareil mobile. J'en suis bien convaincu, les deux côtés de la Chambre ne désirent rien tant que de voir dépenser les deniers publics dans l'intérêt de la chose publique ; et que, lorsqu'il s'agit surtout de crédits consacrés à l'amélioration de nos routes fluviales et de nos moyens de transport, ces dépenses s'effectuent de façon à assurer au pays la plus grande somme possible d'avantages tout en grevant le moins possible le trésor public.

Il se fait un peu tard, sans doute, à l'heure qu'il est, pour venir affirmer qu'il a été commis une erreur en établissant le port du lac dans le canal Welland et en plaçant la ligne dans le canal même. Et cependant, je pense être ici l'interprète de tous ceux qui ont apporté le plus de soin et d'intelligence à l'étude de cette question, ainsi que des capitaines et des marins les

plus expérimentés, en affirmant qu'il a été commis une erreur, et qu'au lieu de construire le canal Welland sur la ligne qu'il suit et au lieu d'avoir établi son port du lac Erié à Port Colborne, il eût été bien préférable de l'établir à un autre endroit et le pays aurait eu tout à gagner et il lui en aurait bien moins coûté, si l'on avait établi ailleurs la ligne que parcourt le canal Welland.

En premier lieu, M. l'Orateur, la construction du canal Welland, sur la route actuelle, a nécessité de bien plus fortes dépenses que n'en aurait entraîné le choix d'une autre route, et cela en raison du fait que dans la contrée que traverse le canal il a fallu faire des travaux d'excavation fort coûteux dans le roc, dépenses que l'on aurait pu éviter en choisissant un tracé à travers une contrée n'exigeant pas semblables travaux. En second lieu,—et ici c'est sur l'avis d'experts en la matière que je parle, car je ne prétends nullement être au fait de ces questions—le point choisi pour l'entrée du lac Erié dans le canal Welland n'offre aucun avantage naturel comme havre, tandis qu'à peu de distance de l'endroit où le canal Welland touche au lac Erié, se trouve un port que l'on aurait pu, à peu de frais, transformer en excellent havre. La meilleure preuve que je puisse apporter à l'appui de ma thèse se trouve dans le discours du député de Welland qui en demandant, l'autre jour, un important crédit pour l'amélioration du havre à Port-Colborne, a avoué avec franchise et candeur à la Chambrt que Port-Colborne, après tout, n'est nullement un havre naturel. Et que demande-t-on aujourd'hui ? Après toutes les dépenses effectuées à cet endroit, on demande de consacrer de nouveaux crédits qui s'élèveront, en dernière analyse, peut-être à un million de dollars, à l'établissement d'une entrée convenable, au sautage des roches au fond du lac, et à la construction d'un bassin pour le service des vaisseaux qui atteignent ce port.

Eh bien ! M. l'Orateur, voilà les résultats de l'erreur commise en choisissant pour havre naturel une localité qui n'offre aucun avantage semblable. Au moment où l'on se propose de faire de nouvelles dépenses, il est bien légitime de nous demander, si ces dépenses répondront aux besoins d'un havre en pareille situation. Or, bien que de l'aveu même du député de Welland (M. McCleary), si j'ai bien saisi le sens de ses paroles, Port-Colborne ne soit pas un havre naturel, il existe à 15 milles de là un havre naturel, celui de Port-Maitland, lequel, je me hâte d'ajouter, se trouve dans le comté de Haldimand et Monk, fait qui, toutefois, je l'espère, ne tournera pas au détriment de ce havre, aux yeux du gouvernement du jour. Voici les avantages qu'offre le havre de Port-Maitland. Port-Maitland est situé à l'embouchure de la Grande-Rivière qui, à cet endroit, se jette dans le lac Erié ; par conséquent, c'est un havre naturel abrité.

Il est toujours libre, deux ou trois semaines avant Port-Colborne. Le fond du lac se compose de sable et de gravier ; il n'y aurait donc pas lieu de faire sauter le roc comme à Port-Colborne. Il y a une profondeur naturelle d'eau d'environ 22 pieds, il ne s'y est pas accumulé de détritus de façon à obstruer la libre entrée des vaisseaux dans le havre. Il y a déjà été construit, à grands frais, deux longues jetées, d'à peu près 1,500 pieds, et entre ces jetées il se trouve une ample entrée qui, de 225 pieds qu'elle est à l'extrémité des jetées, va s'élargissant en un espace de 500 verges d'eau claire entre les jetées, ce qui, de l'avis des navigateurs et des navires et des marins que le gouvernement pourra consulter s'il le veut, constitue le meilleur havre qu'il soit possible de trouver sur la rive nord du lac Erié. En outre, sur un parcours de cinq milles en amont de la rivière, il y a une profondeur de 20 à 25 pieds d'eau, ce qui fournirait de nouvelles facilités aux vaisseaux, s'il y en avait trop pour la capacité du havre.

L'argument invoqué par les partisans d'un large crédit en faveur de Port-Colborne, prend la forme d'une recommandation, que nous, pour notre propre compte, nous invoquons également ; et c'est que, disent-ils, moyennant une dépense fort élevée, l'on pourrait mettre les gros vaisseaux des lacs en mesure d'entrer dans le havre de Port-Colborne et de transborder leurs chargements à bord de petites embarcations. Or, cela peut se faire à Port-Maitland, sans qu'il soit nécessaire de dépenser un seul sou.

Mais, me disent ceux qui sont déjà au fait des avantages de la localité : " Voudriez-vous donc construire un nouveau canal de Port-Maitland au canal Welland ? " Voici ma réponse : pas le moins du monde, car ce canal est déjà construit, de Port-Maitland au canal Welland. Les députés qui sont au fait de l'historique du canal Welland savent que lorsqu'on construisit ce dernier canal, c'est la Grande Rivière qui fournit l'eau nécessaire au canal. L'on fit un barrage sur la Grande Rivière à un certain endroit, à six milles de Port-Maitland.

Le canal d'alimentation du canal Welland, par lequel toute l'eau primitivement fournie au canal est venue de la Grande Rivière au corps principal du canal, est construit à partir du barrage en question jusqu'à la jonction Welland, sur un parcours de quelque 20 milles. Dans son parcours, ce canal d'alimentation passe par Port-Maitland, à environ trois quarts de mille du port, et il y a une courte solution de continuité de Port-Maitland à la ligne-mère du canal d'alimentation. Or, pour utiliser le port à Maitland pour tous les usages d'un havre et d'une entrée du lac au canal Welland, il suffirait d'approfondir la solution de continuité de Port-Maitland à la ligne principale du canal d'alimentation, et ce canal même, de son raccordement avec la solution de continuité en question jusqu'à la jonction du canal d'alimentation avec la ligne-mère du canal à la jonction Welland ; et ces travaux, me

disent mes auteurs dont l'honorable député sera en mesure de vérifier les renseignements, seraient bien moins coûteux que ceux qu'exigerait la simple amélioration du havre à Port-Colborne, ces travaux, dis-je, seraient d'autant moins dispendieux, qu'il n'y aurait pas d'excavations à faire dans le roc.

Je soumets tous ces faits au gouvernement, avant qu'il se décide à faire de fortes dépenses à l'autre endroit, parce que, à mon avis, nous sommes grandement en lieu de demander au ministre des Chemins de fer et Canaux de donner instruction à ses ingénieurs d'établir la comparaison entre les deux projets; et s'ils constatent que l'approfondissement projeté du havre à Port-Colborne est plus avantageux et qu'il ne coûtera pas plus cher d'y faire des travaux de nature permanente; bref, si l'intérêt de la chose publique demande l'exécution de ce projet, eh bien! j'approuverai de tout cœur les crédits demandés pour le havre de Port-Colborne. Mais si, d'autre part, il est constaté, comme je le pense probable, qu'à Port-Maitland, il est possible de construire, à moindres frais, des travaux de nature plus durable et d'y établir un havre offrant plus de sécurité, d'accès plus facile et plus populaire parmi les expéditeurs des lacs, alors je prierai respectueusement le gouvernement de bien mûrement réfléchir s'il ne doit pas accéder à la recommandation que je lui ai faite à ce sujet. Je ne m'attends pas à recevoir de réponse définitive du ministère; mais, je le répète, ce que je désire vivement et demande, avant que la chose soit réglée d'une façon définitive par le ministère des Chemins de fer et Canaux, c'est de faire une étude approfondie des deux routes, de faire préparer par les ingénieurs un rapport sur la possibilité d'exécuter les travaux à Port-Maitland et la route d'alimentation que je leur ai proposés, afin de décider en pleine connaissance de cause la question en discussion.

M. McCLEARY: Je n'ai que quelques mots à dire concernant une remarque de l'honorable député de Haldimand (M. Montague). En premier lieu personne n'avait jamais songé de faire de Port-Maitland un port capable de recevoir des navires avant que l'honorable député eût fait cette découverte, et il a été conduit à cela par l'opinion généralement répandue que le gouvernement s'occupe des questions de transport.

M. MONTAGUE: Maitland était un port longtemps avant qu'on eût songé à Port-Colborne.

M. McCLEARY: Oui, de même qu'il y a des ports qui étaient en pleine activité avant la découverte de Port-Maitland et qui sont aujourd'hui abandonnés. L'honorable député demande à l'Etat d'exécuter cette entreprise parce que, dit-il, il en coûtera moins cher de construire un canal de 20 milles que de construire un brise-lames à Port-Colborne et de creuser ce havre de 15 pieds qu'il a actuellement à 20 pieds. Il prétend que son projet coûtera moins cher que celui que j'ai exposé, il y a quelque temps. Il a eu l'habileté de faire remarquer qu'il y a un canal de construit entre le canal de Welland et Port-Maitland, mais il ne nous a pas dit quelle sorte de canal c'était. Ce canal a rendu quelques services autrefois à l'ancien canal Welland qu'il alimentait en lui amenant l'eau de la Grande Rivière. Mais ce qu'il sait très bien ainsi que ses amis c'est que ce canal n'est qu'une sorte de petit fossé par lequel passent de temps à autres quelques chalans ou radeaux; il peut peut-être livrer passage à un chaland tirant 4 ou 5 pieds d'eau, car il y a 6 pieds d'eau à certains endroits, sur une largeur variant de 30 à 40 pieds. On voit quel travail il y aurait à faire pour convertir cela en un canal de 250 à 300 pieds de large et d'une profondeur de 14 pieds.

Les travaux qu'il y aurait à exécuter à Port-Colborne sont si peu considérables qu'il n'y a pas de comparaison entre les deux entreprises. Il est trop tard aujourd'hui pour prétendre que le gouvernement a fait une erreur en plaçant Port-Colborne à la tête de la navigation à eau profonde, parce que l'argent est déjà employé à cet endroit où il y a 14 pieds d'eau. Maintenant qu'il a été dépensé de $24.000.000 à $25,000,000 sur le canal Welland, il est impossible de laisser cette entreprise s'en aller en ruine. En exécutant les travaux dont j'ai parlé l'autre jour, à Port-Colborne, nous aurons une voie navigable ininterrompue de Colborne à Montréal, quand les canaux d'en bas seront complétés. J'admets la franchise de l'honorable député qui dit, dans l'exposition de son projet, que vu que Port-Maitland est situé dans son comté——

M. MONTAGUE: Je n'ai pas placé la question sur ce terrain.

M. McCLEARY: Il est possible que j'aie mal compris, mais nous, nous envisageons la question à un point de vue plus élevé en disant que l'Etat a déjà placé son argent à Port-Colborne et qu'il suffirait de quelques milliers de dollars pour compléter l'entreprise. Je ne demande pas au gouvernement de repousser le projet de mon honorable ami, mais je considère que le gouvernement ne peut renoncer à la politique suivie par tous les gouvernements qui se sont succédé et refuser de faire de Port-Colborne le port à eau profonde pour le trafic de l'ouest.

RESPONSABILITE DES MINISTRES.

Sir CHARLES TUPPER: M. l'Orateur, je me félicite de n'avoir pas à décider entre les deux honorables députés. Tous deux ont fait à l'appui de leur proposition un plaidoyer irréfutable. Je me lève pour demander l'assentiment de la Chambre à une résolution qui, je l'espère, se recommandera également aux deux partis. Le cas est tellement clair et simple que je ne retarderai

pas la prise en considération des estimations plus que quelques minutes. Mon excuse pour demander à l'honorable premier ministre d'accepter cette résolution, c'est qu'il ne s'agit que de consigner dans les archives un principe que nous reconnaissons tous comme la base du gouvernement parlementaire, le principe de la responsabilité des ministres, responsabilité à laquelle ils ne peuvent se dérober sans détruire les institutions dont nous jouissons. Je me contenterai de lire la résolution parce que j'espère que mon honorable ami à qui j'en ai donné connaissance, il y a quelques jours, y consentira sans difficulté et qu'elle pourra être consignée dans les archives comme une déclaration à laquelle adhèrent les deux partis.

Cette résolution se lit comme suit :

Que cette Chambre est d'avis que notre système parlementaire exige que chaque branche du service public soit représentée directement ou indirectement dans les Chambres du parlement ; et, de plus, cette Chambre est d'avis que les chefs politiques qui dirigent ces branches sont seuls responsables pour tout acte *administratif, jusqu'aux plus petits détails* de routine officielle. Cette Chambre est aussi d'avis que les ministres de la Couronne, ayant contrôle absolu sur les départements publics, sont tenus d'assumer la responsabilité de tout acte officiel.

Cette Chambre est, en outre, d'avis que les ministres de la Couronne ne devraient pas permettre qu'il soit jeté du blâme sur aucun subordonné pour la manière *dont les affaires du pays sont transigées, mais seulement pour les cas de mauvaise conduite* auxquels les chefs politiques peuvent remédier eux-mêmes. Si des ministres trouvent que les officiers permanents de leurs départements n'exécutent pas bien leur travail, alors il est de leur devoir de remédier à cet état de choses, mais la responsabilité ne devrait pas être divisée et elle ne devrait peser que sur ceux qui sont en état de se défendre dans les Chambres du parlement.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : M. l'Orateur, je remarque avec plaisir sinon avec surprise que lorsque mon honorable ami (sir Charles Tupper) a une proposition acceptable à faire à la Chambre, il peut la faire en très peu de mots, mais lorsqu'il s'agit d'une de ces propositions extravagantes—je ne lui en fais pas de reproches—il est très long et cela est dû, sans doute, plutôt aux efforts qu'il fait pour se convaincre lui-même que pour convaincre la Chambre. Dans la présente occasion, je n'ai rien à dire contre la proposition qu'il vient de nous soumettre ; c'est l'A B C du régime parlementaire. Nous ne pouvons pas plus combattre cette proposition qui si mon honorable ami nous avait demandé d'affermir notre croyance dans les dix commandements. Je ne vois pas plus la raison d'être de l'une que de l'autre. Je ne saisis pas les motifs de l'honorable député en proposant une semblable résolution, à moins que ça ne soit pour obliger l'opposition à respecter à l'avenir la doctrine qui s'y trouve exposée. Personne de ce côté de la Chambre n'entend répudier la responsabilité envers la Chambre non seulement de notre propre conduite, mais encore de la conduite de ceux qui sont sous notre direction. Nous avons des fonctionnaires disséminés dans tout le pays, de l'Atlantique au Pacifique, et ils remplissent certains devoirs qui leur sont confiés par la loi, par la constitution, par l'administration ou par le gouvernement. S'ils s'acquittent de ces fonctions d'une manière incompatible avec les principes d'une saine administration et si la chose parvient à notre connaissance, nous en sommes responsables et c'est à nous qu'il incombe de faire une enquête. Si nous constatons qu'ils ont bien agi, nous devons les défendre ; mais si nous constatons qu'il ont mal agi, nous avons le devoir d'adopter une autre ligne de conduite et de nous montrer plus sévères.

Jusque-là, il ne peut y avoir divergence d'opinion. Mais j'appelle l'atention de mon honorable ami et de la gauche sur le paragraphe suivant de la résolution :

Cette Chambre est, en outre, d'avis, que les ministres de la Couronne ne devraient pas permettre qu'il soit jeté du blâme sur aucun subordonné pour la manière dont les affaires du pays sont transigées, mais seulement pour les cas de mauvaise conduite.

On se rappelle qu'au début de la session, l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) a cherché à tenir le gouvernement responsable, je ne dirai pas de la mauvaise conduite, mais de la prétendue mauvaise conduite d'un fonctionnaire du gouvernement—le major Walsh. D'après le principe posé dans cette résolution, comment peut-on tenir le gouvernement responsable des choses reprochées au major Walsh ? C'étaient des accusations de mauvaise conduite personnelle, et nous avons ici, de la bouche même de l'honorable chef de l'opposition, la condamnation la plus formelle de la conduite tenue dans cette occasion par l'honorable député de Pictou.

Sir CHARLES TUPPER : *Non, non.*

Le PREMIER MINISTRE : Oui. L'honorable député de Pictou n'a pas accusé le major Walsh d'avoir manqué aux devoirs de sa charge ; il a porté contre lui des accusations de mauvaise conduite personnelle ; il l'a accusé d'ivrognerie et de fréquentation de femmes d'une réputation douteuse. Le gouvernement ne peut assurément pas être tenu responsable de ces choses, car si jamais il y a eu une accusation de mauvaise conduite personnelle, c'est bien celle-là. Et, cependant, l'honorable député de Pictou a cherché à en rejeter le blâme sur le gouvernement. Mais aujourd'hui, nous entendons le chef de l'opposition déclarer que dans aucun cas, le gouvernement ne pourra être tenu responsable de la mauvaise conduite personnelle de ses fonctionnaires.

Une autre raison qui rend ces accusations contre le major Walsh inexcusables, qui prouve qu'elles ont été faites uniquement par malice, c'est que même si elles eussent été fondées, le gouvernement était impuissant à agir, puisque le major Walsh n'était plus à son service. Je comprends parfaitement que si un employé durant les heures de bureau se conduisait mal ou menait

une vie ouvertement scandaleuse, nous serions responsables si nous le gardions au service de l'Etat. Mais le major Walsh n'était plus à l'emploi du gouvernement, et d'ailleurs, les accusations étaient fausses, et personne aujourd'hui ne voudrait les croire. On peut, peut-être, y ajouter foi là où il n'est pas connu, mais partout où il est connu elles sont repoussées avec mépris, et nulle part ailleurs plus qu'à Brockville où il vit.

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami veut-il me permettre une question ?

Le PREMIER MINISTRE : Certainement.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable premier ministre considère-t-il que chaque vote donné en faveur du candidat conservateur est un vote par lequel celui qui l'a donné déclare qu'il croit les accusations portées contre le major Walsh bien fondées ?

Le PREMIER MINISTRE : Je considère—

Sir CHARLES TUPPER : Sinon l'argument de l'honorable premier ministre n'a aucune valeur.

Le PREMIER MINISTRE : Je considère que le vote libéral qui a été donné dans Brockville par les conservateurs qui se sont séparés de leur parti, comme une réhabilitation de la réputation du major Walsh. Et cela d'autant plus que celui qui avait publiquement accusé le major Walsh dans cette Chambre, n'a pas eu le courage de répéter ces accusations à Brockville.

Pour ma part, je n'ai aucune objection à ce qu'on applique à mon gouvernement, la doctrine de la responsabilité ministérielle. Nous ne chercherons jamais à nous dérober comme l'a fait le gouvernement il y a 4 ou 5 ans dans l'affaire du pont Curran, lorsque le ministre des Chemins de fer et Canaux d'alors disait : Ce n'est pas ma faute, c'est la faute de mes employés. C'était le ministre qui était responsable. Ces travaux se faisaient à quelques heures d'Ottawa, et il devait savoir tout ce qui s'y passait ; il était responsable, mais il s'est dérobé à sa responsabilité. Le gouvernement actuel n'a pas l'intention d'en agir ainsi.

Maintenant, j'appellerai l'attention de mon honorable ami (sir Charles Tupper) et de toute la Chambre sur la dernière partie du dernier paragraphe de la résolution qui ne laisse pas que d'être instructive.

Si des ministres trouvent que les officiers permanents de leurs départements n'exécutent pas bien leur travail, alors il est de leur devoir de remédier à cet état de choses.

Très bien ; si les ministres trouvent que certains officiers permanents du gouvernement n'exécutent pas bien leur travail, alors il est du devoir des ministres de rechercher les moyens de remédier à cet état de choses, et si nous trouvons des fonctionnaires qui ne remplissent pas bien leur devoir, je ne connais pas de meilleur moyen de remédier à ces inconvénients que de renvoyer de leur office les fonctionnaires en faute. J'ignore si cette règle rencontrera l'approbation de mon honorable ami, car je ne l'ai pas encore entendu se prononcer dans ce sens. Dans certaines occasions, nous avons été dans l'obligation de démettre des fonctionnaires qui n'exécutaient pas bien leur travail, et nous avons encouru de graves reproches de la part de l'honorable chef de l'opposition. Cette motion nous venge de ces attaques et je l'accepte de tout cœur.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je me trouve un peu sommairement entraîné dans ce débat par l'honorable chef du gouvernement. Je pourrais peut-être me montrer surpris de ce qu'il se soit permis d'accuser un membre de cette Chambre de malice inutile à propos de remarques qu'il faisait en exerçant son droit de discussion. L'honorable premier ministre m'a accusé d'avoir été mû par malice inutile.

M. l'ORATEUR : Si l'honorable premier ministre s'est servi de cette expression, je ne l'ai pas remarqué, vu que j'étais occupé à autre chose, et je suis certain qu'il n'a pas voulu lui donner un sens blessant.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai dit qu'il était impossible de concevoir d'autre motif qu'une malice inutile. Si ce langage n'est pas parlementaire, je me soumets à votre décision, M. l'Orateur, et je fais des excuses ; mais j'ajoute qu'il est impossible de caractériser la conduite de l'honorable député de Pictou en langage strictement parlementaire.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Voilà des excuses un peu extraordinaires de la part d'un homme dont la principale réputation dans le pays et le monde politique est due à ses bonnes manières. De ce qu'il vient de dire, je conclus qu'il n'est pas encore revenu de l'accès de mauvaise humeur dont il a donné plus d'une preuve dernièrement. Je suis plus qu'étonné de l'entendre s'exprimer ainsi sur les accusations que j'ai portées contre le major Walsh, accusations que j'aurai certainement l'occasion de répéter sous une forme plus formelle et en termes plus explicites dans un avenir rapproché. J'aurais pu peut-être être plus explicite, mais je me suis donné certainement beaucoup de mal en accusant le major Walsh d'ivrognerie et d'immoralité, pour ne pas lui reprocher cela comme des actes de mauvaise conduite distincts de la haute position qu'il occupait comme représentant de l'autorité dans le Yukon. J'ai pris bien soin d'expliquer en portant cette accusation que je répéterai quand l'occasion s'en présentera, que je l'accusais d'ivrognerie et d'immoralité parce que l'administration des affaires publiques en était affectée. Cependant, je ne me laisserai pas entraîner dans un débat sur cette question à ce moment. Mais l'honorable premier ministre aura occasion de revenir sur cette

question de responsabilité et sur ces accusations sous une autre forme qu'il l'a fait cette après-midi. Si cette proposition est si anodine, si elle n'exige aucun commentaire et équivaut à une approbation des dix commandements, il n'avait pas besoin de se montrer si aggressif. Il a sans doute oublié dans quel esprit le parti conservateur en 1892, a accepté des mains de son collègue (sir Richard Cartwright) une proposition tout aussi évidente que celle-là concernant les droits, devoirs et privilèges du comité des comptes publics. Le chef du gouvernement d'alors accepta courtoisement et sans discussion cette résolution du ministre du Commerce, que connaissent bien tous ceux qui ont suivi les questions publiques de ce temps. Il avait une raison en proposant cette résolution que personne ne cherchait à nier ; comme il l'a expliqué, il avait cru constater chez la majorité des membres du comité des comptes publics, une tendance à restreindre les pouvoirs de ce comité dans l'accomplissement de ses fonctions.

Le ministre du Commerce se rappelle très bien cet incident, et cependant, qu'avons-nous vu, durant la présente session, lorsque la Chambre siégeait en comité des subsides ? Nous avons vu le ministre des Finances, le ministre de la Marine et des Pêcheries et l'honorable député d'Halifax (M. Russell), lorsqu'il s'agissait de discuter certaines dépenses indiquées dans les comptes publics, tenir de petits conciliabules et finir par s'entendre pour rejeter la responsabilité sur tel ou tel fonctionnaire conservateur. A mainte et mainte reprise, nous avons entendu les ministres déclarer qu'ils n'étaient pas ici pour expliquer et justifier les dépenses faites par leurs employés et que, s'il y avait gaspillage ou abus, la chose était due au fait de fonctionnaires non autorisés dont la conduite serait l'objet d'une enquête.

Or la résolution actuelle que l'honorable premier ministre ne peut décemment combattre, à laquelle il ne peut opposer aucune autorité respectable, proclame un principe exactement opposé à la conduite tenue par ses collègues dans deux ou trois circonstances différentes. Elle consacre l'entière responsabilité des ministres pour tous les actes des fonctionnaires qui continuent à jouir de la confiance du gouvernement. Qu'un fonctionnaire soit conservateur ou libéral, quels que soient ses antécédents politiques, il est employé du gouvernement et ce dernier est responsable au parlement de tous ces actes qu'il a approuvés et sur lesquels il n'a pas de lui-même institué une enquête avant d'en soumettre le résultat à l'approbation du parlement.

L'honorable premier ministre a cité l'exemple du pont Curran et a semblé voir dans l'attitude de certains membres du gouvernement d'alors une contradiction avec la présente résolution. Je me rappelle très bien tout ce qui a eu lieu à cette occasion, et le contraste entre cette affaire et le cas des fonctionnaires du Yukon, est très marqué. Pendant que l'ancien gouvernement était attaqué et critiqué par l'opposition, il s'occupait activement de cette affaire et poursuivait devant les tribunaux tous ceux qui s'y trouvaient mêlés directement ou indirectement. Il avait confié la cause aux avocats et aux employés du ministère de la Justice avec instruction de faire une enquête complète, de poursuivre impitoyablement tous les coupables.

L'honorable premier ministre sait que l'ancien gouvernement n'a pas failli à son devoir dans cette circonstance et que, partant, sa conduite n'était pas en contradiction avec la présente résolution. Comparons cela avec l'attitude des ministres actuels dont j'ai parlé il y a un instant, à l'égard de certains fonctionnaires dont on mentionnait les noms et la date de leur nomination. Le nom de M. Parsons, d'Halifax, a été mentionné plus d'une fois et il a été souvent question de ses préférences politiques et de savoir qui l'avait nommé.

J'ai ici les autorités nécessaires pour établir que cette résolution n'est presqu'une répétition des paroles prononcées par M. Disraeli dans une occasion et par M. Gladstone dans une autre, et tous deux insistent sur ce point qu'un ministre qui comprend sa responsabilité envers le parlement, doit s'abstenir d'introduire dans le débat le nom d'un fonctionnaire lorsqu'il s'agit pour le gouvernement de défendre un acte qui lui est reproché.

Et le gouvernement, durant tout le temps que dura l'examen des subsides, eut à défendre ses actes et sa conduite relativement aux dépenses de l'année précédente. Ainsi, voici ce que M. Disraeli disait en 1869 :

Je ne trouve rien de plus déraisonnable, lors même que la chose se serait faite sous la direction du chef d'un département, que d'invoquer le nom de celui-ci pour défendre ou pour justifier une décision que vous avez prise sous votre propre responsabilité toute entière.

Et voici ce que M. Gladstone disait en 1861 :

Le très honorable monsieur (M. Disraeli), dans le cours du récent débat, a observé, et en général avec raison, je crois, qu'il n'est pas désirable de mettre en cause dans la Chambre les fonctionnaires permanents de l'Etat, et que le ministre devrait accepter la responsabilité toute entière.

Sir Charles Wood, membre éminent de la Chambre des communes d'Angleterre, a encore, sans être contredit par personne, posé le principe que voici :

Le devoir de la Chambre des communes est de tenir responsables les ministres de la Couronne.

Et c'est aujourd'hui seulement, dans un autre endroit, que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a tâché d'attribuer la responsabilité de la négligence de devoir à un fonctionnaire à qui il arrive d'être retenu au lit par la maladie.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : A l'ordre !

M. l'ORATEUR : Je suppose que l'honorable député fait allusion aux procédures d'un comité ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je ne crois pas que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries nie mon assertion.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je préférerais discuter la chose au comité des comptes publics.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Cela démontre que, nonobstant le fait que le premier ministre reconnaisse ce soir—ce que j'ai été très heureux de constater—que cette résolution comporte les éléments mêmes du gouvernement responsable, les incidents qui sont survenus à cette session rendent nécessaire d'affirmer de nouveau ce que sont les principes élémentaires du gouvernement responsable.

L'amendement est adopté.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose que la Chambre siège de nouveau au comité des subsides.

La motion est adoptée et la Chambre siège de nouveau en comité.

(En comité.)

Soin des matelots aux hôpitaux de marine et autres dans les provinces maritimes..... $35,000

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre a-t-il fait préparer quelqu'un des documents se rattachant à ceux que j'ai demandés il y a quelque temps, et qu'il m'a promis ? Je parle des documents se rattachant au renvoi de M. Russell, inspecteur des bateaux à vapeur.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : J'ai reçu la note de mon honorable ami, et je l'ai envoyée immédiatement au sous-chef, le priant de me faire parvenir immédiatement ces documents aussitôt qu'ils seront prêts, afin que je puisse les produire.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Relativement à cette estimation, j'aimerais que l'item concernant l'inspection des bateaux à vapeur restât en suspens .

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne m'y oppose pas. Naturellement, j'aurai à soumettre certaines estimations supplémentaires qui couvriront toutes ces dépenses.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'ai particulièrement lieu, relativement à la région du Yukon, de désirer obtenir autant de renseignements que possible du département. Si le volume des documents à être produits dans l'affaire Russell est considérable, l'honorable ministre voudra-t-il voir à faire préparer les documents qu'il a sous la main pour en produire d'abord un nombre convenable, sauf à faire ensuite la production des autres ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est parfait.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Combien le département soutient-il d'hôpitaux actuellement ? Nous avons commencé il y a quelques années à nous affranchir autant que possible de ces institutions pour faire d'autres arrangements.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Mon honorable ami verra tous les détails concernant ce sujet aux pages 13 et 14 du rapport du département.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Quel arrangement existe-t-il dans Québec ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Aucun changement quelconque n'a été fait. Les matelots sont soignés aux hôpitaux Jeffrey Hale et de l'Hôtel-Dieu, moyennant 90 cents par jour.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Il en est de même à Halifax ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, ainsi qu'à Saint-Jean. L'hôpital de la marine à Saint-Jean est fermé depuis des années.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : A-t-on fait quelque chose au sujet de cet hôpital ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non.

Il y a environ six ans, alors que l'honorable député dirigeait le département, il a, je crois, mis cet édifice à l'enchère, mais sans résultat, et l'hôpital est toujours resté un sujet de dépense pour le gouvernement depuis lors.

Il y a deux ans, nous avons de nouveau, sans plus de succès, mis l'édifice à l'enchère, et l'hiver dernier, nos fonctionnaires ont fait rapport qu'il fallait faire quelque chose, attendu que la clôture de pierre entourant le terrain tombait en ruines, tout comme l'hôpital même, que les autorités municipales allaient probablement condamner comme dangereux. J'ai fait préparer les estimations requises, mais comme elles étaient très considérables, j'ai remis l'édifice à l'enchère. J'espérais, d'après ce que j'avais appris de mon honorable ami, le député de la ville de Saint-Jean, que la commission scolaire aurait été poussée à en faire l'acquisition, mais il paraît qu'une de leurs écoles à Indian-Town avait été incendiée, ce qui les fit nous télégraphier que le coût des réparations qu'il faudrait faire à cet hôpital pour le rendre propre à l'installation d'une école serait trop considérable pour qu'ils crussent pouvoir offrir une enchère.

Demain est le dernier jour du délai fixé pour la réception des enchères, mais dans les dernières vingt-quatre heures j'ai reçu de

la ville de Saint-Jean un avis m'informant qu'un riche citoyen de l'endroit, M. Turnbull, était prêt à placer en fidéicommis une somme de $100,000 dans le but de maintenir un hôpital destiné aux incurables, et me suggérant, si nous ne pouvons pas obtenir d'offre d'achat de cet édifice, d'accepter une somme nominale pour le céder à ce fidéicommis.

C'est là un sujet qu'il y aurait lieu de considérer. La propriété a une très grande valeur dans un sens, mais son entretien coûte cher ; et si ce M. Turnbull est prêt à donner $100,000 pour l'établissement d'un hôpital destiné aux incurables, je ne suis pas sûr si la meilleure chose que nous pourrions faire ne serait pas de faire le don de cette propriété-là aux fidéicommissaires.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Quel est l'arrangement actuel à Chicoutimi ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'hôpital de Chicoutimi a prodigué ses soins à six matelots l'an dernier, et reçu $237. L'édifice a déjà appartenu au gouvernement, mais ensuite il a été vendu aux religieuses, lesquelles donnent leurs soins aux matelots malades moyennant une allocation de tant par tête.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'édifice était tenu d'une manière particulière, et la besogne se faisait en partie sur la propriété appartenant aux religieuses. Le ministre a-t-il fait quelque changement dans l'état de choses existant lors de son arrivée à la tête de son département ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je comprends que cet intérêt d'une nature particulière, que possédait le gouvernement dans la propriété, a été cédé aux religieuses depuis 1886. Je crois que nous avons obtenu de $3,000 à $4,000 pour cet intérêt. L'édifice appartient maintenant aux religieuses, et celles-ci prodiguent leurs soins aux matelots malades aux mêmes conditions qu'auparavant.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : En vertu de quelle autorisation l'honorable ministre a-t-il vendu l'édifice ? Il est d'usage de se faire autoriser par le parlement pour vendre des immeubles.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ignore si l'on a obtenu quelque autorisation spéciale à cette fin. La chose a été remise au conseil, et le conseil a fait rapport en faveur de la vente.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'aimerais savoir la date du contrat, et l'autorisation en vertu de laquelle l'honorable ministre a agi.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est en 1897 ou 1898. Il doit y avoir eu quelque autorisation, vu que la chose a passé par le département de la Justice. Ça c'est fait régulièrement.

M. McDOUGALL : J'aimerais à poser une question à l'honorable ministre relativement à une dépense que je trouve sous le titre d'hôpital de Sydney, mentionnée à la page K—78 du rapport de l'auditeur général. Il s'agit d'une dépense de $59.50 pour 1,400 pieds de plancher. Quelle sorte de plancher est-ce ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne puis fournir le renseignement à l'honorable député. S'il désire le savoir exactement, il devrait faire la demande des pièces justificatives au comité des comptes publics, et les faire produire.

M. McDOUGALL : Il me reste encore à obtenir certains documents que j'ai demandés l'an dernier. Ce mode pourrait avoir peu d'effet.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je parle d'en faire la demande au comité des comptes publics. Les pièces justificatives peuvent être obtenues immédiatement.

M. McDOUGALL : Il me semble qu'on a payé là un prix énorme. L'honorable ministre n'a pu faire là autre chose qu'un plancher de bois dur ordinaire de bouleau ou d'érable, et il aurait pu acheter le bois nécessaire à un prix beaucoup moindre que celui-là, lequel se trouve à être d'environ $40 le mille pieds. On aurait pu construire un plancher en chêne pour ce prix, et assurément, l'honorable ministre ou quiconque a été chargé des travaux n'aurait pas voulu se servir de ce bois pour construire un plancher dans un vieil hôpital en ruines.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'aimerais savoir quel arrangement diffèrent des anciens arrangements on a fait dans l'Ile du Cap-Breton relativement aux soins à accorder aux marins malades.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il n'est pas à ma connaissance qu'il y ait eu des changements.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : N'y a-t-il pas un nouvel hôpital ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : S'il en avait été établi, je suis convaincu que je m'en souviendrais, et je ne me souviens d'aucun.

Matelots naufragés et se trouvant dans la détresse.....	$3,000

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Il y a ordinairement entente entre le gouvernement impérial et le gouvernement canadien touchant l'assistance des Canadiens se trouvant dans la détresse. A une époque, l'accomplissement de ce devoir, au département de la Marine se rattachait à ce sujet, concernant les matelots naufragés et se trouvant dans la détresse, bien qu'il

n'y fût pas pourvu à même ce crédit en particulier. L'honorable ministre (sir Louis Davies) sait-il quels sont les arrangements se rapportant à l'assistance des Canadiens se trouvant dans la détresse à l'étranger, et qui ne sont pas marins, et qui sont cependant assistés par les consuls anglais ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il n'est pas pourvu à cela à même ce crédit-ci. Nous payons un certain montant à la chambre de commerce impériale pour défrayer les dépenses d'assistance des matelots canadiens se trouvant dans la détresse, et nous dépensons nous-mêmes une partie du crédit.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Mais à une époque, le ministre de la Marine et des Pêcheries lui a remis des pièces justificatives transmises par le gouvernement impérial—la chambre de commerce généralement—concernant des cas où des consuls avaient déboursé de l'argent pour assister des Canadiens se trouvant dans la détresse, qui n'étaient pas marins. Ces paiements étaient généralement faits à même le crédit destiné aux dépenses imprévues. Ce que je désire savoir, c'est la politique actuelle du gouvernement relativement à ce point.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le point ne nous a pas été soumis. Je n'ai pas été appelé à me prononcer sur la question, et il ne m'est pas adressé de requête à ce sujet.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Ce sont là des choses qui se règlent en dehors du département ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il ne m'en a pas été soumis.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le cas du Brésil a-t-il été soumis à l'honorable ministre ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Pas à mon département. Un crédit spécial a été adopté dans le cas du Brésil.

Inspection des bateaux à vapeur ...	$27,200
Inspection des vapeurs du gouvernement et des sirènes de brume.....	1,300

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Il vaudrait mieux laisser en suspens le plus petit de ces item.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est parfait.

Appointements et déboursés des inspecteurs et gardes-pêche.....	$70,000

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire de quelle manière il se propose de répartir ce crédit ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies): L'honorable député voit là une réduction de $25,000 comparativement à l'an dernier. Cela provient du fait que nous traversons une phase empirique. La question n'est pas encore définitivement résolue. La décision du Conseil privé a eu pour effet de déterminer le gouvernement de l'Ontario à prendre possession de ses pêcheries et à les administrer. La conséquence en a été que les fonctionnaires subalternes qui étaient nommés par nous dans les diverses localités de cette province sont maintenant nommés et payés par le gouvernement provincial. On peut en dire autant, dans une grande mesure, quant à la province de Québec ; on pourrait en dire tout à fait autant, n'était ce qui concerne son littoral. Nous avons laissé le vapeur "Petrel" dans les lacs Huron et Erié, afin qu'il y protègeât les pêcheries contre les usurpations et les empiètements des Américains. Nous avons conservé trois inspecteurs dont les fonctions consistent à parcourir les anciens arrondissements d'inspection, pour faire chaque semaine rapport au département sur la manière dont les règlements de celui-ci sont exécutés. L'un de ces inspecteurs est un fonctionnaire pris dans mon département, M. Cunningham. J'ai augmenté son salaire seulement de $100 et je lui ai assigné cette partie de l'Ontario, appelée l'Ontario-oriental. L'ancien inspecteur de toute la province a été placé dans ce qu'on appelle l'Ontario-occidental, et nous avons nommé un nouvel inspecteur dont les fonctions s'exerceront dans la région de Parry Sound et Muskoka, ainsi que dans la région d'Algoma-nord, représentée par mon honorable ami (M. Dyment).

M. Sheppard continue ses fonctions dans l'Ontario occidental. Il était autrefois inspecteur de toute la province. Ses fonctions consistent à voyager continuellement d'un arrondissement à l'autre, pour faire chaque semaine rapport au département sur la manière dont les règlements sont observés.

Il se peut qui si nous constatons que les règlements ne sont pas observés et qu'on détruit les pêcheries, le département se trouve en présence de la question fort grave de savoir s'il ne nous faudrait pas payer pour protéger ces pêcheries, lors même qu'elles ne nous rapporteraient pas le moindre revenu. Ce sera là une très vaste question que nous aurons à résoudre lorsque les faits auront été soumis.

Je ne fais là qu'exposer avec certitude les faits tels qu'ils existent actuellement.

Maintenant, dans la région de Québec, nous avons nommé deux inspecteurs.

M. BENNETT : Qui est inspecteur dans Algoma ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il s'appelle M. Duncan.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je ne vois pas d'homme de ce nom.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il a été nommé subséquemment à la décision du Conseil privé. Le seul homme qui fût inspecteur de l'Ontario auparavant est maintenant inspecteur de l'Ontario-occidental.

M. INGRAM : Etait-ce l'inspecteur Kerr à qui l'arrondissement occidental était assigné ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il n'y a pas eu d'homme de ce nom qui ait occupé cette position. Il y avait des sous-inspecteurs subordonnés à l'inspecteur.

L'inspecteur avait juridiction sur la province toute entière, et il avait sous son contrôle les sous-inspecteurs dont la juridiction respective correspondait à peu près aux comtés. Tous ces sous-inspecteurs ont été congédiés.

M. INGRAM : Je comprends que M. Kerr était l'inspecteur de l'arrondissement occidental et que tous les sous-inspecteurs étaient sous sa juridiction. Il voyageait entre Hamilton et Windsor.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Mon honorable ami fait erreur, car il n'y avait qu'un seul inspecteur dans la province de l'Ontario, savoir : M. Sheppard. Il y avait un grand nombre de sous-inspecteurs, et un plus grand nombre encore de gardes-pêche. Ces derniers étaient chargés simplement du soin d'une petite rivière locale. Lorsque le changegement a été opéré, tous les sous-inspecteurs et les gardes-pêche ont été congédiés, et nous n'avons conservé, en fait de fonctionnaires des pêcheries de l'Ontario, que trois inspecteurs, savoir : M. Sheppard, l'ancien inspecteur, dont la juridiction au lieu de s'étendre sur la province entière, a été limitée à l'Ontario-occidental ; M. Cunningham, du département à Ottawa, chargé d'inspecter l'Ontario-oriental ; et M. Duncan, à qui la région d'Algoma et Parry Sound a été assignée.

M. INGRAM : L'honorable ministre sait-il combien d'anciens sous-inspecteurs employés par le gouvernement fédéral, se trouvent maintenant au service du gouvernement de l'Ontario ?

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'en ai aucune idée.

M. TAYLOR : Pas un seul.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On m'informe que la plupart le sont. Je crois que mon honorable ami fait erreur ; cependant, je n'exprime aucun avis, car je l'ignore.

Dans la province de Québec, le même principe a été adopté pour les eaux de l'intérieur. Nous avons nommé deux inspecteurs, savoir : l'un chargé de voir à l'extrémité orientale de la province, le docteur Lavoie, et l'autre, M. Beliveau, du département, à Ottawa, dont le salaire a été augmenté de $100, et qui fait l'inspection de toute la partie occidentale de la province.

Le même état de choses existe à la Nouvelle-Ecosse, au Nouveau-Brunswick, et à l'Ile du Prince-Edouard.

Il surgit relativement au littoral une question qui ne se soulève point quant aux territoires de la province. Cette question consiste seulement à savoir si le littoral fait ou non partie des eaux territoriales de la province.

J'ai fait remettre l'affaire au département de la Justice, il y a quelque temps. J'ai reçu une opinion partielle du ministre sur cette très importante question. Celui-ci, accompagné de son sous-chef, le Solliciteur général et moi avons eu une consultation à ce sujet, et la question est encore à l'étude. J'ai eu des entrevues avec les premiers ministres de toutes les provinces maritimes et de Québec, et la plupart d'entre eux ont consenti à ce que l'un des cas fût soumis aux tribunaux pour provoquer leur décision sur ce point, savoir : les pêcheries du littoral passent-elles aux provinces de la même manière que les pêcheries des lacs passent à l'Ontario et Québec ?

M. POPE : Québec a-t-il consenti à cela ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Pas encore, mais j'espère qu'il le fera. Il n'y a pas dix jours que je me suis consulté avec M. Marchand à ce sujet.

D'après ce que je comprends, la décision du Conseil privé découle de ce principe, savoir : que la propriété du territoire en tant que les provinces la possèdent, comporte le droit à la propriété des pêcheries qui s'y trouvent. Naturellement, surgit la question de savoir si les provinces sont propriétaires de la côte maritime au delà de la ligne tracée par le plus bas niveau de l'eau ? Si leur droit de propriété à cet égard est de même nature que relativement aux lacs, il se peut fort bien que les pêcheries du littoral nous échappent comme nous ont échappé celles des lacs. C'est là toute une question qui reste à décider.

M. POPE : Quel arrangement a-t-on fait relativement à l'administration de ces pêcheries ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Quant à l'administration de ces pêcheries, la NouvelleEcosse, l'Ile du Prince-Edouard et le Nouveau-Brunswick ont consenti à nous en laisser la même juridiction que nous avions l'an dernier ; et j'en suis justement au point capital des négociations entamées avec la province de Québec dans le but de conclure un arrangement concernant la côte nord du golfe Saint-Laurent, mais l'affaire n'est pas encore complètement terminée. Conséquemment, tant que la question n'aura pas été décidée les fonctionnaires des pêcheries des provinces maritimes et de cette partie de la province de

Québec qui est maritime, ne seront pas congédiés. Je n'entends certainement pas abandonner de juridiction sur ces pêcheries tant que les tribunaux n'auront pas décidé que j'ai tort.

Donc, sans pouvoir faire une estimation bien juste, j'ai cru que je pourrais fort bien réduire ce crédit de $25,000. Après le renvoi des fonctionnaires des pêcheries de l'Ontario et de Québec, nous ne pouvons pas demander plus de $70,000 au lieu de $90,000 qu'il fallait auparavant.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Les questions que l'honorable ministre a examinées sont très intéressantes.

Nous avons dépensé environ $20,000 dans l'Ontario l'an dernier à même ce crédit. Les estimations ont toujours été préparées et fournies d'une manière détaillée. On avait coutume de les soumettre, naturellement, dans cette forme au Conseil, c'est-à-dire, pour plus de commodité, dans la forme départementale. On les a mises en bloc dans ce rapport imprimé il y a quelques années. Ce que je désire avoir, c'est l'estimation du crédit relativement à chaque province séparément.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est ce que nous ne faisons pas.

Au moment de préparer mes estimations, cette année, j'ai examiné, avec le commissaire Prince, chacun des cas où nous avons fait des destitutions dans l'Ontario, et chacun des cas où nous en avons fait dans Québec, et c'est ainsi que nous avons fait ces estimations retranchant des crédits pour 25 inspecteurs qui ont été nommés.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le ministre, je suppose, base ses estimations sur les dépenses possibles qu'il devra faire. Or, il faut qu'il s'occupe de l'Ontario, et, avant de soumettre un crédit à ses collègues, il doit examiner les besoins de cette province, afin d'arrêter ce qui lui sera nécessaire pour le service de l'année prochaine. Je voudrais savoir ce qu'il faudra à l'honorable ministre pour l'Ontario.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne saurais vous le dire immédiatement. J'avais les chiffres lorsque j'ai préparé les estimations budgétaires. Nous avons constaté ce qu'il en coûtait pour garder tous les fonctionnaires dans l'Ontario ; nous avons déduit cela, puis nous avons ajouté la somme pour les trois inspecteurs. Ensuite, nous avions Québec. Nous avons pris le coût de tous les fonctionnaires de cette province, et nous avons ajouté ce que coûtaient les deux inspecteurs, et cela nous a donné la somme que nous pourrions épargner.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je désire m'opposer à ce l'on introduise ce principe très répréhensible et dangereux. L'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) se rappellera qu'il a toujours insisté pour que j'explique les item compris dans ces $30,000, ou $40,000—c'étaient alors $40,000—destinés aux phares C'est exactement le même principe ; il ne saurait y avoir de doute à ce sujet. Il est évident qu'il serait dangereux de voter un crédit en bloc pour les phares, en ignorant ce que devront être les dépenses du ministère. Lorsque l'on a changé ce crédit en bloc, il a toujours été entendu que, sur demande, les item seraient donnés au comité, et l'on n'aurait jamais demandé au comité de voter $70,000 sans que le ministre eût expliqué les item qui formaient ce chiffre, province par province. Si l'honorable ministre est incapable de dire combien cela a été réparti, il ne saurait insister sur l'adoption du crédit ; il ne peut pas demander au comité d'admettre qu'il a réparti ce montant d'une manière sage et prudente. Nous perdons notre temps, si nous sommes censés admettre toutes ces choses, et si nous supposons qu'il a exercé convenablement sa discrétion. Nous avons droit à ce que l'on nous fournisse la preuve de ce fait. Le ministre dit : Nous arrivons à ce résultat en déduisant ce qu'il nous fallait pour l'Ontario.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député ne saurait avoir écouté ce que j'ai dit. J'ai déclaré que tous les fonctionnaires de l'Ontario avaient été congédiés, et j'ai retranché du montant le chiffre de leurs appointements et de leurs frais de voyage ; j'ai dit que j'avais nommé trois inspecteurs, et qu'il me fallait demander des crédits pour payer ces trois inspecteurs ; de sorte que la totalité du crédit voté l'année dernière pour l'Ontario n'est pas exigée aujourd'hui, mais nous demandons seulement de quoi payer les appointements et les frais de voyage de ces trois inspecteurs.

Naturellement, nous gardons le "Petrel", mais il figure dans un autre crédit. Pour Québec, nous avons fait la même chose, en ce qui a trait à cette partie de la province qui ne touche pas au littoral. Tous les fonctionnaires ont été renvoyés, soit une réduction de $25,000.

Sous tous les autres rapports, le crédit est absolument le même qu'auparavant.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Et la Nouvelle-Ecosse ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne saurais le dire. Je n'ai jamais entendu dire que cette question ait été posée avant aujourd'hui.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : On avait coutume de mettre cela dans les estimations budgétaires mêmes.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Jamais de mon temps.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'ai dit franchement à l'honorable ministre que la chose avait été changée de mon temps, mais lorsque l'on m'a demandé d'expliquer ce qui concernait la division des phares, je

l'ai fait, et j'ai fait connaître les détails des totaux. Ce changement a eu lieu lorsque j'étais ministre, simplement pour diminuer les frais d'impression et pour épargner du temps.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député n'a jamais donné les noms des fonctionnaires.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Ils ont toujours été donnés de cette manière. Il est absurde de supposer que ce crédit devrait être voté autrement. Le ministre peut ne tenir aucun compte des réclamations de quelques-unes des différentes provinces.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je le crois, car il n'y a aucun doute à ce sujet. Si le ministre dit à la Chambre, bien que cela ne touche probablement pas à l'aspect légal de la question, que certains montants sont affectés à certaines provinces, il lui faut s'en tenir là durant l'exercice ; toutefois, ce crédit de $70,000, d'après l'explication qu'il donne aujourd'hui, il serait possible au ministre de le dépenser dans n'importe quelle province. En vertu de l'ancien arrangement, la chose ne pouvait pas se faire. Si, durant l'examen du budget, un ministre faisait une déclaration, il serait tenu en honneur de s'en tenir à cette déclaration, bien qu'en droit, il n'y fût pas astreint.

Je ne consentirai pas à ce que ce crédit soit adopté dans sa forme actuelle, sans l'explication que le ministre doit donner pour faire connaître comment il est arrivé à former le montant qu'il demande.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je l'ai dit à l'honorable député.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je sais en quoi consiste l'explication de l'honorable ministre. Je sais qu'il dit qu'il renvoie les fonctionnaires de l'Ontario, et qu'il en a réduit le nombre à trois, et que ces arrangements se continuent. Toutefois, il a fait une estimation de ce qu'il lui faudra de ces $70,000 pour l'Ontario, et il a fait une estimation de ce qu'il lui faudra pour Québec. Nous ne saurions discuter la question d'une manière intelligente, à moins que nous ne sachions comment l'on va distribuer ces fonds. Nous voulons voir comment ils doivent être répartis entre les provinces, afin de constater si ses conclusions sont sages.

Les représentants de la Colombie Anglaise, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick désirent voir si ces item comprennent des sommes suffisantes pour ce que nécessitent, à leur connaissance, la surveillance des pêcheries de ces provinces.

Dans la Nouvelle-Ecosse, dit-il, les affaires sont dans l'état où elles étaient auparavant, que l'administration des pêcheries, leur surveillance, la nomination et la destitution des fonctionnaires sont les mêmes qu'autrefois. Nous désirons savoir quelle somme il va dépenser pour ce service. L'année dernière, l'honorable ministre a dépensé $21,683.91 dans la Nouvelle-Ecosse. Va-t-il réduire ce crédit ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non. Je crois l'avoir dit en termes formels à l'honorable député.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Parfaitement ; la réduction ne sera pas dans ce crédit.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Certainement non.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Prenons le Nouveau-Brunswick ; $17,663.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne m'attends pas à ce que cela soit de moins de $17,000.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Nous sommes assez sûrs que l'Ile du Prince-Edouard n'aura pas moins que l'année dernière.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Environ $7,000 en chiffres ronds, je crois.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Six ou sept mille dollars, en chiffres ronds. Et le Manitoba ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne vois aucune raison pour qu'il y ait là des changements.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Les $1,200 sont destinés au lac Winnipeg, je suppose ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, au lac Winnipeg et au lac voisin.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre aura-t-il assez de $1,200, vu qu'il y aura peut-être des élections générales dans cette province ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, nous ne faisons rien pour les élections provinciales.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'année dernière, nous avons dépensé $2,324 dans les territoires du Nord-Ouest. L'honorable ministre va-t-il réduire ce crédit ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il n'excédera pas $3,000.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Pas plus considérable ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y aura une augmentation, mais elle ne sera pas considérable, car nous demanderons un crédit spécial pour faire ce que nous avons l'intention d'y faire.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : S'il en est ainsi, comment l'honorable ministre peut-il déduire le crédit de $25,000, parce que dans l'Ontario il n'a dépensé que $19,239, ou $20,000 ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est juste.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre va-t-il réduire le crédit de Québec ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Pour Ontario et Québec, nous retranchons $25,000, et ce qui me porte à ne pas retrancher davantage, c'est qu'il me faut encore garder mes fonctionnaires sur le littoral de Québec. M. Prince et moi avons tâché d'estimer les dépenses aussi exactement que possible.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Du crédit de $30,000 de l'année dernière, l'on doit déduire $25,000, et il ne reste que $5,000 pour l'Ontario et Québec.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : La province de Québec a-t-elle définitivement consenti à se charger des pêcheries de l'intérieur ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Et le gouvernement fédéral a-t-il retiré ses fonctionnaires ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, depuis le premier du courant.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : D'après son interprétation de la décision du Conseil privé, l'honorable ministre est-il d'avis qu'il n'est pas responsable envers Québec ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne vais pas jusque-là. Le fait même que j'ai retenu des inspecteurs dont les devoirs sont de voyager et de me faire connaître chaque semaine comment l'on observe les règlements, et comment le gouvernement provincial les applique, prouve que ce n'est pas ce que je fais. Il est bien possible que la chose ait un résultat très peu satisfaisant, et il est possible que je vienne dire ici que bien que nous n'ayons pas eu de revenu, nous sommes encore obligés au point de vue national, mais je ne veux pas m'engager : je veux attendre les événements et voir quel va être le résultat du changement. Si je constatais que ce changement va détruire nos pêcheries, je n'hésiterais certainement pas à demander à mes collègues de me permettre de demander des fonds à la Chambre pour les protéger ; car, à mon avis, ces pêcheries constituent une industrie nationale importante.

Sir LOUIS DAVIES.

Il me semble qu'aujourd'hui, alors que l'Ontario, surtout, a tant désiré de retirer le revenu provenant de ces pêcheries, il me semble, dis-je, que cette province doit aussi contribuer à la protection de ces pêcheries, et c'est ce qu'elle fait. Nous ne savons pas si cela sera efficace, mais je prends des précautions pour que l'on m'envoie chaque semaine des rapports relativement au résultat de l'administration des fonctionnaires provinciaux.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre veut-il nous dire en quoi consiste son mode de protection, car s'il attendait jusqu'à ce qu'une mauvaise administration et une surveillance insuffisante fussent préjudiciables aux pêcheries, il serait impossible de les rétablir dans leur ancien état. Bien que le gouvernement fédéral ait fait mieux que ne pourrait faire un gouvernement provincial, cependant il lui a été impossible de faire tout ce qu'il fallait pour conserver intacte la richesse de nos pêcheries, car jamais l'opinion publique ne semble aider à l'application des règlements que font les autorités provinciales ou fédérales.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ecoutez ! écoutez !

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : On fait entendre des plaintes épouvantables lorsque les pêcheries s'épuisent, et l'on accuse le gouvernement du jour de ne pas les avoir surveillées comme il aurait dû le faire. Comment le ministre se propose-t-il de conduire cette inspection de manière à se mettre au courant, du moment que le manque de précautions convenables menace de causer du tort ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je suis depuis longtemps en communication avec les premiers ministres des deux plus grandes provinces, et avec les fonctionnaires à qui ils ont spécialement confié le soin de protéger les pêcheries, et je reconnais qu'ils apprécient tout à fait l'importance des fonctions dont ils se sont chargés. Ils savaient qu'ils assumaient de grandes responsabilités ; ils savaient qu'ils auraient des recettes abondantes, et ils m'ont assuré qu'ils nommeraient des fonctionnaires provinciaux, (tout comme ceux que j'avais déjà nommés), pour voir à ce que les règlements fussent appliqués. Je ne doute pas du tout—et je n'ai aucune raison d'en douter—qu'ils ne mettent en pratique ce qu'ils m'ont donné à entendre à ce sujet. Nous nommons ces trois inspecteurs—naturellement, j'ai ici mes deux propres fonctionnaires—pour parcourir chaque district confié aux soins d'un surveillant, et pour nous dire si les fonctionnaires provinciaux appliquent les règlements, comme les fonctionnaires fédéraux ont eu l'habitude de le faire. Ils peuvent se tenir au courant de la manière dont les fonctionnaires rem-

plissent leurs devoirs, et cela, presque aussi efficacement que si nous les nommions directement.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : A mon avis, le ministre ne saurait, avec $5,000, organiser un service efficace de surveillance générale sur les immenses districts de pêcheries de l'Ontario et de Québec. Ses officiers d'ici devront voyager, cela va sans dire, et porter leurs dépenses à ce crédit, et ces deux hommes ne peuvent pas, durant la saison de la pêche, exercer la surveillance sur une bien grande partie de cet immense territoire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il nous faut réduire le crédit d'une manière assez rigoureuse.

M. BELL (Prince-est) : Je désire que le ministre explique un peu plus clairement la nature de la décision dans l'affaire des pêcheries. D'après ce que je comprends, le Conseil privé a décidé que les plages étaient la propriété des provinces avant la Confédération, et que ces dernières n'y avaient pas renoncé à l'époque de la Confédération. En conséquence, les plages appartiennent aux provinces, et les pêcheries qui se trouvent dans la limite des trois milles appartiennent aussi aux provinces. Si je comprends bien, il y a un jugement du Conseil privé à cet effet.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Mon honorable ami (M. Bell) ne doit pas poser de fausses prémisses. Le Conseil privé n'a rendu aucun jugement portant que la plage s'étend à la limite de trois milles. La question qui sera discutée sera celle de savoir si la plage s'étend au delà du niveau des basses eaux.

M. BELL (Prince-est, I. P.-E.) : Sous quelque aspect qu'elle se présente, la question qui nous intéresse, nous, habitants de l'Ile du Prince-Edouard, est celle de savoir si, à titre de province, l'île a le droit à sa part de l'adjudication accordée dans l'affaire des pêcheries.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous ne pouvons pas discuter cela ici.

M. BELL (Prince-est, I. P.-E.) : Je ne veux pas discuter la question maintenant, mais l'honorable ministre (sir Louis Davies) a donné à entendre que l'on prend des moyens pour déterminer exactement l'état de la question.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous prendrons des moyens.

M. BELL (Prince-est, I. P.-E.) : L'honorable ministre (sir Louis H. Davies) a dit, je crois, que l'on avait soumis cette question au ministère de la Justice. Autant que je puis en juger, cela ne nous aidera pas à en arriver à une conclusion, car il est possible qu'après avoir obtenu l'opinion du ministre de la Justice, nous soyons dans l'ignorance tout comme auparavant.

Quelques VOIX : Oh !

M. BELL (Prince-est, I. P.-E.) : Oui, en ce qui concerne une décision définitive et satisfaisante de cette matière. On a fait une proposition juste, à mon avis : renvoyer cette question à la cour Suprême du Canada.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est ce que nous examinons maintenant ; nous cherchons à arriver à une conclusion.

M. BELL (Prince-est, I. P.-E.) : Je désire savoir si l'on espère que la question sera soumise prochainement à la cour Suprême pour en obtenir une décision.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'aime à croire qu'il y a un espoir raisonnable. Les ministres du Nouveau-Brunswick étaient ici la semaine dernière, et nous nous proposons de leur soumettre prochainement un projet.

M. BELL (Prince-est, I. P.-E.) : Si je comprends bien, alors, c'est l'intention formelle du cabinet de soumettre la question à la cour Suprême pour en obtenir une décision.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Si nous pouvons faire consentir les provinces, c'est ce qui sera certainement fait. Sinon, nous ne pouvons pas soumettre la question.

M. BELL (Prince-est, I. P.-E.) : Les trois provinces, la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'Ile du PrinceEdouard ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Et la Colombie-Anglaise ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Certainement.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Avez-vous eu quelque communication de ce gouvernement à ce sujet ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Cela comprendra l'estuaire du fleuve Fraser, et autres ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, la même question sera nécessairement amenée sur le tapis.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : N'est-il pas singulier que vous n'ayez pas encore eu de communication ?

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous avons exercé la même juridiction qu'auparavant, et personne ne paraît y objecter.

M. INGRAM : L'honorable ministre veut-il dire si M. Webster est encore attaché au ministère ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non.

M. INGRAM : Comment le gouvernement de l'Ontario administre-t-il les pêcheries ? L'honorable ministre voudrait-il dire si ce gouvernement lui a envoyé des rapports, et s'il administre les pêcheries d'après la méthode suivie par le gouvernement fédéral ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, nous avons des rapports de temps à autre, et les pêcheries sont administrées probablement d'après la méthode que nous suivons. Je ne suis pas en mesure de dire si l'on obtiendra d'aussi bons résultats.

M. INGRAM : Sous l'ancienne administration—je parle de la localité que j'habite—on ne tenait pas compte des opinions politiques de ceux à qui l'on accordait des permis. Mais depuis que les honorables membres de la droite sont arrivés au pouvoir, l'on porte, je crois, quelque attention aux opinions politiques, et, aujourd'hui que les pêcheries sont sous la juridiction du gouvernement de l'Ontario, je crains que l'on ne s'occupe davantage du parti. Je serais peiné qu'il en fût ainsi.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Moi aussi.

M. INGRAM : Les inspecteurs ont-ils fait des rapports dans ce sens ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Pas du tout.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je désire poser des questions relativement aux règlements concernant les pêcheries de la Colombie Anglaise. On a beaucoup discuté cette question dans la province. Je connais un peu les difficultés que présente la solution de questions de cette nature. En 1894, je crois, nous avons proposé un projet qui, tout en étant pas tout à fait acceptable, semblait plus acceptable que tout autre mode que l'on a adopté, et j'ai regretté, cette année, de constater que tout était dans le même état qu'à l'époque où j'étais ministre de la Marine et des Pêcheries relativement au mécontentement qui régnait parmi les pêcheurs.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries pourrait-il dire au comité ce qu'il a fait, dans quel état se trouve la question actuellement, jusqu'à quel point il a pu se rendre au désir des deux parties, car malheureusement il y en avait deux, les pêcheurs et les fabricants de conserves ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La question n'est que raisonnable, et je veux tâcher d'expliquer exactement où en est l'affaire. Peu de temps après être devenu ministre, j'ai visité cette province pour me rendre compte de la situation par moi-même, et j'ai eu de longues conversations avec les fabricants de conserves d'un côté et les pêcheurs de l'autre. Ces derniers croyaient avoir des griefs sérieux et prétendaient que les règlements ne leur rendaient pas justice et qu'ils étaient à la merci des fabricants de conserves. Ils demandaient que ces règlements fussent changés de manière à leur donner au moins justice égale. J'ai étudié leurs plaintes aussi attentivement que possible. J'ai constaté que je n'avais pas assez de temps à ma disposition—à peine deux semaines—pour me permettre de décider entre ces deux grandes classes, les fabricants de conserves d'un côté avec tout le capital engagé dans cette industrie, et de l'autre, les pêcheurs qui se comptent par milliers ; un parti représente le capital, l'autre la main-d'œuvre.

Je savais qu'il faudrait assez de temps pour arriver à une conclusion quelque peu satisfaisante. Et après avoir discuté la chose avec le commissaire Prince, j'ai décidé que ce qu'il y avait de mieux à faire était de l'envoyer lui-même passer deux ou trois mois sur les lieux, vu que c'est un spécialiste que nous avons fait venir dans le pays, à cause de ses connaissances spéciales en matière de pêcherie et dont toute la vie a été consacrée à l'étude de ces questions. Je lui ai donné toutes les instructions ainsi que tous les mémoires que j'avais reçus des pêcheurs et des fabricants de conserves : je lui ai expliqué de mon mieux la cause du différend qui existe entre ces deux classes.

Ces instructions étaient de se rendre sur les lieux pour étudier la question et de me faire à son retour un rapport concernant les amendements qu'il conviendrait de faire à ces règlements. C'est ce qu'il a fait, et en voyant son rapport, j'ai été quelque peu surpris de sa sévérité. Je n'étais pas trop disposé à l'accepter, mais vu qu'il connaissait mieux la question que moi et qu'il avait passé trois mois à l'étudier, je lui ai dit : Je vais accepter vos recommandations pour le présent ; nous allons les publier comme de nouveaux règlements et les soumettre aux intéressés. Nous avons tout le temps nécessaire pour recevoir les objections des deux parties et changer les règlements encore une fois s'il y a lieu.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Ces règlements ont-ils été publiés avant l'arrêté du conseil ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'arrêté du conseil a été passé 9 mois avant la date à laquelle les nouveaux règlements devaient entrer en vigueur. Ces nouveaux règlements recommandés par M. Prince, ne devaient venir en vigueur que 9 ou 10 mois après leur publication. Durant cet intervalle, nous avons reçu des représentations des intéressés, et plus le temps approchait pour leur mise en vigueur, plus ces représentations devenaient pressantes et énergiques. La situation devint grave.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'ai entendu dire que les réponses aussi étaient énergiques.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Pas les miennes du moins ; je reconnaissais que je n'étais pas en état de prononcer un jugement d'un côté ou de l'autre. je comprenais que les deux parties avaient des droits et que ces règlements n'allaient pas assez loin pour plaire aux pêcheurs et trop loin pour plaire aux fabricants de conserves. Finalement, après avoir beaucoup étudié la question, j'en suis venu à la conclusion que ces règlements étaient trop sévères.

Les faits étaient ceux-ci : les pêcheurs se plaignaient de ce que la saison de pêche ne durant que quelques semaines, ils n'avaient que ce peu de temps pour faire de l'argent pour le reste de l'année, mais que ces pêcheries leur étaient maintenant enlevées par des étrangers qui venaient de l'autre côté de la frontière pour les quelques semaines seulement que dure la pêche ; car il y a 5,000 hommes employés durant la saison de pêche du saumon, tandis que les pêcheurs indigènes ne sont qu'au nombre de 700 à 800. Ces étrangers, disaient-ils, viennent nous enlever le pain de la bouche. et les gages sont réduits à rien.

Les fabricants prétendent qu'il n'y a pas assez de pêcheurs pour fournir toute la main-d'œuvre nécessaire et que si l'on exclut les pêcheurs des Etats-Unis, les 700 ou 1,000 pêcheurs indigènes demanderont des gages doubles ou triples et ruineront cette industrie. J'ai cru qu'il était possible de faire un compromis. D'après les règlements de M. Prince que j'ai approuvés, personne ne pouvait monter sur un bateau de pêche à moins avoir une licence. et pour obtenir ce permis, il fallait se faire enregistrer avant une certaine date antérieure à l'ouverture de la saison de pêche. Cela avait pour but de permettre aux habitants seulement de se faire enregistrer, car une population flottante ne franchirait pas de 300 à 400 milles uniquement pour se faire enregistrer par anticipation, pour la prochaine saison de pêche. J'ai modifié ce règlement en conservant le principe de l'enregistrement, en décrétant toutefois qu'il ne serait pas nécessaire pour les rameurs. Chaque bateau contient deux hommes, un rameur et un pêcheur, et le compromis consiste en ce que le pêcheur est obligé de se faire enregistrer avant le 1er juillet, mais non pas le rameur. Je n'ai pas entendu de plaintes depuis que le nouveau règlement est en vigueur.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je crois que le ministre ferait bien d'étudier de nouveau toute la question.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je demande pardon à l'honorable député si je l'interromps. mais j'ai oublié de mentionner un point important. C'est que le nouveau règlement ne s'applique pas aux sauvages.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : La difficulté provient de ce qu'une pression a été exercée sur le ministre d'un côté, par la classe ouvrière, et de l'autre, par les patrons et il assume ainsi une responsabilité dont il devrait être exempté. Le département ne parviendra jamais à faire des règlements satisfaisants tant qu'il cherchera à concilier des opinions si contraires. Quels que soient les mérites de la question d'un côté ou de l'autre, elle se réduit à une affaire d'offre et de demande avec laquelle le département ne devrait avoir rien à faire.

Les pêcheurs de bonne foi ont toute ma sympathie et je sais quels égards il convient d'avoir pour eux. Mais lorsqu'il s'agit de règlements de pêche, il ne s'agit pas des pêcheurs. Le ministre ne prétend pas que c'est à lui de régler les difficultés entre patrons et employés. Son devoir consiste à protéger les pêcheries qui sont actuellement dans d'excellentes conditions, mais qui demandent une surveillance rigoureuse et constante si l'on ne veut pas les voir dépérir.

Les fabriques de conserves le long de cette rivière sont de proportions bien différentes. Quelques-unes sont considérables et d'autres beaucoup moindres et les règlements ne font aucune distinction entre les deux catégories.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ils n'en ont jamais fait.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Non, mais cela devient plus important aujourd'hui que le nombre des licences est réduit à dix. La grande majorité des bateaux appartient aux fabricants de conserves, à qui appartiennent aussi, naturellement, les fabriques et cette limite de dix met les fabricants dans cette position : ces permis ne sont pas transférables et quand un homme pourvu d'un permis est mis à bord d'un bateau et tombe malade le fabricant est incapable de le remplacer, s'il a reçu le nombre complet de ces 10 permis. Les propriétaires de ces grandes fabriques qui ont un capital considérable engagé, sont exposés à manquer de pêcheurs, si l'un de ces dix tombe malade, puisque ces permis ne sont pas transférables. Je n'ai pas eu occasion de lire les nouveaux règlements, mais je voudrais savoir du ministre s'il est vrai qu'un fabricant ne pourrait pas remplacer un de ces pêcheurs pourvu de permis qui tomberait malade.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est bien cela. Autrefois les fabricants pouvaient obtenir 25 permis et aujourd'hui ils ne peuvent en avoir que 10. Cela est un des compromis entre les pêcheurs et les fabricants. Les pêcheurs disaient que c'était une infamie d'accorder 25 permis à chaque fabrique et M. Prince décida que 10 serait un nombre raisonnable. Je n'ai pas voulu agir à l'encontre du rapport d'un homme de l'expérience de M. Prince.

J'ai cru qu'on devait au moins faire subir à ces règlements l'épreuve d'une année d'expérience. Rien n'empêche les fabricants d'acheter le poisson des autres bateaux.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Ils ne devraient pas être forcés d'acheter le poisson de cette manière.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il faut tenir compte de la position dans laquelle se trouvent ces 700 ou 800 pêcheurs indigènes vis-à-vis le grand nombre de pêcheurs qui viennent des Etats-Unis. Ils se plaignent de ce que ces étrangers viennent leur enlever le pain de la bouche et demandent à être protégés. Après avoir fait la pêche dans leurs propres rivières pendant cinq ou six semaines, ils traversent la frontière et font une nouvelle saison de pêche dans la Colombie Anglaise. La situation ne peut pas être changée maintenant. Les règlements sont passés et ont été acceptés avec plus ou moins de satisfaction par les pêcheurs. Plus tard nous pourrons profiter de l'expérience de cette année. J'ai fait de mon mieux, suivant en grande partie les recommandations du professeur Prince et les modifiant dans certains cas, conformément au bon sens que je crois posséder et aux connaissances que j'ai pu acquérir pendant mon séjour sur les lieux. Je considère que la situation actuelle est assez équitable pour tout le monde.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre a cherché à régler la question en faisant ce qu'il croyait être juste et pour les pêcheurs et pour les patrons. Mais ce n'est pas à ce point de vue qu'il aurait dû se placer. Le professeur Prince est un expert en pêcheries, et s'il avait fait rapport que les pêcheries de la rivière Fraser étaient dans des conditions telles que les permis accordés à ceux qui ont engagé de forts capitaux dans cette industrie, dussent être diminués pour empêcher les pêcheries de dépérir, la position prise par le ministre serait logique : mais il parle du professeur Prince à propos d'une question sur laquelle son opinion ne vaut pas plus que celle de qui que ce soit.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il ne faut pas oublier qu'il a passé plusieurs mois sur les lieux.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre dit qu'il a fait ce qui était juste. Ce n'est pas ainsi qu'il convient de régler cette question. Les fabricants de conserves ont établi une grande industrie sur ces rivières, il faut avoir de graves raisons pour intervenir dans leurs affaires. Le département de la Marine n'a qu'une raison pour intervenir, c'est si son intervention était nécessaire pour protéger les pêcheries et non les pêcheurs. Le ministre de la Marine et des Pêcheries n'est pas chargé de la protection des pêcheurs. Quand cette question des pêcheries était à se plaider devant le Conseil privé, on a insisté pour savoir où il convenait de faire la différence entre le droit de l'autorité fédérale et celui des gouvernements provinciaux dans ces questions de permis et de règlements. Quand un des juges émit l'opinion que le pouvoir d'accorder des licences pour les pêcheries intérieures appartenait à l'autorité provinciale on lui opposa que ce serait créer un étrange état de choses vu que l'autorité fédérale, avant le droit de faire des règlements de pêche, pouvait supplanter entièrement l'autorité provinciale. On insista alors pour que les pouvoirs fussent accordés soit au gouvernement fédéral soit aux gouvernements provinciaux. Cette raison est donnée dans le jugement du Conseil privé Je ne puis pas donner les termes exacts du jugement, mais il est dit qu'en honneur le tribunal ne pouvait supposer que l'autorité fédérale voudrait abuser de sa position et entreprendre de diminuer le nombre des licences dans un autre but que celui de protéger les pêcheries. Le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) donnera certainement son loyal appui à chaque ligne de cette décision. Le gouvernement fédéral était une des parties en cause et le ministre et le parlement sont tenus d'observer loyalement cette décision. Dans ce cas, a-t-il le droit indirectement et sous le couvert de règlements de pêche de régler les différends entre les pêcheurs et leurs patrons et de dire : Bien qu'il ne soit pas nécessaire d'agir ainsi pour protéger les pêcheries, je le fais comme question de justice envers les pêcheurs et pour établir des relations équitables entre eux et leurs patrons ? La seule question est de savoir si ce règlement est nécessaire à la protection des pêcheries. La raison qu'en donne le ministre c'est que la limitation du nombre des licences à dix est une mesure équitable pour les pêcheurs. Il ne prétendra assurément pas non plus que le professeur Prince ait dit que cette réduction de 20 à 10 était nécessaire à la protection des pêcheries et alors rien ne justifie ce règlement. Le ministre a dû être mal renseigné s'il croit que ce règlement a été généralement bien accueilli.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je dis qu'il y a une entente assez générale pour en faire l'expérience cette année.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je suis heureux d'entendre l'honorable ministre nous déclarer avec certitude qu'il y a une entente dans ce sens, car je crois savoir que le règlement cause beaucoup de mécontentement.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je crois que cette entente existe.

M. MAXWELL : Je crois connaître cette question beaucoup mieux que l'honorable député de Pictou, vu le peu de temps qu'il a

habité la Colombie Anglaise. Il a été ministre de la Marine et des Pêcheries, mais je ne puis pas le féliciter sur le succès de son administration. Si quelque chose a été négligé pendant son administration, ce sont bien les pêcheries de la Colombie Anglaise et le mécontentement sous ce rapport était général dans cette province. Je trouve étrange la proposition qu'il émet en soutenant que le ministre de la Marine et des Pêcheries n'a pas le droit de s'enquérir ou de prendre connaissance des difficultés qui peuvent exister entre les fabricants de conserves et les pêcheurs de la rivière Fraser.

Nous avons entendu proclamer, cette après-midi, la doctrine que le gouvernement avait le droit et le devoir d'intervenir dans une autre question qui occupe en ce moment l'attention publique. On a insisté pour que le gouvernement intervînt dans un différend entre le capital et le travail. En vertu du même principe, je prétends qu'il est du devoir du ministre de voir à ce que ceux qui gagnent leur vie avec les pêcheries de la Colombie Anglaise, puissent retirer le plus possible de leur industrie comme tous les autres ouvriers du pays. Les pêcheurs de la Colombie Anglaise ont toujours soutenu, et je les approuve en cela, que les fabricants de conserves n'ont pas droit d'avoir des licences du tout. Pourquoi auraient-ils un permis ? En vertu de quel droit un fabricant peut-il exiger du département 20 ou 10 licences ? Les pêcheurs prétendent que ces 20 permis donnent virtuellement un monopole à chaque fabricant. Cela permet aux fabricants de se dispenser jusqu'à concurrence du nombre de ces licences, des services des pêcheurs. Les pêcheurs prétendent et je prétends comme eux que leur position vis-à-vis les fabricants est très injuste, et les fabricants devraient être obligés d'aller sur le marché et d'obtenir leur main-d'œuvre comme tous les autres industriels. Comme l'a dit le ministre, il y a des centaines de pêcheurs sur cette rivière, et les fabricants de conserves peuvent obtenir d'eux tout le poisson dont ils ont besoin.

Ils n'ont aucun droit à ces permis, et le ministre leur a fait une grande concession en leur en accordant dix, lorsque les pêcheurs lui demandaient de n'en accorder aucune. L'honorable député de Pictou s'oppose à cette réduction. Il est évidemment l'avocat des fabricants de conserves, mais il ne représente certainement pas les sentiments des pêcheurs de la rivière Fraser ; et il est autant de notre devoir de protéger les intérêts des pêcheurs que ceux des fabricants. Quand on considère le mal que ces gens ont à gagner leur vie, on ne peut qu'approuver le ministre qui a pris ce moyen d'obliger les fabricants d'acheter plus de poisson d'eux que par le passé.

L'honorable député mentionne le cas d'un pêcheur qui tomberait malade, et cela nous ramène au point de départ. Si dans une autre industrie, un ouvrier tombe malade, le patron le remplace par un autre. Il faut que les fabricants de conserves fassent la même chose. Si l'un de leurs pêcheurs tombe malade, il y en a des centaines d'autres prêts à le remplacer.

Les règlements actuels sont les meilleurs que nous ayons jamais eus dans la Colombie Anglaise. Quelques fabricants peuvent être mécontents sur certains détails, mais le grand nombre sont satisfaits. Quant aux pêcheurs, ils sont convaincus que c'est la première fois qu'un ministre s'occupe de leur faire rendre justice.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je ne m'amuserai pas à réfuter les attaques personnelles de l'honorable député de Burrard ; il doit avoir ses raisons pour m'attaquer comme il le fait ce soir, et si cela lui fait plaisir, il peut continuer, car il ne fait de mal à personne. J'ai eu occasion d'assister à une discussion de cette question entre lui et quelques-uns de ses principaux commettants ; dans cette circonstance, il était dans des dispositions bien différentes à mon égard ; il m'a remercié, et je suppose qu'il était sincère, de l'esprit dans lequel je traitais la question et de la manière dont je parlais de lui. Cela se passait dans sa division électorale que nous habitons tous deux.

Aujourd'hui, pour des raisons qu'il me serait facile de deviner, il a changé de ton ; mais que son ton soit amical ou féroce, cela me fait absolument le même effet. Son insinuation que je pourrais bien être l'avocat des fabricants ne mérite pas même le mépris et encore moins une dénégation. D'après la manière dont il traite la question, on ne dirait certainement pas de lui qu'il est l'avocat de quelqu'un. Il a affirmé beaucoup de choses. Il ne s'agit pas de discuter les conditions qui existaient autrefois, mais les conditions actuelles, et l'honorable député ne gagnera rien à revenir aux anciennes histoires. Je me rappelle que le premier ministre avait fait de belles promesses à propos de ces règlements impopulaires. Quand la caravane grite a envahi cette province, c'était la mode d'anathématiser les règlements et le ministre des Pêcheries du jour. Et la prétention de l'honorable premier ministre était que tous ces règlements devaient être jetés à l'eau et pour les industriels et pour les pêcheurs. Mais hélas ! à peine était-il arrivé au pouvoir qu'il entendait bourdonner aux oreilles de son ministre de la Marine et des Pêcheries un essaim de frélons comme il n'y en a jamais eu autour des miennes.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Vous avez eu chaud, vous aussi.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Oui, et si l'honorable député de Burrard avait la moindre parcelle de loyauté, il saurait que j'ai rappelé à ces pêcheurs qui étaient alors très montés contre les règlements, les nombreuses difficultés que présentait cette question. J'ai aussi mentionné dans cette occasion que j'étais certain,

connaissant le ministre de la Marine et des Pêcheries comme je le connaissais, qu'il n'avait pas fait ces règlements lui-même et n'avait pas dû leur donner toute son attention. L'honorable député de Burrard a pu voir ce soir, que le ministre lui-même a, en quelque sorte, corroboré ce que j'ai dit alors.

Il a, en apparence, accepté les vues de M. Prince et a admis que sous ce rapport il y avait une grande amélioration dans les règlements. L'honorable député de Burrard espère peut-être retirer de là quelque avantage politique et nous savons qu'il en a besoin. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) admettra, j'en suis sûr que je n'ai pris ni la part du travail ni la part du capital. Si l'on m'a bien compris, j'ai dit qu'il fallait laisser de côté toutes considérations du travail ou du capital lorsqu'il s'agit de règlements des pêcheries sur une certaine rivière. Voilà l'attitude que j'ai prise et qui n'a pas été en quoi que ce soit affaiblie par ce qu'a dit l'honorable député de Burrard (M. Maxwell). S'il s'agissait du travail et du capital, tous ces raisonnements seraient à propos ; mais on n'a aucune raison de réduire ces 20 permis.

M. MAXWELL : Pourquoi ces permis sont-ils accordés ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'idée de ce système de permis sur la rivière Fraser, est de contrôler les pêcheries sur cette rivière de crainte qu'autrement elles ne soient dépeuplées. C'est le même système qui est appliqué aux autres rivières. Vous faites des règlements restreignant le nombre des permis sous prétexte qu'il faut protéger les pêcheries. Lorsque le département découvrit ces fabricants de conserves, il fixa un certain nombre de permis, j'oublie le nombre. Il a toujours existé plus ou moins de désaccord entre ces fabricants et le département. Je ne pense pas qu'un ministre de la Marine et des Pêcheries qui remplit courageusement son devoir puisse être populaire parmi les pêcheurs et les fabricants de conserves ; c'est chose très difficile dans ce pays.

J'ai dit à l'honorable député comment a été établi le système des permis, et je dis maintenant qu'il n'y a aucune raison de réduire le nombre de ces permis, en ce qui concerne les pêcheries.

M. MAXWELL : Si c'était là tous les permis que nous avons accordés, l'honorable député pourrait avoir raison, mais quand vous avez déjà 2,000 qui jouissent de ces permis, je ne vois pas de raison de donner des permis aux fabricants de conserves.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : C'est une question toute différente et qui, à mon avis, n'est pas du ressort du département de la Marine et des Pêcheries. Voilà pourquoi je n'approuve pas le présent état de choses. Je prétends que l'honorable ministre n'a, au sujet de la rivière Fraser, aucun renseignement motivant de nouvelles restrictions dans le système des permis et qu'il n'a aucune raison de réduire le nombre de ces permis. Si je comprends bien, personne n'a demandé au ministre de refuser des permis aux pêcheurs.

M. MAXWELL : Non. Tout homme intelligent admettra qu'il est du droit de tout pêcheur d'avoir de l'emploi sur la rivière. Si vous accordez ce droit au pêcheur, si vous lui donnez un permis, pourquoi n'aurait-il pas tout l'avantage de son travail comme tout homme engagé dans toute autre industrie ? En accordant ces 20 permis aux fabricants de conserves, vous privez le pêcheur d'une partie des avantages qu'il peut retirer de son travail.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Comme je dois être conséquent, je refuse d'entrer dans cette discussion. Toute mon argumentation se réduit à ceci : la seule question pour le ministre de la Marine et des Pêcheries est de savoir combien il peut être accordé de permis sur cette rivière. Je dis que personne ne s'est plaint.

M. MAXWELL : S'il s'agit de savoir combien il peut être accordé de permis sur cette rivière, l'honorable député n'a pas le droit de déterminer un certain nombre de fabricants de conserves.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Mais il y a là un certain nombre de fabricants ; ils ont le droit à des permis. Je dis que le département n'a pas à s'occuper de la réduction ou de l'augmentation des permis à moins que ne le demande la condition des pêcheurs.

M. MAXWELL : C'est assez bien.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le ministre ne peut régler cette question ; il ne saurait accorder un permis à un individu et le refuser à un autre, et se placer entre le capital et le travail. Mon raisonnement est simplement pratique et basé sur l'esprit de l'acte des pêcheries. Je n'ai jamais prétendu, ni personne dans la Colombie Anglaise, ou dans cette Chambre, qu'il ne fallait pas donner de permis aux pêcheurs, mais il n'est rien dans l'acte des pêcheries qui permette de refuser des permis aux fabricants de conserves. Non seulement rien ne justifie une réduction de 20 à 10, mais ces hommes sont propriétaires de bateaux bien équipés, et ne pas faire de différence entre les grands et les petits établissements, est une chose que je ne comprends pas.

M. TAYLOR (Leeds-sud) : Je vois que le ministre réduit ce crédit de $25,000. Cela s'applique entièrement à l'Ontario ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Et à Québec.

M. TAYLOR : A une certaine partie de Québec. Je crois comprendre que cela est dû

surtout au renvoi des fonctionnaires employés dans l'Ontario ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Et dans Québec.

M. TAYLOR : Je désire attirer l'attention sur l'injustice faite à ces officiers des pêcheries. L'honorable ministre nous a dit que sur la décision du Conseil privé le département a renoncé à toute juridiction sur les pêcheries de l'Ontario. J'ignore de quand date cette décision du Conseil privé, mais je sais que le ministre a émis une circulaire signifiant à ces fonctionnaires leur congé en date du 1er janvier. Quelques-uns n'ont reçu cet avis que le 5 janvier. Ces hommes ont été sommairement démis. Je crois que c'est une injustice. On aurait dû leur donner un avis de 3 mois, au lieu de les démettre ainsi sans avis. Ainsi, ces employés qui avaient fidèlement rempli leur devoir, ont tout simplement reçu une circulaire leur annonçant leur congé. On devrait au moins leur payer un quart de leur salaire. J'ai demandé si le ministre avait l'intention de rendre justice à ces hommes, et il a répondu "non." Il dit aujourd'hui que ce changement n'était qu'une expérience et que ces gens sont entrés au service du gouvernement de l'Ontario. Or, comme question de fait, presque tous ont été démis et pas un sur cent n'a été employé par le gouvernement de l'Ontario.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député doit se tromper.

M. TAYLOR : Je ne me trompe pas. Que l'honorable ministre prenne la liste de ces employés dans mon comté, et il constatera que pas un d'entre eux n'a été pris à l'emploi du gouvernement d'Ontario. On a nommé M. Judd, qui était tout simplement un agent politique dans ce comté. L'honorable ministre ne fait, dit-il, qu'une expérience, mais il s'agit de nommer de nouveau des employés, les anciens ne seront pas repris, et on les remplacera par des agents politiques.

Sous l'ancienne administration, M. Sheppard avait la surveillance dans tout l'Ontario, et, naturellement, étant un partisan, M. Sheppard a été maintenu en position et on lui a donné des agents politiques comme aides.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai toujours compris que c'était un de vos bons partisans.

M. BENNETT : Demandez au Directeur général des postes.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je crois qu'on m'a demandé de le renvoyer parce que c'était un fort partisan conservateur.

M. TAYLOR : M. Sheppard a été nommé par le gouvernement conservateur mais lorsqu'il s'agissait d'hommes compétents, le gouvernement les nommait sans considérations politiques.

Des VOIX : Oh !

M. TAYLOR : Je sais que M. Sheppard a été et est encore partisan des messieurs de la droite.

Avant que ce crédit soit réduit de $25,000 je désire que le ministre me promette que ces fonctionnaires démis sans avis recevront au moins un quart du salaire auquel ils ont droit, et si ce crédit n'est pas suffisant alors que le ministre me promette de présenter un crédit supplémentaire. Il n'est pas un homme au Canada qui voudrait traiter son serviteur comme le gouvernement a traité ces fonctionnaires. C'est une injustice que tout membre de la Chambre devrait condamner. Tout Canadien devrait être traité avec justice, surtout par un gouvernement qui se dit libéral.

M. H. F. McDOUGALL (Cap-Breton) : L'honorable ministre aurait-il la bonté de me dire qui a remplacé M. Quinan, inspecteur dans mon comté, démis il y a deux ans ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député ne le connaît-il pas ?

M. McDOUGALL : Non.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je crains de ne pouvoir vous le nommer, mais je m'informerai avec plaisir et vous ferai savoir la chose.

M. McDOUGALL : J'ai fourni à l'honorable ministre l'occasion de me renseigner, il y a un an, mais il a éludé la question.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je crois que l'honorable député se trompe.

M. McDOUGALL : J'ai demandé un rapport des noms des personnes renvoyées du service des pêcheries dans mon comté, et aussi des noms de ceux nommés à leur place, et je n'ai pas encore eu ce rapport.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je crois avoir donné le renseignement l'an dernier.

M. McDOUGALL : Pardon, je ne l'ai pas eu.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il n'y a pas de raison pour que l'honorable député n'ait pas cette information.

M. McDOUGALL : L'honorable ministre refuse-t-il de répondre ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Assurément non. L'honorable député s'imagine-t-il que je puisse avoir dans la mémoire les noms de tous les employés des pêcheries du pays? Je lui donnerai ce renseignement quand il le voudra.

M. McDOUGALL : Je vais rafraîchir la mémoire de l'honorable député et voir s'il peut nous dire comment est fait ce service maintenant. Lorsqu'il démit M. Quinan, il nomma à sa place un nommé Joseph McPherson.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Vous avez dit que vous ignoriez son nom ?

M. McDOUGALL : Un peu de patience. Je n'ai encore rien dit. Depuis cette époque M. McPherson a obtenu une position dans le département des douanes, l'automne dernier. Or, je veux savoir qui a remplacé cet inspecteur dans la partie sud du comté du Cap-Breton. Il habitait alors la partie nord bien qu'on l'ait nommé inspecteur de la partie sud. Il est aujourd'hui percepteur des douanes à Sydney-nord. Y a-t-il quelqu'un de nommé à sa place dans le service des pêcheries ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il était, je crois, percepteur des coupons de primes.

M. McDOUGALL : Je n'ai aucun doute qu'il en a perçu un bon nombre, si les rapports sont vrais. Je désire savoir s'il a été remplacé dans cette position, ou s'il remplit les doubles fonctions de percepteur des douanes à Sydney-nord et d'inspecteur des pêcheries dans la partie sud du comté.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne crois pas qu'il puisse remplir les deux positions.

M. McDOUGALL : Je ne crois pas qu'il le puisse.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non. Il a pu percevoir les coupons auparavant.

M. McDOUGALL : Non. Lors de mon départ, aucun coupon de prime n'avait été payé, et il occupait sa nouvelle position depuis 5 ou 6 mois.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je donnerai le nom de cet homme à l'honorable député lorsque viendra la dernière épreuve des estimations.

M. McDOUGALL : L'honorable ministre peut-il me dire qui a remplacé M. Alexander McDonald, d'East Bay ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non ; je ne puis me rappeler tous ces noms.

M. McDOUGALL : Il n'y avait que 3 inspecteurs dans le comté, et tous ont été démis. L'honorable ministre peut assurément les nommer.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne puis me le rappeler. Je donnerai le nom à l'honorable député s'il veut venir au département, ou je le lui apporterai.

Sir LOUIS DAVIES.

M. McDOUGALL : Je vois que John A. Fraser, de Baddeck, a reçu $119.30 pour frais de voyage tandis que son salaire n'était que de $19.83.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela est probable. Un homme reçoit un petit salaire et peut recevoir un fort montant pour frais de voyage.

M. McDOUGALL : L'honorable ministre peut-il me dire où ce monsieur voyage ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Dans le district pour lequel il est nommé.

M. McDOUGALL : Ce doit être un grand district, s'il a retiré un aussi fort montant.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ces comptes sont tous vérifiés par des hommes compétents.

M. McDOUGALL : Je vois à la page K-86, qu'un gardien de phare, du nom de MacNeil, qui a charge d'un cours d'eau, reçoit $54, tandis que son prédécesseur, qui a été démis, n'a jamais reçu plus que $25.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce n'était pas le même district.

M. McDOUGALL : Je demande pardon à l'honorable ministre ; je connais très bien le district.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les limites des districts ont été changées.

M. McDOUGALL : Si l'honorable ministre croit que sa mémoire est fidèle à ce sujet, je ne le crois pas. Ce district est celui de Bonne Acadie. Il n'y a là qu'un cours d'eau et la distance à parcourir pour l'inspecteur, est de deux ou trois milles. Celui qui a été nommé pour remplacer l'individu démis a près de 80 ans, à peine capable de voir le cours d'eau. L'honorable ministre a cru devoir lui payer $54 pour 13 semaines. J'aimerais à savoir la raison de cette augmentation.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Croyez-vous que ce soit trop pour 13½ semaines ?

M. McDOUGALL : Ce n'est pas ce que je dis. Je prétends qu'il ne devrait pas être payé plus cher que son prédécesseur.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai découvert des fonctionnaires qui ne faisaient absolument rien.

M. McDOUGALL : Je demande pardon à l'honorable ministre. Il n'a pas eu de meilleurs employés que celui qu'il a démis. Il a été démis parce qu'il était conservateur, et l'autre l'a remplacé parce qu'il était libéral, bien qu'il soit incapable de faire la besogne ; il n'est pas même capable de signer son nom. L'homme qui a été démis n'a jamais rien fait qui pût justifier son renvoi ; il a toujours bien rempli son devoir comme en fera rap-

port l'inspecteur. Je crois qu'il a été démis sans que l'on ait consulté l'inspecteur.

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : Cela représente 60 cents par jour. L'honorable député croit-il que ce soit trop cher ?

M. McDOUGALL : Un employé de ce service n'a jamais été tenu de rester à l'ouvrage du matin jusqu'au soir.

M. TAYLOR : L'autre faisait la besogne pour $25, et vous donnez aujourd'hui $54.

M. McDOUGALL : On pouvait retenir les services du premier pour $25, et vous auriez pu en trouver des centaines qui eussent fait la besogne pour le même prix.

M. HENDERSON : L'honorable contrôleur des Douanes semble croire que 60 cents par jour représentant un très petit salaire ; je dois lui rappeler, ainsi qu'au directeur général des Postes (M. Mulock) qu'ils ont à leur emploi nombre d'hommes qui travaillent chaque jour, et fournissent chevaux et voitures, qui ne reçoivent pas plus que 50 cents par jour.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ont-ils fait des soumissions pour cela ?

M. HENDERSON : Je ne crois pas que le cas soit le même. Toutefois, je ne mentionne la chose que pour prouver que même sous la présente administration, il y a des hommes qui sont moins payés que les cantonniers du chemin de fer du Grand Tronc.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je crois comprendre qu'il y a eu un changement dans l'Ile du Prince-Edouard. Sous l'ancien régime on payait les gardes-pêche, et j'aimerais à demander au ministre quel changement il a opéré.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il n'y a pas eu de changement, si ce n'est que l'on a nommé pour le comté de Queen un inspecteur qui s'occupe surtout de l'industrie du homard, voyant à empêcher la pêche illicite. L'inspecteur est W. C. Hopkirk, à $500 par année.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Quelles instructions a-t-il reçues au sujet de l'emploi des vaisseaux ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il a des instructions spéciales dans chaque cas. Il informe, par télégraphe, où il peut avoir un bateau à tel taux, pour un certain temps, puis il reçoit des instructions à cet effet. J'ai constaté que l'on ne pouvait prévenir la pêche illicite le long des côtes à moins d'employer des remorqueurs, un pour l'Ile du Prince-Edouard, un pour la côte nord du Nouveau-Brunswick, deux pour les côtes de la Nouvelle-Ecosse. J'ai constaté alors que nous payons si cher pour le louage de ces bateaux que l'an dernier, nous en avons construit un petit à Hawkesbury.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Combien a-t-il coûté ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne sais pas ; mais une très petite somme.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Cela ne se trouve pas dans les estimations.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce n'est peut-être pas dans les comptes de cette année, car l'entreprise ne sera peut-être pas terminée avant le 1er juillet. Ce navire a été construit, suivant plan et devis, par le célèbre constructeur de Port-Hawkesbury, M. Emery.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Qui a charge de ce navire ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'un des capitaines employés dans le service des pêcheries.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'entretien de ce navire a-t-il été imputé sur le crédit affecté au service des pêcheries ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'entretien des autres navires est-il aussi imputé sur le présent crédit ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, sur le service des pêcheries.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Combien y en a-t-il ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Pendant quelques semaines, on loue un navire afin d'empêcher la pêche du homard pendant la saison prohibée. L'inspecteur Chapman était autorisé à louer un navire à la journée pour supprimer la pêche que l'on faisait illégalement sur les côtes du Nouveau-Brunswick. Nous avons construit ce navire l'an dernier, et tout est imputé sur les crédits affectés au service des pêcheries.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre doit se tromper en disant que les dépenses d'entretien de tous ces navires sont imputées sur ces crédits, car nous voyons, à la page K. 90, au sujet du "Fred M. Batt," les item suivants portés aux crédits de l'Ile du Prince-Edouard ; 44 jours, $880 ; provisions pour navires, $70,19 ; total, $950.19. A première vue, cet item exige quelques explications.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ces dépenses ont peut-être été imputées sur ce crédit, mais le navire est employé à la suppression de la pêche du homard pendant la saison prohibée.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Sur quelle base l'honorable ministre s'appuie-t-il ? Prenez, par exemple, le crédit de

$100,000. En premier lieu, ce crédit était tout simplement affecté à la protection de nos pêcheries et à tenir les pêcheurs à trois milles de la côte. L'honorable ministre se sert-il indirectement de ces crédits, soit pour combler le découvert, qui sera d'environ $7,000, nous a-t-il dit ce soir, lorsque les sommes votées pour l'Ile du Prince-Edouard sont insuffisantes, soit pour l'entretien des remorqueurs que l'on emploie sur les côtes de l'île pour la protection des pêcheries ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ces $7,000 comprenait les dépenses de ce remorqueur.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre a dit qu'il permettait aux fonctionnaires attachés au service des pêcheries de se servir de remorqueurs de temps à autre, tantôt sur la côte de l'Ile du Prince-Edouard, tantôt sur la côte nord du Nouveau-Brunswick ; il a construit un remorqueur cette année, et il nous dit que les dépenses des autres seront imputées sur le compte relatif à la protection des pêcheries.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je croyais que toutes ces dépenses étaient imputées sur ce compte.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre proposait de retrancher ce crédit du budget des pêcheries ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Quelle distinction fait-il entre l'achat de ces deux navires ? Au lieu de demander $70,000 considère-t-il, par exemple, qu'il pourrait prendre $170,000 sur les deux crédits ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, l'un est tout à fait différent de l'autre. A première vue, on croirait que l'on prend $950 sur ce crédit pour payer les dépenses de ce remorqueur ; mais il n'en est pas ainsi. On emploie les remorqueurs pour la protection des pêcheries seulement lorsque les croiseurs ne suffisent pas.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Qu'est-ce que M. Hopkirk a à faire avec les pêcheries des côtes ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est un fonctionnaire préposé à la protection des pêcheries et il peut consacrer beaucoup de temps à cette besogne.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Est-il sous les ordres du capitaine Spain ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Il n'est pas attaché au service des pêcheries ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, il est pris à bord en qualité de fonctionnaire préposé à la protection des pêcheries, et quelquefois, il est chargé de la direction d'un petit bateau.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Est-ce qu'il remonte les rivières ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, il voyage seulement le long des côtes. Cela forme partie du service des pêcheries.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Et cela ne devrait pas être compris dans ce crédit ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela devrait être compris dans le crédit affecté au service des pêcheries ; je ne vois pas comment cet item se trouve ici.

M. McDOUGALL : Est-ce là le bateau que l'on a employé au sujet des bancs d'huîtres dans le lac du Bras-d'Or, un petit bateau qui vient de l'Ile du Prince-Edouard ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Peut-être.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Ce fonctionnaire est-il autorisé à louer un navire au prix qu'il juge convenable ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, il télégraphie ou il écrit au département qu'il peut louer à tel ou tel prix un bateau pour tant de jours, et il reçoit du gouvernement des instructions spéciales à cet effet.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Qu'est-ce que cet item de $42.75, pour ameublement de bureau ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est pour le bureau des inspecteurs à Charlottetown.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Est-ce la première fois que le ministre achète un ameublement pour ce bureau ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. INGRAM : Je vois que le "Petrel" est actuellement dans le lac Erié et qu'il a saisi environ 73 filets que les Américains avaient placés dans les eaux canadiennes. Est-ce le gouvernement du Canada ou celui de l'Ontario qui devient propriétaire des filets saisis ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le gouvernement fédéral.

M. TAYLOR : L'honorable ministre des Douanes a demandé à mon honorable ami s'il croyait que ce fonctionnaire était trop payé à raison de 60 cents par jour. Je désire appeler son attention sur les salaires que l'ancien gouvernement qu'on avait l'habitude d'accuser de prodigalité payait aux gardes-pêche dans mon comté, et je le prie-

rai de calculer ce que cela représentait par jour : M. Nassau Acton, de Gananoque, $77.08 ; Samuel Boddey, d'Athens, $50 par année ; Capitaine Davis, de Gananoque, $50 ; M. Greer, désigné sous le nom de Green, dans le rapport de l'auditeur général, $40 par année et frais de voyage, $12 ; Wm. Hicks, $62.50 et frais de voyage, $100 ; Geo. Jeacleck, l'un des meilleurs fonctionnaires du Canada, $125, frais de voyage, $85.75 ; John Moorehead, de Longpoint, $40, frais de voyage, $13.50 ; Robert Poole, de Poole's Resort, $50, frais de voyage, $13.50 et J. G. Wallace, d'Ivy Lea, $4.16, frais de voyage, $2.50.

M. GIBSON : Salaire, $4.16 par année ?

M. TAYLOR : Oui, M. Wallace était un gardien de phare et a été nommé garde-pêche et on lui a alloué cette somme nominale pour veiller à l'observation des règlements sur le St. Laurent près Fiddler's Elbow. Les hommes que je viens de nommer demeurent dans mon comté et tous ont été destitués par circulaire datée du 1er janvier et reçue par eux entre le 3 et le 6 du même mois.

L'honorable ministre n'a pas dit qu'il avait l'intention de traiter ces hommes avec justice et leur payer un quart de leur salaire annuel. J'aimerais demander à l'honorable ministre des Douanes, qui est un expert en chiffres, quelle différence il y a entre employer ce vieil aveugle dont on a parlé à raison de $80 pour surveiller la pêche sur une rivière de la Nouvelle-Ecosse et la somme de $25 que l'ancien gouvernement payait pour les mêmes services. Et je lui demanderai en outre si des salaires variant de $4.16 à $125, sont trop élevés pour payer des services fidèles et efficaces. Lorsqu'ils ont été destitués, ces hommes avaient déjà commencé un quart de leur année, et, dans tous les cas, leur engagement étant à l'année, on aurait dû leur donner un avis de trois mois.

M. HENDERSON : L'honorable ministre a dit, si je l'ai bien compris, que le gouvernement fédéral devenait propriétaire des filets saisis. J'aimerais savoir qui réglemente la largeur des mailles des filets de pêche dont on se sert dans le lac Erié.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est le gouvernement du Canada qui fait tous les règlements relatifs aux saisons et au mode de pêche ainsi qu'aux engins qu'il est permis d'employer.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je crois que l'honorable ministre se trompe au sujet de la tenue de ces comptes. Lorsqu'il dit que ces dépenses sont imputées sur les sommes affectées au service des pêcheries. Le rapport de l'auditeur général, à la page K-92 contient une liste de ces navires. Les dépenses sont données comme suit : l'"Aberdeen", $26,050.31 ; l'"Acadia", $18,-355.90 ; le "Constance", $16,826.45 ; le Curlew", $9,864.01 ; le "Dolphin", $4,093.94 ; le "Kingfisher", $6,198.10 ; la "Canadienne", $13,781.53 ; l'"Osprey", $7,476.18 ; le "Petrel", $11,061.49 ; le "Stanley", $2,580.28 ; le "Victoria",—et c'est de celui-là que je me propose de parler,—$4,544.91, et le "Vigilant", $9.80. Il y a aussi les dépenses du bureau des renseignements concernant les pêcheries s'élevant à $7,209.42.

Le "Victoria" est le seul navire qui réponde à l'objet que l'on a en vue. M. Hood a loué ce navire à raison de $300 par mois, et a touché $1,279. Ce n'est pas le navire que l'honorable ministre voulait désigner. Prenons ensuite le compte général et tous ces item, et nous arrivons à un total qui excède le crédit ordinaire affecté aux pêcheries, lequel est, je crois, de $130,000. Ainsi l'honorable ministre constatera qu'il n'y a pas un seul item concernant un service de remorqueurs. Il doit être mal renseigné, car il a dit au comité qu'il croyait que les dépenses de ces remorqueurs étaient prises sur le crédit affecté au service des pêcheries.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est ce que j'ai présumé. Ces remorqueurs n'ont été employés qu'après le 15 juillet, lorsque la saison de la pêche était terminée. Ces navires n'ont pas été employés pendant l'année dont vous parlez.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Alors l'honorable ministre ne parle pas de l'exercice expiré en juillet dernier ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les dépenses des remorqueurs employés l'été dernier ne seraient pas du tout portées à ces comptes. Les dépenses du seul navire mentionné ici ont été portées à un autre compte.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Il s'agit de savoir sur quel compte on a imputé les dépenses de ces remorqueurs. Le ministre croyait que c'était sur les crédits affectés au service des pêcheries.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Elles ne sont pas imputées sur l'autre compte, comme je l'ai dit, mais cela ne fait pas de différence.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je vois, dans l'Ontario, l'item suivant : Louage d'un remorqueur, de T. H. Elliot, du Sault Sainte-Marie.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est pour les besoins du service de l'intérieur.

SIR CHARLES HIBBERT TUPPER : Dans les item concernant Québec, il y a aussi une somme pour le louage d'un remorqueur. La même chose est arrivée aussi à l'Ile du Prince-Edouard. L'honorable ministre a dépensé plus de $100,000 pour les fins du service des pêcheries. Peut-il nous dire clairement ce que cela veut dire ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La coutume est de prendre les sommes nécessaires sur les crédits affectés à la protection des pêcheries, et je suppose que c'est ce que l'on a fait l'an dernier. C'est parce que l'on impute ces dépenses de cette façon que je demande cette année d'augmenter ce crédit de $95,000 à $100,000. Le mémoire que j'ai en main, dit que ces $5,000 en sus sont pour couvrir les dépenses des navires supplémentaires dont on aura besoin pour empêcher la pêche au homard en temps prohibé.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Serait-il irrégulier à l'avenir d'imputer les dépenses de ces remorqueurs sur les crédits ordinaires affectés à la protection des pêcheries ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je le crois. La chose ne pourrait se faire que dans des circonstances particulières. Je ne pense pas qu'il y ait d'autres dépenses de cette nature imputées sur ces crédits. Vous avez cité le cas d'Elliot, mais cet homme a pu parcourir son district d'un bout à l'autre à bord d'un remorqueur, et c'est pour cela qu'il produit une réclamation. Il a une étendue de côte immense à surveiller, il peut parcourir jusqu'à 100 milles. S'il loue un remorqueur aux fins de protéger les pêcheries, les dépenses faites, à ce sujet, doivent être imputées sur les crédits affectés au service des pêcheries. Vous ne pouvez faire une division mathématique en ces matières.

M. BENNETT : Il y a quelque temps, l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) a interpellé le gouvernement au sujet de la vente du navire appelé "Dolphin," dont l'Etat était propriétaire. Le ministre a répondu que le "Dolphin" avait été vendu $700 sans demande de soumissions. Pourrait-il me dire dans quelles circonstances cette vente a été faite et pourquoi l'on n'a pas demandé de soumissions ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le navire était tout à fait hors d'usage. Je n'espérais même pas pouvoir m'en débarrasser. Les fonctionnaires de mon département disaient qu'il ne pouvaient le vendre et je l'ai offert au gouvernement de l'Ontario pour $600. Celui-ci a envoyé quelqu'un pour l'examiner et m'a dit qu'il refusait de l'acheter. Une personne m'offrit ensuite $700 et le capitaine Spain me dit : Si vous pouvez obtenir $700, concluez le marché avec la rapidité de l'éclair. Je pris son avis et le fit vendre aussi vite que le télégraphe me le permit. J'ai su par la suite que les acheteurs, mécontents du marché, voulaient se délier les mains. Je crois que mon honorable ami, ou toute autre personne ne peut dire que le navire valait plus que cela. Les années précédentes, on l'avait offert en vente pour $500. Ce navire avait été destiné dès l'origine à faire la police des rivières aux environs de Québec.

M. BENNETT : Il est évident que le ministre s'en est laissé imposer par quelqu'un ; Le navire n'était pas aussi mauvais qu'il le dit.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Alors tous les fonctionnaires de mon département doivent m'avoir fait des rapports faux.

M. BENNETT : Le navire naviguait sur la baie Georgienne où les vagues sont très fortes, et était conduit par un capitaine et huit hommes d'équipage.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous avons dépensé $2,000 pour le réparer et lui permettre de faire le service pendant la dernière saison.

M. BENNETT : Cela prouve que l'on a vendu ce navire à sacrifice. Je connais quelque chose des agissements du gouvernement de l'Ontario, dans le voisinage de la baie Georgienne, et il y a là plus de quarante amis politiques désireux de louer des remorqueurs au gouvernement.

L'honorable ministre, le 19 avril, en réponse à l'interpellation de l'honorable député de Grey-est, a dit ce que le gouvernement avait dépensé pour réparer ce navire : $414, pendant l'exercice 1895-96, $346, 1896-97 ; et $335, 1897-98. Cela fait un total d'environ $1,100. J'ai examiné le rapport de l'auditeur général pour l'exercice précédent, et j'ai constaté que l'on avait dépensé $857 pour réparations, ce qui fait un total d'environ $2,000. C'était un très beau navire.

L'honorable ministre nous dit que l'un de ses fonctionnaires lui avait conseillé de s'empresser de le vendre pour $700. Ce fonctionnaire pouvait être sincère, mais je crois qu'on aurait pu vendre le navire deux fois plus cher, si on l'eût mis à l'enchère. Je puis dire au ministre que l'homme qui a acheté le navire n'en a pas besoin, il a simplement voulu faire une spéculation. Il y a eu beaucoup de mécontentement aux environs de Parry Sound, tant parmi les libéraux que parmi les conservateurs, lorsqu'on a su que ce M. Harrison, connu, je n'en doute pas, du ministre des Douanes comme un libéral éminent, avait acheté ce navire de prix pour $700.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Un navire construit il y a trente-huit ans.

M. BENNETT : Je puis dire au ministre que le navire, au-dessous de la ligne de flottaison, était aussi bon que le jour où il a été lancé. Je puis lui dire en outre que depuis trois ou quatre ans, on avait dépensé $2,000 pour le réparer.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les capitaines Spain et McElhinney et le sous-ministre m'ont conseillé

de le vendre à ce prix et m'ont affirmé que je ferais un bon marché.

M. BENNETT : Le navire a été vendu à M. Harrison, un libéral éminent d'Owen Sound, qui s'est occupé activement des élections partielles dans ce district.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne connaissais pas du tout ses opinions politiques.

M. BENNETT : On a dû beaucoup insister auprès du ministre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Personne n'est intervenu. M. Harrison a écrit une lettre que j'ai soumise aux capitaines Spain et McElhinney, lesquels m'ont dit que la somme offerte excédait la valeur du navire. C'est plus que le gouvernement de l'Ontario n'aurait donné.

M. BENNETT : Nous pouvons comprendre pourquoi le gouvernement de l'Ontario ne voulait pas acheter ce navire, car il doit avant tout soigner les intérêts de ses amis. On a dépensé $2,000 en réparations depuis quatre ans. Ce navire pouvait naviguer à partir du Sault Sainte-Marie sur les eaux de la baie Georgienne, même en automne, dans la saison des tempêtes. Le ministre sait que c'était un navire sûr.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'osais envoyer ce navire sur la baie Georgienne, car on m'avait averti plus d'une fois que nous courrions de grands dangers.

M. BENNETT : Si la voix de sa conscience empêchait l'honorable ministre de faire faire le service à ce navire, pourquoi l'a-t-il vendu à un acheteur sans défiance ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je savais que l'acheteur serait obligé de dépenser beaucoup d'argent pour mettre ce navire en condition convenable.

M. BENNETT : Le navire a fait le service de surveillance sur la baie Georgienne et sur les grands lacs. Je le connais bien, et avoir vendu ce navire pour $2,000 n'est rien en comparaison du scandale qu'a causé le marché que l'on a fait avec cet homme. J'accepte la déclaration de mon honorable ami, mais je crois qu'il s'en est laissé imposer.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Tous les fonctionnaires de mon département doivent s'en être laissé imposer ; car il m'ont dit que si je voulais me servir de ce navire, il me faudrait dépenser beaucoup d'argent pour le réparer.

M. BENNETT : A quoi ont servi ces réparations que l'on a faites depuis quatre ans ?

M. MORRISON : L'honorable député peut-il me dire quelles étaient les dimensions de ce navire ?

M. BENNETT : La longueur en était, je crois, de 80 à 90 pieds.

M. MORRISON : Quel tonnage ?

M. BENNETT : Je ne puis dire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je crois que mon honorable ami se trompe au sujet de la longueur du navire.

M. BENNETT : Je ne crois pas.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le navire n'a peut-être pas une longueur de 90 pieds, mais il a plus de 40 ou 45 pieds.

M. BENNETT : Je connais un peu la valeur des remorqueurs de cette classe. Les gens de la baie Georgienne croient que cette affaire est louche, et les journaux d'Owen Sound ont fait des commentaires sur cette vente. Lorsqu'on lui a offert $700, le ministre savait que le navire avait une certaine valeur. S'il avait eu à placer quelques bouées au prix de $150 ou $200, il aurait demandé des soumissions. J'aimerais savoir si ce n'est pas là la coutume.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, règle générale.

M. BENNETT : L'honorable ministre avoue que s'il s'était agi de placer quelques bouées, sa conscience lui aurait ordonné de demander des soumissions, et cependant, il vend un navire $700 à un ami politique et il ne demande pas de soumissions. Je sais que l'on a fait beaucoup de promesses à Owen Sound ; entre autres choses, on a promis de construire un bureau de poste et une cale sèche, mais ces engagements ne sont pas exécutés.

M. Harrison, me dit-on, était un des politiciens les plus en vue d'Owen Sound et l'un des plus intéressés dans l'élection partielle qui avait lieu à cet endroit. Bien qu'il n'eût rien à voir à ce genre d'affaires et qu'il n'eût aucun besoin de ce navire, il l'a acheté simplement pour faire une spéculation. Mais il avait tellement d'influence auprès du gouvernement qu'il a pu faire faire une offre en sous main lui permettant de l'acheter à $700. Si l'on avait demandé des soumissions ou si le navire avait été vendu aux enchères publiques, il aurait rapporté facilement $1,500.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Puisque l'honorable député prétend que ce navire a été acheté par un spéculateur, peut-il me dire si ce spéculateur l'a vendu et à quel prix ?

M. BENNETT : J'ignore si M. Harrison a vendu le bateau ou non, et je ne m'en occupe pas. Je répète que M. Harrison n'en avait pas besoin et qu'il l'a acheté pour faire une spéculation. La transaction était de nature à laisser planer des doutes sur ceux qui l'ont faite.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il ne saurait y avoir de doute. Je l'ai offert à M. Hardy. Je lui ai demandé s'il voulait prendre le bateau et il m'a répondu qu'il allait consulter ses collègues à ce sujet. Le capitaine Spain et le capitaine McElhinney m'ont dit qu'il ne valait pas $700 ; c'est alors que j'ai écrit que je le vendrais pour $600. Cette offre a été refusée. Plus tard j'ai reçu une offre de $100 de plus que le prix pour lequel je l'avais offert et je l'ai acceptée.

M. BENNETT : Comment se fait-il alors que le ministre ait prétendu qu'en 1893, on a offert $700 au gouvernement pour ce bateau ? En répondant à une interpellation de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), le ministre a dit qu'en 1893, ce bateau a été offert en vente pour $700 ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le même prix que nous avons obtenu en 1898.

M. BENNETT : Oui, mais dans l'intervalle, on avait dépensé $2,000 en réparations sur ce bateau. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a-t-il vendu d'autre bateau depuis qu'il est à la tête de ce département ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non.

M. BENNETT : J'exonère le ministre de toute complicité parce que je suis convaincu qu'on a abusé de sa bonne foi ; mais puisqu'il demande des soumissions pour le service d'une bouée à $50 par année, il devrait en demander aussi lorsqu'il a un navire de prix à vendre et que quelqu'un court après lui pour lui en offrir $700. Si on lui offrait $2,000 pour un navire supérieur comme le "Bayfield" par exemple, le vendrait-il sans demander de soumissions ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne le crois pas.

M. BENNETT : Le "Bayfield" est cependant aussi vieux que le navire que vous avez vendu.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est un navire d'un bien plus grand prix. Quant à celui-ci il a été offert par mon prédécesseur à $700. Sur l'avis d'un expert de mon département, il a était fait une offre de $700.

M. BENNETT : Depuis cette première offre de $700, on a dépensé $2,000 sur ce navire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y a de cela 6 ou 7 ans.

M. BENNETT : Les gens qui habitent les côtes de la baie Georgienne et qui sont les meilleurs juges de la force de résistance de ce navire, n'ont jamais craint d'embarquer à son bord par les gros temps, durant les mois de novembre et décembre. Mais à la demande d'un ami politique, le ministre l'a vendu pour $700 sans demander de soumissions. Si le ministre doit se conduire ainsi, il vaut autant renoncer au système des soumissions et donner toutes les entreprises aux amis qui fixeront eux-mêmes le prix.

M. GILLIES : Le ministre se rappelle-t-il avoir destitué un employé du nom de Lenoir, dans mon comté ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui et les documents concernant cette affaire ont été produits l'an dernier.

M. GILLIES : Ils n'ont pas été produits devant la Chambre, bien que je les aie demandés.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ils ont été produits au Sénat en réponse à une motion.

M. GILLIES : Je suis allé au Sénat, l'an dernier, et je n'ai pu les avoir non plus qu'ici.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce n'est pas ma faute, car je les ai fait préparer.

M. GILLIES : J'ai demandé ces documents parce que je savais que M. Lenoir a été destitué injustement. Je le connaissais depuis sa nomination, et cela était avant mon entrée en parlement et je sais qu'il remplissait bien son devoir.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce n'est pas ce que dit le rapport officiel.

M. GILLIES : Il n'y a pas de rapport officiel contre M. Lenoir, et le ministre m'a avoué l'an dernier, qu'il n'en avait pas de M. Bertram, l'inspecteur des pêcheries, dont relevait M. Lenoir. Si le ministre avait reçu un rapport, il serait venu de M. Bertram, mais ce dernier n'en a jamais fait contre M. Lenoir qui ne pouvait être destitué officiellement que sur un rapport de son supérieur. Le ministre voudra-t-il produire les papiers concernant cette affaire ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je les ai produits, l'an dernier, en réponse à une motion de M. Miller, au Sénat, mais je les ferai copier de nouveau.

M. GILLIES : M. Bertram, un fonctionnaire modèle, aurait immédiatement fait un rapport contre M. Lenoir, si ce dernier eût été incompétent. Puisqu'il ne l'a pas fait, je voudrais savoir pourquoi M. Lenoir a été destitué.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y a très peu de papiers ; je les ferai copier et je les produirai. M. Lenoir est parmi ceux que le commissaire Prince désigne comme n'étant pas de bons employés.

M. GILLIES : Le professeur Prince n'a pas pu faire un rapport dans ce sens.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : A quoi sert de parler ainsi puisque je déclare qu'il l'a fait ? Quand les papiers seront ici, vous serez plus en état de discuter la question.

M. GILLIES : Je suis en état de la discuter immédiatement, car je sais qu'il n'y a pas eu de rapport et le ministre le sait aussi. Il sait comme moi que M. Bertram n'a pas fait de rapport se plaignant de M. Lenoir.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai pas dit qu'il y en avait un.

M. GILLIES : Comment le professeur Prince a-t-il pu faire rapport au ministre sans avoir reçu de plaintes de M. Bertram, l'inspecteur du district ? Le ministre cherchera en vain un rapport quelconque contre la compétence de M. Lenoir. Si le ministre veut produire ces papiers demain, je vais retirer ma plainte pour le moment.

A propos de cette affaire, il y a une autre chose que je voudrais me faire expliquer par le ministre. Dans le rapport de l'auditeur général de cette année, je vois que D. R. Boyle, qui a remplacé M. Lenoir comme inspecteur de pêche pour le district de l'île Madame, a été payé, l'an dernier, $336.12, pendant que M. Lenoir en 1895-96 n'a reçu que $125 de salaire et $69.25 pour frais de voyage, soit un total de $194.25. L'année précédente, il avait reçu à peu près la même somme. Durant le dernier exercice, M. Boyle a reçu $213.12 pour frais de voyage ; il a aussi reçu $23 pour le loyer des chambres dans lesquelles il payait la prime de pêche, tandis que M. Lenoir, tout le temps qu'il a été en fonctions, n'a jamais reçu un sou pour cela. Pour ce seul employé, les dépenses ont augmenté de $141.87 dans une seule année. Je voudrais que le ministre me dît—et j'ai droit à ce renseignement puisque cela se trouve dans mon comté—quelle est la cause de cette différence pour un travail absolument semblable.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député a posé la question et donné la réponse. Les inspecteurs ont tous le même salaire et reçoivent en plus leurs frais de voyage. A tort ou à raison, il m'a été rapporté que M. Lenoir n'était pas un bon employé. Son successeur a voyagé plus ; il a attesté sous serment l'exactitude de son compte, lequel a été contrôlé et payé de la manière ordinaire. Puis-je aller faire le tour du pays pour me rendre compte si ces inspecteurs ont bien fait les dépenses qu'ils réclament ?

M. GILLIES : Je trouve étrange qu'un inspecteur dépense une aussi forte somme de plus qu'un autre pour surveiller le même territoire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je suppose que l'un faisait son ouvrage consciencieusement et non pas l'autre.

M. GILLIES : Le ministre ose-t-il affirmer cela ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'en sais rien, mais l'honorable député dit lui-même que l'un a voyagé plus que l'autre.

M. GILLIES : Le ministre aurait dû s'informer immédiatement de la raison d'une aussi forte augmentation en une seule année. Le même état de choses existe dans le district voisin du canal Saint-Pierre, où M. Brymer est inspecteur. Son prédécesseur était M. Murchison qui est mort sous l'ancien gouvernement, avant que son successeur fût nommé. Le salaire de M. Murchison était de $125 et ses frais de voyage de $113, pendant que son successeur a reçu $125 de salaire, et $205.96 de frais de voyage, et de plus $14.50 de loyer pour lesquels son prédécesseur n'a jamais reçu un sou. Brymer a donc reçu $106.50 de plus que son prédécesseur en une seule année, pour le même travail, dans le même district. Voilà une drôle de manière de pratiquer l'économie. Quand le ministre reçoit des comptes comme ceux-là, il devrait avoir un moyen de s'enquérir de leur exactitude et il devrait exiger des explications tout à fait satisfaisantes pour justifier une pareille augmentation dans les frais de voyage.

M. INGRAM : Je crois que le département envoie des instructions aux inspecteurs leur disant quel prix exiger pour loyer du cheval, leur pension et celle du cheval et ainsi de suite. Je voudrais savoir du ministre si l'échelle des prix est la même pour tout le Canada.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Certainement.

M. BENNETT : Il y a quelques années, pendant que l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) était ministre de la Marine et des Pêcheries, un cas qui intéressait beaucoup les pêcheurs de la baie Georgienne a été porté à sa connaissance. Je veux parler de l'affaire des frères Noble qui a causé beaucoup d'agitation parmi les pêcheurs des lacs et dans la presse et qui a aussi donné lieu, dans cette Chambre à de violentes attaques contre le ministre d'alors. Les frères Noble sont des libéraux influents du district d'Algoma et possèdent un grand établissement à cet endroit.

Le ministre justifia ses actes en disant que l'inspecteur, M. Elliott, avait donné des raisons suffisantes pour expliquer la saisie qu'il avait pratiquée. C'était une affaire considérable comprenant plusieurs bateaux à voile et deux ou trois remorqueurs. Cette affaire fit tant de bruit non seulement ici, mais dans tout le pays, que le ministre—je

ne dirai pas pour faire cesser la discussion, mais plutôt par esprit de justice—ordonna une enquête et M. B. B. Osler agit comme avocat des frères Noble. Je crois me rappeler que le résultat de l'enquête justifia le ministre d'avoir agi comme il l'avait fait. Quelque temps après, il y eut un remaniement ministériel, et l'honorable député de Victoria, N. B., (M. Costigan) prit le portefeuille de la Marine et des Pêcheries. Ce dernier, sans admettre que le gouvernement avait eu tort, adopta une autre politique et les bateaux saisis furent remis aux frères Noble. Je voudrais savoir d'abord s'il y a eu quelque chose de fait dans cette affaire depuis que le ministre actuel est entré en fonctions.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il n'y a eu rien de fait et les choses sont dans le même état.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Votons tous les crédits, à l'exception d'un seul item avec l'entente qu'à propos de cet item nous pourrons discuter tous les autres.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'accepte cet arrangement.

M. BENNETT : Le ministre a-t-il pris quelque décision dans l'affaire Noble ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non.

M. GILLIES : Je rappellerai au ministre que le 19 du courant, je lui ai parlé d'un ordre de la Chambre à propos de documents se rapportant à la destitution d'un gardien de phare à la Pointe-Jérôme.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On est à préparer ces papiers.

M. GILLIES : Ils sont très courts et nous devrions les avoir à l'heure qu'il est. Il y a douze jours que je les ai demandés, et ils nous ont été promis pour jeudi dernier. L'honorable ministre voudra-t-il presser un peu ses employés ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'y verrai.

M. INGRAM : L'honorable ministre voudra-t-il prendre des renseignements pour expliquer les dépenses légales dont il est question à l'item 208 ?

Le comité lève sa séance et fait rapport.

M. TAYLOR : Quand puis-je espérer avoir les documents concernant la destitution de M. Lake comme directeur du bureau de poste à Morton ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je m'en informerai et vous le laisserai savoir au cours de la prochaine séance.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Quel est le programme du gouvernement pour demain ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'affaire du Grand Tronc et du Drummond.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la séance est levée à 12.20 heures a.m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, le 1er juin 1899.

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

PRIÈRE.

FRAUDES ELECTORALES.—MANITOBA

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je propose :

Que les papiers compris dans la réponse à un ordre de la Chambre du 30 mars 1898, pour copie de toute correspondance, etc., se rapportant aux poursuites intentées à la suite des élections générales de 1896 dans la province du Manitoba soient renvoyés au comité des comptes publics.

Le rapport est très maigre et je suggérerais à l'honorable premier ministre l'opportunité d'un second rapport, car dans celui-ci il n'est question que de la taxe. Les arrêtés du conseil, par exemple, n'y sont pas, non plus que les lettres échangées entre le premier ministre et le ministre de l'Intérieur. D'après la preuve faite l'an dernier, il doit exister une correspondance assez volumineuse. Le rapport actuel ne comprend que quelques mémoires concernant la taxe.

Le PREMIER MINISTRE : Je crois que beaucoup de ces documents sont déjà devant le comité des comptes publics. N'est-ce pas le cas ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Quelques-uns y sont, mais les témoignages font mention d'autres lettres et aussi d'arrêtés ministériels.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai appris depuis que beaucoup de ces papiers étaient entre les mains de l'auditeur général. Je m'en informerai.

La motion est adoptée.

LA MILICE.

M. DOMVILLE : Je propose le bill (n° 135) modifiant l'acte de la milice.

Plusieurs VOIX : Donnez des explications.

M. DOMVILLE : Je ne me propose pas de donner, dès à présent, plus qu'un aperçu général du bill, vu que j'attends des documents dont la production a été ordonnée par

la Chambre et qui seront certainement produits dans une journée ou deux et peut-être aujourd'hui même. Tant que je n'aurai pas ces documents, je ne serai pas en état de donner sur le bill des explications aussi satisfaisantes que lorsque viendra la deuxième lecture. Le bill est simple et très court ; cependant, il contient beaucoup de choses. Il pourvoit à modifier l'article 4 de l'acte de la milice, où il y a des doutes sur la position relative du ministre et du général commandant. Mon but est de faire disparaître ce doute.

L'article 2 du bill a pour but de permettre à un Canadien de commander les forces militaires du Canada. Si ces quelques explications peuvent satisfaire mes honorables collègues, je demanderais le privilége de remettre à la deuxième lecture des explications plus complètes et plus détaillées. La motion est adoptée et le bill adopté en première lecture.

AFFAIRE CURLESS.

M. TAYLOR :

1. M. Charles H. Curless, principal officier du Revenu de l'intérieur et officier douanier spécial des douanes à Grand-Falls, N.-B., a-t-il été destitué ?
2. Dans l'affirmative, pourquoi, sur le rapport de qui, et par qui sa destitution a-t-elle été recommandée ?
3. Une enquête a-t-elle été faite ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière) : 1. Le département du Revenu de l'intérieur s'est dispensé des services de M. Curless. 2. Il ne remplissait aucune fonction et le département ne considérait pas ses services comme nécessaires. 3. Il n'y a pas eu d'enquête, parce qu'il était évident, d'après les livres du département, qu'il ne faisait aucun travail lui donnant droit à un salaire.

DESTITUTION SUR L'INTERCOLONIAL.

M. McDOUGALL :

1. Quand a été destitué M. Frank A. Gillis, ci-devant agent de station sur l'Intercolonial à Tracadie, N.-E. ?
2. Par qui a été recommandée cette destitution, et pour quelle raison a-t-elle été faite ?
3. Qui a succédé à M. Gillis comme agent de station à Tracadie ?
4. Par qui a été recommandé le successeur de M. Gillis, et a-t-il été, depuis, renvoyé du service ?
5. S'il a été destitué, quelle a été la cause de sa destitution ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : 1. M. Frank A. Gillis a été transféré de la gare de Tracadie à celle de Denmark, le 16 mars 1898. 2. Ce transfert a été fait sous le responsabilité du ministre. 3. Daniel R. McDonnell a remplacé M. Gillis à la gare de Tracadie. 4. McDonnell a été nommé en la manière ordinaire. Depuis il a été destitué. 5. Il a été destitué parce qu'il y avait un déficit dans ses livres

SERVICE DES BOUEES.

M. MILLS :

1. Quand expire le contrat de John McCarthy, d'Annapolis Royal, pour l'entretien des bouées dans le bassin d'Annapolis et de Digby ?
2. Le dit McCarthy a-t-il pris soin des dites bouées après l'expiration de son contrat ?
3. A-t-il été payé pour ces travaux ? Dans la négative, pourquoi ?
4. Des soumissions ont-elles été demandées pour ce service, cette année, et quand ?
5. Quels sont les soumissionnaires et le prix mentionné dans chaque soumission ?
6. Qui a actuellement le contrat, pour combien de temps, et combien reçoit-il ?
7. Le service en vertu du contrat actuel est-il le même que d'après le contrat du dit McCarthy ?
8. Quelle est la différence (s'il en est) entre les deux contrats, exception faite du montant et du nom de l'entrepreneur ?
9. Quand les bouées ont-elles été mises en place pour la première fois par l'entrepreneur actuel ?
10. Le département de la Marine et des Pêcheries a-t-il été averti que quelques-unes des bouées n'étaient pas bien placées ? Dans l'affirmative, quelles bouées ?
11. Le dit département a-t-il été averti que la bouée de Black-Point, dans le dit bassin est disparue ?
12. Si elle est perdue, qui doit la remplacer ?
13. Quelles sont les cautions de l'entrepreneur actuel ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : 1. Le 25 janvier 1899. 2. Il n'est pas à la connaissance du ministère que M. McCarthy ait continué de prendre soin des bouées une fois son contrat expiré. 3. Non, aucun rapport n'a été reçu du maître du havre, portant que certains travaux ont été faits. 4. Oui. Un avis demandant des soumissions a été publié le 3 mars 1899, demandant des soumissions jusqu'au 1er avril 1899. 5. Thelbert Rice, $185 par année ; Willard H. Anderson, $295 par année ; W. W. Hayden, $295 par année ; John McCarthy, $300 par année ; John W. Snow, $300 par année ; Daniel Parker, $455 par année. 6. Thelbert Rice pour trois ans, à $185 par année. 7. Oui. 8. Non, il n'y a pas de différence dans le contrat. 9. La date exacte n'est pas mentionnée, mais les bouées ont été remises au nouvel entrepreneur vers le 20 avril. Par suite du mauvais état dans lequel l'ancien entrepreneur les avait laissées, le nouvel entrepreneur fut obligé de fournir de nouvelles chaînes et de nouvelles ancres à ses propres frais, ce qui a retardé la mise en place des bouées à leurs endroits respectifs. 10. Une bouée perdue. 11. La bouée de Black Point était en bois, passablement vermoulue, et l'on suppose qu'elle a été coulée à fond. 12. L'entrepreneur, si le ministère décide de la remplacer par une bouée de même nature. Si l'on emploie une bouée en fer, le ministère fournira cette bouée, et l'entrepreneur les ancres. Une bouée temporaire a été placée à cet endroit. 13. W. W. Wade, marchand, Bear River ; Edward E. Rice, courtier, Bear River.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.—TARIF SPECIAL.

M. MACLEAN (par M. Taylor) :

Le tarif spécial, par mille, pour le transport du foin, de la paille et des grains, B. No 307, actuellement appliqué sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, a-t-il été approuvé par le Gouverneur en conseil et publié dans la *Gazette du Canada*, tel que voulu par la clause 227 de l'Acte des chemins de fer? Dans l'affirmative, dans quel numéro de la *Gazette*? Dans la négative, le gouvernement se propose-t-il d'obliger la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à se conformer aux dispositions de la dite clause à l'égard du dit tarif?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Le tarif spécial par mille, pour le transport du foin, de la paille et des grains, B. n° 307, du chemin de fer Canadien du Pacifique n'a pas été approuvé par le Gouverneur en Conseil. Ce n'est que le maximum des taux, basés sur une échelle approuvée, qui reçoivent l'approbation du Gouverneur en Conseil.

ETABLISSEMENT POUR L'ECLOSION DU POISSON.

M. PRIOR :

1. Le ministre de la Marine et des Pêcheries se propose-t-il d'insérer une somme dans le budget supplémentaire ayant pour objet de construire de nouveaux établissements pour l'éclosion du poisson sur les rivières Fraser et Skeena?

2. Si non, pourquoi?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Tant que le budget supplémentaire ne sera pas déposé sur le bureau de la Chambre, je ne puis pas fournir le renseignement demandé.

RIVAGE ET GREVES EN AVAL DE STEVESTON, C. A.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER :

1. Quel gouvernement (fédéral ou local) a sous son contrôle les 37·29 acres de rivage et grève situés à l'ouest et dans le voisinage immédiat de la section 9, rang 7 ouest, bloc 3 nord, division nord-ouest, à environ deux milles en aval de Steveston, C.A.?

2. Le département de l'Intérieur ou celui de la Marine et des Pêcheries n'ont-ils pas reçu en 1892 une demande pour louer ce terrain? Dans l'affirmative, à quel département la demande a-t-elle été faite?

3. Une demande a-t-elle été faite à l'un ou l'autre des dits départements en 1896? Dans l'affirmative, à quel département et par qui?

4. D'autres demandes ont-elles été faites par la suite? Dans l'affirmative, par qui?

5. Si des demandes ont été faites comme susdit, quelles réponses ont été faites?

6. Si l'un ou l'autre des dits départements a communiqué avec quelqu'un à ce sujet, quelle est la nature de la dernière communication?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : 1. Ces terrains étant situés dans le havre public de New-Westminster, sont maintenant sous la juridiction du ministère de la Marine et des Pêcheries. New-Westminster a été placé sous l'empire de l'acte des maîtres du havre, en vertu d'un arrêté du conseil en date du 23 janvier 1892. 3. Des demandes ont été faites au ministère de l'Intérieur en 1892, par M. W. H. Squair, le 14 octobre 1892, pour louer ces terrains. 3. Le 23 mai 1896, une demande était faite au ministre de la Marine et des Pêcheries, par Bell-Irving et Co., "Anglo-British Packing Company"— pour louer les terrains en question, et cette demande fut renvoyée au département de l'Intérieur. 4. Oui, une demande a été faite au ministère de l'Intérieur, par W. H. Steves, le 16 juin 1897. Le 13 mai 1899, une demande était reçue de la part de H. Bell-Irving et Co., pour la "Anglo-British Packing Company", dans laquelle on faisait allusion à une demande faite au ministère de l'Intérieur en 1892 et en 1896, et où on ajoutait que le gouvernement provincial avait loué le terrain à M. Frank Burnett, puis l'on protestait contre cette location. Nous ne possédons aucun renseignement à ce sujet. 5. Les documents concernant plusieurs demandes ont été renvoyés le 25 et le 31 du mois dernier, du ministère de l'Intérieur à mon ministère, et il n'a pas été pris de décision relativement à ces demandes. Toutefois, il paraîtrait que le ministre de l'Intérieur aurait recommandé au conseil de louer le terrain en question à M. Thomas Watts le 5 mai 1896. Mais comme M. Watts ne s'est pas conformé aux conditions mentionnées dans l'acte de concession, la vente n'a pas eu lieu. 6. Le 3 mai, M. Bell-Irving était averti par le sous-ministre de l'Intérieur que les documents se rapportant à sa demande ainsi qu'à d'autres demandes pour la location de lots de grève sur l'île Lulu, avaient été remis au ministère de la Marine et des Pêcheries. Le ministère n'a encore pris aucune décision relativement à la demande faite par M. Bell-Irving, ou par d'autres personnes.

DIRECTEUR DE LA POSTE DE LEVIS.

M. CASGRAIN :

1. P. A. Bourget, directeur de la poste de Lévis, a-t-il reçu une augmentation de salaire de $50.00?

2. Dans l'affirmative, la dite augmentation était-elle basée sur un rapport des revenus de son bureau?

3. Quel est le montant des dits revenus sur lequel la dite augmentation était basée?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : 1. P. A. Bourget n'est pas directeur de la poste de Lévis, et aucune augmentation de salaire n'a été accordée au titulaire de cette position. Il y a un M. A. Bourget qui est directeur de la poste de Lauzon, dans le comté de Lévis, mais il n'a pas reçu d'augmentation de salaire.

DIRECTEUR DE LA POSTE A METABETCHOUAN.

M. CASGRAIN :

1. Le nommé Jean *alias* Johnny Gauthier, actuellement directeur de la poste de Métabetchouan

(Saint-Jérôme, dans le comté de Chicoutimi), était-il directeur de la poste du même lieu en 1893 ou en aucun temps?

2. A-t-il été destitué et, dans l'affirmative, pour quelles raisons?

3. Y a-t-il eu une enquête dont le résultat lui a été défavorable, et pourquoi?

4. Sa destitution a-t-elle été faite alors pour des raisons politiques ou pour mauvaise tenue de son bureau?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock): 1. Oui; M. Jean Gauthier a été directeur de la poste de Métabetchouan depuis le mois de mars 1890 au mois de janvier 1894. 2. On a enlevé à M. Gauthier la position de directeur de la poste à Métabetchouan pour cause de négligence dans l'accomplissement de ses devoirs. 3. L'inspecteur a fait rapport que le directeur de la poste ne s'occupait pas de remplir convenablement les devoirs attachés à sa position. 4. Les dossiers du département indiquent que le directeur de la poste a été destitué pour les raisons ci-dessus mentionnées.

POURSUITES CONTRE P. C. DUPUIS, DE CHAMBORD.

M. CASGRAIN:

1. Un nommé P. C. Dupuis, de Chambord, dans le comté de Chicoutimi, a-t-il été poursuivi depuis 1896 pour vente de boisson aux sauvages?

2. Dans l'affirmative, à quelle amende a-t-il été condamné?

3. Le gouvernement a-t-il accordé une remise, ou suspendu le paiement, et à la demande de quelles personnes?

4. Le nommé Dupuis a-t-il payé finalement? Dans l'affirmative, quel montant comme amende et combien pour frais?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton): 1. Oui. 2. $75 et $11.10 de frais. 3. Des démarches furent faites en faveur de M. Dupuis par le député du comté; les procédures furent suspendues pour me permettre d'étudier l'affaire, et après mûre délibération, j'ai déclaré qu'autant que le ministère des affaires des Sauvages y était concerné, la loi devrait suivre son cours. Et l'agent de l'endroit reçut des instructions en ce sens. 4. Oui; $75 d'amende et $11.10 de frais.

LE MEDECIN DES SAUVAGES DE LA POINTE-BLEUE.

M. CASGRAIN:

1. Le Dr Fluhman, de Roberval, a-t-il été à l'emploi du gouvernement avant juin 1896 comme médecin des sauvages de la Pointe-Bleue?

2. Dans l'affirmative, a-t-il démissionné en faveur du Dr Constantin, ou a-t-il été destitué?

3. Dans ce cas, pour quelles raisons et sur la recommandation de quelles personnes?

4. Des requêtes ont-elles été présentées au gouvernement demandant cette destitution?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton): 1. Oui. 2. Il n'a pas démissionné, et il n'a pas été destitué. 3. Répondu par le n° 2. 4. Non.

DRAGUEUR DE ROBERVAL.

M. CASGRAIN:

1. Le bois destiné à la construction des chalans qui devront accompagner le dragueur de Roberval a-t-il été préparé à la journée ou à l'entreprise?

2. Si à l'entreprise, des soumissions ont-elles été demandées?

3. Quels prix ont été payés pour ces bois, soit au pied courant ou autrement, et combien pour le tout?

4. Qui a obtenu ce contrat et sur la recommandation de quelle personne?

5. Quelles sommes d'argent ont-elles été payées à un nommé W. Donahue, de Roberval, en rapport avec la préparation de ces bois?

6. Le gouvernement est-il informé que le nommé Donahue a donné ce bois à l'entreprise à raison de 10 cents du pied courant à un nommé Larouche, de Kénogami, et que ce contrat a été cancellé parce que le dit Larouche est conservateur?

7. Le gouvernement a-t-il été consulté dans cette affaire et, dans l'affirmative, est-ce sur son avis que le contrat Larouche a été mis de côté?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte): 1. A l'entreprise. 2. Oui. 3. $20 par mille pieds, M. P.—$920.06. 4. M. Donahue. 5. Pas encore. 6. Non. Il n'est pas à la connaissance du gouvernement, qu'un contrat pour bois de construction ait été accordé par M. Donahue à 10 cents du pied. Le ministère a été informé que le bois de construction fourni par Donahue avait été refusé parce qu'il n'était pas propre à l'usage auquel on le destinait, et non parce que Larouche est un conservateur, car il y a d'excellentes raisons de croire qu'il n'existe plus de conservateurs sympathisant avec l'opposition dans le district du Saguenay. 7. Le gouvernement n'a pas été consulté dans cette affaire, et l'ingénieur dirigeant a gi de son propre chef.

QUAI DE LA RIVIERE A LA PIPE.—COMTE DE CHICOUTIMI.

M. CASGRAIN:

1. Un nommé Gédéon Boivin a-t-il fourni de la pierre pour la construction du quai de la Rivière à la Pipe, dans le comté de Chicoutimi? Dans l'affirmative, pour quel montant?

2. Le gouvernement est-il informé que le même homme avait charroyé de la pierre pour un montant de $75 environ, et que le surveillant du quai, le nommé Pednault, n'a voulu en reconnaître que le petit montant qui lui a été payé?

3. Le gouvernement sait-il qu'on a agi ainsi sous prétexte que le nommé Boivin est un conservateur?

4. Le gouvernement serait-il disposé à aider le nommé G. Boivin à examiner cette affaire et à lui payer ce qui réellement lui est dû?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte): Le nom de Gédéon Boivin ne figure sur aucun des comptes transmis jusqu'aujourd'hui au ministère relativement à cette entreprise.

RAPPORT.

Rapport sur les archives du Canada.—(M. Fisher).

ARPENTEURS FEDERAUX.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je crois devoir prendre le temps de faire un appel auprès du ministre de l'Intérieur relativement à une injustice qui a été commise à l'égard d'un candidat au dernier examen pour l'admission à la pratique de l'arpentage. Cet homme m'a écrit une lettre que je puis remettre à l'honorable ministre, ou la lire, selon son désir. Il était témoin dans un procès dans lequel j'étais concerné, et nous l'assignâmes comme témoin vers le temps où il se préparait à partir pour aller subir un examen qui avait lieu à Victoria dans le mois de février. Comme il désirait aller subir un examen, il nous donna avis qu'il ne pourrait pas être présent en cour au jour indiqué, alors un mandat d'arrestion fut émané contre lui, et il fut forcé de rester pour rendre son témoignage, et cela à son grand détriment. Il m'écrit maintenant pour tâcher d'obtenir que ses papiers soient examinés.

Il avait réussi à arriver à temps pour subir l'examen, et convaincu que son résultat serait connu en même temps que celui des autres candidats vers l'époque actuelle, il conclut certains contrats pour des ouvrages d'arpentages et en particulier relativement à certains terrains situés dans la zone du chemin de fer ; mais il apprend maintenant qu'il est possible que ses papiers ne soient pas examinés par le bureau des examinateurs avant leur prochaine réunion qui aura lieu dans le mois d'août. Comme je viens de l'expliquer, une telle décision de leur part, serait de nature à causer un tort considérable à cet homme, et l'honorable ministre de l'Intérieur voudra peut-être s'occuper immédiatement de cette question, si je lui remts la lettre directement, au lieu de la lire. Il relate les faits dans cette lettre, et je puis garantir personnellement la vérité de ceux qui concernent les raisons qui l'ont empêché d'être présent le premier jour des examens.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : C'est très bien.

LE JUGE MAGUIRE.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : En réponse à la question posée par l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper), je dois dire que le juge Maguire est arrivé à Dawson le 26 février 1898, et est parti de ce dernier endroit le 16 août 1898.

INTERCOLONIAL. — PROLONGEMENT JUSQU'A MONTREAL.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je propose que la Chambre se forme en comité général pour prendre en considération une certaine résolution déclarant qu'il est à propos de confirmer le contrat d'affermage passé entre la Compagnie du Grand Tronc du Canada et Sa Majesté pour le prolongement de l'Intercolonial dans la ville de Montréal.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité général.

(En comité.)

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : M. l'Orateur, les membres de ce comité, ou au moins ceux qui étaient présents lorsque j'ai déjà traité la question du chemin de fer du comté de Drummond, doivent se rappeler que je me suis presque complètement abstenu de faire des allusions à cette partie du chemin de fer du Grand Tronc, qui se trouve comprise dans le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal. J'ai agi ainsi, parce que je croyais que cette question tout en faisant partie du projet général, ne devait pas nécessairement être soumise en même temps à la Chambre, et que par conséquent, il était préférable, pour la bonne intelligence du sujet, d'en faire deux questions distinctes.

Cependant, j'en ai parlé une fois au cours de ce discours, lorsque j'ai mentionné le contrat qui avait été conclu entre le ministère des Chemins de fer et le chemin de fer Canadien du Pacifique. J'ai fait la chose, parce que j'étais d'avis que cette question se rattachait étroitement au prolongement du chemin de fer Intercolonial, et aussi parce que je croyais qu'il existait une fausse impression dans l'esprit des membres de cette Chambre, et dans l'esprit du public en général, relativement aux conditions exactes de ce contrat. Je croyais, et les fonctionnaires du chemin étaient aussi d'avis que l'Intercolonial s'était trouvé placé dans une position désavantageuse par suite de ce contrat. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) s'est cru obligé, lorsqu'il a traité cette question devant le comité, de mettre en doute l'exactitude des paroles que j'avais prononcées à ce sujet. Il s'est cru suffisamment renseigné sur la question, pour nier formellement ce que j'avais dit, et déclarer devant la Chambre que mes prétentions étaient contraires aux faits. L'honorable député a déjà occupé durant plusieurs années la position de ministre des Chemins de fer et Canaux de ce pays, il était censé posséder une connaissance parfaite de la question qu'il discutait, et comme ses paroles peuvent avoir produit une impression dans l'esprit des honorables membres de cette Chambre, et fait croire à quelques-uns d'entre eux qu'il était bien possible que je me fusse trompé, je crois qu'il est de mon devoir de revenir durant quelques instants sur cette question, pour prouver que l'honorable député a eu tort de mettre en doute la déclaration que j'ai faite. Je crois qu'il aurait fait tout aussi bien de supposer que je ne me serais par permis de faire une déclaration aussi claire et aussi explicite devant le parlement, sans savoir à quoi m'en tenir sur le sujet dont j'étais en frais de parler.

L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) ne s'est pas fait un scrupule de nier en entier tout ce que j'ai dit à ce sujet. Il a dit qu'il n'existait pas de contrat comme celui que j'avais mentionné. Il a prétendu que le chemin de fer Intercolonial ne se trouvait ni gêné ni embarrassé sous aucun rapport, parce qu'il n'existait aucune convention de neutralité entre le gouvernement et la compagnie, qui fût de nature à limiter au moindre degré, la conduite du ministère, relativement au libre usage de sa propre voie pour le transport de son trafic. J'ai dit que non seulement il en était ainsi, mais que le ministère avait agi conformément à l'interprétation que j'avais donnée au contrat, la seule qui leur fût applicable, et que l'honorable député lui-même avait donné des instructions en ce sens à ses officiers, l'un ordonnant de voir à ce que cette clause de neutralité fut observée fidèlement par les agents et les fonctionnaires du gouvernement.

Après avoir pris connaissance du défi porté par l'honorable député, j'étudiai de nouveau la question et j'appris de la bouche de mon ingénieur en chef, que l'honorable député avait agi comme je viens de l'indiquer, et que c'était sur l'ordre du ministre qu'il avait donné des instructions au gérant général du chemin de fer. Mon honorable ami m'a placé dans l'obligation de prouver ce que j'ai avancé. Je ne prétends pas que cette digression soit tout à fait pertinente à la question qui nous occupe, mais l'honorable député a cru devoir opposer la grande connaissance, et l'expérience qu'il possède d'un ministère dont il a été le chef durant plusieurs années, à la déclaration que j'ai faite ; et je ne crois pas qu'il puisse trouver à redire, si je consacre quelques instants à prouver que lorsque l'honorable député a parlé comme il l'a fait, il ne se rendait pas compte parfaitement, ou il avait oublié ce qui a eu lieu dans son propre ministère à ce sujet. Voyons ce que dit le contrat :

Si le gouvernement ou tout autre chemin de fer faisant concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique *viâ* la Pointe-Lévis ou la Jonction de la Chaudière venait à établir de telles agences aux mêmes endroits les conditions de neutralité devront être observées par les agents destinés à l'expédition des marchandises du chemin de fer Intercolonial à ces gares.

C'est là la dernière partie de le clause 19 du contrat, qui suit la clause générale en vertu de laquelle le gouvernemnet est tenu de faire observer à ses employés la plus stricte neutralité à l'égard du Grand Tronc qui prend les marchandises que l'Intercolonial transporte jusqu'à Lévis, ainsi que notre chemin de fer d'un côté, et le chemin de fer Canadien du Pacifique qui se rend jusqu'à Saint-Jean, de l'autre côté. Je prétends, comme la chose a été décidée par les officiers du ministère, par le ministère de la Justice, et pas l'honorable député lui-même, ce que j'établirai plus loin, que cette clause ne peut être interprétée que d'une seule manière, c'est-à-dire, qu'entre le chemin de fer Intercolonial et le chemin de fer Canadien du Pacifique, relativement au transport des marchandises d'entier parcours et leur livraison à Lévis, les officiers et les agents du gouvernement ne devaient pas être libres d'expédier ces dernières par voie de l'Intercolonial, mais devaient se soumettre à la grande concurrence que le chemin de fer Canadien du Pacifique devait faire à l'Intercolonial.

Afin qu'il ne puisse exister le moindre doute sur l'interprétation de cette partie du contrat, dans l'esprit d'aucun avocat, je vais vous indiquer comment il était inteprêté dans le ministère. J'ai rapporté, l'autre jour, ce que m'avait dit mon sous-ministre relativement à la conduite du ministère à ce sujet, et je vais vous donner lecture d'un mémoire qui m'a été remis par l'ingénieur en chef, avec permission de le lire devant le comité. Il est dans les termes suivants :

MEMOIRE—POUR LE MINISTRE.

En réponse à votre demande à l'effet de savoir s'il y a eu ou non des instructions données conformément aux termes de l'arrangement concernant le trafic, en date du 1er juillet 1890, conclu entre Sa Majesté et le chemin de fer Canadien du Pacifique pour le trafic sur la partie du chemin de l'Intercolonial située à l'est de Saint-Jean (telle que décrite dans le document susdit), aux agents de gare ou aux agents chargés de la vente des billets et de l'expédition des marchandises aux gares où la neutralité doit être absolue entre le chemin de fer Canadien du Pacifique se dirigeant vers Saint-Jean, N.-B., et les autres lignes qui lui font concurrence, je puis dire que c'est moi qui ai personnellement conseillé au surintendant en chef, qui est maintenant le gérant général des chemins de fer du gouvernement canadien, (parce que des plaintes étaient reçues de temps à autre de la part des officiers du chemin de fer Canadien du Pacifique), de donner instruction aux agents de gare, aux agents chargés de la vente des billets et de l'expédition des marchandises d'exercer une stricte neutralité, et que s'il constatait que ces agents n'exécutaient par ses ordres, de les destituer, et de les avertir que s'ils négligeaient d'en agir ainsi ils seraient destitués ; il m'a dit et répété qu'il avait suivi mes instructions, et qu'il croyait que les *agents se conformaient* aux ordres reçus.

C. SCHREIBER.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre me permettra-t-il de l'interrompre, parce qu'il est très important que cela soit clairement compris. Je ne vois rien, dans toutes ses citations relatives à l'arrangement, qui concerne le chemin de fer Intercolonial. Comme je le comprends, l'article tel que lu—je puis mal le saisir—déclare que les employés doivent observer une neutralité réelle entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand Tronc, ou toutes autres lignes de chemin de fer rivales les unes des autres. Je ne vois là-dedans rien qui empêche les employés de l'Intercolonial de favoriser de tout leur pouvoir le trafic de ce dernier chemin ; seulement, ils devaient observer une neutralité absolue quant à la

concurrence existant entre d'autres compagnies, ce qui me semble parfait.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je veux bien accorder à l'honorable député le mérite de ne pas comprendre l'arrangement tel que je l'ai exposé au comité, mais il me pardonnera de dire qu'il n'y a pas de pire aveugle que celui qui ne veut pas voir.

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami a tout à fait tort. Je désire absolument voir, et je ne serai que trop heureux s'il me signale l'article du contrat qui déclare que les agents de l'Intercolonial ne devront pas faire tout ce qu'ils peuvent pour procurer du trafic à ce chemin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si mon honorable ami veut prendre patience, je lui apporterai la plus complète et la plus ample preuve de la vérité de ce que j'avance. Je vois l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart), sourire comme un homme qui trouve que cela n'établit rien. La preuve que je lui en aurai fournie avant la fin de mon discours sera si évidente, qu'il n'osera pas affirmer en cette Chambre, je crois, que mon assertion actuelle souffre l'ombre d'un doute.

J'ai déjà expliqué une partie de ce contrat, et puisque l'honorable chef de l'opposition n'en comprend pas l'effet, je tâcherai de la rendre claire. L'article 17 de l'arrangement est ainsi conçu :

Le trafic que concerne cette convention sera dirigé par le gouvernement sans distinction ni préférence, et les agents du chemin de fer Canadien du Pacifique préposés à la conduite de ce trafic recevront l'avantage de commodités égales à celles accordées aux agents des autres compagnies faisant affaire sur cette ligne.

L'article 18 expose le principe de l'arrangement concernant la neutralité :

Le ministre des chemins de fer emploiera tous ses efforts à faire observer par les chefs de gare ou les agents de billets et du trafic des marchandises locaux, exerçant leurs fonctions quant à la ligne de l'Intercolonial à partir de Saint-Jean, Saint-Jean non compris, si ce n'est comme ci-après pourvu, une neutralité rigoureuse entre le chemin de fer Canadien du Pacifique passant par Saint-Jean N.-B., et les autres lignes lui faisant concurrence, et à faire préparer les lettres de voiture et vendre les billets pour telles routes que l'expéditeur ou le voyageur pourront indiquer.

Mon honorable ami, l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) fait dépendre sa prétention simplement de l'ombre d'une ombre, savoir : de l'emploi des mots " autres lignes lui faisant concurrence." Quelles sont ces autres lignes lui faisant concurrence, c'est-à-dire, faisant concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique, remarquez bien, et non pas à l'Intercolonial? Quelle est la ligne rivale du chemin de fer Canadien du Pacifique à l'est de Saint-Jean? Nulle autre que l'Intercolonial même jusqu'à Lévis. Cela m'étonne. L'honorable député s'imagine-t-il que l'Intercolonial n'aurait pas d'intérêt à transporter tout le trafic recueilli sur son parcours à Lévis plutôt qu'à Saint-Jean ? N'avait-on pas intérêt à parvenir à 130 ou 160 plutôt qu'à 500 milles de Montréal ? Et quand on considère que, d'après la circulation des trains de voyageurs et de marchandises à cet endroit, on pouvait transporter au moins tous les voyageurs se présentant sans ajouter au coût de l'exploitation du chemin, qui prétendra qu'il n'était pas d'intérêt vital pour l'Intercolonial de transporter tous les voyageurs et tout le trafic qu'il pouvait s'assurer sur son parcours ? N'avait-on pas intérêt à ce que l'Intercolonial ou le pays bénéficiât de ce trafic ?

Je démontrerai que l'interprétation n'est pas de moi seulement, mais qu'elle est de l'honorable député lui-même. Me dira-t-il qu'il constituait une individualité ne comptant nullement dans son département, et qu'il ignorait ce que faisaient ses fonctionnaires ? Doit-on supposer que mon honorable ami a joué ce rôle au ministère des Chemins de fer et Canaux ? Je suis loin de le croire, tout en n'étant pas d'avis qu'il se soit intéressé beaucoup à l'Intercolonial, ou qu'il s'en soit fort soucié, si ce n'est dans la mesure qu'il fallait pour que les résultats définitifs ne fussent pas défavorables au delà du possible. On me dit que lorsqu'il fit ses tours d'inspection sur l'Intercolonial, ce qui lui arriva deux fois, il les fit dans un train allant à une vitesse de 60 milles à l'heure ; et que, comme on lui représentait les inconvénients de cette allure, lui disant : " Ce n'est pas la manière de voyager sur l'Intercolonial, pour voir les gens et pour s'enquérir de leurs difficultés," il aurait répondu que M. Shaughnessey lui avait fort recommandé l'avantage de cette manière d'inspecter un chemin de fer. Naturellement, c'est là seulement ce qui m'a été dit.

Une VOIX : Par un reporter.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mais de peur qu'il n'apparaisse que mon honorable ami a simplement été un simulacre dans ses rapports avec tout cela, et qu'il n'a pas donné d'instructions, je signalerai cette note de M. Schreiber ajoutée au mémoire dont j'ai déjà cité les extraits, savoir : " J'ajouterai qu'en agissant ainsi, je le faisais d'après les instructions du ministre des Chemins de fer et Canaux."

M. HAGGART : Si l'honorable ministre faisait la lecture des instructions, la chose aurait plus d'opportunité que la lecture du certificat du sous-chef.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si mon honorable ami veut prendre patience, je vais lui rendre amplement justice. Je ne cèlerai aucune preuve, mais je vais lui citer toutes les circulaires et tous les documents que j'ai pu trouver se rapportant à la question.

M. FOSTER : Quel est le sujet que mon honorable ami traite maintenant ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est un sujet que je pourrais fort à propos traiter et amplifier avec beaucoup d'avantage pour mon honorable ami, je parle des interruptions non pertinentes que l'honorable député aime tant à faire.

M. FOSTER : Comme mon honorable ami a cru devoir qualifier de non pertinente mon interruption, je vous signalerai, M. l'Orateur-suppléant, qu'on a proposé que la Chambre siégât en comité afin de discuter un arrangement intervenu entre le gouvernement agissant pour le chemin de fer Intercolonial et le Grand Tronc, et que mon honorable ami semble avoir consacré jusqu'ici son temps à continuer un ancien débat dont l'arrangement intervenu entre le chemin de fer Canadien du Pacifique d'il y a plusieurs années et l'Intercolonial a été le sujet. Il me semble donc qu'il est fort pertinent, au contraire, de demander si l'honorable ministre s'en tient ou non à la question soumise au comité.

M. HAGGART : Laissez-le donc continuer.

M. FOSTER : Ça m'est égal.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'accorderai pas à mon honorable ami le mérite d'avoir posé sérieusement sa question.

M. FOSTER : Je veux savoir si mon honorable ami trouve encore que l'interruption n'était pas pertinente.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, en effet.

M. FOSTER : Alors, je soulève un point d'ordre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne le dis pas dans un sens injurieux ; je le dis seulement parce que mon honorable ami a fait sa question en souriant. Il m'a semblé qu'il avait plutôt l'intention de me faire perdre le fil de mon discours, mais, s'il n'en est pas ainsi, je retirerai l'imputation.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je comprends, par la discussion, que l'honorable ministre est à commenter les articles du contrat intervenu entre le Grand Tronc et le gouvernement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami a demandé des circulaires; je vais lui en fournir. Voici une circulaire du 5 janvier 1891, portant le n° 373, et dont un exemplaire a déjà été communiqué à mon honorable ami, je crois, et peut l'être, s'il ne l'a déjà été. Cette circulaire émane du bureau général du trafic des marchandises à Moncton, et en voici le texte :

AUX AGENTS.

L'attention des agents est appelée sur le dernier article de la circulaire portant le n° 226.

Puis elle continue

Il est désirable, en tant que la chose est praticable, d'avoir des expéditeurs chargés d'indiquer la route par laquelle les marchandises devront être transportées. Cela s'applique plus particulièrement aux envois adressés à des endroits auxquels le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand Tronc touchent également, et quand aucune route n'est indiquée quant à ces envois——

C'est-à-dire lorsque l'expéditeur ne mentionne pas particulièrement la route par laquelle les marchandises devront passer.

——le trafic doit être également divisé entre les deux compagnies, attendu que le chemin de fer Intercolonial entend agir équitablement.

Il ne doit être fait de distinctions dans aucune circonstance. Or, voilà qui est clairement contraire aux intérêts de l'Intercolonial, car c'est là diviser un partie du trafic qui aurait appartenu probablement à ce chemin, surtout lorsque les marchandises n'étaient pas transportées par le chemin de fer Canadien du Pacifique. Cette division du trafic entre ces deux compagnies me semble constituer une conduite étrange, et imposer au contrat une interprétation encore plus préjudiciable que celle que lui a donnée le département.

Sir CHARLES TUPPER : J'appellerai encore l'attention de mon honorable ami (M. Blair) sur un point, s'il me le permet. Je suis très désireux de comprendre clairement ce sujet, ainsi que de voir la Chambre le comprendre. Les termes employés concernant la conduite que les fonctionnaires doivent tenir, indiquent que ceux-ci devaient observer la neutralité, non pas concernant les intérêts rivaux existant entre le chemin de fer Intercolonial et le Grand Tronc ou le Pacifique, mais quant à la concurrence que ces deux derniers chemins se font l'un à l'autre. Je ne trouve pas un mot contraire à cette idée dans tout cé que l'honorable ministre a exposé. Je serai fort heureux d'obtenir une copie du contrat, pour me permettre de le parcourir, ce que je n'ai pas encore eu l'occasion de faire. Je suis désireux de comprendre l'affaire, mais je ne vois pas en quoi ce que l'honorable ministre a dit concerne les fonctionnaires et le trafic de l'Intercolonial relativement à l'observation de la neutralité à l'égard des intérêts rivaux divisant les deux grandes compagnies faisant usage de la ligne.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mais, assurément, l'honorable député (sir Charles Tupper), verra que le fait d'établir une neutralité comme celle-là, que le fait d'ordonner ainsi une distinction ou une absence de distinction, comme on voudra l'appeler, équivalait à diminuer de plus de moitié l'indemnité de route de l'Intercolonial. Le nom du Grand Tronc, il est vrai, est mentionné, mais c'est ainsi que le

chemin de fer Canadien du Pacifique le voulait. Celui-ci voulait dire : Si vous transportez des marchandises sur votre ligne à Lévis, vous les livrerez nécessairement au Grand Tronc, notre rival, et ainsi, vous établirez une différence contre nous. Vous devriez nous livrer une égale part du trafic à Saint-Jean. Par là, cependant, vous parcourrez 250 milles sur l'Intercolonial, au lieu de 800 milles ou plus. L'Intercolonial ne s'étendait pas au delà de Lévis. Or, ce n'était pas là une destination, ni pour les voyageurs ni pour les marchandises, et il ne correspondait alors à ce point qu'avec le Grand Tronc. Ainsi, en transportant les marchandises sur notre ligne, il nous fallait nécessairement les transmettre à un autre chemin de fer, et ce chemin était le Grand Tronc. C'était donc là virtuellement et nécessairement établir une différence contre notre propre chemin de fer, que d'ordonner que la moitié des marchandises dont le transport ne lui était pas confié—et l'on peut imaginer qu'une grande proportion de ces marchandises était transportée par le chemin de fer Canadien du Pacifique—devait prendre la route la plus courte, pour être transmise à ce dernier chemin à Saint-Jean, au lieu d'être transportée sur la plus grande partie de l'Intercolonial, pour être transmise au Grand Tronc à Lévis.

M. HAGGART : Quelle est la date de cette circulaire ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le 5 janvier 1891.

M. GIBSON : Qui l'a signée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Georges Taylor, agent général du trafic des marchandises, et elle émane du bureau général du trafic des marchandises.

M. HAGGART : Qui était alors ministre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne dis pas qui était alors ministre. Je suppose que c'était l'honorable député (M. Haggart), ou bien sir Mackenzie Bowell, qui fut quelque temps ministre intérimaire des Chemins de fer.

Je parlerai maintenant de la circulaire portant le n° 331, adressée aux chefs de gares et aux agents préposés à la vente des billets dans les gares de l'Intercolonial depuis Cold Brook jusqu'à Moncton, et dans toutes les gares situées à l'est de Moncton. La station de Cold Brook est la plus rapprochée de Saint-Jean.

Le deuxième article de cette circulaire dit : "Vous devrez observer une stricte neutralité entre les deux routes." Quelles sont ces deux routes ? On le voit par le premier article, ainsi conçu : "Les taux de trafic seront toujours les mêmes, par la route de Saint-Jean comme par la route de Lévis." Comment pouvait-on être plus explicite que cela ? Cela signifie : Vous ne vous intéresserez pas, vous ne solliciterez pas, en un mot, vous n'essayerez pas de faire passer le trafic par Lévis, bien que la chose soit beaucoup plus avantageuse pour notre chemin. Il faut s'en tenir à notre arrangement, dont un article nous oblige à observer la plus stricte neutralité entre le Grand Tronc, d'un côté, et le Pacifique, de l'autre.

Voici maintenant la circulaire portant le n° 442 et la date du 1er juin 1892.

Mon honorable ami, l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart), a déclaré, l'autre jour, que le Pacifique avait prétendu qu'il avait droit à ce qu'on observât la neutralité la plus rigoureuse sur la ligne de l'Intercolonial, mais que la question avait été remise au département de la Justice, et que sir John Thompson s'était prononcé contre la prétention du Pacifique. Mon honorable ami ne niera pas que je rapporte exactement sa déclaration. Or, ici encore, il se trompe tout à fait. Voici ce qui est arrivé. Après la passation du contrat intervenu entre le Pacifique et l'Intercolonial, on compléta la ligne du Cap-Breton, ainsi que, je crois, l'embranchement d'Oxford, peut-être ; mais quant à celui-ci, je ne suis pas sûr. Dans tous les cas, les gens du chemin de fer Canadien du Pacifique, comme le démontrent leurs lettres qui furent légion, prétendaient que cet arrangement de neutralité concernant le trafic liait rigoureusement l'Intercolonial, non seulement relativement à la ligne principale, non seulement relativement aux lignes construites lors de l'arrangement, mais encore relativement à toutes les lignes subséquemment acquises. Ils prétendaient que le lien de cet arrangement se rattachait encore aux embranchements du Cap-Breton et d'Oxford, et même au chemin de fer de l'Ile du Prince Edouard, lequel, en réalité, ne forme pas partie de l'Intercolonial. Cette question fut soumise au département de la Justice, et celui-ci exprima l'opinion que l'arrangement de neutralité se bornait strictement à la ligne principale et aux lignes s'y rattachant antérieurement à sa date.

M. HAGGART : Et j'allai plus loin, dirai-je, si l'honorable ministre veut bien m'excuser. Je savais que le contrat ne s'appliquait pas à ces lignes-là ; ce dont je parlais, c'était une opinion de sir John Thompson concernant l'arrangement principal.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Haggart) a certainement déclaré, si je l'ai bien compris—et je crois qu'il n'a pas dit que je n'avais pas rapporté fidèlement sa déclaration,—que l'opinion de sir John Thompson était que le contrat de neutralité n'était pas susceptible de l'interprétation que je lui ai donnée, savoir ; qu'il ne permettait pas à nos employés de solliciter le trafic en faveur de la route de Lévis.

M. HAGGART : Ce sont là à peu près les termes dont je me suis servi.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je veux démontrer que l'honorable député est dans l'erreur, complètement dans l'erreur, sous ce rapport. L'opinion de sir John Thompson ne s'est jamais rapportée à cette question ; elle avait trait seulement à la question restreinte que j'ai mentionnée, savoir : si le contrat s'appliquait aux lignes de l'Intercolonial subséquemment acquises ou mises en exploitation.

M. HAGGART : Je suis convaincu que l'honorable ministre n'entend pas me prêter une déclaration que je n'ai pas faite. Je savais qu'il existait une opinion de cette nature relativement aux lignes d'Oxford et de New-Glasgow et du Cap-Breton. Je parle maintenant d'une autre opinion relative à la question de savoir quelles étaient nos obligations en vertu de la convention concernant la sollicitation du trafic.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quelle est cette opinion, d'après l'honorable député ?

M. HAGGART : Que la convention n'empêchait pas les employés de l'Intercolonial de voir à diriger le trafic par le long parcours de ce chemin, c'est-à-dire vers Lévis.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Tout ce que je puis dire à mon honorable ami, après les recherches les plus minutieuses faites dans le département, c'est qu'aucune opinion de cette nature n'a été produite. On ne m'a pas informé non plus qu'il existât une opinion semblable. J'ai lieu de croire qu'une opinion de cette sorte n'a jamais été donnée. La seule qui l'ait été est celle que j'ai déjà rapportée, et il semble impossible que l'opinion dont parle l'honorable député ait jamais été formulée ; car, si elle l'avait été, si le département des Chemins de fer et Canaux avait reçu de sir John Thompson l'opinion énonçant que la convention ne restreignait pas la liberté d'action des employés de l'Intercolonial relativement à la sollicitation du trafic en faveur de la route de Lévis, en vertu de quel prétexte les administrateurs du département des Chemins de fer et Canaux, durant toute cette période de temps, auraient-ils pu permettre que les fonctionnaires fussent assujétis à ce contrôle ?

En outre, comment expliquerait-on ces circulaires ? Jusqu'à l'expiration du contrat, jusqu'à l'expiration du délai de la notification, les fonctionnaires et employés de l'Intercolonial se considérèrent forcés, pour obéir aux termes de ce contrat, non pas de solliciter le trafic, chose qu'il ne leur était pas loisible de faire, d'après moi, mais d'en exécuter formellement les stipulations.

Je citerai maintenant la circulaire portant le n° 442, laquelle a été émise le 1er juin 1892, et en conséquence, d'après ce que je comprends, de l'opinion formulée par sir John Thompson, alors ministre de la Justice, je suppose. Je vous prie de remarquer que cette circulaire est adressée aux agents de billets et intitulée :

Aux chefs de gare d'Oxford à Brown's-Point, et de l'est de New-Glasgow à Sydney-nord, inclusivement, et à tous les agents de l'Intercolonial préposés à la vente des billets à l'extérieur.

Quant aux agents préposés à la vente des billets à l'intérieur, cette circulaire ne s'appliquait pas à eux :

Les chefs de gare des parties de la ligne ci-dessus désignées, et tous les agents de ce chemin préposés à la vente des billets à l'extérieur doivent comprendre formellement qu'on s'attend à ce qu'ils emploient tous leurs efforts à induire le trafic passant par Montréal et tous les points occidentaux du Canada et des Etats-Unis à adopter notre ligne principale, ou de quitter cette route.

Eh bien ! à qui cet avis était-il adressé ? Non pas aux agents de tout l'Intercolonial, non pas aux agents de la partie de la ligne s'étendant de Saint-Jean à Moncton, et de l'est de Moncton à Halifax, mais aux seuls agents qui n'ont pas de rapport avec la ligne principale, c'est-à-dire aux agents de la ligne de New-Glasgow et de la ligne du Cap-Breton. Aux premiers, on se dispensait de donner cet avis. Ils devaient avoir la liberté d'agir librement ; mais à tous les autres employés de tout le reste de la ligne de l'Intercolonial, il est abondamment clair que l'injonction leur ordonnant sous peine de renvoi de s'abstenir d'agir et d'observer les instructions implicites qu'ils avaient reçues du bureau principal, restait aussi ferme et aussi formelle que jamais.

J'examinerai maintenant encore quelques-uns des documents se rattachant à ce sujet. Voici la copie d'une lettre qui semble avoir été écrite, et qui l'a été, par le sous-ministre à M. Pottinger, ingénieur en chef. Elle porte la date du 28 novembre, mais je ne vois pas bien quelle en est l'année. Cette lettre doit avoir été écrite en 1890. Elle est la première de la collection que j'ai ici. Voici ce qu'elle dit :

M. Van Horne a répété au ministre, lors de sa récente visite à Ottawa, l'accusation que M. Busby, a-t-il dit, je crois,—il a dit peut-être, quelque fonctionnaire agissant directement d'après ses ordres—avait pris le train du Pacifique à Moncton, pour y induire les voyageurs porteurs de billets de la ligne courte de Saint-Jean à échanger ces billets pour des billets de l'Intercolonial par la route de Chaudière, et qu'il avait ainsi changé les billets de nombre de voyageurs. J'affirme carrément que je n'en croyais pas un mot, et qu'il aurait mieux fait d'accompagner cette accusation de sa preuve. Sir John dit : " Prouvez l'accusation, et l'employé, quel que soit son rang, sera congédié."

M. HAGGART : Pourquoi ne l'aurait-il pas été ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le Pacifique aurait pu parfaitement, je suppose, faire persuader aux voyageurs, sur nos trains, qu'il valait mieux échanger leurs billets pour des billets de sa ligne ; pour lui, cette conduite eut été parfaite, mais elle devait être blâmable de la part de nos agents.

Alors, M. Van Horne dit : "J'ai appris la chose à un fonctionnaire qui occupe une haute position à Moncton. Si je divulgue son nom, M. Schreiber le congédiera probablement, vu que, naturellement, il n'était pas honorable de sa part de me communiquer cela, et que, il n'y a pas de doute, il a manqué de fidélité à ceux qui l'emploient ; mais je puis et veux produire la preuve de mon accusation indépendamment de lui. Vous verrez donc que l'affaire n'est pas terminée. Je m'en rapporte absolument à l'assurance que vous et M. Busby m'avez donnée que rien de la sorte n'est arrivé dans l'attitude que j'ai prise.

La lettre suivante est datée du premier avril 1891, et est adressée par M. Pottinger à M. Schreiber :

Vous trouverez ci-incluse la copie d'une lettre adressée à M. Shaughnessy par M. D. McNicoll, l'agent général des voyageurs du chemin de fer Canadien du Pacifique, relativement à la différence établie par l'Intercolonial entre la ligne courte et la route de Québec.... Veuillez me faire immédiatement un rapport complet à ce sujet. Si les assertions de M. D. McNicoll sont exactes, il est clair qu'il faudra opérer certains changements relativement à notre bureau d'agence générale des voyageurs.

Je vous ai informé à plusieurs reprises que le gouvernement ne consentirait à aucun tarif différentiel, au détriment du chemin de fer Canadien du Pacifique *viâ* Saint-Jean.

Cependant l'honorable député nie qu'on ait mis le couteau sur la gorge des employés de l'Intercolonial : et encore je trouve une lettre de M. Schreiber à M. Pottinger, en date du 18 janvier 1892 :

J'ai reçu instruction du ministre de vous informer d'accorder au chemin de fer Canadien du Pacifique des billets à moitié prix pour le voyage aller et retour, *viâ* Saint-Jean, sur ces billets d'excursions hebdomadaires au Manitoba et au Nord-Ouest, sans vous occuper si le chemin de fer Canadien du Pacifique fait la même réduction *viâ* Québec pour ces excursions.

N'est-ce pas là sacrifier notre propre chemin à la demande du chemin de fer Canadien du Pacifique et pour son avantage ?

Extrait d'une lettre de M. Schreiber à M. Pottinger, en date du 8 février 1893 :

Quelque difficile que cela nous soit à accepter, il nous faut subir l'arrangement.

Extrait d'une lettre de M. Pottinger à M. J. J. Wallace, en date du 27 février 1893 :

On ne devrait en aucune façon empêcher le chemin de fer Canadien du Pacifique de faire des affaires à cet endroit et M. MacDonald ne doit pas oublier qu'il doit être neutre entre la route de la Chaudière et celle de Saint-Jean, en vertu de l'entente conclue avec le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Je crois que mon honorable ami était ministre à cette époque.

Extrait d'une lettre de M. J. M. Lyons à M. D. Pottinger, datée de Moncton, 19 avril 1893 :

Je crois comprendre que ce sont les instructions des représentants du chemin de fer du Canadien du Pacifique de menacer leurs agents en leur disant qui si le trafic ne passe pas viâ Saint-Jean, ces agents auront à en souffrir quand le chemin de fer du Canadien du Pacifique aura fait l'acquisition de l'Intercolonial. Il n'y a pas de doute que ces menaces sont devenues à l'ordre du jour. J'ai été pris à la gorge, pour ainsi dire, par M. McNicoll et M. McPherson qui m'ont menacé parce que je ne voulais pas accéder à certaines de leurs demandes.

M. BLAIR.

On a corrompu nos agents et comme un des résultats, M. McNicoll me menace de révélations défavorables sur mon compte sur des renseignements qui lui auraient été fournis par des agents de l'Intercolonial. Si tout en respectant l'arrangement, nous faisons quelques efforts pour obtenir une part du trafic qui appartient légitimement à l'Intercolonial, il écrit à sa Compagnie que nous méconnaissons l'arrangement en laissant entendre que lui le respecte, et si d'un autre côté nous le laissons faire tout ce qu'il veut, il nous traite de vieilles femmes.

Extrait d'une lettre de M. J. M. Lyons à M. Pottinger, datée de Moncton, le 11 octobre 1893 :

Mes agents ne font rien présentement.

Ceci est en réponse à une plainte faite précédemment.

Ils ont leurs instructions sur ce point, savoir qu'ils ne doivent pas gêner les voyageurs ayant leurs billets viâ Saint-Jean et ils suivent ces instructions. Les instructions du département qui défendent d'échanger à Moncton les billets de l'Intercolonial nous mettent souvent dans une position bien embarrassante.

Extrait d'une lettre de M. Schreiber à M. Pottinger, datée d'Ottawa, le 27 octobre 1893 :

En réponse je dois dire que l'arrangement concernant le trafic fait avec le chemin de fer Canadien du Pacifique doit être scrupuleusement respecté. En dehors de cet arrangement, vous réglerez le trafic de la manière que vous croirez la plus avantageuse aux chemins de fer du gouvernement——

Il leur était défendu de prendre les intérêts des chemins de fer du gouvernement, parce que cela aurait été contraire à l'arrangement; mais ce passage me semble corroborer l'interprétation que j'ai moi-même donnée à cet arrangement l'autre jour.

——n'oubliant pas qu'une lutte signifie probablement représailles et si vous cherchez à empiéter sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, il empiètera sur vous. Cependant, il ne serait que raisonnable que le trafic *viâ* Saint-Jean, à destination de l'ouest et du nord-ouest des Etats-Unis, du Manitoba et du Nord-Ouest canadien fût donné au chemin de fer Canadien du Pacifique et le ministre n'approuverait guère une autre conduite.

M. HAGGART : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'est pas étonnant que l'honorable député approuve cela ; l'amitié du chemin de fer Canadien du Pacifique est une chose plus importante que l'intérêt de l'Intercolonial.

Extraits d'une lettre de M. J. M. Lyons à M. Pottinger, en date du 27 novembre 1893.

J'inclus aussi une lettre d'explication de Mackeen, agent de l'Intercolonial dans laquelle il nie catégoriquement cette accusation portée contre lui et exprime l'opinion que par suite de ses efforts en faveur du long trajet *viâ* Lévis, par opposition à la route de Saint-Jean, il travaillait dans les intérêts de la route de Chicago. Il fait voir que sur 18 billets qu'il a vendus pour diverses localités sur la côte du Pacifique, 13 étaient *viâ* Saint-Jean et le chemin de fer Canadien du Pacifique. Mackeen a déplu au chemin de fer Canadien du Pacifique à cause de son activité en faveur du long trajet *viâ* l'Intercolonial.

S'il nous faut subir ces conditions différentielles nous devrions retirer de nos agents à commission nos

billets *viâ* Saint-Jean qui font concurrence à notre route par Lévis.

Ce sera un travail très difficile de lutter contre la route de Saint-Jean, s'il nous est défendu de conseiller les voyageurs sur les raccordements avec le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Ce serait travail bien difficile s'il n'est pas permis de dire aux voyageurs que nous avons une excellente ligne viâ Lévis. Je crois, M. l'Orateur, avoir donné assez de preuves à l'appui de la proposition que j'ai émise en commençant. Je ne citerai qu'une autre lettre ; elle est de M. Shaughnessy à M. Pottinger et datée d'octobre 1896 :

Je ne demande pas que le fret que les expéditeurs envoient expressément *viâ* le chemin de fer Canadien du Pacifique soit envoyé par cette voie, mais si toutes les marchandises non consignées sont expédiées *viâ* l'Intercolonial et Lévis, la clause concernant la neutralité est violée. Un agent n'est certainement pas strictement "neutre", s'il envoie par une même voie toutes les marchandises, à moins qu'elles ne soient consignées par une autre voie. Voulez-vous être assez bon de donner des instructions à cet effet ? Au cas, toutefois, où votre interprétation de l'arrangement différerait de la nôtre, je suis tellement certain que c'est nous qui avons raison, que je suis tout disposé à soumettre la question au ministère des Chemins de fer à Ottawa, et, si c'est nécessaire, au ministère de la Justice.

Sir CHARLES TUPPER : L'affaire a-t-elle été soumise au ministère de la Justice pour savoir si cette interprétation était la vraie ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non ; cette lettre a été envoyée à M. Pottinger.

M. HAGGART : Quelle a été la réponse ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a pas eu de réponse à cette lettre. Bien que cela ait pris plus de temps que je ne pensais, ce n'est pas toutefois du temps perdu puisque ces citations m'ont permis d'établir que j'avais donné la véritable interprétation à cet arrangement. Plus que cela, j'ai établi de quelle manière l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux et son département ont toujour interprété cet arrangement, lorsqu'il s'agissait de rivalité entre l'Intercolonial et sa correspondance à Lévis, d'un côté, et le chemin de fer Canadien du Pacifique, de l'autre.

Si cela n'est pas contraire aux règlements, je dirai un mot au sujet de certaines remarques faites par l'honorable député de Westmoreland (M. Powell) l'autre soir. Il a prétendu que je m'étais vanté d'avoir administré l'Intercolonial de main de maître et d'avoir diminué les dépenses.

Il s'est empressé d'ajouter que ces prétentions de ma part n'étaient pas justifiées par les faits. S'il a l'occasion de reprendre la parole au cours de ce débat, il me rendra service en signalant la circonstance dans laquelle j'ai émis ces deux prétentions, car bien que j'eusse pu les émettre, je ne crois pas l'avoir fait jusqu'à présent. Ma modestie seule aurait suffi à m'empêcher de dire que j'ai administré l'Intercolonial de main de maître.

Je me suis contenté de donner les résultats et d'exposer les conséquences probables de certaines améliorations, si elles étaient faites.

L'honorable député a dit de plus que pour chaque dollar gagné par l'Intercolonial, j'avais dépensé $1.32. Il n'a pas donné la preuve de cette affirmation et j'espère qu'il ne laissera pas clore ce débat sans nous dire par quel moyen il est arrivé à cette conclusion. Je sais avec quelle habileté il peut manipuler les chiffres, car je l'ai vu à l'œuvre pendant plusieurs années. Il a siégé plusieurs années en face de moi dans la législature provinciale, et son plus grand succès a toujours été la manipulation des chiffres, sans aucun résultat appréciable. Aujourd'hui, il n'a fait que répéter ces petites opérations, mais il ne saurait dire comment il arrive au résultat qu'il nous a annoncé.

Quiconque consultera le rapport des Chemins de fer, à l'état n° 6, pages 52-54, verra quel a été le coût de l'exploitation de l'Intercolonial par mille. Cela a coûté 94 cents par mille. Ce qui est un peu plus que sur le chemin de fer Canadien du Pacifique dont les frais d'exploitation s'élèvent à 84.94 cents ; sur le chemin de fer du Grand Tronc 71.09 cents ; sur le Canada Atlantic, 95.11 cents ; sur le Canada Southern, 98.07 cents. Mais si l'on passe aux recettes, on voit que sur l'Intercolonial elles n'ont été que de 76.97 cents par mille ; sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, 140.45, sur le chemin de fer du Grand Tronc, 101.65. Il est faux que les dépenses aient augmenté à mesure que les recettes augmentaient, car alors nous serions arrivés à un autre résultat que celui que je crois avoir établi à la satisfaction du parlement.

M. POWELL : L'honorable ministre désire-t-il avoir une réponse immédiatement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non ; vous aurez l'occasion de répondre plus tard.

M. POWELL : Je croyais que vous aviez hâte de connaître ma réponse.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne demande pas de réponse immédiate.

M. POWELL : L'état dont parle l'honorable ministre donne-t-il le nombre de voitures par convoi, car le coût par mille de convoi n'a rien à faire avec le coût par mille par tonne ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est la manière la plus certaine d'arriver à calculer les frais d'exploitation, et je maintiens que personne, pas même le gérant général de l'Intercolonial, n'est en état de faire d'autres calculs que ceux-là. Personne ne peut dire quelles sont

les dépenses de chaque voiture. Il faudrait pour cela beaucoup de temps et un personnel nombreux qui compulserait tous les comptes, calculerait le nombre de milles parcourus par chaque voiture, etc. Je répète que les calculs que j'ai donnés sont les seuls qu'il soit possible de me procurer et l'honorable député n'a rien pour démontrer le contraire.

M. POWELL : Si l'honorable ministre avait employé les grandes locomotives Decapod et doublé le tonnage des anciens convois, son explication aurait quelque valeur. Mais il ne nous dit pas ce que coûte le transport d'une tonne de marchandises par mille.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette explication serait possible si les faits le permettaient ; mais les grandes locomotives dont parle l'honorable député n'étaient pas en usage sur l'Intercolonial en 1897-98. L'honorable député devra donc trouver autre chose pour appuyer sa théorie.

L'opposition a fait beaucoup de bruit au sujet des renseignements dont elle prétendait avoir besoin et chaque fois qu'il lui en était donné, c'était autre chose qu'il lui fallait. Depuis le commencement du débat sur cette question du chemin de fer du Drummond, on demande un état comparé des recettes de chaque section de la ligne et des bénéfices retirés par l'Intercolonial et son prolongement à Montréal. J'ai dit qu'il était impossible de donner ces renseignements, et je m'appuyais en cela sur la déclaration du sous-ministre des Chemins de fer et Canaux. Malgré cela, on a continué à prétendre que je voulais cacher quelque chose et que j'étais complice de mes employés pour refuser des informations.

Les honorables députés de la gauche ne l'ont pas dit, mais je suppose qu'ils s'imaginent que si cet état était fourni, ils prouveraient que le prolongement de l'Intercolonial à Montréal est un fiasco au point de vue financier. Si tel n'était pas leur but, je me demande ce qu'ils pourraient espérer retirer du renseignement demandé.

En prenant la parole, l'autre soir, l'honorable député de Westmoreland (M. Powell) avait presque des sanglots dans la voix en annonçant qu'il allait être obligé de se montrer excessivement sévère à l'égard du ministre des Chemins de fer et Canaux. A l'entendre, on aurait pu croire qu'il allait me pulvériser. Il a certainement été sévère à mon égard, du moins autant qu'il peut l'être, mais toute sa sévérité s'est réduite à répéter que j'aurais dû être capable de fournir un état comparatif des dépenses et recettes de chaque partie du chemin, parce que dans le cas du chemin de fer la Baie des Chaleurs, qui a 20 ou 30 milles de long, j'ai pu dire quels étaient les frais d'exploitation et les recettes de ce bout de chemin. Il ajoutait que puisque j'étais en état de donner ces renseignements, je pouvais de même dire quels étaient les revenus et les dépenses du prolongement à Montréal.

Ces deux propositions me paraissent aussi opposées que les deux pôles. Il faut être complètement ignorant en matière de chemin de fer pour établir des comparaisons entre l'Intercolonial et ce petit bout de chemin. A propos du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, nous avons entrepris de savoir quel était le trafic de cet embranchement de 20 milles, quels en étaient les frais d'exploitation et les revenus. C'était une ligne indépendante et ce calcul était facile à faire. Mais l'honorable député en conclut que j'aurais pu tout aussi facilement dire ce qu'a coûté et rapporté le prolongement de l'Intercolonial à Montréal. Il suffit de citer la chose pour en faire voir la fausseté. Comment peut-on calculer ce que nous vaut le prolongement d'un chemin de fer comme l'Intercolonial jusqu'à une ville de l'importance de Montréal ? Par quels moyens peut-on évaluer l'énorme quantité de trafic que ce prolongement a valu à l'Intercolonial ?

Les orateurs de la gauche, qui n'ont aucune responsabilité, peuvent faire tous les calculs qu'il leur plaît de faire. Mais si je me permettais de donner des chiffres quelconques, ils ne seraient pas lents à m'accuser d'avoir voulu tromper le parlement en prétendant donner des renseignements que je ne puis fournir. L'honorable député (M. Powell) dit : Vous louez une partie de votre chemin au chemin de fer Dominion Atlantic et cette compagnie ne vous paie-t-elle pas tous les ans une somme qui ne peut être déterminée que d'après l'état exact du trafic ? Or, le chemin de fer Dominion Atlantic n'est pas une partie de notre ligne principale. Il ne nous apporte aucun trafic comme le prolongement de l'Intercolonial à Montréal. Ce prolongement nous a ouvert un débouché et l'Intercolonial en reçoit un trafic qu'il n'aurait jamais eu sans cela. Ai-je besoin d'autres preuves que l'aveu de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) qui déclare que lorsque nous étions obligés de faire des arrangements avec le Grand Tronc pour le transbordement des marchandises et des voyageurs à Lévis, la situation était impossible. Si cela veut dire quelque chose, c'est qu'il y avait un trafic que nous aurions dû avoir et que nous aurions pu avoir, mais que nous n'avions pas, parce que notre ligne s'arrêtait à Lévis.

J'ai fait disparaître cette barrière. J'ai ouvert une porte qui nous permet d'entrer dans la grande métropole commerciale du Canada. Nous pouvons maintenant profiter de toutes les occasions qui s'offrent d'augmenter le trafic, et avant de terminer, je citerai des chiffres qui établiront jusqu'à l'évidence qu'il n'y a qu'une manière possible d'expliquer l'énorme augmentation dans le trafic et les revenus de l'Intercolonial. C'est parce que nous avons mis à exécution ce que l'honorable député (M. Haggart) ad-

met avoir été sa politique, mais à laquelle il a renoncé par indifférence, par lâcheté ou autres raisons que je suis incapable d'expliquer. S'il avait exécuté ce projet, nous jouirions depuis longtemps d'avantages que nous ne faisons que de réaliser.

Quant au Dominion Atlantic, le prix de location est déterminé par le nombre de milles parcourus. Nos employés calculent la quantité de marchandises transportées par cette ligne, le nombre de milles parcourus et les recettes sont partagées selon les conditions établies. C'est un calcul bien simple comparé à l'énorme quantité d'affaires qui se fait sur le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal.

L'honorable député parle de ce qui se fait aux Etats-Unis et dit que les rapports de la commission du commerce entre Etats donnent les recettes de chaque mille des 184,000 de chemins de fer qu'il y a dans la république voisine. Ces rapports ne donnent pas toujours ces détails. Certaines compagnies envoient des états indiquant le coût de transport de chaque tonne de marchandises par mille, mais d'autres—et c'est la pratique suivie au Canada—basent leurs calculs sur le coût d'un train par mille parcouru.

Les deux systèmes sont bien différents. Nous pourrions adopter le système américain et donner dans nos rapports le coût du transport de chaque tonne de marchandises par mille sur l'Intercolonial, mais nous ne l'avons jamais fait, et pas une compagnie au Canada ne le fait. Les rapports déjà publiés font voir que le Grand Tronc, le chemin de fer Canadien du Pacifique, le Canada Atlantique et les autres chemins de fer sont exactement comme l'Intercolonial. Nous pourrions tenir nos livres d'après le système américain, mais il nous faudrait un personnel plus nombreux et le résultat ne serait pas meilleur. Je ne puis pas concevoir pourquoi l'opposition s'acharne à exiger ces renseignements. J'ai expliqué aussi clairement qu'il est possible de le faire les raisons qui me mettent dans l'impossibilité de les donner et c'est pour cela qu'on les demande avec tant d'insistance, Est-ce pour savoir si le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal est une chose désirable qu'on persiste à demander cet état ? Je ne le crois pas, puisque ceux qui crient le plus fort sont les plus compromis en faveur de ce projet. Les autres n'ont pas osé se prononcer contre ce projet et le chef de l'opposition peut être rangé dans cette catégorie. Il est le chef de l'opposition du moins de nom, et il n'a pas encore dit à son parti quelle est son attitude sur cette question. En dépit de tous ses longs discours, je n'ai pu encore découvrir quelle position il entend prendre. Bien que connaissant la question à fond, il n'a pas encore jugé à propos de faire connaître à la Chambre et au pays s'il est pour ou contre ce projet. L'opposition perd inutilement son temps en prétendant qu'il lui faut un état exact de ce que rapporte chaque tonne de marchandises par mille parcouru, quand elle est déjà convaincue de la nécessité de prolonger le chemin jusqu'à Montréal. Cette question est définitivement décidée. Je ne crois pas qu'il y ait parmi nos adversaires un seul représentant de Montréal qui oserait voter contre ce prolongement, et je ne crois pas non plus qu'il y ait un seul représentant des provinces maritimes, dont le comté est traversé par l'Intercolonial qui risquerait de faire échouer le projet en votant contre. Il suffit d'un instant de réflexion pour se convaincre de la chose. Du commencement à la fin du débat, l'opposition a prétendu que je pouvais lui fournir ces renseignements et que je n'ai pas voulu le faire dans la crainte de nuire au projet. Je demande à tous les conservateurs de bonne foi si quelque calcul que je pourrais leur soumettre, donnerait une idée de la valeur ou du volume de l'augmentation du trafic que ce prolongement doit apporter à l'Intercolonial. Ne compte-t-on pas par douzaines les membres du parlement qui voyagent aujourd'hui par l'Intercolonial et qui n'y passaient jamais avant cet arrangement ? Il est vrai qu'ils ont le privilège légitime de voyager gratuitement sur l'Intercolonial, mais ils l'ont aussi sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et j'aimerais à savoir quels sont ceux qui voyageaient par l'Intercolonial avant le prolongement. Pourquoi fait-on le contraire aujourd'hui ? Pour la même raison que des centaines de voyageurs, tous les jours, renoncent au chemin de fer Canadien du Pacifique pour prendre l'Intercolonial. N'est-ce pas uniquement parce que nous avons prolongé la ligne jusqu'à Montréal ? Comment peut-on calculer en dollars et cents l'augmentation de trafic qui s'est faite sur toute la ligne par suite de cette amélioration ? Si, par exemple, un court embranchement d'une vingtaine de milles partant d'une carrière ou d'une mine d'or ou de tout autre endroit fournissant un trafic considérable, servait à alimenter toute la ligne sur un long parcours, pourrait-on calculer la valeur de cet embranchement sans tenir compte de l'augmentation de trafic qu'il apporte à la ligne principale ? Et d'ailleurs, si l'opportunité du prolongement doit être décidée d'après ses résultats pécuniaires, je suis prêt à me soumettre à cette épreuve en prenant comme base les chiffres qui sont déjà devant la Chambre.

En 1896-97, avant le prolongement, les recettes du chemin ont été de $2,866.000. Nous n'avons les rapports que des dix premiers mois de l'exercice courant et ces recettes s'élèvent déjà à $3,100,000. En prenant les chiffres de l'année précédente pour les mois de mai et juin, sans rien allouer pour l'augmentation probable, nous arrivons au chiffre de $3,660.000 pour les recettes brutes de l'année contre $2,860,000 pour l'exercice précédent.

Voyons un peu ce que signifie cette augmentation de $800,000 dans les recettes bru-

tes : le nombre de milles parcourus a été de 1,145 en 1896-97 et de 1,313 en 1898-99. Les recettes en 1896-97, étaient de $2,490 par mille, et en 1898-9 de $2,740 par mille, soit une augmentation de $250 pour chaque mille de chemin de fer de l'Intercolonial. Peut-on attribuer cela uniquement à la prospérité et au fait que la reprise des affaires qu'on remarque ici s'est étendue aux provinces maritimes ? Je vais prouver au comité que cela est dû à la politique que nous avons adoptée, c'est-à-dire au prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal.

M. HAGGART : L'honorable ministre veut-il nous donner l'augmentation des dépenses occasionnées par cette augmentation de recettes ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Chaque chose à son tour. Je sers à l'honorable député une dose de médecine assez forte pour que j'aie le plaisir d'en constater l'effet avant de lui en donner une autre. Je crois pouvoir établir d'une manière irréfutable que cette augmentation de trafic n'est pas due à la prospérité qui règne dans les provinces maritimes. Nous savons tous que la situation n'est pas meilleure aujourd'hui dans les provinces maritimes qu'elle n'a été depuis 10 ans.

Prenons les affaires de l'Intercolonial pendant les 10 années qui ont précédé 1897 et tirons-en des conclusions. Durant cette période, il y a eu une année de recettes très élevées et une autre, de très basses. En 1892, les recettes de l'Intercolonial ont été de $3,065,000 et en 1894 elles n'ont été que de $2,946,000. Durant toutes les autres années, les recettes ont varié entre ces deux montants. Cette différence de $125,000 représente toute la baisse et toute la hausse qui se sont produites en ces dix ans. Tous ceux qui habitent le Nouveau-Brunswick, et je pourrais en dire autant des autres provinces maritimes, savent que notre plus grande période de prospérité était lorsque le tarif Wilson était en vigueur aux Etats-Unis et que notre bois était admis sur le marché américain moyennant un droit peu élevé. Durant cette période, dans ma province du moins, les affaires allaient bien et la prospérité se faisait sentir dans toutes les classes de la société. Le commerce du bois était très prospère, mais depuis l'abrogation du tarif Wilson, les affaires n'ont pas été aussi bonnes, bien que je constate avec plaisir qu'il semble exister une amélioration sensible sur le marché anglais. A part ces quelques années pendant lesquelles le tarif Wilson a été en vigueur, il n'y a pas eu de prospérité appréciable dans le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse. Or, durant cette période, l'augmentation dans le nombre de milles parcourus sur l'Intercolonial à été de 14 pour 100, soit 168 milles. J'ai déjà mentionné que de 1897 à 1899, il s'est produit une augmentation de $800,000 dans les recettes comparée à la faible augmentation de $125,000 entre la meilleure et la plus mauvaise des dix années précédentes. Dans ces dix années, le nombre de milles parcourus n'a augmenté que de 10 pour 100, et dans la période suivante de 28 pour 100. Rien ne peut détruire la force de cet argument, et il est impossible d'attribuer l'augmentation du trafic sur l'Intercolonial à d'autres causes qu'à la politique que nous soumettons actuellement à l'approbation du parlement.

Durant toute cette période de 10 ans, le trafic de l'Intercolonial n'a varié que de 4 pour 100, ce qui démontre combien il était peu considérable et stagnant. Les moyens ne manquaient cependant pas. J'ai toujours supposé que ce parlement accueillerait favorablement tout projet raisonnable et sérieux d'améliorer la situation de l'Intercolonial.

Si l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux avait porté quelque intérêt à l'Intercolonial cette situation aurait cessé depuis longtemps. Il n'y a pas une entreprise au Canada qui n'a donné de résultats aussi décourageants que l'Intercolonial dont le trafic n'a augmenté que de 4 pour 100 durant 10 ans. Aujourd'hui, après deux ans seulement, nous constatons une augmentation de 28 pour 100. Et c'est en présence de pareils résultats qu'on voudrait que je me renferme dans mon cabinet avec mes employés pour calculer à une fraction près, ce que coûte le transport d'une livre de marchandises par mille.

M. POWELL : L'honorable ministre dit que l'augmentation entre les deux années a été de $600,000 ou $700,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit $800,000.

M. POWELL : Puisque l'honorable ministre a les chiffres sous la main, peut-il nous dire quelle différence il y a eu entre 1897 et 1898 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Certainement. Je prends l'année 1897 comme la dernière de cette période de 10 ans, parce que c'est aussi la dernière de l'ancien régime. Sauf à vérifier plus tard, je crois pouvoir dire que les recettes de 1897 ont été d'une fraction au-dessous de $3,000,000. L'augmentation durant une année complète du trafic sur l'Intercolonial tel que prolongé a été de $700,000 à $800,000 contre $150,000 à $200,000 de l'année précédente.

Cette interruption de mon honorable ami me rappelle un discours qu'il a prononcé, il y a une couple d'années, la première fois que cette question est venue devant la Chambre. Il n'avait pas alors assez de sarcasme pour faire fi d'un document préparé par les employés de mon département, indiquant que la première année d'exploitation du prolongement de l'Intercolonial porterait les recettes à $3,800,000 et peut-être à plus. Il disséqua ce document, en donnant tous les détails et prit grand plaisir à le démolir ligne par ligne. Il démontra chiffres en mains, que c'était un " état fantasti-

que " c'étaient ses propres mots. Je n'ai pas eu l'orgueuil de prétendre que j'en étais arrivé à cette conclusion de moi-même. J'ai alors expliqué à la Chambre que cet état avait été préparé par les employés du chemin et que c'est ce chiffre de $3,800,000 qui le faisait bondir. C'est alors qu'il prouva clairement que loin d'avoir un excédent de bénéfices, la première année d'exploitation de l'Intercolonial dans ces conditions, se solderait par un déficit. Il peignit sous les couleurs les plus sombres le gouffre dans lequel le pays allait être plongé par ma faute. Cependant, ce chiffre, que l'honorable député trouvait si chimérique, est presque atteint. Nous sommes beaucoup plus près des $3,800,000 que le chef de l'opposition n'était près de la vérité lorsqu'il parlait du nombre de boisseaux de blé que produirait le Nord-Ouest et des sommes que rapporterait la vente des terres. Il serait à souhaiter que nos adversaires, dans leurs calculs, ne se fussent jamais plus éloignés de la vérité que dans cette occasion.

Le chef de l'opposition a aussi fait des prédictions, mais il n'est pas prudent de prophétiser sans savoir et ce conseil s'adresse aussi à l'honorable député de Westmoreland (M. Powell). Il est heureux qu'il ait commencé son discours comme il l'a fait, car à l'avenir, lorsqu'il fera des calculs nous saurons quelle importance il convient d'y attacher.

N'oublions pas que les chiffres que j'ai donnés l'autre jour représentent le résultat des opérations durant neuf mois. J'ai ici un autre état représentant les opérations jusqu'à une date plus récente. J'ai reçu, avant-hier, une dépêche de Moncton m'annonçant que les rapports du mois d'avril sont prêts, de sorte que nous avons un état des dépenses et des recettes pendant les dix mois, jusqu'au 1er mai. Le premier état indiquait, je crois, un excédent de $13,000 à $14,000 ; au 1er mars ce surplus n'était que de $364. De cette date au 1er avril, la situation s'est améliorée et du 1er avril au 1er mai, elle est devenue encore meilleure. Les recettes pour les dix mois expirés au 30 avril ont été de $3,063,768.34 ; les frais d'exploitation de $3,001,198.45, laissant un excédent net de $62,569. Et ce n'est pas en laissant dépérir le chemin que nous avons obtenu ce résultat. Nous avons commencé plus tôt que d'habitude à entretenir le chemin, et c'est notre intention de continuer dans ce sens.

Je partage l'opinion exprimée l'autre jour par mon prédécesseur au ministère des Chemins de fer et Canaux, quand il a dit que quelque fût l'excédent des recettes sur les dépenses, cet excédent ne devait pas être versé dans le trésor mais employé à améliorer le chemin. Le pays ne s'attend pas à recevoir de forts excédents de ses chemins de fer. Mais jusqu'à présent, je n'ai rien fait de nature à diminuer l'efficacité de l'Intercolonial, et notre position aujourd'hui est meilleure que l'administration de mon honorable ami. En 1894-95, au lieu d'un excédent de $62,500, il y avait un déficit de $94,300, c'est-à-dire que nous sommes de $157,000 mieux que lui. En 1895-96, il était dans une position moins favorable que la nôtre de $148,000 puisqu'il avait un déficit de $85,500 au lieu d'un excédent de $62,500 que nous avions au 1er mai. De plus, nous avons payé toutes les dépenses, tous les frais d'entretien et nous avons fait des améliorations pour $150,000.

D'où vient tout cet argent ? Peut-on en douter quand on sait que sous l'ancien régime, les recettes n'ont pas varié de $125,000 en 10 ans ? Dans 10 mois seulement du régime actuel, les affaires se sont améliorées de $170,000 et si l'on calcule l'excédent probable de l'année à $50,000, le résultat est de $320,000 en notre faveur. Et voici comment j'arrive à ce chiffre. J'ajoute à l'excédent de $50,000 le loyer payé pour le prolongement, $210,000 et notre part des frais d'entretien sur le chemin de fer du Grand Tronc, $60,000.

Encore une fois d'où vient cet argent ? Je demande une réponse à cette question et ce n'est pas en jonglant avec les chiffres, ni en prétendant demander des documents qu'on y répondra. Cet argent ne peut venir que d'une source et elle se trouve dans l'augmentation du trafic que nous a value le prolongement jusqu'à Montréal.

Passons maintenant au contrat fait avec le chemin de fer du Grand Tronc. Si mon honorable ami (M. Haggart) renouvelle sa tactique de l'autre jour, il va trouver beaucoup à dire sur la forme légale, la phraséologie et la rédaction de ce contrat. Va-t-il se permettre des commentaires sévères sur le compte des avocats chargés de préparer ce contrat, et faire peser tout le poids de son mécontentement sur le ministère de la Justice ? Va-t-il qualifier de fous tous ceux qui ont été mêlés à cette affaire ?

C'est probablement ce qu'il va nous dire. Il n'y a pas de doute qu'il a beaucoup d'expérience dans ces sortes de choses. Il est doué d'un esprit subtil et en connaît plus long que ceux qui s'occupent depuis longtemps de ces travaux. Il y a cependant une chose qui modérera probablement son ardeur. Ces documents contre lesquels il a tonné avec tant de violence, ont été examinés et approuvés par le ministère de la Justice, dans lequel il a toujours eu une confiance illimitée.

J'ai écouté l'honorable député avec toute l'attention possible ; aux endroits où il était clair et compréhensible, il m'a paru être complètement dans l'erreur ; et quand il n'était pas dans l'erreur, il était si confus et embrouillé, que je n'ai pu rien comprendre à ses raisonnements. J'espère qu'après ce qui s'est passé l'autre jour, il sera plus prudent. Deux ou trois avocats, parmi les députés de la gauche, ont pris part à la discussion et l'honorable député de Westmoreland a parlé très longuement sur cette

question. En le voyant jongler avec des chiffres, j'ai constaté qu'il était à court d'arguments.

Il aurait été satisfait de trouver un prétexte quelconque pour attaquer ce document comme étant illégal, informe et inutile ; mais comme il comprenait l'inutilité de ses efforts, il s'est contenté d'y faire allusion de temps à autre, sans jamais l'attaquer directement. Cela aurait dû servir d'avertissement à mon honorable ami, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. L'honorable député de Halifax (M. Borden) a lui aussi pris part au débat ; il l'a fait avec beaucoup d'ardeur, mais ne semblait guère disposé à le condamner. Il l'aurait condamné avec le plus grand plaisir s'il avait pu se baser sur la conduite de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, mais ce dernier s'en est bien donné de garde. Le fait que les avocats de son parti, ceux qui parlent en connaissance de cause, se sont bien gardés d'approuver la critique de mon honorable ami ou de répéter ce qu'il a dit à ce sujet, va peut-être le rendre plus sage. Je crois que ce qu'il y avait de mieux à faire pour lui c'était de continuer à traiter la question de l'administration des chemins de fer, sans entreprendre de discuter le côté légal de la question.

Maintenant, je demande à l'honorable député de retirer la remarque injurieuse qu'il a voulu faire en disant qu'aucun avocat distingué, ne voudrait être tenu responsable d'un document comme celui-là ; la prétention qu'il a émise que ce contrat n'accordait aucun droit si ce n'est depuis Saint-Lambert jusqu'à Sainte-Rosalie, et que la rédaction de ce contrat est une honte pour n'importe quel ministère. Je le crois de meilleure humeur à l'égard de ceux qui sont responsables de cet arrangement, et je lui demande, par considération pour ces personnes, de retirer les remarques sévères qu'il a faites.

En étudiant les résolutions, il sera facile au comité de constater que plusieurs erreurs se sont glissées dans la résolution telle qu'elle est imprimée. Ce sont des erreurs typographiques qui seront corrigées plus tard. La correction des épreuves est loin d'être parfaite, mais la résolution telle qu'elle se trouve dans la dernière motion, ne contiendra pas ces erreurs que je viens d'indiquer. Je les indiquerai, si la chose est nécessaire, lorsque la résolution sera soumise au comité, mais je crois que dans ce temps-là elles seront corrigées, du moins j'ai donné l'ordre à cet effet.

Cette résolution, M. l'Orateur, demande au parlement de confirmer un contrat d'affermage passé entre le gouvernement et la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc pour un terme de 99 ans, avec droit de renouvellement, pour cette partie de sa ligne depuis le pont de la Chaudière, dont il est inutile de parler bien longuement, et de cette autre partie de sa ligne depuis Sainte-Rosalie jusqu'à Saint-Lambert un droit de propriété aussi considérable que la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc elle-même. Si la compagnie possède certains droits sur cette partie du chemin nous en avons autant qu'elle. Le contrat d'affermage nous donne de plus le droit de nous servir du pont Victoria pour les affaires et le trafic du chemin de fer Intercolonial, il nous donne encore le droit de nous servir des gares, des commodités des termini telles qu'elles existent actuellement et sont actuellement en la possession du chemin de fer du Grand Tronc dans et aux alentours de la ville de Montréal.

Tous sont d'accord pour dire qu'il est de bonne politique de prolonger le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal. Mais les membres de la gauche prétendent que nous n'avons pas choisi la place convenable ; que nous aurions dû prendre d'autres moyens ; suivre d'autres routes ; en un mot nous aurions dû faire autrement que nous avons fait. L'ex-ministre des Finances (M. Foster) nous a donné à entendre, hier soir, quel était le genre d'opposition qu'il avait l'intention de faire à cette mesure.

M. TALBOT : Il a fait entendre la trompette de l'ange Gabriel.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, il a sonné la trompette et donné à entendre que cet arrangement que nous voulons conclure pour entrer à Montréal ne lui plaît pas. Il ne trouvait pas autant à redire de cette partie du projet concernant l'achat du chemin de fer du comté de Drummond. Il me fait plaisir d'apprendre que, comme je l'ai fait remarquer lorsque mon honorable ami a fait cette déclaration, il a complètement changé d'idées sur ce point.

Si les honorables membres de cette Chambre veulent bien se rappeler la discussion qui a eu lieu, en 1897, sur cette proposition, ils doivent avoir conservé l'impression que l'opposition, tout en condamnant l'arrangement intervenu avec le chemin de fer du Grand Tronc et en ne le considérant pas d'un œil très favorable, ne tournèrent pas moins toutes leurs foudres contre la proposition se rapportant à l'achat du chemin de fer du comté de Drummond, qu'ils considéraient comme une véritable infamie. Il ne peut y avoir de doute sur ce point. Les honorables membres de l'opposition ont dit dans ce temps-là ce que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a dit hier soir, seulement ils l'ont dit dans un sens inverse. Il prétendait alors que la plus infâme transaction qui ait jamais été faite par un gouvernement canadien, était ce contrat destiné à acquérir le chemin de fer du comté de Drummond ; or, il avait à peine formulé cette accusation qu'il commença immédiatement à dire, lorsque le contrat concernant le chemin de fer du Grand Tronc fut conclut que ce dernier

marché était encore cent fois plus infâme que le premier.

L'honorable député dit tout simplement le contraire de ce qu'il prétendait il y a deux ans. Cette conduite me fait dire que les honorables membres de la gauche ont acquis de l'expérience. Je crois qu'ils se sont aperçus que plus ils discutaient ce contrat du chemin de fer du Drummond, plus ils faisaient ressortir les avantages qu'il renferme, et plus le peuple de ce pays semblait en être satisfait. Si nous avions commencé la discussion en soumettant la résolution concernant le chemin de fer du Grand Tronc, le résultat aurait été le même, car je crois que si cette question du chemin de fer du Grand Tronc est discutée à fond dans cette Chambre, personne ne pourra honnêtement s'opposer à son adoption, et les honorables députés de la gauche qui lui font la plus violente opposition, seront forcés de se rendre à l'évidence. Plus nous discuterons cette question plus le peuple sera en état de la bien comprendre et de l'apprécier. Je vais essayer de jeter un peu de lumière sur le sujet. Je n'ai pas encore discuté cette question à fond.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES CHEMINS DE DER ET CANAUX : Je n'ai jamais discuté cette question à fond. J'étais assez insensé, je possédais assez peu d'expérience lorsque j'ai soumis cette résolution pour la première fois au parlement, que je croyais qu'une proposition contenant des conditions aussi avantageuses ne pourrait faire autrement que de recevoir l'approbation des honorables membres de la gauche. Je dois avouer que depuis ce temps, mes yeux se sont ouverts. Il n'y a qu'une couple d'années que je siège dans ce parlement, mais ce laps de temps a suffi pour me faire comprendre que l'opposition que les honorables membres du parti conservateur font à une mesure est en proportion inverse de sa valeur. C'est malheureusement là la conclusion à laquelle j'ai été obligé d'en arriver.

Si l'arrangement conclu avec le Grand Tronc avait été soumis au parlement et discuté le premier, l'ex-ministre des Finances aurait agi dans un sens inverse de ce qu'il a fait, mais je puis lui prédire immédiatement qu'il ne retirera pas plus de bénéfice de cette discussion, qu'il n'en a retiré de la discussion sur le contrat concernant le chemin de fer du comté de Drummond. Je ne crains pas de dire que cet arrangement ne peut que gagner à être discuté—il est vrai que l'on éprouve souvent de la difficulté à faire comprendre au public ces questions difficiles concernant les chemins de fer—mais plus nous le discuterons plus le public sera à même de le comprendre et de l'apprécier à sa juste valeur. Dans quelques années d'ici, lorsque l'agitation que l'on a causée dans le pays, grâce à cette question, se sera calmée, le peuple canadien n'aura qu'une voix pour proclamer que c'est là le meilleur arrangement concernant les chemins de fer, qui ait jamais été conclu par un gouvernement du Canada.

On peut donc prétendre qu'il est de bonne politique de vouloir prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal. Dans ce cas, comment devons-nous nous y prendre pour atteindre ce dernier endroit ? Je crois qu'il peut être facilement démontré que le chemin que nous proposons pour atteindre Montréal est le plus économique, le plus court, et le meilleur sous tous les rapports qui puisse être indiqué. Examinons avec autant de soins que possible, et en entrant dans tous les détails, les autres propositions qui peuvent être faites, comparons-les avec la proposition actuelle, et je suis persuadé que le parlement et le pays en arriveront à la conclusion que l'arrangement que nous avons conclu est le meilleur, celui qui coûte le moins cher, le plus sage, le plus efficace et le mode le plus satisfaisant d'atteindre Montréal, qu'il était possible à ce cabinet ou à tout autre gouvernement d'adopter.

Il y a maintenant une chose qu'il ne faut pas oublier. De Sainte-Rosalie à Montréal, nous voyageons sur une ligne de chemin de fer qui est égale sous le rapport de la construction et des améliorations à n'importe quel chemin de fer du continent. Tout ceux qui connaissent cette partie du chemin, savent que ce que je dis là est vrai. En acquérant un demi droit de propriété sur cette partie de la voie ferrée, nous acquérons un intérêt dans un chemin de fer qui traverse l'une des plus riches, des plus fertiles, des plus populeuses, et l'une des régions dont l'avenir promet le plus de tout le Canada. Et sous ce rapport, je défie la contradiction. En acquérant ce chemin de fer, nous n'obtenons pas seulement—comme l'ex-ministre des Finances l'a dit hier soir—le droit de nous servir de la ligne et d'y faire circuler nos convois, mais nous acquérons le droit et le titre à tout le trafic qu'il nous sera possible de trouver sur cette section du chemin.

M. FOSTER : Sur les convois d'entier parcours ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, pas sur les convois d'entier parcours, mais au moyen de n'importe quel convoi qu'il nous plaira de faire circuler sur cette ligne. Sur cette partie du chemin, nous sommes aussi libres que le chemin de fer du Grand Tronc lui-même, en tenant compte bien entendu des usages établis. L'Intercolonial est aussi bien équipé que le Grand Tronc pour les besoins du trafic local, et chaque dollar que nous recevons tombe dans le trésor public, et pas un seul cent ne va au chemin de fer du Grand Tronc. L'honorable député (M. Foster) parle de quelque chose qu'il ne connaît pas et qu'il n'a pas étudié. Il agit comme il a l'habitude de faire—et comme un trop grand nombre de ses amis ont l'habitude de faire—il condamne une proposition dont il n'a pas la moindre notion, car il a tenté hier soir de

condamner cet argument en des termes peu mesurés ; cependant, il ignorait encore il y a un instant que nous possédions des droits égaux au Grand Tronc sur cette partie du chemin et que tous les bénéfices que nous pouvions y réaliser nous appartenaient.

Je conseillerais à l'honorable député (M. Foster) de se renseigner un peu plus avant de se prononcer trop à la hâte sur cette question. Un honorable député de la gauche n'a rien à gagner—simplement parce qu'il est dans l'opposition—à condamner invariablement et sans distinction aucune, toutes les propositions qui sont soumises par le gouvernement. Qu'il n'oublie pas que ces déclarations qu'il fait à tort et à travers pourront un jour être employées à son propre détriment. Il ferait tout aussi bien de commencer par se renseigner sur les questions qu'il veut discuter, puis se prononcer. L'honorable député et ceux qui, comme lui, condamnent ouvertement et sans réflexion le moyen que nous voulons employer pour prolonger le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal, et qui prétendent pouvoir atteindre la ville par d'autres chemins ne connaissent certainement pas le sujet dont ils parlent. Il n'a pas étudié la question, il ignore où il pourrait placer la tête de ligne de son chemin, en un mot il agit en aveugle en voulant faire croire à ses partisans qu'il peut trouver d'autres moyens de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal que celui que nous proposons.

Je vais maintenant, M. l'Orateur, entrer dans le mérite de la question, et étudier ce sujet dans tous ses détails, afin de réfuter, dans la mesure de mes forces, la critique qui a été faite de ce contrat par les honorables membres de la gauche. Quand j'ai soumis cette mesure au parlement, après l'avoir étudiée avec tout le soin possible, j'étais convaincu que ce devait être là une proposition destinée à recevoir un accueil favorable de la part des deux partis qui composent cette Chambre. Je ne prétends pas dire que ce contrat était parfait, non, j'admets même qu'il pouvait être modifié dans certaines questions de détails, j'aurais voulu faire la chose moi-même. Mais, il ne faut pas oublier, que dans la rédaction d'un contrat, il faut prendre en considération tant la partie avec laquelle vous contractez, que le but que vous vous proposez d'atteindre, en un mot, il faut considérer le contrat dans son entier.

La critique ridicule de certains détails d'importance secondaire peut être nécessaire au point de vue politique, mais elle est sans effet lorsqu'il s'agit de traiter une question aussi difficile que celle qui nous occupe, en hommes d'affaires. Cette partie du chemin que nous obtenons est dans un état parfait, et le pont dont nous nous servons pour traverser le fleuve est un des plus beaux du genre en Amérique, et il offre toutes les garanties voulues de solidité. Ce pont est muni d'une voie double, il n'y a donc aucun retard à craindre, et vous pouvez aller aussi vite qu'il vous plaît sur cette construction qui a coûté une somme d'argent très considérable. Le coût de ce pont est généralement connu. Sa construction a coûté beaucoup plus cher à la Compagnie du Grand Tronc qu'elle ne coûterait maintenant. Il a coûté en tout environ $10,000,000, et j'ai compris qu'il pourrait probablement être construit aujourd'hui pour $6,000,000, mais ce pont est un sujet d'orgueil pour notre pays, et grâce à ce contrat, nous sommes en position d'utiliser, à leur pleine valeur, les avantages qu'il offre.

Une fois à Montréal qu'obtenons-nous ? Nous obtenons l'usage de termini et de commodités qui sont d'une valeur inestimable ; valeur que tout homme ayant un crédit à soutenir, ne peut estimer à son prix réel. Quelqu'un peut dire : il est vrai que vous avez l'usage de ces termini, mais le trafic que vous faites n'est pas suffisant pour vous permettre de les employer tous. Il est vrai que nous ne pouvons pas tous les employer en même temps, mais nous pouvons nous en servir n'importe quand, et les avantages que nous offre le chemin de fer du Grand Tronc par suite des têtes de ligne et des raccordements qu'il met à notre disposition, sont tellement importants que nous sommes censés avoir besoin de nous servir de n'importe lequel d'entre eux durant le cours d'une année d'affaires.

Les personnes qui ne connaissent rien des besoins d'un chemin de fer—et l'honorable député de Westmoreland (M. Powell) ainsi qu'un certain nombre d'autres députés conservateurs qui ont conduit l'enquête pour leur parti devant le comité, se trouvent dans cette position—parlent comme s'il suffisait d'avoir un certain nombre de rails suffisants pour faire circuler les wagons et les locomotives afin d'établir un chemin de fer : on ne semble pas s'occuper de savoir s'il faut d'autres choses à part cela, et si au lieu de toutes ces commodités que nous possédons aux termini actuels, un simple emplacement quelque part n'aurait pas coûté bien meilleur marché que l'arrangement que nous avons conclu.

Je crois pouvoir dire, malgré tout le respect que je professe pour ces honorables députés, qu'une telle proposition ne saurait rencontrer l'approbation de ceux qui savent à quoi s'en tenir sur l'exploitation d'un chemin de fer. Quels sont les avantages que nous offrent ces termini et ces raccordements ? Ils nous permettent d'atteindre tous les points du pays, de charger ou de décharger nos wagons là où la chose est nécessaire, de faire les raccordements qu'il nous plaît avec les autres chemins de fer, et de prendre ou déposer là où la chose est requise les marchandises que vous transportez. Si vous n'aviez l'usage que de quelques-unes des sections de ces têtes de ligne, comment feriez-vous lorsque vous auriez besoin d'aller chercher des marchandises pour l'Intercolonial à d'autres endroits de ces différentes voies ? Vous seriez obligés d'em-

ployer des attelages, et de payer le charriage pour faire transporter les marchandises au chemin de fer.

C'est la même chose lorsqu'il s'agit de décharger les marchandises, si vous voulez vous rendre à un certain endroit, soit sur les quais, soit aux hangars destinés aux immigrants, soit aux chantiers, soit aux cours à bestiaux, il vous sera possible d'atteindre ces commerces aux endroits où ils se font, à différents points des têtes de ligne. Si au lieu d'avoir l'usage de toutes les têtes de ligne, nous nous trouvions resserrés dans un seul endroit, suivant le désir des honorables membres de la gauche, nos efforts se trouveraient complètement paralysés. Il est vraiment ridicule de les entendre critiquer ce chemin de fer comme ils le font. Je ne me plains pas de leurs attaques, et je ne leur adresse pas de reproches, car je sais que c'est par suite de leur défaut de connaissance qu'ils agissent ainsi. S'ils étaient mieux renseignés, ils ne parleraient pas de cette manière. Les propriétaires de nos différentes voies ferrées doivent s'amuser beaucoup à la lecture des critiques que les honorables membres de la gauche font de cette proposition.

Nous avons le droit de nous servir des têtes de lignes, couvrant une étendue de plusieurs milles, et de cours qui sont sans égales non seulement au Canada, mais même à l'étranger. Elles sont le résultat de plusieurs années d'expérience, et ont coûté des millions de dollars. La Compagnie du Grand Tronc vous avouera franchement que $20,000,000 ne serait pas une somme suffisante pour pourvoir le chemin de toutes les commodités qu'il possède actuellement ; or, quelqu'un oserait-il prétendre que tout cela n'est pas d'une grande valeur pour l'Intercolonial, dont le but principal est d'atteindre le plus vite et à meilleur marché possible, l'endroit où il doit recevoir et décharger les marchandises qu'il transporte, et cela, particulièrement lorsque cela ne coûte pas plus cher qu'il ne nous en aurait coûté pour nous placer dans un endroit restreint et éloigné ?

Grâce à cet arrangement, nous bénéficions de toutes les commodités que de longues années d'expérience, et des capitaux considérables avaient permis au Grand Tronc d'établir pour les besoins de son propre service. A part cela nous arrivons dans le centre de la ville de Montréal, à un endroit où nous pouvons trouver moyen de faire des affaires. Je déclare sans la moindre hésitation que si nous n'avions pas pu pénétrer à Montréal, de façon à être en relation directe et à nous raccorder avec le Grand Tronc ou avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, je me serais opposé au prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal.

Je suis actuellement en frais de conclure des arrangements pour qu'un wagon Pullman ou un wagon Wagner soit attaché au convoi du Canada Atlantic se rendant à Ottawa, de sorte que, si une personne veut faire le voyage de Ottawa à Halifax, ou de Halifax à Ottawa, tout ce qu'elle aura à faire sera de monter dans son wagon, et tout le voyage se fera sans le moindre tranbordement. Dans quelle position nous trouverions-nous, si un voyageur en arrivant à la gare du Grand Tronc à Montréal était obligé de prendre une voiture pour se rendre à l'Intercolonial ? Nous sommes dans le centre de la ville, près des hôtels et près des affaires, et c'est là que nous voulons aller. Les voyageurs qui arrivent par le Grand Tronc et le Canada Atlantique, n'ont qu'à monter dans des voitures de nos convois, et ceux qui arrivent à la ville par le chemin de fer Canadien du Pacifique, se trouvent eux aussi tout près de l'Intercolonial, car les deux gares ne sont séparées que par une très courte distance ; il suffit de descendre la côte pour prendre nos convois. Un tel avantage vaut beaucoup.

Je n'ai pas l'habitude d'avoir des idées extravagantes, mais je prétends que ce n'est pas agir en homme d'affaires, en homme intelligent et entreprenant, que de critiquer la dépense de cinq, quinze ou vingt dollars, quand il s'agit d'un arrangement pouvant produire des résultats aussi importants, et qui, s'il est bien fait, subsistera toujours, tandis que dans le cas contraire, il vaudrait mieux qu'il n'eût jamais existé. Dans ce cas, de quoi se plaint-on ? On prétend que nous payons trop cher, et que $140,000 par année est un montant trop élevé. Voyons si cette prétention est bien fondée. Cette question doit être considérée à deux points de vue. Payons-nous trop cher au Grand Tronc ? Y a-t-il d'autres moyens de résoudre ce problème et d'obtenir ce dont nous avons besoin à meilleur marché ? Voilà les deux questions auxquelles il faut répondre. Examinons la première. Nous donnons $140,000 au Grand Tronc. Nous ne divisons pas le montant en disant : voici $37,500 pour la partie du chemin située entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert, $40,000 pour l'usage du pont, et $62,500 pour les têtes de ligne. Nous ne faisons de tous ces montants qu'un seul, et nous soumettons la proposition sous une forme générale, tout en arrivant à notre conclusion en étudiant les détails du contrat.

La compagnie a fait ses propositions, et nous avons fait nos offres, en songeant aux détails.

Nous ne pouvions pas forcer le Grand Tronc à accepter nos offres. Il fallait ou nous entendre avec ses propriétaires ou abandonner le marché. Ils étaient libres de nous dire les conditions qu'ils mettaient à l'usage de ces privilèges, et nous étions libres aussi de les accepter ou de les refuser suivant que nous les considérions dans les intérêts du pays, et conformes à la politique que nous avions l'intention d'adopter. Voilà comment il faut envisager la question. Si j'ai parlé des différents montants qui pouvaient être accordés pour chacune des trois sections du chemin que nous voulons affermer, je dois ajouter que je ne considère pas cette distinction comme étant d'une grande

importance, lorsqu'il s'agit de juger si cette somme de $140,000 par année que nous voulons payer est raisonnable ou trop élevée.

Je constate que les honorables membres de l'opposition sont portés à dire : Vous ne payez pas trop cher pour l'usage du pont, ce privilège vaut plus que cela, mais vous payez trop cher pour les autres parties du chemin. Lors des premières négociations à ce sujet, la compagnie demandait bien $50,000 par année pour l'affermage du pont, et elle a maintenu ce prix très longtemps. Nous lui avons alors dit : Nous ne pouvons pas vous donner $150,000, mais nous allons vous donner $140,000, alors elle s'est décidée à réduire le montant de $10,000. J'ignore si la Compagnie du Grand Tronc a réduit ce montant sur le prix que nous lui payons pour l'usage du pont, pour l'usage des têtes de ligne, ou pour la partie du chemin située entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert. Mais je ne m'occupe guère de savoir sur quelle partie du chemin ce montant a été pris, cela ne change pas l'aspect de la question. Toute la question se résume à ceci : Payez-vous ou non un montant trop élevé pour le tout ? Je prétends que non. Je crois que nous avons fait un bon arrangement. Si vous étudiez les chiffres que je vous ai cités, je crois que les honorables membres de la gauche eux-mêmes, seront disposés—qu'ils veulent le reconnaître ou non—à admettre que ce marché est avantageux.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crains, M. l'Orateur, abuser de la confiance du comité en discutant cette question trop longuement, mais je crois pouvoir alléguer comme excuse de ma conduite actuelle, que chaque fois que j'ai pris la parole dans cette Chambre, depuis que j'en fais partie, c'est que j'étais forcé de le faire ; je veux aujourd'hui, avec la permission de la Chambre, traiter cette question aussi clairement que possible, et dire à la Chambre tout ce que j'en pense.

J'espère qu'on ne m'accusera pas de présomption, si je le dis, vu que c'est moi qui me suis chargé de l'étude de la question, que je suis censé être mieux renseigné que n'importe lequel de mes collègues ; et il est raisonnable que je prenne le temps que je jugerai nécessaire pour exposer le projet de mon mieux.

J'étais à faire observer au comité à quel point de vue il fallait se placer pour envisager cette question dans les détails. Je vous demanderai cependant de ne pas oublier un instant ce que je vous ai déjà dit il y a quelque temps, à savoir qu'il fallait examiner cette question dans son ensemble. Cependant, je n'ai pas et je n'ai jamais eu l'intention de dissimuler à la Chambre quelle était la base de nos calculs et comment j'étais arrivé à la conclusion que le marché était raisonnable et qu'un loyer annuel de $140,000 n'était pas excessif.

Après avoir fait ces réserves, je suis prêt à examiner si nous payons un loyer excessif en donnant, disons $37,500 par année pour l'usage de cette partie du chemin de Sainte-Rosalie à Saint-Lambert. La distance entre ces deux points est de 32 milles. Si l'on peut diviser la somme totale entre les diverses sections du chemin, il n'y a pas de doute que $37,500 ne sont pas un loyer trop considérable pour cette partie que je viens de nommer, bien que les abords du pont à Saint-Lambert aient nécessité l'exécution de grands travaux. Prenant le loyer total, $140,000,—ce qui représente l'intérêt le plus bas que l'on puisse raisonnablement prendre pour base de nos calculs—vous constaterez que la valeur de cette partie de la ligne du chemin de fer du Grand Tronc, et des droits et privilèges que nous acquérons, est de $4,500,000.

Au cours de nos négociations, la Compagnie du Grand Tronc m'a dit qu'elle croyait qu'il serait raisonnable, si nous voulions acquérir la moitié de ses droits, de lui donner la moitié du coût de sa ligne depuis Sainte-Rosalie jusqu'à Saint-Lambert, à savoir $1,500,000. On pourrait peut-être construire aujourd'hui cette partie pour moins que cette somme. La chose est fort possible. Mais vous ne pouviez faire un marché sans obtenir le consentement du Grand Tronc, et la compagnie prétend avec énergie que l'évaluation la plus équitable est de prendre le coût total et de le diviser en deux.

Quant aux intérêts, le Grand Tronc dit qu'on devrait lui accorder 5 pour 100, et au cours de la discussion nous avons su que la compagnie payait actuellement ce taux sur l'argent qu'elle a emprunté pour construire son réseau. A moins que vous n'ayez le moyen de forcer la main au Grand Tronc, nous ne pouvions fixer le prix du loyer qu'en prenant pour base le taux de 5 pour 100. Il n'est pas juste de dire non plus que le taux de l'intérêt ayant baissé, le Grand Tronc peut emprunter aujourd'hui à 4 pour 100, et que c'est sur cette base que nous aurions dû calculer le loyer. C'est là un argument sans valeur, pour les raisons que j'ai déjà données, à savoir, que nous ne pouvons conclure le marché sans le consentement du Grand Tronc.

Appuyons-nous donc sur cette base pour faire nos calculs. Est-ce que le paiement d'une somme de $750,000 pour acquérir la moitié de la partie du chemin que j'ai décrite est déraisonnable ? Est-ce qu'un taux d'intérêt de 5 pour 100 est exagéré ? Je dis que ni la somme principale ni le taux de l'intérêt ne sont trop élevés. Je vais vous dire pourquoi. En estimant aussi exactement que possible le coût d'une ligne parallèle entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert, vous constaterez que la somme de $750,000 que l'on nous demande serait loin d'être

suffisante. Je vous démontrerai dans quelques instants que la construction d'une ligne semblable coûterait beaucoup plus que cela, et que vous ne payez pas une somme excessive au Grand Tronc en lui donnant $750,000 pour obtenir ce qu'il nous offre.

Le taux de l'intérêt importe peu, si vous considérez que les termes du marché nous permettront de réaliser immédiatement des profits en exploitant cette ligne. Ces profits nous indemniseront bien vite de 2 pour 100 en sus, représentant la différence entre les 5 pour 100 que paie le Grand Tronc et les 3 pour 100, taux auquel le gouvernement peut emprunter.

Examinons maintenant quel serait le coût d'une ligne entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert. Nous pouvons avoir sur ce point des données assez exactes, excepté en ce qui concerne l'expropriation des travaux nécessaires. Je démontrerai plus tard combien coûterait, d'après les fonctionnaires et les ingénieurs de mon département, la construction d'une ligne parallèle, pas une ligne aussi bonne que celle qui existe actuellement, mais une ligne dont nous pourrions faire usage.

Prenant pour admis que nous n'avons pas fait une estimation exagérée en estimant à $37,500 la partie du chemin que je viens d'indiquer, nous ne sommes rendus qu'à Saint-Lambert. Supposons que nous déduisions $10,000 pour les raisons que j'ai mentionnées, il reste $27,500. Est-ce qu'on s'oppose à l'arrangement que nous avons fait avec le Grand Tronc, relativement à l'usage du pont Victoria ? Je n'ai entendu aucune objection à ce sujet. Je puis dire que nous avons tous entendu l'un des honorables membres de la gauche, le rhéteur mathématicien du parti conservateur, déclarer que l'arrangement, en ce qui concerne le pont, était raisonnable.

Quant aux commodités que nous procurera l'usage de la gare, bâtiments, etc., du Grand Tronc à Montréal, j'ai déjà dit combien elles nous seraient profitables. J'ajouterai qu'avant de savoir quel prix le Grand Tronc demandait pour nous concéder ces privilèges, j'ai ordonné aux fonctionnaires de mon département de faire une étude attentive de la question. L'estimation que m'a communiquée l'ingénieur en chef et que j'avais en mains lorsque je reçus la réponse du Grand Tronc, était de plus de $61,000, et qu'il n'y avait entre cette estimation et celle du Grand Tronc qu'une différence de quelques centaines de dollars. Ainsi, d'après moi, si nous devons passer sur la ligne du Grand Tronc de Saint-Rosalie à Saint-Lambert, traverser le pont, et nous procurer les commodités dont je viens de parler, le loyer n'est pas excessif.

Je présume que quelques-uns des honorables membres de la gauche répéteront ce qu'on a déjà dit. L'honorable député de Glengarry (M. McLennan) qui, je crois, a l'œil sur le portefeuille des Chemins de fer et Canaux, au cas où son parti arriverait au pouvoir, nous a fait profiter de son expérience, en estimant ce qu'a coûté la ligne actuelle et ce que coûterait une nouvelle ligne. Je suis bien fâché de ne pas le voir ici ce soir ; et il me fait peine de constater, après l'avoir entendu dire à quels prix insignifiants des gens solvables se chargeraient de la construction de ces lignes et de ces ponts, qu'il ait tenu aussi longtemps ses lumières sous le boisseau. L'honorable député a été pendant plusieurs années l'ami et le conseiller de l'ancien gouvernement ; mais celui-ci n'a jamais profité de sa vaste expérience et de ses étonnantes capacités. Où l'honorable député était-il, pendant les dernières années, lui qui connaît si bien comment on construit comme par enchantement des chemins de fer et des ponts sans qu'il en coûte rien ? Il a manqué à son devoir envers son parti et envers le pays, en laissant ses amis dépenser des sommes folles dans des entreprises de chemin de fer. Il aurait dû protester, lui qui a de si vastes connaissances et une si grande expérience en ces matières.

Permettez-moi de parler, en passant, d'un article que j'ai lu hier dans le "Mail and Empire." Le rédacteur de ce journal a exprimé ses vues sur l'arrangement que nous voulons conclure avec le Grand Tronc et il convient de vous les faire connaître. Il exprime une idée qui ne me semble pas digne de l'organe d'un grand parti. Voici :

> Le rejet du marché par le Sénat a provoqué une revision des termes et conditions, et maintenant au lieu de payer 5 pour 100 sur la moitié du coût de la construction, nous ne serons obligés de contribuer que dans une proportion de 4 pour 100.
>
> Mais nous aurons encore à payer $140,000 par année durant 99 ans.
>
> Cette somme représente $4,500,000.

Calculant l'intérêt à 3 pour 100, et je présume que c'est sur ce taux que l'on s'est basé, cela représenterait environ ce montant.

Le journal ajoute :

> Si nous empruntions $4,500,000 et payions $140,000 par année, le capital et les intérêts seraient éteints à l'expiration des 99 ans.

Voilà une proposition qui m'étonne ; si elle est vraie, le rédacteur du "Mail and Empire" a fait une découverte qui le rendra certainement aussi riche que Crésus. Si vous pouvez emprunter $4,500,000, et éteindre le capital en payant 3 pour 100 pendant 99 ans, c'est là un tour de force dont un écrivain ne devrait pas garder de secret pour lui seul.

Mais prenons les chiffres, $4,500,000, et voyons ce qui en est. Y a-t-il dans cette enceinte une personne qui ait étudié elle-même la question ou qui ait puisé ses renseignements à bonne source, qui soit en état de démontrer que pour $4,500,000 seulement nous pouvons établir une ligne de Sainte-Rosalie à Saint-Lambert, construire un pont sur le Saint-Laurent et jouir de toutes les

commodités que nous procure à Montréal cet arrangement avec le Grand Tronc ? Je voudrais voir un individu ayant quelque crédit soutenir une semblable proposition. J'aimerais voir l'ex-ministre des Finances soutenir pareille chose, car il peut connaître tous les secrets de l'administration financière du pays, mais je n'aimerais pas accepter ses calculs au sujet du coût probable d'une voie ferrée, à en juger par les déclarations qu'il a faites l'autre jour.

J'ose affirmer que pour $4,500,000, nous ne pourrions pas procurer à l'Intercolonial les commodités dont nous allons jouir à Montréal seulement. J'ose affirmer que pas un ingénieur ou entrepreneur, même l'honorable député de Glengarry, ne voudrait entreprendre, moyennant $4,500,000, d'amener l'Intercolonial de la Pointe Saint-Charles au cœur de la cité de Montréal. D'après les renseignements que j'ai pu recueillir, je suis convaincu qu'on ne pourrait le faire, même en quadruplant cette somme. Dans tous les cas, j'affirme qu'on ne pourrait mener à bien une semblable entreprise avec un loyer annuel de $140,000, capitalisé à 3 pour 100.

Si vous ne voulez pas profiter de l'occasion qui vous est offerte de compléter le réseau de l'Intercolonial, j'allais dire de l'avantage que Dieu et la nature mettent à notre portée, si vous ne voulez pas tirer parti des conditions et des commodités que vous offre le Grand Tronc, mais si vous voulez construire à vos frais une autre ligne, voyons où cela va vous conduire.

Je crois que l'honorable député d'York, N.-B. (M. Foster), est d'avis de construire une autre voie ferrée. Est-ce qu'il veut établir cette ligne jusqu'à Saint-Lambert ? Se forme-t-il une idée du coût de cette entreprise ? Je puis lui donner certains renseignements que m'ont communiqués les fonctionnaires de mon département, pas aujourd'hui ni hier, mais avant que j'aie recommandé à mes collègues l'adoption du projet dont la Chambre est saisie. On a estimé avec le plus grand soin ce que coûterait une ligne nouvelle et à quelle conclusion en est-on arrivé ? On a estimé que l'établissement d'une voie ferrée de 32 milles coûterait $485,440, et cela sans faire entrer en ligne de compte les deux grands ponts qu'il faudrait jeter, l'un sur la rivière Yamaska, et l'autre sur le Richelieu, et les dépenses considérables qu'entraînerait l'expropriation des terrains nécessaires.

Selon les fonctionnaires de mon département, la construction d'un chemin de fer de 32 milles, dans des conditions ordinaires, coûterait $485,000 ; mais il ne faut pas perdre de vue la nature du pays que nous aurions à traverser. Je reviendrai plus tard sur ce point-là. La construction d'un pont sur le Richelieu coûterait $400,000 et sur l'Yamaska, $300,000. Ainsi il vous en coûterait probablement $1,185,440 pour construire une voie ferrée de Sainte-Rosalie à Saint-Lambert. Remarquez bien que, dans ces calculs, nous n'avons évalué les terrains

à exproprier que de $100 à $150 l'acre. Si vous considérez maintenant ce que coûterait le droit de passage à travers cette région de Saint-Lambert à Sainte-Rosalie, qui est en état de dire quel serait le montant des frais d'expropriation ? Il y a là onze ou douze villages considérables ; quelques-uns sont très importants et se sont beaucoup développés depuis la construction du réseau du Grand Tronc. Lorsqu'il a exproprié ces terrains dont il avait besoin, le Grand Tronc n'a pas payé sur la base qu'il nous faudrait payer si vous voulions construire une ligne pour desservir ces villes et villages. Imaginez-vous donc ce que coûterait l'acquisition d'un droit de passage à travers onze villes et villages, par exemple, à travers une ville de l'importance de Saint-Hyacinthe. Les membres du comité connaissent l'importance des autres places. Est-ce que je ne mériterais pas la condamnation la plus sévère si, en ma qualité de ministre des Chemins de fer et Canaux, je conseillais à mes collègues d'acquérir un droit de passage de Sainte-Rosalie à Saint-Lambert, même à raison de $150 l'acre ? Il serait oiseux pour moi de faire une semblable proposition.

Lorsque vous commencez à exproprier, vous ne pouvez prévoir quelle somme il vous faut débourser. Il serait prudent pour tout gouvernement de songer à la valeur des terrains dont ce chemin de fer nécessitera l'acquisition, avant de contracter des obligations dont personne ne pourrait prévoir l'étendue. Nous avons, et l'ancien gouvernement a aussi quelque expérience en matière d'expropriations. Nous savons que pour construire l'embranchement de Saint-Charles, — 14 milles seulement, — l'expropriation seule des terrains nécessaires, a coûté $1,000,000. Et dans ce cas-là, l'on n'était pas obligé de traverser 11 ou 12 villes et une région de la valeur de celle qui s'étend depuis Sainte-Rosalie jusqu'à Saint-Lambert. Tous ceux qui connaissent les lieux abonderont dans mon sens. Je dis donc que le gouvernement a agi avec prudence en profitant de l'occasion qui lui était offerte, après avoir connu l'étendue de la responsabilité qu'il assumait et après avoir su qu'il pouvait obtenir tout ce dont il avait besoin à un prix raisonnable, sans être obligé de compter avec l'imprévu.

Nous arrivons donc à une somme de $1,185,000, à laquelle il faudrait ajouter les dépenses d'expropriation qu'il nous faudrait payer pour construire ce chemin jusqu'à Saint-Lambert. A combien allez-vous estimer le coût des expropriations ? Si vous prenez pour base le coût des terrains expropriés pour construire l'embranchement de Saint-Charles, vous aurez à débourser $1,685,000. Et après tout cela, dans quelle situation vous trouverez-vous ? Vous aurez un chemin de fer auquel le Grand Tronc dont vous connaissez le pouvoir et l'esprit d'entreprise fera une concurrence incessante.

Quel trafic pourrez-vous recueillir le long de votre petite ligne, dans ces circonstances ?

En outre, il y a une autre importante considération qu'il ne faut pas perdre de vue en étudiant cette question sous tous ses aspects. C'est qu'il vous faudra payer tous les frais, entretien de la voie, l'établissement des stations, gages de tous les employés, vendeurs de billets, chefs de gare, préposés aux bagages, facteurs, cantonniers, télégraphistes, commis expéditionnaires, tout le personnel des travailleurs engagés sur votre ligne indépendante. Mais en vertu de l'arrangement actuel, vous obtenez toutes les commodités dont vous avez besoin et que j'ai énumérées, et vous ne payez qu'une partie de ces dépenses. Par conséquent, en pesant bien tous ces faits, vous voyez que l'arrangement que nous proposons est très avantageux.

Il vous faut donc déduire $2,500,000 des $4,500,000.

M. FOSTER : A combien évaluez-vous les terrains à exproprier ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A $500,000.

M. FOSTER : Combien tout cela fait-il ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : $1,685,000.

M. FOSTER : Non.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Déduisez $1,685,000 de $4,500,000.

M. FOSTER : Soyez exact.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'espère que l'honorable député n'oubliera pas le conseil qu'il me donne, lorsqu'il discutera ce sujet. C'est $1,685,000, disons $1,500,000 qu'il faut déduire de $4,500,000.

M. HAGGART : L'honorable ministre dit-il que nous paierons en proportion de l'usage que nous ferons de la ligne du Grand Tronc entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui ; c'est tout ce que nous paierons pour l'entretien et les réparations de la voie, et les autres charges concernant les employés et le personnel, ainsi que je l'ai déjà expliqué.

Nous avons donc $1,685,000. Nous déduirons $185,000 et nous dirons $1,500,000. Il ne nous reste donc que $3,000,000 sur $4,500,000. Que ferons-nous de la différence? L'honorable député veut-il jeter un nouveau pont sur le Saint-Laurent ? Alors il peut estimer lui-même quel serait le coût de l'entreprise. Mon ingénieur l'estime à $6,000,000. Vous dépensez donc les $3,000,000 qui restent et vous vous trouvez en face d'un découvert de $3,000,000. Supposons que les honorables députés qui ont étudié le sujet soient d'avis de ne pas construire un nouveau pont, mais de faire usage de celui du Grand Tronc. Voyons ce qui arriverait. En premier lieu, il faut bien admettre que nous ne pouvons prendre le Grand Tronc à la gorge et le forcer à nous louer son pont. On pourrait peut-être—et c'est sur cette base que je vais argumenter,—s'adresser au comité des chemins de fer du Conseil privé afin d'obtenir l'autorisation de passer sur ce pont. Mais alors quels faits le comité des chemins de fer considérerait-il ? En premier lieu, le Grand Tronc représenterait que ce pont a coûté $10,000,000 ; qu'il est bien vrai qu'il l'a construit dans un temps où les ponts coûtaient plus cher qu'aujourd'hui, mais qu'ayant couru les risques et assumé la responsabilité de cette gigantesque entreprise, il ne serait que juste de ne pas le priver de tous ces avantages, sans une indemnité convenable.

M. POWELL : Si l'honorable ministre veut bien lire l'acte autorisant la construction de ce pont, il constatera, je crois, qu'il y a une disposition expresse permettant aux autres chemins de fer de faire usage de ce pont chaque fois qu'ils le jugeront convenable.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Peut-être. Je suppose que la demande serait admise, mais en discutant une proposition alternative, il est juste de considérer sur quoi nous pouvons compter et quel serait le résultat. Si l'on apportait cet argument, le comité des chemins de fer serait bien obligé d'en reconnaître toute la force. L'exécutif, se plaçant à un point de vue élevé et reconnaissant ce qui est juste et légitime, ne se laisserait pas simplement guider par les seuls intérêts du gouvernement, mais serait bien obligé d'admettre que ce sont là des raisons puissantes et ne serait pas justifiable de se baser, pour fixer le chiffre de l'indemnité à accorder au Grand Tronc, sur ce que coûterait aujourd'hui la construction d'un pont semblable, sans avoir égard à ce qu'il a réellement coûté à la compagnie.

Vous voyez immédiatement que si le comité des chemins de fer fixe l'indemnité en prenant pour base $10,000,000, vous aurez vite dépensé plus que vos $40,000, $50,000 ou $60,000 et que vous aurez atteint environ $75,000 ou $100,000 pour le loyer du pont. Je vais vous dire pourquoi le Grand Tronc pourrait raisonnablement s'attendre à être traité de cette façon. Le gouvernement qui construirait une ligne de Sainte-Rosalie à Saint-Lambert, selon la théorie que je présume, quelques honorables membres de la gauche sont disposés à développer, le gouvernement, dis-je, pourrait faire usage du pont et faire un autre arrangement au sujet du paiement du droit de passage. Nous pourrions nous adresser au comité des chemins de fer ou nous aboucher avec le Grand Tronc, et demander la permission de passer sur le pont en payant, au lieu d'un loyer an-

nuel, une somme juste et raisonnable pour chaque locomotive, chaque voiture de voyageurs, chaque wagon ou tonne de marchandises. C'est là un mode d'indemnité qui n'est pas inconnu et même est assez ordinaire ; et c'est souvent sur cette base qu'une compagnie veut faire usage d'un pont qui ne lui appartient pas pale un droit de passage à la compagnie propriétaire.

J'ai fait examiner cette question avant de faire avec la Compagnie du Grand Tronc nos arrangements. Mon ingénieur fut requis de faire l'estimation du coût au cas où il nous faudrait nous adresser au comité des chemins de fer, ou de nous aboucher avec la dite compagnie et de lui demander de nous céder l'usage de ce pont, non pas moyennant un loyer fixe, mais à raison du paiement d'une somme juste et raisonnable pour chaque wagon, locomotive, voyageur et tonne de marchandise, suivant le principe adopté relativement à d'autres ponts, le pont de Niagara notamment, par les compagnies de chemins de fer qui s'en servent moyennant le paiement d'une indemnité à la compagnie qui les possède. Mes ingénieurs ont fait rapport à ce sujet, démontrant, d'après une estimation basée sur le nombre de trains dont nous ferions probablement usage, sur le nombre de voyageurs traversant à cet endroit et sur notre trafic probable de la première ou des deux premières années, qu'aux conditions et suivant la base de paiement imposée aux compagnies de chemins de fer pour l'usage du pont de Niagara, ça nous coûterait $77,000, au lieu de $40,000 par année. Ces chiffres ont été soumis au comité qui a siégé il y a un an, et les membres de la gauche ont amplement eu occasion de les soumettre à l'examen pour en faire la critique.

Où en seriez-vous après avoir atteint Saint-Lambert par ce chemin que vous construiriez ? Si vous deviez traverser le pont en payant suivant la somme de trafic que vous feriez, indépendamment de ce qu'elle serait à l'avenir, vous paieriez par année pour l'usage de ce pont $37,000 de plus que nous ne le faisons en vertu de cet arrangement. Et la justesse de cette argument est établie par le fait signalé par les ingénieurs, savoir : que la longueur du pont de Niagara est courte comparativement à celle du pont Victoria. Je ne sais pas exactement, cependant, quelle est la longueur du pont de Niagara.

M. GIBSON : Huit cents pieds.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Eh bien ! moins qu'un sixième de mille, et le pont Victoria est douze fois plus long.

M. GIBSON : Treize fois.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, treize fois. Si donc vous appliquiez à ce pont le taux, ou la moitié ou le quart du taux, appliqué au pont de Niagara, le trafic et les affaires de l'Intercolonial se trouveraient frappés d'un impôt annuel plus considérable que celui que comporte l'arrangement actuel. Et en vertu de cet arrangement-ci, on a en outre l'assurance que quel que soit le volume que le trafic peut atteindre, le loyer est fixe, et que le coût de l'usage du pont restera toujours le même.

Quelle que soit la manière dont on l'envisage, je crois, M. le président, qu'on réussit peu à déprécier la proposition du gouvernement en menant le projet d'une ligne ou d'un pont indépendants.

Et qu'arrive-t-il lorsque mon honorable ami (M. Foster) est parvenu à traverser le Saint-Laurent ? Si votre libéralité et votre générosité vous disposent à consacrer $8,000,000 à la construction d'un pont pour atteindre Montréal, où en êtes-vous lorsque vous avez touché la rive nord du Saint-Laurent ? S'il était chargé de l'entreprise, mon honorable ami (M. Foster), il n'y a pas de doute, ferait machine en arrière avec toute la hâte possible. Il ne différerait pas d'une minute de retourner sur l'autre rive. Il reconsidérerait la proposition pour enfanter un nouveau projet. Comment arriveriez-vous au centre de la ville de Montréal sans franchir les bornes d'une dépense raisonnable ? Je présume que mon honorable ami approuve maintenant ma proposition, et que nous pouvons assister maintenant à une autre reculade de la rive nord du Saint-Laurent au point de départ de Sainte-Rosalie.

Il est possible que les membres de la gauche fassent une autre proposition, car nous en avons eu vent, et je ne suis pas sûr que mon ambitieux ami le député de Glengarry (M. McLennan) n'en ait pas l'idée en tête, car il en a donné certain avis l'autre jour. Il construirait une autre ligne, non pas parallèle à celle du Grand Tronc, mais s'étendant de Sainte-Rosalie à Caughnawaga, pour traverser le Saint-Laurent à Lachine, où, dit-il, la chose peut se faire à bon marché.

Qu'on me permette d'examiner sa proposition, et de voir où elle nous mène.

Rappelons-nous que par son plan on éviterait l'excès du coût de la construction d'un pont énormément dispendieux sur le Saint-Laurent de Saint-Lambert à Montréal. Mais il faut se rappeler également qu'il faudrait construire pas moins de 17 milles de chemin de fer de plus.

M. GIBSON : Sans compter les 17 milles qu'il faudrait construire pour revenir à Montréal.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'en suis pas arrivé là encore. Du reste, je ne crois pas que lorsqu'il m'aura accompagné mon honorable ami (M. McLennan) en revienne jamais.

La construction de 17 milles de chemin de fer n'est-elle pas un item important ? A cause de $5,000, de $10,000 ou de $20,000 de loyer par année, je pourrais dire $25,000 de loyer annuel, le gouvernement irait-il s'engager dans les frais de la construction de 17

milles supplémentaires de chemin de fer que nécessiterait cette route ? Je ne le crois pas. Dans tous les cas, c'est là un point qui mérite considération, et nous ne devons pas arriver à une décision à son sujet avec la rapidité dont ont fait preuve quelques-uns de nos amis de la gauche, en proposant cette proposition.

Eh bien ! nous avons atteint Caughnawaga, et voici ce que disent mes ingénieurs:

Au lieu d'une longueur de 38 milles que possède la route actuellement proposée de Sainte-Rosalie à la gare Bonaventure, il nous faudrait parcourir une longueur de 55 milles pour arriver à Caughnawaga, et, après avoir traversé le fleuve, revenir sur l'autre rive à la ville de Montréal.

Ça coûterait $17,000 par mille pour bâtir ces milles supplémentaires de chemin de fer, et ensuite on arrive quelque part près des confins de la ville de Montréal. Les indemnités de passage ne seraient pas bien considérables relativement à une partie de la ligne, le fleuve traversé, car on peut suivre la berge du canal dont le terrain appartient au gouvernement ; mais, il faudrait payer les indemnités de passage, que je n'estime pas devoir être considérables, quant à la partie du chemin s'étendant de Sainte-Rosalie à Caughnawaga. Il faudrait payer $17,000 par mille pour la construction du chemin, $1,500,000 pour la construction d'un pont sur le SaintLaurent de Caughnawaga à Lachine, $300,000, d'après les estimations de mes ingénieurs, pour la construction de 2 milles de chemin à l'entrée des faubourgs de la ville de Montréal, afin de parvenir à l'endroit où le gouvernement a amplement le terrain requis pour constituer l'emplacement d'une gare de voyageurs et pour permettre l'établissement de ses ateliers, de ses voies et de ses cours. Tous ceux qui connaissent Montréal reconnaîtront que cela nous conduirait à la prétendue cour aux bestiaux de cette ville. On parviendrait là après avoir dépensé $300,000 relativement à 2 milles de chemin, $1,500,000 relativement à la construction du pont, et $17,000 par mille relativement à la construction de 53 milles de chemin, et ensuite il faudrait faire face au grave problème de parvenir au centre commercial de la ville.

En effet, y a-t-il quelqu'un en ce parlement, qui voudrait que la principale gare des voyageurs de l'Intercolonial fût située près de la cour aux bestiaux à Montréal ? La proposition serait absurde. Ces cours sont à environ à un mille du centre de la ville—il faut 15 minutes pour y parvenir en tramway de l'hôtel Windsor. On dit que cette cour est à un mille de la gare Bonaventure, mais elle en est probablement à une distance plus éloignée. Dans tous les cas, elle est au moins à cette distance. Conviendrait-il d'avoir la principale gare des voyageurs du chemin de fer du gouvernement à côté de la cour aux bestiaux du Grand Tronc ? Nul ne tolérerait cela un instant. Y a-t-il quelqu'un ici représentant la ville de Montréal qui dira que pareille chose serait dans l'intérêt de la ville, dans l'intérêt du gouvernement, dans l'intérêt de l'Intercolonial ? Je ne le crois pas. Eh bien ! si l'on voulait avoir la gare ailleurs, quelque part près des hôtels et du centre commercial de la ville, il faudrait l'expropriation de la voie sur le parcours d'un mille à travers des propriétés de ville couvertes d'édifices estimées à une grande valeur, et faire face à toutes les difficultés qui attendent le prolongement d'une ligne de chemin de fer dans de semblables conditions.

Est-ce là un problème qu'on peut considérer d'un cœur léger ? Est-il un homme responsable du gouvernement du pays qui aimerait à dire qu'avec au plus $140,000 par année, capitalisés à trois pour cent, on pourrait conduire tout cela à bonne fin, c'est-à-dire construire ces 55 milles de chemin de fer, bâtir ce pont, faire parvenir la ligne à la cour aux bestiaux, puis ensuite, frayer sa voie sur le parcours d'un mille jusqu'au centre de la ville ; qui aimerait à dire qu'on pourrait accomplir toutes ces choses avec une somme de moins de $4,500,000, ou de quelque chose d'approchant ? Je n'ai pas osé indiquer de montant, et mes ingénieurs ne sont pas prêts à dire ce que ça coûterait pour franchir ce dernier mille.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Vous allez jusqu'au port, également.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, mais je parle seulement du moyen d'avoir la gare des voyageurs dans un endroit vraisemblalement avantageux pour le public, et où, malgré l'inconvénient contre lequel il faudrait lutter par suite du fait qu'on aurait une gare séparée de celles des autres chemins de fer, on offrirait des commodités au public voyageur.

Je n'ai pas mentionné de montant, et je ne puis en mentionner de précis. Que quelque député plus courageux traduise en chiffres ce que ça coûterait. Je n'aimerais pas à dire qu'on pût s'en tirer moyennant quatre ou cinq fois ce que ça coûtera en vertu du principe arrêté dans la proposition actuelle. Et, M. le Président, rappelons-nous que si l'on était satisfait de s'arrêter à la cour aux bestiaux, ce qui est une proposition impossible, ou que si l'on avait assez de hardiesse pour pousser la ligne un mille plus loin pour la faire parvenir au centre commercial de Montréal ; on se trouverait encore en face de la difficulté des correspondances. On serait isolé et du chemin de fer Canadien du Pacifique, et du Grand Tronc, et du Canada Atlantique. On serait absolument nulle part, comme chemin de fer. A mon sens, il vaudrait infiniment mieux qu'on fût resté tout à fait en dehors de Montréal, plutôt que de chercher à s'introduire dans cette ville d'après l'un ou l'autre des plans alternatifs qui nous ont été suggérés par la gauche.

L'honorable député d'York, N.-B. (M. Foster), puis-je dire à ce propos, a dit avec toute la gravité et la manière impressionnante

qu'il sait prendre parfois, que cette proposition n'offre aucun aspect d'une proposition d'homme d'affaires, qu'il n'y a jamais eu d'argument d'hommes d'affaires d'énoncé en sa faveur, et qu'il ne peut pas y en avoir. Eh bien ! j'offre à mon honorable ami les arguments que je viens d'exposer, et j'ose dire qu'il serait difficile pour mon honorable ami de contredire leur importance ou leur valeur au point de vue des affaires, peu importe la manière dont il les considère.

Je lui demande si, oui ou non, la proposition soumise est une proposition d'homme d'affaire. Je demande si les objections que j'ai tâché d'offrir à la proposition alternative qui a été faite, sont des objections d'homme d'affaires, basées sur le bon sens, sur la raison, sur l'expérience et sur l'absolue nécessité des choses dans les circonstances actuelles.

Maintenant, M. l'Orateur, je récapitulerai. Ainsi, 55 milles de chemin de fer, à raison de $17,000 par mille, coûteraient $935,000. Si l'on soustrait les deux milles spéciaux, il reste 53 milles qui coûteraient $900,000. Les deux milles compris dans les limites de la ville coûteraient $300,000. Le coût du pont de Caughnawaga serait de $1,500,000. L'expropriation de la voie sur le parcours d'un mille à travers le centre de la ville peut être estimée, avec la permission du comité, à $2,000,000 ou $2,500,000. Peut-être peut-on considérer cette estimation comme excessivement basse. On me dit que l'expropriation de sa voie dans la ville de Montréal a coûté au Pacifique la somme de $10,000,000. Peut-être la moitié de cette somme ne serait-elle pas une estimation déraisonnable ni excessive dans le cas en question. Cependant, diminuons encore ce dernier chiffre de moitié, et fixons cette estimation à $2,500,000, et nous nous trouverions alors en présence d'une dépense probable de $5,235,000 relativement au coût de cette route alternative, dépourvue de gares, d'ateliers et de tout autre édifice dans la ville, ainsi que de toute autre voie que l'unique voie principale, c'est-à-dire, de toutes correspondances de tête de ligne, de toutes ces choses vitales nécessaires à la besogne d'un chemin de fer. Et outre tous ces inconvénients, il faudrait encore, pour arriver à la tête de ligue, 17 milles de chemin de fer de plus que d'après le plan du gouvernement.

Il existe quelque preuve que j'aurai à indiquer au comité—en réalité, il y a deux preuves—preuve qui démontre que, après tout, nous n'avons pu accorder tant d'avantage quant aux conditions d'après lesquelles nous avons fait cet arrangement. Si vous examinez le contrat passé entre le Pacifique et le Grand Tronc, vous constaterez des conditions pareilles tout aussi favorables au chemin de fer Canadien du Pacifique que nous le sont les conditions de notre contrat. Cependant, vous verrez que relativement aux 38 milles de la partie de son chemin s'étendant de Toronto à Hamilton, le Grand Tronc exige du Pacifique $40,000 par année, ou plus de $1,000 par mille, pour lui accorder son droit d'usage. Or, le Pacifique n'était nullement obligé de faire cet arrangement, et je suppose qu'il ne l'aurait pas fait s'il n'eût été de son intérêt de le faire. Serait-on justifiable de taxer ce marché d'absurde et de déraisonnable ? Je prends pour admis que le Pacifique ne subissait aucune pression politique, qu'il ne méditait aucun coup, qu'il n'avait aucun tripotage à perpétrer, et cependant, il a consenti à payer un loyer annuel de $40,000 pour l'usage de ces 38 milles de chemin.

Et ce n'est pas tout. Le Pacifique ne devait pas avoir l'usage d'un pont dispendieux. Il paie sa proportion des dépenses d'entretien tout comme nous le faisons, sur la base d'un péage pour les voitures. Et ce n'est pas encore tout. Il n'est pas permis au Pacifique de recueillir sur son passage tout le long de ces 38 milles un seul sou de marchandises pour des fins de transport. Si un voyageur, porteur d'un billet du Grand Tronc ou de tout autre chemin de fer, lui donnant droit de voyager sur le chemin, monte dans un train du Pacifique, celui-ci a seulement le droit de retenir une proportion insignifiante du droit de passage,—dix pour cent, je crois—à titre de droit de perception, et la différence va au Grand Tronc.

Si l'on compare le contrat du Pacifique au nôtre, peut-on dire que la comparaison est défavorable à celui-ci ?

Mais ce n'est pas tout. J'ai une certaine connaissance de négociations qui ont été pendantes durant près de deux ans entre la Compagnie du Canada Atlantique et la Compagnie du Grand Tronc. Le Canada Atlantique a désiré longtemps pénétrer à Montréal, en vertu d'un arrangement plus favorable que celui qu'il a obtenu à présent, et il a tâché d'induire le Grand Tronc à faire avec lui un arrangement identique à notre contrat, par lequel il aurait payé un loyer déterminé à ce chemin pendant un terme de dix ans. Or, quelle est la condition de l'arrangement proposé ? La plus basse somme que la compagnie du Grand Tronc s'est montrée disposée à accepter pour l'usage des 38 milles de la partie de son chemin s'étendant du Côteau à Montréal, et de sa tête de ligne, est $150,000 par année. Cependant, il n'y a pas là de pont à traverser, ni deux milles d'énormes travaux coûtant trois fois plus que tout le reste du chemin. Malgré cela, le Grand Tronc demande et exige $150,000. Le Canada Atlantique, il est vrai, n'a pas acquiescé à cela ; il trouve la somme forte, et par suite il n'en est pas arrivé à une entente, de sorte que tout ce qu'on peut dire c'est qu'on admet qu'un contrat comme celui-là peut se passer. Comparera-t-on ce contrat avec le nôtre ? Le nôtre est-il moins favorable ? Est-on justifiable de condamner le contrat soumis, et de dire que le gouvernement n'a pas sauvegardé l'intérêt public en passant ce contrat ?

Je vais, heureusement direz-vous, clore maintenant mes observations.

Je pense avoir établi que nous avons fait un bon marché, c'est-à-dire que nous avons adopté le moyen le moins coûteux et le plus économique d'arriver à faire pénétrer l'Intercolonial dans la ville de Montréal. Nous avons démontré, je crois, que nous avons fait l'acquisition d'un splendide chemin, nous étant assurés de toutes les commodités, de toutes les voies et de tous les ponts qu'il nous faut ainsi que de toutes les commodités de tête de ligne dont nous puissions jamais avoir besoin, et que nous nous trouvons dans un état tout aussi favorable à l'accomplissement de la besogne de l'Intercolonial que si nous possédions tout le chemin d'une extrémité à l'autre.

Mon honorable ami, l'ancien ministre des Finances, dit: "Oh! c'est là une question fort grave, car vous nous soumettez un arrangement qui va lier ce pays pendant 99 ans, et peut-être plus longtemps." Eh bien! il sera alors—c'est-à-dire dans 99 ans,—au pouvoir de tout gouvernement, quel qu'il soit, de mettre fin au contrat ou de le continuer. Si, cependant, je pouvais hasarder une prédiction, je dirais que ce contrat sera renouvelé, parce que le gouvernement trouvera qu'il est de l'intérêt public de le faire.

Mais l'ancien ministre des Finances s'écrie: "Vous assumez une obligation qui doit durer 99 ans!" Eh bien! si nous dépensions $4,500,000, l'obligation ne serait ni de plus courte durée ni moins lourde que d'après l'arrangement actuel, et cependant, l'honorable député serait disposé à dépenser évidemment $4,500,000 de certaine autre manière dont ses amis croient que ça pourrait être mieux dépensé. Et si vous déboursez de l'argent, vous assumez une dette que le temps n'éteint pas, et qu'il faut payer. Or, cette dépense n'est pas plus lourde pour le public sous la forme dont nous voulons la faire, que sous toute autre forme que le gouvernement croit qu'elle pourrait être faite; elle ne l'est pas plus que si nous avions emprunté de l'argent pour acquérir moyennant $4,500,000 tous ces privilèges du Grand Tronc. Il vous faut faire la chose d'une manière ou d'une autre, et je crois que celle que nous avons adoptée vaut la meilleure.

Il est certaines particularités de ce contrat sur lesquelles on a beaucoup insisté. Ce sont ce que j'appelle des points peu importants, points auxquels je suis justifiable, je crois, d'appliquer la désignation de particularités de second ordre du contrat. Ces points ne sont pas importants, pas essentiels, pas vitaux du tout.

Ainsi, d'après moi, la question de savoir si nous aurions dû payer cinq pour cent sur le coût des améliorations n'est pas une question vitale. Lorsque nous avons établi le taux de cinq pour cent, nous l'avons fait parce que c'est là le taux que paie le Grand Tronc. Et quant à payer comptant nous ne le pouvions pas, vu que c'eût été affecter notre argent à une propriété assujettie à des hypothèques équivalant à sa pleine valeur, et c'eût été là agir d'après un principe que nous ne pouvions pas approuver, et qui, si nous y avions conformé notre conduite, nous aurait attiré la condamnation de la gauche. Du reste, il s'agit là d'une affaire de peu de conséquence, car la dépense sous ce rapport ne sera pas considérables, quoi qu'il arrive. Nous tenons la clef de la situation, et il ne serait pas déplacé de la part des membres de la gauche, lorsqu'ils discuteront cette question et en exagéreront l'importance, de songer seulement à la clause du contrat qui s'y rapporte—ils ne la connaissent pas, ne l'ayant pas examinée probablement,—et alors, s'ils font cela, ils y verront que le gouvernement ne sera tenu de contribuer aux améliorations qu'autant qu'il les aura approuvées par une note signée par le ministre déclarant que le gouvernement paiera sa part. Par conséquent, nous contrôlons la chose. Or, quand j'entends ces messieurs parler des améliorations, comme si le Grand Tronc allait dépenser des millions qu'il paierait dans une proportion de 4, 5 ou 6 dollars contre un dollar qu'il nous faudrait payer, ou quelque chose approchant; quand je les entends dire que le Grand Tronc va dépenser un énorme montant d'argent dans le but de nous en arracher une petite proportion, il y a là tout autant lieu à cette sorte de langage exagéré qu'à leur dénonciation du contrat concernant le chemin de fer du Yukon pour la raison que les terres accordées étaient des terres aurifères. Cet or ne sera pas découvert avant la disparition de la génération actuelle, et l'on ne verra pas non plus durant la même période affecter cette énorme dépense à des améliorations. Telle est l'une des notes que nos honorables amis de la gauche font résonner pour obéir à la conviction que ce point a de l'importance.

Il en est de même relativement aux deux ou trois autres détails de second ordre. Je préfère plutôt discuter cette question autant que possible dans les grandes lignes sans entrer dans les détails minutieux. Cependant, si l'on attaque ces détails, je puis les défendre de la manière la plus complète et en apportant des raisons d'homme d'affaires. Je puis démontrer qu'ils sont raisonnables; et lors même que je ne le pourrais pas, je dis qu'ils ne sont pas dignes de la sérieuse considération de ce parlement ou du pays, vu que la question dont nous nous occupons maintenant est une question de grande politique, c'est-à-dire la question de savoir si oui ou non nous devons établir notre chemin du gouvernement dans la grande ville de Montréal. Et lorsque nous constatons que nous étions capables d'en arriver à un arrangement satisfaisant, lorsque le Grand Tronc et nous pouvions convenir d'un règlement sur une vaste base, il aurait été futile de notre part d'arrêter les

négociations et d'abandonner l'affaire parce que le Grand Tronc n'aurait pas voulu céder au sujet de ces questions d'importance secondaire. En ce que le gouvernement pourrait croire que ces détails étaient susceptibles d'amélioration, j'ai le droit de dire qu'ils ont été le sujet de discussions et de constantes négociations de notre part avec le Grand Tronc. Considérant la proposition dans son ensemble, et eu égard à tous les intérêts importants concernés, j'ai cru que nous étions justifiables d'acquiescer à ce contrat en somme et dans ses détails.

Il est un autre point de vue auquel il conviendrait que les membres de cette Chambre, s'ils ne l'ont fait déjà, considèrent cette question du prolongement de l'Intercolonial. Qu'on se rappelle que c'est là un chemin qui appartient au peuple ou au gouvernement du Canada. Je considère que le prestige, le caractère et la réputation du peuple et du gouvernement sont intéressés au maintien et au fonctionnement convenable du grand réseau de chemins de fer de ceux-ci. Lorsqu'il nous arrive des gens de l'étranger, ne croyez-vous pas que ces gens-là sont exposés à juger d'après nos travaux publics, d'après notre réseau de chemins de fer du gouvernement, de la nature du gouvernement que nous avons, de la nature du peuple que nous sommes, de l'étendue de nos idées et de nos aspirations ? Il est important, je crois, pour la population canapublics, d'après notre réseau de chemins de l'Intercolonial pénètre jusque dans la ville de Montréal, qu'il le fasse de la meilleure manière possible, qu'il y trouve tous les avantages qu'il nous est possible de lui assurer, et qu'il y parvienne par un chemin dont on n'ait pas lieu de rougir.

M. J. G. HAGGART (Lanark-sud) : L'honorable ministre des Chemins de fer a commencé par discuter un point de controverse soumis à la Chambre, il y a quelques jours, relativement à un arrangement fait entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et l'Intercolonial à propos du trafic, et en cela, il a cherché à m'atteindre. Il a dit que si le prédécesseur du ministre des Chemins de fer et Canaux eût su porter quelque attention aux ordres émis par ses subordonnés, il n'aurait pas risqué les observations qu'il a faites l'autre jour à propos de ces arrangements. La Chambre se rappellera que le ministre des Chemins de fer et Canaux nous a exposé dans les détails ce qu'il croyait être un des plus mauvais arrangements intervenus entre un gouvernement et une compagnie de chemin de fer, arrangement d'après lequel il était défendu aux employés de l'Intercolonial de solliciter du fret sur leurs lignes. J'ai contredit la chose l'autre soir en citant l'arrangement qui a été fait. L'honorable député, cependant, est revenu sur la question et a essayé de m'atteindre en invoquant les ordres sortis de mon département, et dont j'aurais dû, d'après lui, avoir connaissance. J'ai écouté attentivement ce qu'a dit l'honorable député à ce sujet. Peu importe que ces ordres aient été donnés, lorsque j'étais à la tête de ce département, ou antérieurement, car j'étais censé connaître les ordres émis par mes subordonnés. Peu importe que les ordres aient été émis sous mon administration, ou sous l'administration de sir John Macdonald, ou de sir Mackenzie Bowell qui m'ont précédé, car j'en ai assumé la responsabilité. Cependant pour mieux m'atteindre, l'honorable ministre a cité des ordres émis en 1890, 1891 et 1892, avant mon entrée dans le département. Le seul qui puisse m'affecter et que l'honorable député a cité, est celui émis en 1893, alors que j'étais chef du département, et il n'a aucun rapport avec la question. Voyons maintenant quel effet ont eu ces ordres. Il s'agissait d'instructions données aux agents et employés subalternes de l'Intercolonial de se conformer strictement à l'arrangement conclu entre ce chemin de fer et le chemin de fer Canadien du Pacifique. L'autre jour, j'ai pris la peine de citer à la Chambre cet arrangement, dans lequel je ne vois rien de condamnable. S'il doit comporter l'interprétation que lui donne l'honorable député, alors je n'y comprends rien. Permettez-moi de citer de nouveau ce qui a trait aux instructions données aux agents de billets et aux agents de fret :

Le ministre des chemins de fer emploiera tous ses efforts à faire observer par les chefs de gare ou les agents de billets et du trafic des marchandises locaux, exerçant leurs fonctions quant à la ligne de l'Intercolonial à partir de Saint-Jean, Saint-Jean non compris, si ce n'est comme ci-après pourvu, une neutralité rigoureuse entre le chemin de fer Canadien du Pacifique passant par Saint-Jean, N. B., et les autres lignes lui faisant concurrence, et à faire préparer les lettres de voiture et vendre les billets pour telles routes que l'expéditeur ou le voyageur pourrait indiquer.

Chaque partie sera libre d'employer les agents qui lui conviendront, et la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique sera libre d'établir à des endroits sur le chemin de fer Intercolonial à l'est de Saint-Jean les agences qu'elle croira à propos d'établir ;—

L'honorable ministre objecte-t-il à cela ? La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique n'a-t-elle pas le droit de nommer des agents partout où elle peut le juger à propos ?

——pourvu toutefois que si elle établissait des agences pour la vente de billets et pour solliciter du fret à des endroits situés sur le chemin de fer Intercolonial à l'est de Saint-Jean, où d'autres lignes de chemin de fer rivalisant avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, *viâ* Pointe-Lévis ou jonction de la Chaudière n'ont pas établi de semblables agences, la clause précédente relative à la neutralité ne s'applique pas à ces endroits.

J'espère que l'honorable ministre pourra s'en tenir à cet argument, car il ne pourra jamais obtenir de meilleures conditions s'il veut prolonger ce chemin jusqu'à Saint-Jean et Halifax. Cet arrangement a d'abord été fait par sir John Macdonald, et je ne crois pas que l'honorable ministre (M. Blair) puisse jamais obtenir du chemin de fer Cà-

nadien du Pacifique ou de toute autre compagnie de chemin de fer, de meilleures conditions que sir John Macdonald en a obtenu du Grand Tronc en 1879, et du chemin de fer Canadien du Pacifique en 1890.

L'honorable ministre a discuté longuement cette question. Il a dit que cet arrangement avait pour effet d'empêcher les agents de l'Intercolonial de chercher à augmenter le trafic de leur ligne. Il voulait, je suppose, créer l'impression qu'il n'était pas permis à ces agents de chercher à augmenter le trafic sur la ligne principale au lieu de la ligne courte par Saint-Jean. Les conditions sont cependant clairement indiquées dans l'arrangement. J'ai eu à ce sujet plusieurs fois à discuter avec les autorités du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui se plaignaient constamment. A deux reprises, elles demandèrent la permission d'intenter une action contre la Couronne pour de prétendus dommages soufferts d'après cet arrangement. Je dis alors à la compagnie qu'elle n'avait souffert aucun dommage, et à ce sujet, j'ai demandé l'opinion de sir John Thompson, qui m'a dit que, d'après les fonctionnaires du département, on ne s'était adressé qu'aux chemins de fer de New-Glasgow et Oxford, et au Cap-Breton, et que l'arrangement ne s'appliquait pas à ces sections de la ligne. Je dis donc que le marché conclu n'engageait pas les agents de l'Intercolonial à prendre du trafic ou des passagers de leur ligne directe, et aucun d'eux n'a reçu instruction l'empêchant de faire la chose.

On sait parfaitement qu'il existait parmi les employés de ce chemin un fort esprit de corps ; ils étaient fiers de l'Intercolonial et faisaient tout en leur pouvoir pour encourager le commerce sur cette ligne. En cela, ils ont réussi et personne ne les a gênés ; aucun agent n'a été démis, et la chose n'a eu aucune des terribles conséquences dont a parlé l'honorable ministre.

Comme je l'ai dit déjà le marché conclu en 1890, était parfaitement justifiable, et soutient avantageusement la comparaison avec le marché actuellement conclu avec le chemin de fer du Grand Tronc.

L'honorable ministre nous reproche de demander des documents. Nous voulions savoir quelles étaient les recettes du chemin, depuis Lévis jusqu'à Montréal. L'honorable ministre administre ce chemin depuis quelque temps, et par l'entremise de sir Oliver Mowat dans le Sénat, le gouvernement a promis qu'avec cette subvention annuelle, il pourrait exploiter cette ligne pendant une année ou deux, et alors établir par les recettes que c'était une entreprise avantageuse, ce qui lui permettrait peut-être de faire de nouveaux arrangements avec le chemin de fer du Grand Tronc. L'honorable ministre nous dit qu'il est impossible de faire quoi que ce soit de la sorte. Pour tout homme qui s'y connaît en matière de chemins de fer, cette déclaration est ridicule, car tout le monde sait que toute ligne prise à bail par le chemin de fer du Grand Tronc ou le chemin de fer du Pacifique Canadien a un compte séparé. L'honorable ministre sait, je suppose, qu'il a été tenu un compte séparé de la ligne principale, dans le but d'établir les immenses avantages que retirerait l'Intercolonial du trafic que lui donnerait un terminus à Montréal. Il est allé jusqu'à nous dire que l'augmentation du trafic sur l'Intercolonial s'élevait à environ $800,000 par année. Il s'est donné beaucoup de peine pour établir que la différence dans les recettes de l'Intercolonial, depuis dix ans, n'était que de $125,000 environ. Je lui ai demandé de nous dire ce qu'avaient été les dépenses, mais il a soigneusement éludé la question. Il nous a dit que, grâce aux facilités de terminus, à Montréal, les recettes de l'Intercolonial, cette année, s'élevaient à $800,000. Cela ne saurait être une conséquence de transport du fret local, car depuis dix ans, ces recettes variées sont d'environ $125,000.

L'honorable ministre nous a dit ce qu'était le fret local sur toute la ligne. On peut croire qu'il avait la preuve de la chose mais il n'a pas osé la produire. Si nous étudions ces propres chiffres au sujet de cette augmentation de $800,000 dans les recettes, que voyons-nous ? Le déficit sur l'Intercolonial, cette année, dépasse de près de $200,000 le déficit de l'année précédente. Alors, que devons-nous donc conclure de l'argument invoqué par le ministre des Chemins de fer et Canaux ? Nous devons conclure que pour obtenir cet excédent de $800,000, il a fallu dépenser $1,000,000. Il n'y a pas d'autre déduction possible. L'honorable ministre le savait parfaitement bien lorsqu'il a invoqué cet argument. Il savait que le déficit de l'Intercolonial, cette année, était de plus de $200,000. Pour les quelques années antérieures, les recettes et les dépenses ont été presque les mêmes. Retranchez $50,000 du déficit, cela vous laisse $150,000. Maintenant ajoutez $150,000 à $800,000 et vous aurez ce qu'il a dû payer pour obtenir ces $800,000 de recettes supplémentaires, c'est-à-dire $950,000.

Mais l'honorable ministre veut traiter la question à un autre point de vue. Il prétend que si j'eusse eu l'énergie que doit avoir un ministre des Chemins de fer, j'aurais fait tout de suite le prolongement de Lévis à Montréal. J'ai laissé la chose à l'honorable ministre qui avait l'énergie et le talent de l'accomplir. Après avoir étudié la chose pendant plusieurs années, j'ai cru qu'il valait mieux ne pas faire ce prolongement, j'espérais obtenir de meilleures conditions du chemin de fer du Grand Tronc. Les résultats ont justifié mes espérances, car si le bureau de direction actuel eût existé alors, il n'aurait pas été nécessaire de considérer un autre marché. Mais l'honorable ministre s'inquiète peu de ce que peut coûter l'entreprise. J'ai remarqué combien il s'est montré prudent dans sa critique. Il ne croit pas que ces détails méritent d'être mention-

nés. Il ne vante pas la supériorité de l'arrangement de 1898 sur celui de 1897. Il ne nous dit pas qu'il n'a pas à payer la moitié des améliorations sur le chemin de fer du Grand Tronc à 5 pour 100 par année. Il ne nous parle pas non plus du pont de cette compagnie qui devait être d'un si grand avantage pour l'Intercolonial, et qui servait de raccordement entre le chemin de fer du Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Devant le comité dont j'avais l'honneur de faire partie, il a signalé la différence entre les deux marchés. Il a signalé le fait que nous avions des raccordements non seulement avec le Grand Tronc mais aussi avec le chemin de fer Canadien du Pacifique. Il ne fait pas mention du fait, cependant, que nous avons eu à ce sujet beaucoup d'ennuis avec le Grand Tronc.

J'ai dit que j'avais étudié l'arrangement, et j'ai pris la peine de le soumettre à plusieurs avocats du pays. Je ne pouvais pas me tromper dans l'interprétation de cet arrangement, et j'ai dit que l'honorable ministre l'avait mal interprété.

L'honorable ministre a dit que je devais des excuses à la Chambre, que je portais un coup à son département, parce que son département était responsable. Mais lorsqu'il a vu que le département de la Justice avait rédigé l'arrangement, il a cru qu'il fallait mettre tout doute de côté. Je vais lire de nouveau ce contrat, et je maintiens que j'ai raison, quoi qu'en pensent le ministre des Chemins de fer et le ministre de la Justice. Le département de la Justice a pu rédiger ce contrat dans le sens que voulait lui donner le ministre des Chemins de fer et Canaux. Voici comment se lit ce contrat :

A ces causes, le présent contrat fait foi que l'expression "section commune de Montréal," partout où elle se rencontrera dans le présent contrat, signifiera la ligne de la compagnie et ses raccordements à Sainte-Rosalie, et toute ligne et les embranchements et dépendances par le présent affermés depuis Sainte-Rosalie jusqu'à Saint-Lambert et le pont Victoria, avec les termini à la station Bonaventure, dans la cité de Montréal, et à la Pointe Saint-Charles, Saint-Henri, entre la Pointe Saint-Charles et à la station Bonaventure, et aussi avec le chemin de fer du Pacifique *vià* la jonction Jacques-Cartier.

Cela est aussi clair que possible.

——et l'expression "section commune de la Chaudière" signifiera le pont de la Chaudière et ses raccordements—excepté quand le sens sera en conflit avec le contexte ou les termes autrement clairement exprimés de la clause dans laquelle la dite expression sera employée.

Voici le transport :

Que la dite compagnie, en considération des loyers, stipulations, conditions et conventions ci-après énoncées et réservées, a cédé, délaissé, transporté et donné à bail, et par les présentes cède, délaisse, transporte et donne à bail à Sa Majesté, ses successeurs et ayants cause, un demi-intérêt indivis, droit et titre dans et à toute la ligne de chemin de fer, la fondation de la voie et les propriétés de la compagnie depuis et y compris la station de Sainte-Rosalie, dans le comté de Bagot, dans la province de Québec, jusqu'au pont Victoria——

M. HAGGART.

C'est aussi clair que possible.

——*et aussi un demi-droit*, part, titre ou intérêt indivis dans la *ligne du chemin de fer de la compagnie* à partir d'un point du côté ouest du *pont de la Chaudière*, à la jonction projetée du chemin de fer du Comté du Drummond avec la ligne de la compagnie—

Il ne saurait y avoir d'erreur quant à ces deux conventions.

——*y compris le pont de la Chaudière et jusqu'à et y compris le garage du côté est de la station de la jonction de la Chaudière, ces droits et privilèges étant les mêmes que ceux que la compagnie est convenue de louer à la Compagnie du chemin de fer du Comté de Drummond, avec les mêmes droits et privilèges absolus et illimités qu'a la compagnie elle-même, de faire circuler les locomotives, voitures, matériel roulant et train du dit chemin de fer Intercolonial, soit séparément, soit réunis, et aussi fréquemment et aux heures que ses affaires et son trafic pourront l'exiger, et dans les deux sens, sur toute et chaque partie du dit chemin de fer de la compagnie entre et y compris* les points susdits, avec l'usage du pont Victoria sur le fleuve Saint-Laurent tel qu'il existe actuellement ou tel qu'il pourra être amélioré, reconstruit, agrandi *ou prolongé* pendant la durée du présent bail, et sur *la ligne et les lignes de chemins de fer de la compagnie* par le dit pont Victoria et dans la station Bonaventure, *dans la cité de Montréal*, et les autres points termini, jonctions et *raccordements de la compagnie* sur l'île de Montréal, ci-après plus *particulièrement* décrits, avec le droit et privilège absolu et illimité de faire expédier les affaires et le trafic du chemin de fer Intercolonial——

Cela n'est pas décrit plus haut. La section Sainte-Rosalie est décrite dans la section Montréal et il y aussi la section Chaudière. Le gouvernement doit payer sa quote-part pour l'usage de ces deux sections.

——dans l'enceinte ou aux environs des stations et des terrains de la dite compagnie sur toutes portions *de la ligne de la compagnie* ci-dessus décrites et des termini et raccordements *ci-mentionnés et de toutes* stations et terrains intermédiaires de la *compagnie*, et dans l'enceinte et aux environs de *toutes stations*, voies principales et de service ou de garage, embranchements et prolongements appartenant à la compagnie ou affermés par elle, ou raccordés aux voies de la compagnie, avec le droit absolu et illimité à Sa *Majesté de construire* des gares, voies, embranchements et voies d'évitement, *et de raccorder ces voies*, embranchements et voies d'évitement avec l'embranchement principal et les lignes affermées de la compagnie, à un point ou des points quelconques entre et y compris Sainte-Rosalie et Montréal, aux conditions ci-après énoncées, pour le terme de quatre-vingt-dix-neuf ans.

Je puis me tromper, mais j'ai dit l'autre jour, et je m'appuis sur l'opinion de plusieurs avocats dans ce sens, que cette section du chemin dont parle l'honorable ministre n'est pas comprise dans le contrat. Mais c'est assez dire sur ce sujet. Je veux maintenant parler de la section du chemin entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert. L'honorable ministre dit qu'il a fait un contrat parfait avec le Grand Tronc. Il l'a analysé en invoquant des données venant de son département à l'appui de ses déclarations. Or, que paie-t-il pour l'usage du chemin depuis Sainte-Rosalie jusqu'à Saint-Lambert ? Il paie $37,500 par année, soit une capital de

près de $1,400,000. Mais ce n'est pas 5 pour 100, car il a plus que l'usage de la ligne. Il a le droit de faire circuler des trains et percevoir les taux de fret, et, en réponse à l'ex-ministre des Finances, l'honorable ministre a dit qu'il avait le droit de percevoir les taux de fret sur tous les trains. Cependant, il n'a aucun droit de faire du trafic local mais bien sur les trains de parcours direct de Saint-Lambert à Sainte-Rosalie, sur la ligne de l'Intercolonial.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous auriez dû lire le contrat.

M. HAGGART : Je l'ai lu très attentivement et je sais ce que je dis. L'honorable ministre ne peut pas arrêter un seul train entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert pour prendre des marchandises. Le train doit être un train d'entier parcours depuis Saint-Lambert jusqu'à Sainte-Rosalie, et se raccordant avec le chemin de fer Intercolonial. L'honorable ministre possède la moitié du chemin ; il a la moitié des fonds que la Compagnie du Grand Tronc reçoit de lignes affermées, mais il n'a pas une proportion de l'usage excessif que le Grand Tronc possède.

Je désirais beaucoup, l'autre jour, avoir de l'honorable ministre la proportion de l'usage que l'Intercolonial fait de ces gares et de ce chemin par comparaison avec celui du Grand Tronc. Je n'ai pas obtenu de renseignements, mais l'honorable ministre a dit aujourd'hui que c'était environ 5 pour 100. Il a déclaré qu'il était impossible d'obtenir des renseignements de Moncton relativement à la proportion exacte de l'usage. Je vais prendre sa déclaration. Pour la moitié de ce que la Compagnie du Grand Tronc reçoit des lignes affermées et pour 5 pour 100 de l'usage, le chemin de fer Intercolonial doit payer $1,400,000 pour ces 32 milles qu'il y a entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert. Dans le mémoire fourni par son ministère, il était dit que l'on pouvait construire ce chemin pour $450,000, et que les ponts jetés sur la rivière Richelieu et l'autre rivière coûteraient $600.000 ou $700,000. Prenons les propres chiffres de l'honorable ministre, et bien qu'ils comprissent la somme requise pour construire les ponts, cependant il ajoute $500,000. L'estimation fourni par son ministère était $1,185,440, y compris les deux ponts.

Pour démontrer le magnifique marché que l'honorable ministre a fait, M. le Président, vous verrez la nature de l'estimation que lui a fournie son ministère. Il paie pour la moitié du revenu retiré des lignes affermées et 5 pour 100, ce qui représente l'usage par le chemin de fer Intercolonial de cette partie du chemin, près de $260,000 de plus que l'estimation que lui a fournie son propre ministère, chiffre auquel le gouvernement aurait pu construire toute la ligne. Quelle est l'estimation de l'honorable ministre ? $1,600,000. Imaginez-vous que pour 32 milles bien ses chiffres sont erronés. Il a eu $1,100,000, puis il a ajouté $500,000, ce qui forme $1,600,000. Mais il a porté le chiffre à $2,500,000 ,et, plus tard, il a dû se corriger et mettre $1,600,00. L'estimation de son ministère est de $1,185,440. Supposons qu'il a dû payer la moitié de ce montant, $1,300,000, et doublons ce chiffre, et nous aurons $2,600,000. Imaginez-vous que pour 32 milles de chemin, le ministre donne au Grand Tronc environ $80,000 par mille en vertu de son arrangement. L'honorable député de Glengarry, nous a-t-il dit, a oublié les 17 autres milles de chemin de fer que l'on devait construire pour arriver à Caughnawaga, mais si je me le rappelle bien, la distance de Montréal à Sherbrooke par le chemin de fer Canadien du Pacifique est seulement de huit milles plus longue que par le Grand Tronc, et j'ignore comment le ministre obtient ses 17 autres milles de l'extrémité du pont jusqu'à Caughnawaga. Tous ceux qui connaissent la localité, savent qu'il est impossible que la distance soit de 17 milles.

L'honorable ministre (M. Blair) nous a dit qu'une estimation raisonnable du prix du pont du Grand Tronc était de $6,000,000, mais l'on a dit à maintes reprises que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique avait construit son pont, sur le Saint-Laurent, pour moins de $1,500,000, et qu'aujourd'hui, elle pourrait le construire pour $1,200,000, et cependant, le ministre fait avec le Grand Tronc une convention en vertu de laquelle il paie 5 pour 100 pour l'usage de ce pont au taux de $3,000,000.

L'honorable ministre critique les chiffres du "Mail" relativement à la rente qui serait réalisée pendant 99 ans à $140,000 par année. Je ne sais pas sur quelle base le "Mail" a fait son calcul, mais je sais que le comptable du ministère des Finances a porté la rente pendant 99 ans à $64,000 par année à plus de $2,100,000.

Nous pourrions acquitter le plein prix au bout de 99 ans et être libres de toute redevance, tandis que, d'après ce marché avec la Compagnie du Grand Tronc, le bail dure 99 années, et chaque année, il nous faudra payer cette somme tandis qu'au bout des 99 ans nous n'aurions pas la propriété, mais nous pourrons continuer à acquitter la rente, à notre gré. Le ministre suppose que notre parti sera alors au pouvoir et que le ministre des Chemins de fer et Canaux de l'époque fera sans doute un aussi bon marché que celui-ci.

J'affirme que le calcul du journal le "Mail" au sujet de la rente annuelle de $140,000 pour ce bail de 99 ans, est absolument exact et qu'il rapportera $4,500,000. Que le ministre se donne la peine de faire ce calcul avec ses fonctionnaires, et il constatera que mon estimation est exacte. Le ministre peut bien tromper ses partisans en Chambre, mais il ne saurait tromper le pays, car tout expert de chemin de fer sait que le pont de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique sur le Saint-Laurent, y compris

les abords, frais d'ingénieurs et tous autres frais a coûté $1,500,000, et que l'on pourrait construire ce pont aujourd'hui pour $1,200,000.

Le ministre nous a fait le tableau des énormes dépenses qu'il faudrait faire pour permettre à sa ligne d'atteindre Montréal. Qu'il sache donc que de Lachine à Montréal, le gouvernement possède la meilleure voie de chemin de fer qu'il soit possible d'avoir, voie que les Compagnies du Grand Tronc et du chemin de fer Canadien du Pacifique désirent beaucoup obtenir. Il pourrait faire circuler sa ligne sur le parcours de l'une ou l'autre berge du canal Lachine, et une fois qu'il aura atteint Montréal, il trouvera nombre de chemins de fer se reliant à de grands centres industriels sur le parcours de sa propre propriété, qui est louée à gré à ces compagnies, et il pourra y faire tous les raccordements qu'il voudra avec le chemin de fer Intercolonial et avec le Grand Tronc.

Je défie qui que ce soit de nier ce que j'ai avancé l'autre jour, quand j'ai dit que le gouvernement serait en mesure de construire une double ligne de chemin de fer pour le prix qu'il se propose de payer aujourd'hui à la Compagnie du Grand Tronc. Qu'il dépense, s'il le veut ,$60,000 par mille sur cette voie, et il sera en lieu d'atteindre Montréal par sa propre voie et d'établir ses propres gares-termini moyennant un coût bien inférieur au prix que le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) paie aujourd'hui à la Compagnie du Grand Tronc et à celle du chemin de fer du comté de Drummond. A la somme de $1,100,000, chiffre de l'estimation du ministre, ajoutons les $2,600,000 en question ; puis la rente annuelle de $140,000 pendant 99 années, et tout cela, capitalisé au dernier taux d'emprunt, rapporte au delà de $5,000,000. L'item des $2,600,000, donne $2,400,000 que le ministre pourra consacrer à l'établissement de ses termini et de ses raccordements à Montréal.

Mais, nous dit le ministre, vous ne tenez pas compte de la valeur incalculable des privilèges que nous recevons de la Compagnie du Grand Tronc. La Chambre ne doit pas perdre de vue que, outre les $5,000,000 que nous donnons à la Compagnie du Grand Tronc, nous payons pour l'usage de l'eau nécessaire à nos locomotives et pour toutes les réparations et qu'en outre, nous payons notre proportion de toutes les dépenses pour l'usage des gares-termini et des dépendances, sur le pied de l'usage. Dans la mesure où il m'est possible de l'établir d'après mes renseignements, cette dépense seule atteindrait le chiffre de $70,000 par année et peut-être plus. Ainsi $5,000,000 pour l'usage de la propriété du Grand Tronc à 5 pour 100, et vingt fois $5,000,000, voilà, d'après l'estimation du ministre, la valeur de ce chemin de fer, de Sainte-Rosalie à Montréal, sur le pied de l'usage qu'en fait le chemin de fer Intercolonial.

M. HAGGART.

Pourquoi le ministre n'a-t-il pas donné à la Chambre des renseignements sur le prix que les autres compagnies de chemin de fer qui se servent actuellement de ces termini paient au Grand Tronc ? Il y a trois chemins de fer qui se servent actuellement de ces termini, et le ministre pouvait facilement nous renseigner sur le prix que paie chacun de ces chemins de fer pour l'usage des termini à Montréal. Si nous avions ces renseignements, nous serions en lieu de faire une estimation quelconque de ce que nous devons payer. Or, au lieu de cela, le ministre nous donne une estimation de son ingénieur sur le chiffre probable des voyageurs et des marchandises qui passeraient sur le pont à Montréal, puis établissant la comparaison entre cela et le pont de Niagara, il arrive à l'énorme dépense annuelle de $70,000. Le ministre peut bien en imposer à quelques fous au pays, mais il ne saurait en imposer à ceux qui entendent quelque chose à la construction et à l'exploitation des chemins de fer. Il eût été facile au ministre de s'entendre avec les autorités de la Compagnie du Grand Tronc et d'en obtenir l'usage du pont et des termini aux mêmes conditions que les autres compagnies de chemins de fer qui s'en servent actuellement. La Compagnie du Grand Tronc eût volontiers accepté pareille offre. Et comment le ministre justifie-t-il cette énorme dépense ? Ah ! nous dit-il, c'est un projet grandiose, dont il faut se garder de scruter les détails, la grandeur seule du projet justifiant tout ce que le ministre a fait. Le peuple canadien, je l'espère, ne se rangera pas à cet avis. Ces deux marchés, pour dire le moins, sont marqués au coin de la stupidité. Le ministre croit pouvoir se justifier en établissant la comparaison avec le chemin de fer du Yukon. J'aurais pensé que le ministre eût dû avoir honte de ramener cette question sur le tapis. N'a-t-il pas par devers lui le rapport d'un des fonctionnaires de son ministère, rapport qui démontre la stupidité de l'entreprise qu'il a voulu, naguère, imposer au pays ? Et aujourd'hui, de la Colombie-Anglaise aux provinces maritimes, il n'est personne qui ne bénisse le ciel de ce que le Sénat a empêché la perpétration de cet infâme projet.

Je ne prétends pas que la convention intervenue entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc soit marquée au coin de l'infamie. Il est possible que le gouvernement en recueille quelque gain politique à l'avenir. Et quels que soient mes soupçons relativement à l'affaire du chemin de fer du comté de Drummond, je ne suppose pas que les relations du gouvernement avec la compagnie du Grand Tronc soient le moins du monde entachées de corruption. Mais cette affaire, disons-le, trahit quelque chose de plus grave que la corruption. Elle est marquée au coin de la stupidité. Qu'un fonctionnaire public commette un acte de corruption, le crime

n'est pas irrémissible ; mais quel amendement peut-on espérer à l'avenir, de celui qui commet un acte marqué au coin de la stupidité ? On peut toujours espérer qu'une canaille se corrigera, mais que peut-on attendre d'un être stupide ? J'aurai occasion de revenir sur ce chapitre ; mais je m'arrête, ne voulant pas abuser plus longtemps de la patience du comité, et je termine en remerciant mes collègues de l'attention qu'ils ont bien voulu m'accorder.

M. H. A. POWELL (Westmoreland) : M. le président, avant que la question soit mise aux voix, je désire accepter l'invitation du ministre des Chemins de fer et Canaux——

M. FOSTER : Et le ministre, après avoir invité son hôte, a quitté la table.

M. POWELL:——au sujet d'un énoncé que j'ai fait l'autre soir touchant le coût de chaque dollar de recettes suplémentaires perçues sur le chemin de fer Intercolonial. Le ministre, ainsi qu'il l'a déclaré, me connaît depuis nombre d'années et je le connais aussi de vieille date ; or, de toutes personnes de ma connaissance, je n'en connais aucune qui excelle à ce point à tirer du néant et à fabriquer de toutes pièces ses faits. Je m'imaginais que, par suite d'un long exercice, il avait épuisé son fonds de matière première ; or, je constate ce soir qu'il n'en est rien, et que le génie du ministre est aussi fertile que jamais en artifices. Il a affirmé que j'avais, de propos délibéré, fait une asertion inexacte au sujet des dépenses supplémentaires que j'ai portées à $1.32, pour chaque dollar de revenu supplémentaire. S'il est aussi versé qu'il le prétend et que doit l'être le titulaire du ministère des Chemins de fer dans ces questions, il ne doit pas ignorer ce que sait tout novice, qu'il n'est pas permis de baser une argumentation élaborée sur les recettes kilométriques de l'exploitation d'un chemin de fer, par train. Cela est entièrement subordonné à la longueur des trains. L'on sait que le ministre a placé, il y a quelques années, sur le chemin de fer Intercolonial plusieurs grosses locomotives, dont deux étaient d'un tel calibre que les ponts du Grand Tronc ont été impuissants à les supporter, et une fois arrivées à Montréal, il a fallu les envoyer à Moncton par la ligne courte du chemin de fer Canadien du Pacifique et les remiser. Le but que se proposait le ministre était sans doute fort légitime, et je n'ai rien à y redire. Aux Etats-Unis, on le sait, ces années dernières, les compagnies de chemin de fer ont constaté qu'il leur serait possible d'abaisser sensiblement le coût du transport en se servant de plus grosses locomotives, d'un plus grand nombre de wagons et en augmentant le poids des chargements des trains ; toutefois, je dois dire que puisque le ministre avait par devers lui son propre rapport et les données statistiques lui permettant de contrôler mes calculs, il était de son devoir de s'y reporter.

Je renvoie au ministre l'accusation qu'il m'a lancée et je ne crains pas de l'affirmer, jamais ministre n'a fait preuve en Chambre de pareille déloyauté. J'ai affirmé que chaque dollar de recettes supplémentaires, avait coûté $1.32, et comment suis-je arrivé à cette conclusion ? Il est possible que les états fournis au parlement par le ministre soient inexacts ; mais enfin, c'est sur ces états que j'ai basé mon estimation. Je constate qu'en 1897 les recettes du chemin de fer Intercolonial ont atteint une totalité de $2,866,028.02 ; et en 1898, de $3.117,669.85, soit une augmentation nette de $251,641.83. Voyons maintenant le budget des dépenses. La totalité des dépenses en 1897 s'est élevée à $2,925,968.68, tandis qu'en 1898, elle a été de $3.257,648.51, soit une augmentation de $331,679.84. Qu'est-ce à dire ? Que le ministre des Chemins de fer a perçu en recettes additionnelles $251,641, et que pour réaliser cette somme supplémentaire de recettes, il a dépensé $331,679. C'est-à-dire que chaque dollar de recettes supplémentaires a coûté au pays $1.32. Je soumets à la Chambre, aux collègues du ministre, dans le cabinet et à ses partisans, ce calcul, à titre d'échantillon de ses données statistiques.

Je veux, avant d'aller plus loin, toucher à une question au sujet de laquelle le ministre m'a pris à partie. J'ai signalé l'augmentation de trafic appartenant légitimement à l'ancienne partie du chemin de fer Intercolonial, c'est-à-dire, abstraction faite du prolongement de la voie jusqu'à Montréal ; or, ce soir, je porte une accusation directe contre le ministre, et je le mets au défi de mettre en question ce que j'avance, et si je le fais, ce n'est pas que je veuille profiter du silence où il s'est réduit en nous déclarant qu'il lui est impossible de nous faire connaître les recettes provenant du prolongement de la voie à Montréal ou des dépenses de son exploitation ; et cette accusation que je porte directement contre le ministre, la voici : c'est qu'en effectuant le prolongement de la voie à Montréal, il s'est servi de centaines de mille dollars d'un légitime excédent provenant de l'ancienne partie de la voie ferrée ; et qu'au lieu de consacrer cet excédent à l'augmentation du salaire des pauvres hommes d'équipe et autres employés du chemin de fer, et de verser la balance dans la caisse publique, il l'a gaspillé dans l'application du projet en discussion, projet tout à fait inexcusable au point de vue commercial.

Le ministre nous a dit, ce soir, que l'augmentation de recettes est due entièrement à l'exploitation de la nouvelle partie de la voie ferrée. Je lui demande ,comment, en pareilles circonstances, la chose est possible ? Est-ce que l'acquisition de la ligne en question a développé dans la moindre mesure le trafic de l'est à l'ouest ou de l'ouest à l'est ? Pas le moins du monde. Cela a tout simplement permis au chemin de fer Intercolonial

d'accaparer une certaine partie du trafic qui auparavant allait au Grand Tronc et au chemin de fer Canadien du Pacifique, et dans la mesure même où le transport de ce trafic devait se faire de quelque point sur l'Intercolonial à destination de Montréal ou en partant, ou de points à l'ouest dans cette mesure-là, même il lui fallait passer par quelque partie de l'Intercolonial.

L'accroissement des recettes de l'Intercolonial, dit le ministre, ne résulte pas de l'augmentation du volume du commerce au Canada. Je vous le demande, M. le Président, est-il un meilleur criterium connu du monde commercial que celui du volume du trafic transporté par les chemins de fer ? L'accroissement du commerce, le développement du trafic, provoquant nécessairement un développement correspondant dans les voies de transport : Du moment que le commerce ou les industries d'un pays accusent une augmentation, cela provoque du coup l'augmentation des transports ; et le relèvement ou l'abaissement du tonnage transporté par les chemins de fer indique d'une façon précise l'augmentation ou la diminution du progrès commercial. Il y a quelques semaines à peine, ici même—qu'on me pardonne si je fais allusion à un débat précédent—le ministre des Finances (M. Fielding) nous disait en pleine Chambre que dans toute l'étendue du pays, des bords de l'Atlantique à ceux du Pacifique régnait la prospérité et, aux applaudissements de la droite, il se réjouissait de l'impulsion inouïe, énorme donnée au commerce.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Avec la permission de l'honorable député, je lui ferai observer que j'ai en même temps déclaré que les provinces maritimes n'avaient pas participé, dans une aussi pleine mesure, à cette prospérité générale. J'ai admis que tout indiquait que les affaires, aux provinces maritimes, allaient prendre une meilleurs tournure, mais j'ai toutefois affirmé bien qu'à regret, que nous n'avions pas participé aussi pleinement à cette prospérité que les autres parties du pays ; et j'espère que l'honorable député tiendra compte de cette explication.

M. POWELL : Ce correctif n'est pas nécessaire, à mon avis ; car bien que de l'aveu du ministre, les provinces maritimes n'aient point participé dans la pleine mesure des autres à la prospérité générale, il ne s'est pas moins réjoui de la part qui leur est dévolue. Le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) dit que le trafic local sur le chemin de fer Intercolonial n'accuse pas d'accroissement sensible. Le ministre, je l'affirme sans crainte, est mieux renseigné que cela, et il sait parfaitement qu'il s'est produit une augmentation très accentuée dans le trafic local. Le ministre ne se rappelle-t-il pas que, l'année dernière, par l'entremise de son agent, M. Harris, il a entrepris de faire transporter par le chemin de fer Intercolonial la houille de Springfield et autres mines de la Nouvelle-Ecosse jusqu'à la ville de Saint-Jean, et qu'en conséquence, il a fallu discontinuer le système de transport par barges, de Parrsborough, dans le comté représenté par le député de Cumberland (M. Logan), et que, depuis, le chemin de fer Intercolonial a transporté d'énormes quantités de houille à Saint-Jean ? Le ministre oublie-t-il que par suite des mesures qu'il a prises pour le trafic d'entier parcours, M. Reid a établi une ligne de steamships desservant Terreneuve et Sydney, dans l'île du Cap-Breton, et que par suite de ces arrangements, il a passé en moyenne de 40 à 50 chargements de wagons, par semaine, sur le chemin de fer Intercolonial, l'année dernière ? Le ministre ne sait-il pas que cette convention a eu pour

berland (M. Logan), et que, depuis, le chemin de fer Intercolonial un volume considérable de trafic pour le transport des voyageurs, trafic qui, avant cela, se dirigeait à Halifax ou directement aux Etats-Unis ? Le ministre oublie-t-il, relativement au chemin de fer du Cap-Breton, que le commerce de bois scié a subi une impulsion inouïe, l'année dernière, et qu'un député au parlement a expédié 65 chargements de wagons de plus, entièrement par cette route ? En outre, oublie-t-il que la compagnie houillère "Dominion" a expédié par le chemin de fer Intercolonial 135 chargements de wagons, de ses mines de l'île du Cap-Breton ?

M. HAGGART : Est-ce par jour ou par semaine ?

M. POWELL : Je donne la totalité. En outre, ne sait-il pas que les usines métallurgiques de Ferrona, dans le comté de Pictou, au lieu de s'approvisionner de houille aux mines de leur voisinage, ont entrepris de faire venir du Cap-Breton une houille de qualité supérieure ou répondant mieux aux usages de leur exploitation, et qu'en moyenne, pendant une forte partie de l'année dernière, il a passé deux à trois chargements de wagons par jour sur cette ligne, venant des usines en question ? De fait, le ministre trouvera dans ses archives des relevés statistiques établissant que les employés des trains sur le chemin de fer du Cap-Breton ont doublé leurs salaires, l'année dernière, en raison du fait qu'il leur a fallu donner une somme de travail supplémentaire, se rattachant au trafic de nature purement locale.

J'aborde maintenant la question du relèvement des prix de transport, chose que le ministre a niée, l'autre soir, et dont il a plus tard convenu. On m'assure qu'il y a une augmentation des prix de transport de la houille. Voici un échantillon du régime en vogue sur le chemin de fer Intercolonial dans les provinces maritimes : sur un parcours de 45 milles, les prix de transport ont été relevés de 25 à 30 pour cent, soit une augmentation oscillant entre 30 et 50 pour

100 pour la taxe de la houille seule. Le ministre a nié, l'autre soir, qu'il eût relevé les taxes pour le trafic local, après la nomination de M. Harris. Il a prétendu que je faisais erreur. Eh bien! ce n'était pas là qu'un subterfuge de la part du ministre et avant de clore sa harangue, il a dû convenir que M. Harris avait relevé les prix, et il est ici des députés qui savent que cet aveu est exact. Peu importe, du reste, que M. Harris ait relevé le tarif soit directement en augmentant les prix de transport par chargement de wagon, soit indirectement au moyen du pesage et du mesurage des wagons, là où la chose ne se pratiquait pas auparavant; il n'en demeure pas moins acquis que les prix de transport ont subi un relèvement de 25 à 50 pour 100.

Un mot du bois de chauffage. Dans le comté que je représente ici, il se faisait, avant la nomination de M. Harris, une exploitation lucrative en fait de bois de chauffage pour l'approvisionnement de la ville de Moncton; or, après la nomination de ce monsieur, et sans qu'il eût donné le moindre avis touchant la modification du tarif de transport, il arriva qu'un négociant expédia plusieurs chargements de wagons de bois de chauffage à Moncton et lorsque, la vente faite, il se rendit au bureau acquitter le prix de transport de son bois, il lui fallut, pour liquider sa dette, déposer tout le produit de sa vente outre quelques dollars en espèces sonnnantes. Voilà un échantillon de l'augmentation des taxes pour le trafic local. Qui plus est, il s'est fait toute une agitation publique contre ce relèvement du tarif, parmi les partisans mêmes du ministre. Un des plus ardents partisans du gouvernement et qui tient de ce dernier un poste très lucratif, m'a avoué qu'il avait écrit au ministre des Chemins de fer et Canaux que s'il ne remettait pas les prix de transport sur l'ancien pied, il lui serait impossible d'obtenir l'appui d'un seul électeur sur toute la ligne du chemin de fer Intercolonial; et cette affirmation est approximativement conforme à la vérité des faits.

Le ministre m'a aussi pris à partie au sujet d'une autre question. Il nous a parlé de la rivière Richelieu et du coût du pont sur cette rivière. J'ignore la largeur de la rivière Richelieu à l'endroit où le pont a été construit; mais je sais qu'il est tout simplement absurde d'affirmer que $500,000 est une juste estimation du coût de la construction d'un pont sur cette rivière, qui est peu profonde et dont le lit repose sur le roc.

M. FOSTER: L'estimation est de $400,000.

M. POWELL: Eh bien! je vais donner quelques renseignements au sujet des ponts. Ceux qui se rendent, par voie du chemin de fer Intercolonial au Cap-Breton, traversent ce qu'on appelle le pont de "Grand Narrows." Ce pont a 1,720 pieds de longueur. J'ignore la longueur précise du pont sur la rivière Richelieu; je ne pense pas, toutefois, qu'il atteigne pareilles dimensions. Les piles du pont de Grand Narrows sont construites dans une profondeur d'eau de 50 à 75 pieds, l'endroit le plus profond atteignant 76 pieds. On comprend le coût énorme d'un pont construit à pareille profondeur d'eau. Le courant a une vitesse de quatre nœuds et demi et il faut que les piles soient d'une solidité à toute épreuve pour résister à la pression des glaces. Ce pont a coûté un peu plus de $500,000, et si je ne me trompe, le chiffre précis est de $520,000. Il y a sept arches y compris un tablier mobile, et ceux qui sont au fait de la construction des ponts savent qu'un tablier mobile ajoute énormément au coût.

Pour se bien renseigner à ce sujet, il faut consulter les auteurs qui traitent de la construction des ponts. Prenons comme exemple le viaduc de Kinzua sur le chemin de fer Erié. Il a 2,600 pieds de longueur et s'élève à 310 pieds dans les airs, et il a coûté $300,000 abstraction faite du coût des basses culées qui soutiennent les piles. Et le ministre vient nous dire qu'il faut dépenser de $400,000 à $500,000 pour construire un pont sur une petite rivière comme le Richelieu, dont le lit repose sur les assises les plus solides du monde! En preuant la parole, j'ai tout simplement voulu répondre en quelques mots aux attaques dirigées contre moi par le ministre.

M. JAMES McMULLEN (Wellington-nord): Je n'ai que quelques mots à dire sur cette importante question. Depuis que je siège ici, c'est la première fois que je vois l'opposition placée en aussi singulière posture qu'elle l'est aujourd'hui. Ces messieurs ont administré pendant nombre d'années le chemin de fer Intercolonial. D'année en année les déficits se sont accumulés.

M. POWELL: Non.

M. McMULLEN: Je prie l'honorable député de ne pas m'interrompre. Les déficits, dis-je, se sont accumulés, sauf pendant deux ou trois années où le budget du chemin de fer s'est soldé par un léger excédent. D'autre part, ces messieurs réclament le monopole de la diplomatie et de la science administrative.

Or, dix-huit années durant, ils ont administré le chemin de fer Intercolonial, et en présence de cette accumulation constante de déficits, jamais ils n'ont tenté le moindre effort pour faire sortir ce chemin de l'ornière où il était tombé, et pour le mettre en lieu de faire au moins ses frais d'exploitation. A dater de l'époque de sa construction jusqu'à l'année dernière, les recettes de l'Intercolonial se sont élevées à $57,101,249, tandis que ses frais d'exploitation ont atteint le chiffre de $63,450,405, soit une perte de $6,349,156 imputable sur le compte de l'exploitation. Voilà dans quelle situation financière se trouvait le chemin de fer Intercolonial, à l'avènement du gouvernement actuel au pouvoir. L'Etat a englouti

dans ce chemin de fer $55,000,000. Cela représente en intérêts une charge annuelle de $2,000,000. Pour les 30 années de l'exploitation de cette voie ferrée, c'est une perte de $60,000,000 pour le pays, et à cela il faut ajouter le déficit imputable sur le compte de l'exploitation que je viens de signaler. Or, nonobstant les prétentions que ces messieurs affichent au monopole de la diplomatie et de la science administrative, dans la direction des affaires du pays, jamais ils n'ont fait le moindre effort pour faire sortir ce chemin de fer de la triste impasse où il se trouvait. Le chef de l'opposition (sir Charles Tupper) a souvent taxé les ministres actuels d'incapacité, d'ignorance, de manque d'habileté dans l'administration de nos affaires publiques. L'honorable député a été ministre des Chemins de fer et Canaux pendant cinq années. Et, sans doute, il a dû, alors, exploiter ce chemin de fer de façon à justifier le contraire de ce qu'il nous reproche, et à solder ses comptes par un excédent de recettes. Or, pendant la première année de son administration, il y a eu un déficit de $97,131.33. Le budget de 1881, l'année suivante, accuse le magnifique excédent de $542 ; celui de 1882, un excédent de $9,605 ; celui de 1883, un excédent de $10,547, et enfin celui de 1884, un excédent de $9,068. Or, comment a-t-il obtenu ces excédents ?

Il a obtenu ce résultat en plaçant au compte du capital tout ce qu'il a pu s'imaginer. Au lieu de faire les réparations nécessaires au matériel roulant, les locomotives et les wagons qui n'offraient plus les garanties de solidité suffisantes pour le service étaient placés sur les voies d'évitement et abandonnés, puis de nouveaux wagons et de nouvelles locomotives étaient achetées et le prix porté au compte du capital. Au lieu de placer le coût de la construction des paraneiges au compte des dépenses d'administration, comme la chose a été prouvée dans cette Chambre, il le plaçait au compte du capital.

En tenant les comptes de cette manière durant cinq ans, il a réussi à montrer un faible excédent. Mais cela n'empêche pas que durant les cinq années de son administration il a considérablement augmenté le compte du capital. En cinq ans cette augmentation s'est élevée à $6,244,325. Qu'avons-nous eu pour représenter cette dépense ? Nous avons eu deux nouveaux embranchements. L'un d'eux était l'embranchement de Saint-Charles, qui a été un véritable gouffre politique dans lequel on a englouti un montant considérable de l'argent public. L'autre était l'embranchement de Oxford et New-Glasgow qui a pour ainsi dire doublé l'existence du chemin de fer Intercolonial. Nous nous rappelons tous dans quels termes magnifiques le chef actuel de l'opposition (sir Charles Tupper) qui était à cette époque ministre des Chemins de fer et Canaux, proposa l'adoption de son projet pour la construction de ce chemin. Il déclarait que c'était là le moyen d'augmenter les profits de l'Intercolonial, que les inclinaisons du chemin sur le nouvel embranchement, au lieu d'être aussi prononcées que sur l'ancienne voie, n'en aurait pour ainsi dire pas du tout, et que de plus cela abrégerait la longueur du chemin de 45 milles.

Mais, une fois la construction de cet embranchement commencée, il fallut le faire passer dans son comté et satisfaire tous ceux qui voulaient avoir des moyens de transport par chemin de fer, puis à travers une partie du comté représenté par l'honorable député (sir Charles Hibbert Tupper), et lui faire traverser une autre partie du comté représenté par le directeur général des Postes de cette époque (M. McLellan) ; le résultat de tout cela fut qu'une fois le chemin fini, on constata qu'il abrégeait la distance seulement de quatre milles et demi, et l'ingénieur dut déclarer sous serment que les pentes du chemin au lieu d'être moins fortes étaient plus considérables.

Voilà ce que les honorables membres de l'opposition ont fait pour l'Intercolonial lorsqu'ils étaient au pouvoir. Voilà la conduite qu'ils ont tenue à ce sujet, et cependant ils sont encore prêts à déclarer devant des hommes intelligents, devant le public qui lit et qui se renseigne, que les hommes actuellement au pouvoir sont incompétents et incapables d'administrer les affaires du pays, et que seuls ils possèdent la sagesse et les qualités requises chez de véritables hommes d'Etat ; cependant ceux qui parlent ainsi, ont passé 18 années au pouvoir, et durant cette période de leur administration, le chemin de fer Intercolonial a roulé de déficits en déficits, des sommes énormes ont été ajoutées au compte du capital, pour des fins d'exploitation, et lorsqu'ils ont perdu le pouvoir ils ont laissé ce chemin dans la même ornière où ils l'ont trouvé il y a dix-huit ans. Ils n'ont jamais eu les qualités voulues, l'habileté et le discernement voulus pour songer à tenter un effort afin de prolonger ce chemin jusqu'à Montréal, la métropole commerciale du pays, le Liverpool du Canada, et le seul endroit où nous pouvions espérer d'obtenir du trafic pour ce chemin.

L'ex-ministre des chemins de fer (M. Haggart) prétend maintenant que le ministre des Chemins de fer (M. Blair) devrait nous donner le montant exact des recettes perçues sur le chemin de fer du comté de Drummond, et sur le chemin de fer du Grand Tronc pour la période durant laquelle ces deux parties du chemin ont été sous sa juridiction. Il va même jusqu'à dire que si l'honorable ministre était disposé à donner ces renseignements il pourrait faire la chose aisément. Or, qui est responsable du fait que les comptes du chemin de fer Intercolonial sont maintenant consolidés ? C'est l'ex-ministre des chemins de fer qui a réuni toutes les lignes sous le même titre. Et pour quelle raison en a-t-il agi ainsi ? Parce que les embranchements construits par les conserva-

teurs enrégistraient chaque année des déficits énormes. L'embranchement du Cap-Breton, celui de Saint-Charles et celui de Oxford et New-Glasgow coûtaient si cher d'entretien que chaque année se soldait par un déficit considérable. Afin de cacher un état de choses dont ils étaient responsables, ils consolidèrent tout le système de tenue des livres de ces différents chemins de fer, de sorte qu'il ne fut plus possible de tenir ces comptes séparément.

Alors que nous étions dans l'opposition nous avons souvent demandé au ministre des Chemins de fer et Canaux de cette époque de nous donner un état indiquant les recettes de l'embranchement du Cap-Breton et des autres embranchements, et il nous a toujours répondu que ces comptes avaient été consolidés, et qu'il était impossible d'indiquer les recettes d'un embranchement en particulier. Aujourd'hui, parce que les rôles sont changés, il ne craint pas de demander au ministre des Chemins de fer et Canaux actuel de répondre à cette même question qu'il déclarait jadis devoir rester sans réponse de la part d'un ministre des Chemins de fer. Il ajoute qu'après avoir mûrement réfléchi à la chose, il en est arrivé à la conclusion de ne pas prolonger le chemin jusqu'à Montréal. Une telle décision de sa part n'est guère digne d'un homme d'Etat, qui a été ministre des Chemins de fer et Canaux, et qui après dix-huit années d'expérience de ce chemin et des déficits annuels, croit devoir dans sa sagesse, en arriver à la conclusion qu'il n'est pas nécessaire que l'Intercolonial soit prolongé jusqu'à Montréal.

J'ai écouté avec plaisir, et les honorables membres de la gauche ont dû écouter avec plaisir et intérêt le discours prononcé cette après-midi par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. Je dois déclarer que durant toute ma carrière parlementaire, je n'ai jamais eu l'occasion d'entendre un exposé de faits aussi clair et aussi concis et aussi persuasif relativement à une question politique que celui qui a été prononcé par l'honorable ministre. Les honorables membres de la gauche ont été incapables d'y répondre. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a tenté de lui répondre, mais sans succès. L'ex-ministre des Finances (M. Foster) n'a pas encore pris part à la discussion de cette question ; malgré qu'il soit un critique financier distingué, il n'a pas encore osé nier les faits et les chiffres soumis à la Chambre.

L'honorable chef de la gauche (sir Charles Tupper) était aussi à son siège ; il n'a pas l'habitude de se gêner de critiquer la conduite de ses adversaires. Cependant, après avoir écouté le discours prononcé par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, il n'a pas osé répondre à ce plaidoyer rempli de faits et de chiffres, lui qui a déclaré bien souvent que ces hommes étaient incompétents et qu'ils ne possédaient pas l'habileté voulue pour administrer les affaires de ce pays. S'il y a un acte pour lequel le gouvernement mérite les félicitations du peuple de ce pays, c'est bien la tentative honnête qu'il vient de faire, par l'entremise du ministre des Chemins de fer et Canaux, pour sortir l'Intercolonial de l'ornière dans laquelle il croupit depuis 18, 20 et même 30 ans, et le placer sur une base qui puisse lui permettre de couvrir au moins ses frais d'exploitation. Cet effort de sa part doit suffire pour lui mériter la reconnaissance de tous les contribuables de ce pays.

Je crois que ce marché est avantageux et prudent ; l'avenir nous dira que ceux qui l'ont conclu sont des hommes d'Etat, qui agissent en connaissance de cause, et sont animés du désir sincère de faire tout ce qui est en leur pouvoir pour protéger les intérêts du peuple de ce pays. Ils ont fait preuve de plus d'habileté dans cette affaire, qu'il serait possible d'en trouver dans toutes les têtes réunies des honorables membres de la gauche. Ces derniers ne peuvent nous indiquer une seule chose qui puisse être comparée à ce projet. Ce contrat est une preuve éclatante que le chemin de fer Intercolonial a actuellement à sa tête un homme dont l'habileté, le talent et le discernement sont bien supérieurs à tous ceux qui l'ont précédé dans l'administration de ce ministère. Ce que je dis là est vrai, et le peuple de ce pays en arrivera à la même conclusion après avoir lu le discours que l'honorable ministre a prononcé cette après-midi à l'appui du marché conclu avec le Grand Tronc et que la Chambre est appelée à sanctionner.

C'est là un des projets les plus considérables qui aient été entrepris durant ces dernières années, surtout, si vous prenez en considération les avantages nombreux que l'Intercolonial a obtenus dans la ville de Montréal. Il y a 35 ans que le Grand Tronc travaille à améliorer les têtes de lignes qu'il possède dans la ville de Montréal, et ces dernières sont aujourd'hui sans rivales. Nous obtenons le droit de nous servir de tous ces avantages, comme l'a dit l'honorable ministre en ne payant qu'une somme proportionnée à l'usage que nous en faisons. Si l'usage qu'en fait le Grand Tronc est deux fois plus considérable que celui de l'Intercolonial, alors nous ne serons tenus que de payer un tiers des dépenses.

J'ai été bien surpris d'entendre l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) déclarer, ce soir, qu'il allait en coûter $70,000 pour payer le coût de l'entretien convenable de la voie dans la cité de Montréal. Je ne crois pas que cet entretien coûte aussi cher que cela. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a agi avec beaucoup de prudence, en stipulant dans le contrat que le gouvernement paierait pour l'entretien des voies, des gares et autres commodités en proportion de l'usage que l'Intercolonial en ferait. Si le Grand Tronc fait un chiffre d'affaires double de celui de l'Intercolonial, il devra payer un montant double

pour l'entretien de ces différentes choses que je viens d'indiquer. A part cela, l'Intercolonial a un droit égal au Grand Tronc de se servir de toutes les gares, bâtiments, terrains qui les environnent, et autres commodités appartenant à la compagnie. J'ignore quels sont les arrangements conclus relativement aux taxes, et si nous sommes tenus de payer quelque chose sous ce rapport à la corporation de la ville de Montréal.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. McMULLEN : C'est donc le Grand Tronc qui est tenu de payer les taxes municipales, et nous n'aurons rien à payer sous ce rapport pour les avantages dont nous jouissons. Il y a, à part cela un autre avantage ; les agents de l'Intercolonial pourront se rendre à n'importe quel endroit de l'ouest sur le chemin de fer du Grand Tronc et chercher à y obtenir du fret pour leur chemin, en passant par la voie du Grand Tronc. Cette dernière compagnie est tenue de transporter ces marchandises à des taux aussi réduits que ceux qu'elle fera payer pour le transport des marchandises appartenant à n'importe quelle autre personne et destinées à être expédiées à Portland ou à Boston, et si parfois il se produisait quelques difficultés au sujet de ces taux, si le ministre des Chemins de fer et Canaux prétendait que le Grand Tronc demande trop cher à l'Intercolonial, cette question sera réglée au moyen d'un arbitrage.

Non seulement nous avons prolongé l'Intercolonial jusqu'à Montréal, mais nous l'avons de fait prolongé jusqu'à Sarnia, Détroit et même Chicago, si vous voulez. Les agents de l'Intercolonial peuvent prendre des marchandises à n'importe quel endroit le long du chemin de fer du Grand Tronc et se charger de les délivrer à Halifax ou à Saint-Jean, et le Grand Tronc est tenu de les transporter aux mêmes taux qu'il transporte les marchandises appartenant à toute autre personne ou compagnie. Tous ces droits et avantages nous sont garantis en vertu de ce contrat par lequel nous accordons $140,000 par année à cette compagnie, et je crois que nous avons fait là un excellent marché.

Les honorables membres de l'opposition ont tenté de vouloir établir une différence entre le marché conclu en 1897 et celui de 1898. Il y a quelques jours, l'honorable chef de la gauche a déclaré dans cette Chambre que le dernier marché comparé au premier, épargnait au pays $1,000,000 ; tandis que l'ex-ministre des Finances (M. Foster) n'a pas voulu risquer sa réputation en allant aussi loin que son chef. Dans deux des derniers discours qu'il a prononcés, il a dit qu'il y avait une différence de $500,000 entre les deux marchés. Voici donc deux honorables députés, dont l'un est le chef de l'opposition et l'autre un ex-ministre des Finances qui, après avoir étudié cette question sont dans le doute et ignorent si c'est bien $1,000,000 ou seulement $500,000 que ce dernier contrat épargne au pays.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : $400,000.

M. McMULLEN : Disons $400,000. Cela indique la divergence d'opinion qui existe entre les principaux chefs de l'opposition relativement aux avantages qu'offre le marché actuel comparé à celui de 1897.

M. CLANCY : Qu'avez-vous à dire, vous-même, à ce sujet.

M. McMULLEN : Je vais dire à mon honorable ami en toute franchise, ce que je pense de ce marché. Si j'étais le propriétaire du chemin de fer du comté de Drummond, et que l'on m'offrirait d'acheter le chemin, je dois avouer que je préférerais avoir $1,600,000 argent comptant que de passer un bail avec le gouvernement par lequel ce dernier consentirait à me donner $64,000 par année durant quatre-vingt-dix-neuf ans.

M. FOSTER : Pas moi.

M. McMULLEN : Mon honorable ami (M. Foster) dit qu'il ne préférerait pas recevoir cette dernière somme, mais il y a à ce sujet deux choses qu'il ne faut pas oublier : en premier lieu, vous n'avez pas une garantie que vous pouvez négocier sur le marché de Londres. C'est une obligation que vous donne le gouvernement fédéral et à laquelle se trouvent attachés un certain nombre de coupons représentant l'intérêt qui devient payable annuellement. Vous avez là une valeur qui ne peut pas se diviser et qui doit rester entre les mains d'un seul homme.

Supposons que vous vouliez vendre ce bail qui doit vous rapporter un intérêt annuel de $64,000 durant quatre-vingt-dix-neuf ans, l'acquéreur devra prendre en considération le coût de la perception de l'argent. Les probabilités sont que ce montant sera payable au bureau du receveur-général à Ottawa. En supposant que l'acquéreur demeure à Londres, il devra tenir compte du coût de l'échange, des délais requis pour transmettre l'argent, de ce qu'il en coûtera chaque année pour l'envoi de ces $64,000 ; il lui faudra aussi prendre en considération le risque qu'il peut courir, parce que les honorables membres de la gauche peuvent arriver au pouvoir et cela aurait probablement pour résultat d'affaiblir tellement le crédit du pays, qu'il pourrait devenir difficile pour lui de vendre son obligation aussi avantageusement qu'il peut le faire aujourd'hui.

Malgré la déclaration faite par l'ex-ministre des Finances, je ne puis croire à sa sincérité quand il parle ainsi. Cela fait son affaire pour le moment de dire qu'il préférerait ce bail, et le paiement de la somme de $64,000 par année durant quatre-vingt-dix-neuf ans, mais je dis que si vous placiez sur un comptoir $1,600,000 en argent, et une obligation de cette nature, l'honorable député prendrait les $1,600,000.

M. FOSTER: Essayez la chose.

M. McMULLEN: Parce que la négociation d'une obligation de cette nature présente des difficultés considérables. Il est possible que certains hommes en Angleterre puissent y parvenir. Ils peuvent se former en syndicat et le négocier de cette manière, mais ce n'est pas un placement avantageux et en Angleterre, il serait considéré comme tel; vous pourriez difficilement le négocier sur le marché monétaire de ce dernier pays, ou obtenir de l'argent en échange au taux d'intérêt que le Canada peut emprunter.

Je crois que lorsque ce projet a été soumis aux propriétaires du chemin de fer du comté de Drummond, ces derniers étaient d'avis qu'il valait mieux pour eux toucher $1,600,000 argent comptant, que de courir le risque d'être obligés de vendre cette obligation, de la placer sur le marché de Londres et de réaliser peut-être $200,000 ou $300,000 de plus. C'est à cette conclusion qu'ils ont dû en arriver, et je crois que cette décision était sage de leur part. L'honorable député qui vient de reprendre son siège a dit que l'Intercolonial réussirait tout au plus à s'emparer d'une partie du fret destiné au Grand Tronc. Nous nous réjouissons de la prospérité du Grand Tronc, et de toutes les autres lignes de chemin de fer dans tout le pays, mais, même en supposant que le Grand Tronc puisse souffrir un peu par le fait que l'Intercolonial réussit à obtenir cette part du trafic du pays, c'est le Canada qui sera le gagnant en cette affaire et non la compagnie.

Dans un an ou deux, lorsque l'honorable ministre des Chemins de fer (M. Blair) aura eu le temps de mûrir le projet qu'il vient de soumettre à la Chambre et de le mettre à exécution d'une manière permanente, nous nous apercevrons qu'il a agi en toute cette affaire avec sagesse et prudence, et que grâce à lui l'ère des déficits va cesser pour l'Intercolonial; bientôt il rapportera certains revenus, tous ses frais d'exploitation seront payés, et le pays pourra enfin retirer quelque chose des sommes d'argent considérables qui ont été englouties dans ce chemin, et je crois que le pays saura reconnaître les efforts que l'honorable ministre (M. Blair) a faits pour modifier le malheureux état de choses qui a régné durant ces trente dernières années sur le chemin de fer Intercolonial.

La déclaration faite par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux que les recettes de ce chemin avaient augmenté de $860,000 l'année dernière, est une excellente nouvelle, et j'espère que les honorables membres de la gauche vont avoir honte maintenant de parler de l'incapacité des membres qui composent le gouvernement actuel. J'espère que ces honorables députés vont finir par comprendre qu'ils ne sont pas les seuls hommes intelligents dans le pays. Les honorables ministres qui composent le cabinet ont prouvé qu'ils possédaient l'habileté nécessaire pour conduire les affaires publiques. Je félicite l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux sur le magnifique discours qu'il a prononcé et je répète qu'il a droit aux remerciements de cette Chambre et du pays. Il a accompli un changement dans l'histoire du chemin de fer Intercolonial qui assure son crédit pour plusieurs années à venir. Le peuple canadien reconnaîtra que l'honorable ministre (M. Blair) possède l'habileté, le jugement et les véritables qualités d'un homme d'Etat, il reconnaîtra de plus qu'il a rendu des services remarquables et durables à son pays.

M. GIBSON (Lincoln): La question que nous discutons a été traitée avec tant d'habileté par l'honorable ministre des Chemins de fer, qu'il reste bien peu de choses à dire sur le sujet par les honorables membres de cette Chambre, à quelque parti qu'ils appartiennent; c'est pourquoi je déclare immédiatement que je n'ai pas l'intention de retenir le comité bien longtemps, surtout à cette heure avancée de la nuit. Je ne puis cependant m'empêcher de faire remarquer le contraste frappant qui existe entre le ministre des Chemins de fer actuel (M. Blair) et l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Haggart). Nous nous souvenons tous que lorsque le parti libéral était dans l'opposition, et que ses membres accusaient le ministre des Chemins de fer de cette époque (M. Haggart) d'agir avec trop de prodigalité—les travaux à faire dépassant quelquefois ses estimations de centaines de mille dollars—ce dernier se contentait de répondre: "Je ne connais rien de cette affaire; j'ai laissé la chose aux soins de mes ingénieurs et de mes officiers".

Comparez cette conduite avec la manière dont le ministre actuel (M. Blair) s'est occupé de cette question. Comparez le remarquable discours qu'il a prononcé ce soir avec la réponse qui lui a faite l'ex-ministre (M. Haggart). Prenez les états et les estimations préparées avec soin par les fonctionnaires du ministère et soumis à la Chambre par le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), et comparez cela avec la déclaration faite par l'ex-ministre des Chemins de fer, qui n'a pas craint de dire, sous sa responsabilité de membre de ce parlement, qu'il pouvait aujourd'hui construire deux ponts comme le pont Victoria pour $1,500,000. Après une semblable déclaration de sa part, je laisse au pays le soin de juger des qualités que pouvait posséder cet honorable député (M. Haggart) pour avoir occupé la position de ministre des Chemins de fer et Canaux.

Le pont primitif du chemin de fer du Grand Tronc, construit par un des meilleurs ingénieurs qui ait jamais existé, M. Robert Stevenson, a coûté $6,750,000. Il est vrai que le pont actuel pourrait être construit pour le même prix, ou peut-être pour $5,000,000. Mais songez à ce pont construit il y a quarante-cinq ans, ne possédant qu'une seule voie, n'offrant aucun moyen de pas-

sage pour les piétons, étant en un mot, un simple tunnel en fer, mais contenant une quantité de matériaux suffisant pour construire le pont actuel, qui est capable de supporter une pesanteur de 11,000 livres par pied courant, et comparez ce pont avec celui d'il y a quarante ans, alors que la pesanteur la plus élevée qu'un chemin de fer était censé capable de porter était de 2,240 livres au pied courant.

Le pont Victoria est aujourd'hui en état de supporter un poids de 11,500 livres par pied courant sur chacune de ses voies, ou en d'autres termes, il possède une force de résistance trois fois plus considérable que l'ancien pont. Je laisse à la Chambre et au pays le soin de juger, si le marché conclu par le ministre des Chemins de fer était bon ou mauvais, lorsque nous nous rappelons que ce marché permet à tous les convois de l'Intercolonial de se servir de ce pont pour la somme de $40,000 ou $50,000 par année.

Je possède certaines connaissances relativement aux ponts de ce pays, et je vais vous citer comme exemple le pont suspendu qui existe dans le comté de Welland, représenté par mon honorable ami (M. McCleary), qui pourra me corriger si je commets des erreurs. Ce pont n'a qu'une longueur de 800 pieds entre les deux culées. Le pont primitif a coûté un demi million de dollars. Le Grand Tronc a conclu un bail pour une durée de 999 ans avec la compagnie du pont suspendu, moyennant un loyer annuel de $50,000, ou dix pour cent total du pont primitif pour 999 ans. Le trafic qui se faisait sur la partie inférieure du pont était entre les mains des propriétaires de ce dernier. Tous les péages perçus appartenaient à ces derniers. Ils gardaient des employés chargés de percevoir ces péages jour et nuit, et tout ce qui se trouvait situé au-dessous des voies supérieures du pont appartenait en entier à la compagnie qui avait construit ce dernier. A part cela, le Grand Tronc était obligé à l'entretien de la partie supérieure du pont sur laquelle passait sa voie, et du tablier de cette dernière partie ; il était aussi tenu d'entretenir sa voie ainsi que les abords du pont ; de sorte que en réalité toutes les dépenses qu'entraînait ce pont de 800 pieds, étaient payées par le chemin de fer du Grand Tronc.

A cette époque les affaires commençaient à se développer, mais depuis ce temps le trafic du Grand Tronc, comme les affaires de toutes les autres sociétés et de chaque individu dans ce pays ont pris de l'extension, et requis des moyens de transport plus nombreux et plus modernes, et la compagnie du pont suspendu comprenant qu'il était impossible d'augmenter la résistance du vieux pont suspendu, ou d'y établir des facilités de chemin de fer plus considérables pour le trafic du Grand Tronc, décida, et décida sagement de mettre de côté l'ancien pont suspendu et de le remplacer par un pont en acier. La Compagnie du Grand Tronc qui est composé d'hommes d'affaires ne marchande pas, comme le font les honorables membres de la gauche, lorsqu'il s'agit d'une question de $4,000 ou $5,000, mais du moment que la compagnie du pont suspendu se déclara prête et capable de remplacer l'ancien pont suspendu par un pont en acier, la Compagnie du Grand Tronc adopta immédiatement cette proposition et consentit à conclure de nouveaux arrangements.

Que l'on me permette de dire, en passant, que ce pont fait aujourd'hui l'étonnement de l'univers, et il a été construit sans que le trafic du Grand Tronc ou des autres compagnies de chemin de fer qui se servent du pont ait été interrompu un seul instant. Il ne s'écoule pas cinq minutes dans toute la journée sans qu'il y ait un convoi de chemin de fer ou une locomotive sur ce pont. Lorsque nous proposâmes à la compagnie du Grand Tronc, de construire un nouveau pont, des députés commencèrent par nous opposer le vieux bail, mais ils ne persistèrent pas longtemps à vouloir maintenir ce bail de 999 ans, destiné à entraver tous les projets que la compagnie pouvait essayer d'entreprendre jusqu'à la fin de son existence, quelles que fussent les améliorations qu'elle tenterait de faire sous ce rapport, pour essayer d'accorder des facilités plus considérables au Grand Tronc. Non, M. l'Orateur, ils ont imédiatement conclu un arrangement pour augmenter de $12,500 le loyer annuel payable à la compagnie du pont, de sorte qu'aujourd'hui, pour 800 pieds de pont, la Compagnie du Grand Tronc nous paie $62,500 par année. Cette dernière compagnie doit encore entretenir les abords du côté canadien ainsi que du côté américain du pont ; et je dirai, pour l'édification de mon honorable ami, le député de Toronto-ouest (M. Clarke), qui s'est tant intéressé à la loi relative aux ouvriers étrangers, je lui dirai que j'ai employé des Canadiens du côté américain, durant les mois d'avril et de mai. J'y ai transporté mon outillage et je n'ai pas été inquiété.

M. CLARKE : Pourquoi n'essayez-vous pas d'influencer le gouvernement pour empêcher que des étrangers ne viennent prendre la place des cantonniers du Grand Tronc qui sont aujourd'hui en grève ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je ne suis pas en mesure de dire, M. le Président, de par l'autorité de la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc, si cette compagnie ne fait pas venir ou n'a pas l'intention de faire venir des ouvriers étrangers.

M. CLARKE : Il y a plusieurs semaines, j'ai attiré l'attention de l'honorable premier ministre sur le fait que l'on faisait venir des Italiens dans la ville de Toronto, et je lui ai demandé alors s'il avait l'intention de faire appliquer la loi relative à la main-d'œuvre étrangère.

Le PREMIER MINISTRE : Non pas la Compagnie du Grand Tronc.

M. GIBSON : Je dirai, en passant, à mon honorable ami qui a fait remarquer que les Canadiens sont très souvent expulsés des Etats-Unis, que, comme le premier ministre l'a dit hier, l'on applique la loi seulement dans une ville des Etats-Unis, c'est-à-dire, dans la ville de Buffalo, et elle est appliquée par un nommé DeBarry. Il m'a été donné de connaître la loi relative aux ouvriers étrangers peut-être autant que tout autre en ce pays, et je dirai à l'honorable député de Toronto-ouest que j'ai construit la partie américaine ainsi que la partie canadienne du tunnel du Grand Tronc en employant des ouvriers canadiens et des matériaux canadiens, et jamais l'on n'a empêché un de mes hommes de travailler.

M. BEATTIE : La loi des Etats-Unis n'était pas alors en vigueur.

M. GIBSON : L'honorable député de London (M. Beattie) connaît tout ce qui se rapporte à cette question, comme il connaît toute autre chose. Je lui dirai que, si la loi relative aux ouvriers étrangers avait été appliquée, j'étais alors passible d'une amende, non pas de $500 par jour, comme aujourd'hui, mais d'une amende de $1,000 par jour. C'est là la différence qu'il y a entre la loi de 1892 et celle de 1898.

M. CLARKE : L'honorable député me permettra de l'interrompre. La loi relative aux ouvriers étrangers n'est appliquée que dans une seule ville des Etats-Unis, dit-il. Je signalerai à son attention le fait que le 30 mars dernier, la dépêche suivante de Washington a été publiée :

Drury J. Tallant, de Great-Falls, Montana, a été nommé inspecteur d'immigration à Coutts, Canada. Cette nomination est faite conformément à la recommandation du percepteur des douanes de Great-Falls, qui dit qu'un autre inspecteur est absolument nécessaire pour empêcher que l'on ne fasse venir en ce pays des ouvriers étrangers engagés par contrat.

M. GIBSON : J'étais à faire remarquer que, malgré l'augmentation de loyer donnée par la compagnie du chemin de fer le Grand Tronc, la compagnie doit encore entretenir ses abords, et, en passant, je dirai à l'honorable député de Toronto-ouest qui, avec son collègue de Toronto-est, s'occupe beaucoup de la loi relative aux ouvriers étrangers—

M. CLARKE : Je n'ai pas interrompu l'honorable député tant qu'il n'a pas formellement mêlé mon nom à cette discussion.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. GIBSON : Or, je dirai que le gouvernement, en payant un loyer de $50,000, ou $100,000 par année pour l'usage du pont Victoria entre la Pointe-Saint-Charles et Saint-Lambert, ne paierait pas un cent de plus que la Compagnie du chemin de fer le Grand Tronc n'aurait le droit de recevoir : car $100,000 par année représenteraient seulement 1 pour 100 sur $10,000,000. L'ex-ministre des Finances (M. Foster) et d'autres membres de la gauche ont déclaré que le gouvernement payait de 4 pour 100 à 5 pour 100 sur l'estimation faite de la propriété du Grand Tronc. Ces honorables députés oublient que ce n'est pas le gouvernement fédéral qui prélève les fonds à 2½ pour 100 pour exécuter ces entreprises, mais bien la compagnie du chemin de fer le Grand Tronc, qui fournit l'argent.

Le pont Victoria est 13.2 fois plus long que le pont suspendu, et d'après l'ancien taux de loyer du pont suspendu par pied courant la Compagnie du chemin de fer le Grand Tronc aurait le droit de recevoir de l'Etat $660,000 par année ; ou, d'après le nouveau loyer de $62,500 par année pour le pont suspendu, le loyer d'un pont 13.2 fois plus long s'élèverait à $825,000 par année. Mais, mettant de côté cette comparaison, et basant l'estimation sur la valeur, si vous considérez que le pont suspendu a coûté moins de $800,000, et que le pont Victoria, l'ancien et le nouveau, a coûté environ $10,000,000, le gouvernement, à mon avis, a travaillé dans les intérêts de la population de ce pays en obtenant l'usage du nouveau pont Victoria moyennant la moitié de 1 pour 100 par année.

Puis, nous avons vu ce que les compagnies de chemin de fer exigent des voyageurs de l'autre côté de la frontière pour passer les ponts. Mon honorable ami, le ministre des Douanes (M. Paterson), se rappellera, j'en suis sûr, que, lorsque nous avons passé sur le pont de Saint-Louis, nous avons constaté que la compagnie du pont avait envoyé un agent sur le train pour percevoir 75 cents de chaque voyageur muni d'un billet d'entier parcours ; 50 cents, de chaque voyageur n'allant pas au bout du chemin, et 25 cents par tête, de ceux qui habitaient la ville de Saint-Louis. En descendant le Mississippi et en passant le pont de Memphis, nous avons vu que chaque voyageur devait payer 75 cents. Si l'on suivait le même principe relativement aux trains de l'Intercolonial qui passent le pont Victoria, je ne crois pas me tromper en disant qu'avec l'augmentation du commerce à laquelle nous pouvons nous attendre, ces péages formeraient beausoup plus de $50,000 par année.

L'honorable député de Glengarry (M. McLennan) a dit qu'il avait fait une inspection du chemin. Il a construit, dit-il, des chemins de fer à la Nouvelle-Ecosse et dans d'autres provinces de la Confédération. Je n'ai pas de raison d'en douter ; mais je dis—et je suis fâché que l'honorable député ne soit pas ici, car je lui ai posé la question, lorsqu'il faisait part à la Chambre de ce qu'il connaissait en fait de construction de chemins de fer—mais je dis, qu'en tant qu'il s'agit de son inspection, la ligne entre Saint-Lambert et Sainte-Rosalie ne traverserait qu'une contrée sablonneuse et pourrait être construite avec de simple excavateurs. Ces travaux, a-t-il dit, pourraient être donnés à

l'entreprise moyennant 12 cents la verge au principal entrepreneur, qui les ferait exécuter par un sous-entrepreneur pour 10 cents la verge. Lorsque l'honorable député a fait cet énoncé, il ne l'a pas fait, je le sais, en connaissance de cause, car, depuis le commencement même de la voie, à Saint-Lambert, au lieu de terrain sablonneux, il trouvera des tranchées qu'il a fallu faire dans le roc et qui ont coûté $1 à $1.50 la verge. Il verra aussi, en suivant la ligne, qu'il y a un marais dont l'étendue est de plus de deux milles, et lorsqu'il arrivera à Saint-Hyacinthe, tout près de la ville, il trouvera un ponceau dont la construction a coûté $10,000.

En donnant ses chiffres, il a dit que $25,000 suffiraient pour construire tous les petits ponceaux entre Saint-Lambert et Sainte-Rosalie. Je lui mentionnerai un petit ponceau construit à Saint-Hyacinthe qui a coûté $8,000, et un autre pont construit à Saint-Lambert, qui a coûté $10,000, soit $18,000, ce qui lui laisserait la magnifique somme de $7,000, pour payer les ponceaux sur une distance de plus de 38 milles de chemin de fer. S'il a décrit la partie du chemin de fer du Grand Tronc entre Saint-Lambert et Sainte-Rosalie, ainsi que je l'ai vue, je suis obligé d'arriver à la conclusion qu'il a dû se trouver sur la dernière voiture du train et prendre le gravier dans lequel sont fixées les traverses pour le sol sablonneux qu'il dit avoir aperçu là.

Il pourrait, poursuit-il, trouver des hommes solvables, qu'il ferait venir ici en dix jours, et qui construiraient ce chemin pour les prix qu'il a mentionnés. Eh bien ! je parlais aujourd'hui à un homme dont on ne saurait nier l'expérience, M. Mann, de Mann et Mackenzie, et lorsque je lui eus dit que l'honorable député de Glengarry avait fait cette assertion, il a répondu qu'elle était absurde, car, aujourd'hui, il payait aux sous-entrepreneurs 17 cents par verge cube pour les terrassements sur une section du chemin qu'il construit au Nord-Ouest.

L'honorable député a attaché beaucoup d'importance au pont du Richelieu ; il en a même donné le nombre de piles et de verges. Il a estimé la maçonnerie à $20 la verge, et la superstructure à $45 le pied. Toute son estimation pour le pont du Richelieu a été de $76,630 : $49,630 pour la maçonnerie, et $27,000 pour la superstructure. Or, $27,000 ne suffiraient pas pour construire la travée centrale du pont tournant sur la rivière Richelieu, et à titre de membre de la Chambre des communes, je suis prêt à soutenir les énoncés que j'ai faits, et, avec la connaissance que j'ai acquise en fait de travaux publics, je suis plus disposé à accepter l'assertion de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) et d'un fonctionnaire honorable de son ministère, que l'énoncé que l'honorable député a fait ici dans l'unique but de blâmer le mauvais marché, comme il l'appelle, que le gouvernement a fait avec la Compagnie du chemin de fer le Grand Tronc. Si nous acceptons l'assertion faite par le ministre et son fonctionnaire, l'honorable député ne se trompe que de $323,000 pour le pont de la rivière Richelieu.

Il porte le prix du pont de Saint-Hyacinthe à la modeste somme de $29,500. Ce soir, M. l'Orateur, vous avez entendu la déclaration faite par un ministre responsable, et l'estimation donnée par le fonctionnaire responsable de son département, lesquelles démontrent qu'il en coûterait $300,000 seulement pour mettre ce pont où il est, et cependant, nous voyons l'honorable député de Glengarry prêt à doubler ce pont pour $29,500: Je suis peiné de dire que, dans ce cas-ci, il se trompe autant que dans le cas de la rivière Richelieu.

Et il y a un autre item auquel il attache beaucoup d'importance ; c'est le ballastage du chemin, c'est-à-dire, l'extraction de la sablonnière du gravier que l'on dépose sur le bord de la voie, pour l'employer comme ballast à mesure que l'on en a besoin. Je dirai à l'honorable député et à ses amis qu'aucun ingénieur de réputation en ce pays n'essaierait de mettre le coût du ballastage d'un chemin de fer au-dessous de 50 cents la verge cube.

Et il en est ainsi de tout ce que l'honorable député a déclaré. Les assertions qu'il a faites, les estimations qu'il a lues, la manière et le ton qu'il a jugé à propos d'adopter, ont démontré qu'il ne comprenait pas lui-même les chiffres qu'il citait ; et la seule conclusion que j'en aie pu tirer, c'est que cet exposé a été préparé pour lui, et qu'il ne savait pas ce dont il parlait.

L'ex-ministre des Finances (M. Foster) hier soir, et l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Haggart), cette après-midi, ont dit qu'en donnant $37,500 par mille au Grand Tronc, pour la partie de chemin située entre Saint-Lambert et Sainte-Rosalie, le gouvernement a fait un acte des plus honteux. Or, j'aimerais mettre les honorables députés à l'épreuve, car ce sont d'anciens admirateurs du chemin de fer Canadien du Pacifique. Personne ne viendra dire ici que les administrations de ce chemin de fer et ceux du Grand Tronc ne connaissent pas ce qu'ils avaient à faire ; et laissez-moi vous dire que sur la ligne qui relie Toronto à Hamilton Junction—si l'on me permet la comparaison —à un mille à l'ouest de Hamilton, où elle converge vers le chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, distance de 38 milles, le Grand Tronc a un bail de cinquante ans en vertu duquel il paie $40,000 par année. L'honorable député dira-t-il que c'est là un mauvais marché ? Dira-t-il que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ne sait pas ce qu'elle fait et permet au Grand Tronc de lui enlever $1,025 par mille ? Mais je désire faire observer que bien que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique paie $1,025 par mille au Grand Tronc pour l'usage de sa voie entre Toronto et Hamilton Junction, ou au point de jonction avec le chemin de fer Toronto, Ha-

milton et Buffalo, elle n'a pas le droit d'arrêter un train après qu'elle a quitté Parkdale tant qu'elle n'a pas atteint Hamilton.

Elle ne peut pas s'arrêter pour faire monter ou faire descendre un voyageur sur cette ligne. L'ex-ministre des Finances (M. Foster) voudrait porter la Chambre à croire que le même principe s'applique au marché fait par le gouvernement fédéral avec le chemin de fer Canadien du Pacifique. Outre ces $40,000 par année de redevance pour l'usage de ces 38 milles de voie, le Grand Tronc reçoit un loyer pour le terminus, la gare Union, que possèdent en commun les deux compagnies et elles paient conjointement les gages des hommes. Et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ne possède pas un seul mille de voie du Grand Tronc, sauf cette partie qui conduit à la gare Union. Elle doit avoir ses propres plaques tournantes, ses propres réservoirs, et, comme l'a dit mon honorable ami de Wellington-nord, elle doit payer ses propres taxes à la ville de Toronto.

Quelle est la différence entre ce marché et celui dont nous nous occupons, et qui, d'après l'ex-ministre des Finances (M. Foster) est d'un caractère si monstrueux? Le Grand Tronc retire les fonds, et le chemin de fer Canadien du Pacifique doit payer, en sus de la redevance de $40,000 par année, la moitié de l'entretien d'après le nombre de milles que parcourent les trains, et l'on ne peut baser les calculs que sur le parcours des trains. Lorsqu'ils atteignent la ville de Hamilton, ils doivent payer une somme supplémentaire. Ils doivent payer, je crois, de $10,000 à $20,000 par année pour l'usage du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, et l'usage de sa gare en cette ville. Le Grand Tronc ne leur accorde pas de commodités.

On nous a dit, cette après-midi, que le chemin de fer Intercolonial ne reçoit aucun privilège de la Compagnie du Grand Tronc. Si vous me le permettez, je vais lire le 4ème paragraphe du contrat :

Quatrièmement.—Que Sa Majesté aura pour toutes les fins de l'exploitation et du service du chemin de fer Intercolonial, sous l'empire des règles et règlements raisonnables de la compagnie, droit d'usage entier et sans restriction et d'accès entier et sans restriction, tout comme l'a et l'aura la compagnie elle-même, des et aux rotondes à locomotives, remises et hangars à voitures et wagons, hangars à combustible, citernes, gares, bureaux des préposés aux billets, magasins et entrepôts, hangars à marchandises, salles à baggages, salles à manger, mobiliers et installations y appartenant ; des balances et trucks à bagage et à marchandises ; des voies et gares d'évitement, embranchements ou prolongements appartenant à ou affermés par la compagnie à Montréal, y compris les têtes de ligne et autres raccordements de la compagnie à la Pointe Saint-Charles et aux endroits intermédiaires entre la Pointe Saint-Charles et la gare Bonaventure, et des raccordements avec autres chemins de fer existant aujourd'hui ou qui seront ci-après construits, reconstruits ou améliorés dans les conditions ci-mentionnées.

L'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke), je crois, m'approuvera lorsque je dirai qu'à l'époque où la Compagnie du Grand Tronc a acquis la propriété connue sous le nom d'ancien chemin de fer "Northern," le public était d'avis, en tout cas, ceux qui s'occupent de chemins de fer étaient d'avis que les termini acquis dans la ville de Toronto valaient la somme que l'on avait payée pour le chemin. Et je dirai, en outre, que les termini et les facilités que le chemin de fer Intercolonial s'est assurés dans la ville de Montréal valent le coût de la ligne entre Montréal et Toronto. Si le principe des honorables membres de la gauche était appliqué, ils dépenseraient $20,000,000 ou $30,000,000 à acheter des termini égaux à ceux que le chemin de fer Intercolonial a obtenus du Grand Tronc, s'ils voulaient les obtenir en achetant ou en expropriant les propriétés dans la ville de Montréal. Comme l'a si justement signalé le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), vous avez libre *accès à la gare Bonaventure, accès à toute* voie d'évitement, à tout magasin et entrepôt, à tout atelier du Grand Tronc. Je voudrais que les honorables membres de la gauche, la prochaine fois qu'ils iront à Montréal, fissent un examen attentif des commodités dont jouit le chemin de fer Intercolonial. A mon avis, ils arriveront à la conclusion que le marché est tout en notre faveur.

Je ne crois pas qu'il y ait en cette Chambre un seul homme qui apprécie justement la valeur réelle de ces termini. Ainsi, examinez l'avantage qu'il y a de venir le long des quais pour recevoir la houille à l'extrémité supérieure de cette ligne, la houille amenée par eau de la Nouvelle-Ecosse, comme la reçoit aujourd'hui le Grand Tronc, au lieu de la transporter comme devait le faire l'Intercolonial à la jonction de la Chaudière.

L'autre jour, l'honorable député de Glengarry a admis que le terminus actuel de l'Intercolonial n'était pas convenable. Et, j'en suis sûr, l'honorable député de Compton (M. Pope), et celui qui siège devant lui (M. Ives), admettront que le gouvernement en amenant le chemin de fer Intercolonial à Montréal doit avoir l'approbation de tout homme qui aime le Canada. J'ai été fier d'entendre cette après-midi le ministre des Chemins de fer et Canaux déclarer qu'il était en pourparlers pour mettre un wagon qui se rendrait directement jusqu'à Halifax, sans rompre charge. Mon honorable ami, l'ex-ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Charles Tupper), trouverait très commode de prendre le train ici, à la gare du "Canada Atlantique," et de se rendre directement à Halifax.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Il se dirige de l'autre côté pour atteindre la mer, aujourd'hui.

M. GIBSON : Il y aura sans doute des trains qui se rendront directement de Vancouver à Halifax.

Avant de reprendre mon siège, je dirai qu'il n'y a pas que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique qui paie au Grand Tronc $1,000 par mille ; le Wabash, allant de Port-Erié, sur la ligne du Grand Tronc jusqu'à Glencoe, où il rencontre la double voie du Grand Tronc jusqu'à Windsor, paie la même somme pour ce privilège.

M. CAMPBELL : Il paie $1,000 par mille.

M. GIBSON : L'honorable député de Kent m'assure qu'il paie $1,000 par mile. Mais au lieu de payer $1,025 par mille, somme que le chemin de fer Canadien du Pacifique paie au Grand Tronc, l'Intercolonial ne paie que $756.41 par mille, soit une économie de $268.59, ou $10,000 par année de moins que le Grand Tronc ne reçoit du chemin de fer Canadien du Pacifique pour le même service.

L'ex-ministre des Finances (M. Foster) a voulu convaincre la Chambre, et il a été appuyé par la déclaration de l'ex-minitre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart), que le chemin de fer Intercolonial ne pourrait pas vendre un billet, ne pourrait pas percevoir un péage, sauf sur les trains d'entier parcours. Quel avantage y aurait-il pour l'Intercolonial ou pour le Grand Tronc de vendre sur les trains d'entier parcours des billets pour les stations intermédiaires ? Mais je dirai à l'ex-ministre des Finances que, à mon avis, s'il avait examiné ce contrat plus attentivement qu'il ne l'a fait, il n'aurait jamais fait cet énoncé.

M. FOSTER : Quel énoncé ?

M. GIBSON : Que le chemin de fer Intercolonial ne pourrait pas percevoir de péages entre Saint-Lambert et Sainte-Rosalie.

M. FOSTER : Jamais je n'ai fait de déclaration de cette nature.

M. GIBSON : Vous avez dit cela hier soir.

M. FOSTER : Non, jamais je n'ai dit cela.

M. GIBSON : Et vous l'avez répété cette après-midi.

M. FOSTER : Je vais dire à mon honorable ami ce que j'ai dit. En réponse au ministre des Chemins de fer et Canaux, j'ai dit qu'il ne pouvait percevoir les péages que sur des trains d'entier parcours, et le ministre des Chemins de fer et Canaux sait qu'il en est ainsi.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Non.

M. FOSTER : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vous demande pardon.

M. FOSTER : Il n'est pas permis, aujourd'hui, au ministre des Chemins de fer et Canaux, de percevoir des péages sur d'autres trains que sur les trains d'entier parcours, et il y a un article qui définit en quoi consiste un train d'entier parcours. Cet article dit que les trains d'entier parcours sont ceux qui vont directement de Saint-Lambert à Sainte-Rosalie.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Directement à Sainte-Rosalie.

M. FOSTER : Et mon honorable ami le sait. Il ne peut pas faire circuler ce que nous pourrions appeler un train local qui pourrait arrêter avant d'atteindre Sainte-Rosalie. Voilà ce que j'ai dit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous appelons un train d'entier parcours, un train allant à Sainte-Rosalie, les 32 milles.

M. FOSTER : C'est ce que j'ai dit. J'ai dit que vous pourriez seulement percevoir les péages sur des trains d'entier parcours.

M. GIBSON : Je ne comprends pas ce que dit l'honorable député. Il est évident qu'il ne connaît pas beaucoup ce que c'est que des trains d'entier parcours. Si je comprends bien—et tout homme qui s'y connaît en matière de chemins de fer le comprend—un train d'entier parcours signifie un train allant directement de Montréal à Halifax, ou à quelque endroit sur le chemin de fer Intercolonial.

M. FOSTER : L'interprétation donnée dans le document que mon honorable ami tient à la main lui fera comprendre, à lui ou à moi, ce que l'on entend par train d'entier parcours.

M. GIBSON : Si mon honorable ami veut rester calme, je vais tâcher de lui expliquer la chose. Il sait très bien qu'un train d'entier parcours n'arrête pas ordinairement aux stations intermédiaires ; il l'admettra certainement. Puis, pourquoi parler de la vente de billets sur un train d'entier parcours, pour des endroits où le train ne stoppe pas ?

Si l'honorable député veut bien me prêter son attention une minute, il verra qu'il existe une stipulation autorisant la Compagnie du chemin de fer Intercolonial, non seulement à vendre des billets, mais encore à percevoir les prix des places sur ses trains. Je dois dire ici que le chemin de fer Wabash, outre la somme de $1,000 par mille de parcours qu'il paie à la Compagnie du Grand Tronc, est tenu d'accepter les billets gratuits accordés par cette dernière compagnie ; et je tiens d'un de mes amis qui voyageait l'autre jour sur le chemin de fer Intercolonial que cette compagnie n'a pas accepté les billets de faveur accordés par le Grand Tronc sur ses trains. Que l'honorable député veuille bien se reporter à l'article 17 de la convention :

Que tous les deniers perçus dans les voitures et sur les trains de la Compagnie du chemin de fer Intercolonial, à tous endroits entre et y compris Sainte-Rosalie et Montréal, appartiendront à Sa Majesté et seront

censés avoir été acquis par elle, et la compagnie n'aura pas droit d'en recevoir aucune partie ; et que tous les deniers perçus et reçus par les chefs de gares, et toute ou toutes personnes qui pourra ou pourront de temps à autre être autorisée ou autorisées par les officiers qu'il appartient du chemin de fer Intercolonial, ou qui aura ou auront reçu de ces derniers instruction de percevoir et recevoir des deniers entre et y compris Sainte-Rosalie et Montréal à compte des affaires et du trafic du chemin de fer Intercolonial comprenant entre autres choses le loyer des wagons et l'emmagasinage du fret dans les wagons, et l'emmagasinage des marchandises dans les entrepôts et hangars à fret de la compagnie, ou perçus et reçus pour toute autre affaire se rattachant d'aucune manière au chemin de fer Intercolonial, appartiendront à Sa Majesté et seront déposés à la banque au crédit du Receveur général du Canada, ou remis au caissier du chemin de fer Intercolonial, ou il en sera disposé autrement suivant que le ministre l'ordonnera de temps à autre.

L'article 18 stipule :

Que les billets locaux émis par l'une au l'autre des parties aux présentes, pour le passage entre et y compris Sainte-Rosalie et Montréal ou toute station intermédiaire, seront acceptés sur tous les trains de l'une ou l'autre partie aux présentes entre les dits points, et la partie qui aura émis les billets paiera, sur présentation du billet ainsi employé et recueilli, à la partie qui a transporté les passagers, le plein montant reçu pour ce billet.

Est-ce que l'honorable député n'est pas convaincu maintenant que le chemin de fer Intercolonial est autorisé à émettre des billets de place pour les stations intermédiaires ? Ainsi, voilà un voyageur qui voulant voyager sur le chemin de fer Intercolonial, se rend à la gare, y achète un billet de place, mais comme il est en retard d'une heure, il prend le train du Grand Tronc, et la Compagnie du Grand Tronc accepte ce billet et le porte au compte de l'Intercolonial à la fin du mois, précisément comme cela se pratique parmi les compagnies de chemin de fer en Angleterre, sous le régime de l'établissement de liquidation de Londres et qui s'appelle "clearing house".

M. FOSTER : Eh bien ! où en êtes-vous rendu ?

M. GIBSON : Il n'est personne d'assez stupide—terme que je ne veux pas appliquer à l'honorable député,—car il est bien trop perspicace pour ne pas saisir le rapport qui relie les mots "entre" et "intermédiaire". L'honorable député prétend qu'il faut prendre un train d'entier parcours, et que l'on ne peut délivrer des billets locaux que sur les trains directs, qui ne font point halte.

M. FOSTER : Non, non ; les mots "qui ne font point halte" ne se trouvent pas dans ce que j'ai dit.

M. GIBSON : Et cependant, l'honorable député sait fort bien qu'un train direct ne fait point d'arrêt. Lorsqu'il se rend à Montréal, l'honorable député, plus que tout autre, préfère prendre un train direct, bien que ce train puisse faire halte à une ou deux stations entre Ottawa et Montréal, plutôt que de voyager sur un train qui fait arrêt à chaque station ; il ne peut nier la chose. Demain, s'il voulait se rendre à Montréal soit par le Canada Atlantique ou par le chemin de fer Canadien du Pacifique, et qu'on lui demandât son billet à telle ou telle station, qu'arriverait-il ? Si le conducteur lui demandait son billet, est-ce qu'il dirait : "M. Foster, vous vous êtes trompé de train ; celui-ci n'arrête pas à la première station ; préférez-vous débarquer ou continuer votre route ?" L'honorable député comprendrait alors le sens des mots "train direct," car un train direct ne s'arrête point à chaque station. J'espère avoir réussi à faire comprendre à l'honorable député la différence qui existe entre un train direct et un train qui fait le service de gare en gare. L'honorable député et ses collègues de gauche le savent, le gouvernement nous présente aujourd'hui par l'intermédiaire du ministre des Chemins de fer et Canaux, le marché le plus avantageux au pays qui ait jamais été présenté au parlement, depuis l'établissement de la Confédération, en fait de chemins de fer ; et je l'affirme sans crainte, lorsque la question sera débattue sous tous ses aspects par les hommes d'affaires comme elle l'a été par le passé et lorsque demain le discours de mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et Canaux, que je suis heureux de voir occuper ce poste, sera livré à la publicité, il n'est personne au Canada, j'en suis convaincu, qui prendra au sérieux la menace de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart), menace revenant à dire qu'il espère que le Sénat mettra au rancart la mesure en discussion ; car, je ne crains pas de l'affirmer, ni le Sénat, ni aucun autre assemblée délibérante, en présence de la preuve et des faits apportés à la Chambre, n'a le droit de dire que c'est un mauvais marché qu'on nous propose en ce moment. C'est, au contraire, un excellent marché, digne d'hommes d'affaires, et ne ressemblant nullement aux marchés boiteux conclus par les députés de la gauche, pendant leurs dix-huit années d'administration. Non, M. l'Orateur, il y a aujourd'hui à la tête du gouvernement des hommes d'affaires et qui entendent les affaires, et quand ils font quelque marché, ils ne se demandent pas quelle proportion des bénéfices leur reviendra, ni si c'est sur le champ ou au cours des élections générales que cette proportion leur sera versée. Pour mon compte, étant quelque peu versé dans les questions relatives à l'exploitation des chemins de fer, je suis fier du gouvernement dont je suis l'un des humbles partisans, et tant que j'aurai l'honneur de représenter ici le comté qui m'a chargé de veiller à ses intérêts au parlement, j'élèverai la voix et je voterai en faveur du gouvernement qui travaille avec tant de dévouement à l'avancement du pays.

Le comité rend compte de ses travaux sur les résolutions, après vote.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je propose que la Chambre lève sa séance.

BUDGET SUPPLEMENTAIRE.

M. FOSTER : Avant que la Chambre lève sa séance, je voudrais savoir du ministre des Finances (M. Fielding) quand il se propose de déposer sur le bureau le premier ou le deuxième budget supplémentaire.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Le budget supplémentaire pour l'exercice en cours sera soumis à la Chambre à brève échéance. Il est presque terminé et j'espère être en mesure de le déposer sur le bureau probablement lundi prochain.

M. FOSTER : Sera-t-il volumineux ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je propose que la Chambre lève sa séance.

M. FOSTER : Je voudrais savoir du premier ministre quelle sera la besogne de la Chambre demain.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : La même qu'aujourd'hui. Nous continuerons le débat sur les résolutions relatives au chemin de fer du comté de Drummond.

La motion est adoptée et la séance est levée à 11.50 p.m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, le 2 juin 1899.

La séance s'ouvre à trois heures.

PRIÈRE.

PREMIERE LECTURE.

Le bill (n° 136—du Sénat)—pour faire droit à Annie Inkson Dowding.—(M. Clarke.)

TROISIEME RAPPORT DU COMITE DES COMPTES PUBLICS.

M. FRASER (Guysborough) : Je présente le troisième rapport du comité spécial permanent des comptes publics :

Votre comité recommande que la preuve faite et les pièces produites devant le comité des Comptes publics, à la dernière session de la Chambre des Communes, au sujet du paiement de $300 au col. Domville, pour J. Milton Barnes, soient référées à ce comité pour plus ample considération et rapport.

M. FRASER : Je propose que le troisième rapport du comité des comptes publics soit adopté.

M. GIBSON.

M. J. DOMVILLE (King, N.B.): Avant que cette motion soit mise aux voix, il convient, je crois, que je dise quelques mots à ce sujet. J'ai appelé l'attention du comité des comptes publics, ce matin, sur le fait que le député qui s'est donné mission de me traduire devant le comité l'année dernière, a adopté une sage ligne de conduite. Il a attendu mon départ. J'étais parti pour la Colombie Anglaise, chose évidente à tout le monde. Le député en question est celui d'York, N.B. Il y a une enquête fort étendue à ce sujet, et le député qui s'est donné mission de me traduire devant le comité, l'accusateur public, pour me servir d'un terme usité dans quelques parties du monde, dans cet esprit bienveillant dont il a toujours fait preuve en toute circonstance, a commencé par déclarer en pleine Chambre, ainsi qu'en fait foi le compte rendu des "Débats," du 19 avril, qu'il avait vu un exemplaire de l'acte d'accusation et nul officier ne voudrait rester, dit-il, sous le coup de pareilles accusations." Puis il ajoute qu'à son avis, il croit avoir joué le rôle du bon Samaritain en me mettant en lieu de me justifier et de me réhabiliter aux yeux de la Chambre et du pays. C'est réellement fort généreux de sa part ; mais il eût été encore plus généreux en se donnant la peine de faire les recherches convenables avant de jeter aux quatre coins du pays des accusations contre un collègue, accusations qu'il est plus facile de porter que de réfuter. On sait qu'un mensonge se propage avec la rapidité de l'éclair, et que la vérité tire de l'aile. Il est difficile de le rappeler une fois lancé et de lui opposer la vérité.

L'honorable député (M. Foster), dans le but de se grandir personnellement, et dans le but de se faire de la popularité, a jugé bon de lancer des accusations contre moi, mais je l'assure que mon prestige personnel en parlement et aux yeux du pays peut fort bien soutenir la comparaison avec le sien ; et j'ai été plus heureux que lui dans les assemblées publiques de mon comté, où j'ai fait acte de présence. N'était-ce pas là une tentative dans le but de me ruiner de réputation ? Oui, évidemment. Si l'honorable député avait voulu agir loyalement, pourquoi n'a-t-il pas porté ses accusations en ma présence, au lieu d'attendre mon départ du pays ? L'année dernière, l'honorable député tenait énormément à ce que chaque député se lavât des accusations pesant contre lui ; or, voilà dix semaines que nous sommes en session, et bien qu'il ait attaqué à peu près tout le monde, il n'a pas encore osé élever la voix contre moi.

Il me faut bien observer ici l'étiquette parlementaire et m'interdire des expressions qui jailliraient de mes lèvres en dehors de cette enceinte ; aussi je me contenterai de dire que sa conduite n'est pas courageuse. Pourquoi n'a-t-il pas porté ses accusations, cette session-ci ? L'année dernière, il les a pu-

bliées dans le "Sun". J'ignore s'il est actuellement propriétaire ou le rédacteur du "Sun"; mais il n'est pas nécessaire de se reporter bien loin en arrière pour y voir figurer son nom, à titre de rédacteur ou de gérant. Lorsque j'étais de passage à Vancouver, j'ai vu un numéro de ce journal, portant pour entête: "Le Grand Scandale Domville." "Détournement de fonds publics." Etait-il loyal de sa part de publier cela, après mon départ, puis de laisser sommeiller l'accusation pendant cette session-ci? La session dernière, il était prêt à attaquer tout le monde en Chambre; il était prêt à pérorer des heures durant pour justifier une économie de $14 qu'il avait effectuée sur l'achat de pommes de terre, à 40 cents le boisseau, à une époque où elles se vendaient 50 cents; mais, aujourd'hui il n'est pas en lieu de répéter les accusations qu'il a lancées jadis contre moi. Son attaque était dirigée contre ma personne politique, à titre de représentant de King, ce noble comté que j'ai l'honneur de représenter ici, après y avoir fait la lutte à mon honorable ami (M. Foster), pendant tant d'années, et après avoir eu l'honneur de l'en chasser. Il s'est toujours fait gloire du titre d'enfant du comté de King, bien que, à mon avis, il ne mérite pas ce titre.

Une VOIX: De quel comté sort-il?

M. DOMVILLE: Je l'ignore; ce que je sais, c'est qu'il représente aujourd'hui York en Chambre. Je ne veux nullement abuser de la patience de la Chambre; je tiens seulement à affirmer que ma réputation est aussi inattaquable que celle de l'honorable député lui-même (M. Foster). Je jouis aujourd'hui de la confiance de mes commettants. J'aurais bien pu user de représailles en Chambre et lancer des accusations personnelles de nature plus ou moins agréable pour certains députés; mais, depuis que je suis en Chambre, je me suis fait une loi de m'abstenir de toute attaque de nature personnelle, et j'espère me conformer à cette règle, tant que je siégerai ici. Pourquoi l'honorable député jetterait-il du discrédit sur les électeurs du comté de King, dont il fut jadis le représentant et pourquoi chercherait-il à attaquer malicieusement leur député en Chambre? Il lui sied bien mal de siéger dix semaines durant en Chambre, sans prouver ses accusations. Je le somme, en présence de la Chambre et du pays, d'établir ses accusations s'il le peut. L'honorable député avait le devoir de bien vérifier ses accusations avant de les lancer en pleine Chambre, et s'il est incapable de les établir, alors il passera aux yeux du parlement et du pays pour un homme convaincu d'une tentative odieuse contre la réputation d'un collègue, sans être en mesure de prouver ses accusations. Il n'a que faire de chercher à se mettre à l'abri du major Markum. Il a déclaré, comme en fait foi le compte rendu des débats, que le major Markum est l'auteur de ces rumeurs, Comment les a-t-il obtenues du major Markum? Que vient faire ici le major Markum? L'honorable député a-t-il demandé ces accusations au major Markum, ou bien celui-ci les lui a-t-il fait connaître de son propre gré? M. l'Orateur, c'est là une tentative préméditée de me perdre de réputation aux yeux du pays, à une époque où je n'étais pas ici, pour me défendre, ayant alors quitté la capitale pour la Colombie Anglaise, en route pour Dawson City. Je mets au défi l'honorable député (M. Foster) de poursuivre son attaque, et s'il constate que ses accusations sont mal fondées, alors je lui demanderai de faire ce que je suis en droit d'attendre de lui; demander sincèrement pardon à la Chambre d'avoir porté pareilles accusations sans savoir ce qu'il faisait.

La motion et le rapport sont adoptés.

PROTECTION DES EAUX NAVIGABLES

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies): Je présente le bill (n°137) amendant la loi relative à la protection des eaux navigables. La session dernière, la Chambre a adopté un bill défendant de jeter tout déchet de steamboats ou d'autres sources, dans les eaux navigables de moins de 12 brasses de profondeur; et il a surgi une difficulté au sujet de la question de savoir si cette disposition législative doit s'appliquer aux havres sous la direction des officiers de port qui sont autorisés à permettre aux vaisseaux revenant sur lest de jeter leur lest dans certains endroits spécifiés. Le ministère de la Justice a pensé qu'il fallait insérer à la loi une prescription établissant clairement que la loi de la dernière session ne s'étend point à ces cas.

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

PRIMES SUR LE FER ET L'ACIER.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding): Je propose que mardi prochain, la Chambre se forme en comité général dans le but de délibérer sur les résolutions suivantes:

Qu'il est expédient de prescrire que les primes sur les lingots d'acier, barres de fer puddlé et fer en gueuse fabriquées en Canada autorisées par le chapitre 6 des Statuts de 1897, seront, à l'expiration de la période y mentionnée, réduites graduellement pendant un temps limité jusqu'à ce qu'elles soient éteintes, et que les primes qui seront payées pour la période additionnelle, seront comme suit:—

(*a*) Du 23 avril 1902 au 30 juin 1903, les deux dates incluses, les primes seront de 90 pour 100 du montant fixé par le susdit acte.

(*b*) Du 1er juillet 1903 au 30 juin 1904, les deux dates incluses, les primes seront de 75 pour 100 du montant fixé par le dit acte.

(c) Du 1er juillet 1904 au 30 juin 1905, les deux dates incluses, les primes seront de 55 pour 100 du montant fixé par le dit acte.

(d) Du 1er juillet 1905 au 30 juin 1906, les deux dates incluses, les primes seront de 35 pour 100 du montant fixé par le dit acte.

(e) Du 1er juillet 1906 au 30 juin 1907, les deux dates incluses, les primes seront de 20 pour 100 du montant fixé par le dit acte.

Pourvu, toutefois, que si des lingots d'acier sont fabriqués avec des barres de fer puddlé fabriquées en Canada, nulle prime ne sera payée pour les dits lingots d'acier.

Les dites primes prendront fin le 30 juin 1907.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER (Pictou) : Le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) se rappellera sans doute qu'il a promis de déposer sur le bureau les documents relatifs à la nomination de M. Russell, inspecteur des steamboats au Yukon. Ces documents devaient être déposés mardi. Ce jour-là, ou le jour précédent, l'un des fonctionnaires du ministère m'a dit que, si le rapport en question devait embrasser une certaine période de temps, sa préparation demanderait quelque temps. Mercredi, j'ai demandé au ministre de la Marine et des Pêcheries, en pleine Chambre, s'il ferait préparer la première partie du rapport, car je désirais beaucoup l'obtenir, son fonctionnaire m'ayant dit que la première partie était prête. Le ministre m'obligerait beaucoup, s'il voulait bien me transmettre la principale partie de son rapport, en attendant que le reste soit préparé.

Je désire aussi rappeler au ministre de l'Intérieur (M. Sifton) une semblable promesse, au sujet du rapport du bureau des bois de la Couronne à New-Westminster. Je lui ai demandé s'il ferait préparer la partie de ce rapport contenant la correspondance qui a provoqué l'arrêté ministériel autorisant la commission d'enquête, abstraction faite de la preuve qui formerait la partie la plus volumineuse de ce rapoprt, et qui ne contient pas les renseignements que je désire avoir.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne me rappelle plus la chose. L'honorable député veut-il que je dépose sur le bureau un rapport partiel ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Oui, les documents autres que la preuve.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'inspecteur, M. Russell, m'a expédié, l'autre jour, un memorandum, que j'ai remis au sous-chef du ministère, lui demandant de préparer un rapoprt partiel que je pusse déposer sur le bureau de la Chambre. J'ai revu le sous-chef dans l'après-midi, et il m'a dit qu'il avait donné instruction aux commis de copier ce rapport. Il n'a pas encore transmis ce rapport qui, toutefois, est en voie de préparation et je le déposerai sur le bureau à bref délai.

M. FIELDING.

M. McDOUGALL : J'aimerais à demander au ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) quand il déposera sur le bureau un rapport que j'ai demandé il y a environ trois semaines, au sujet, d'une location ou d'un transfert de propriété relativement au chemin de fer à Grand Narrows,

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si je me rappelle bien, j'ai dit à l'honorable député en réponse à sa demande, qu'il nous faudrait obtenir quelques renseignements de Moncton. Aussitôt que ces renseignements seront arrivés, nous les ferons connaître à la Chambre.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Avec le consentement de la Chambre, je proposerai que les documents déposés sur le bureau aujourd'hui même, le rapport supplémentaire au sujet des poursuites intentées au Manitoba, soient renvoyés au comité permanent des comptes publics.

La motion est adoptée.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.—PROLONGEMENT A MONTREAL.

A l'appel de l'ordre du jour.

Deuxième lecture du bill (n° 133) autorisant l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond par le gouvernement fédéral. (M. Blair.)

M. GEORGE E. FOSTER (York, N.B.) : La Chambre s'opposerait-elle à ce que nous abordions d'abord les résolutions relatives au Grand Tronc, de façon à conduire le bill jusqu'à sa deuxième lecture ? Lorsque nous étudierons cette mesure en comité, comme il contient cinquante ou soixante articles, il faudra bien des explications ; et s'il était possible de battre le fer tandis qu'il est chaud cela vaudrait mieux que d'opérer une diversion ; et alors les deux bills pourraient nous être soumis à la même phase. Avant leur adoption finale, mon honorable ami sait qu'il faudra bien les débattre un peu. La proposition convient-elle à l'honorable ministre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Peu importe lequel des deux bills nous aborderons le premier. Je suis en mesure de présenter aujourd'hui le bill du Grand Tronc.

M. FOSTER : Est-il imprimé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'en ai un exemplaire. Le bill n'a pas encore été distribué ; il le sera cette après-midi. En attendant, je propose la deuxième lecture du bill du chemin de fer du comté de Drummond.

M. C. E. KAULBACH (Lunenburg) : Ce bill, relatif à l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond, donne lieu à force

critiques et à nombre d'objections. En voici le préambule :

Comme il est expédient de statuer sur l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond par le gouvernement fédéral, de façon à ce qu'il devienne partie du chemin de fer Intercolonial, etc., etc.

Il m'est impossible de voir en quoi il est expédient ou désirable pour le gouvernement d'acheter ou d'acquérir ce chemin, de l'exploiter et d'en faire partie du système de l'Intercolonial jusqu'à Montréal, en présence du fait que le rapport annuel du ministère des Chemins de fer, pour l'année dernière, accuse un déficit, et cela en dépit de l'assurance du ministre qui nous avait promis que lorsque le chemin de fer du comté de Drummond serait rattaché à l'Intercolonial et que celui-ci serait prolongé jusqu'à Montréal, le budget de ce chemin de fer accuserait un profit net d'environ $300,000 par année.

Quels sont les faits ? Dans quel état sont les comptes ? Quels sont les véritables résultats ? Pour rendre la chose plus claire et faire comprendre dans quel état se trouvaient les comptes à la fin de l'année dernière, et la comparaison que l'on pourrait en faire avec les années précédentes, voici un état sous forme de tableau pour chacune des six dernières années, ou de 1893 à 1898 inclusivement :

Année	Profit.	Perte.
1893	$20,181	
1894	5,838	
1895	3,815	
1896		$55,940
1897		59,940
1898		209,978

Il est facile de constater par ce tableau que durant les trois années du régime conservateur il y a toujours eu des profits, tandis que durant les trois dernières années de l'administration libérale nous avons eu des déficits, malgré les prévisions de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, que le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal, au moyen de l'achat du chemin de fer du Drummond, devait rapporter à ce chemin un excédent de près de $350,000 à la fin de 1898. Cette prédiction a été loin de s'accomplir, comme l'indique le tableau que je viens de citer ; au contraire nous avons eu l'année dernière une différence de $209,978 entre les recettes et les dépenses, montant qui devra nécessairement être payé par les contribuables de ce pays.

C'est là un sérieux état de choses, et il est tellement grave que l'on devrait faire une enquête sérieuse sur les revenus que pouvait rapporter ce chemin de fer du comté de Drummond dans le passé, avant de demander à la Chambre d'adopter ce projet et de devenir acquéreur. Une telle enquête a été demandée, mais sans succès, ce qui paraît singulier, et me porte tout naturellement à croire que, comme le déficit considérable de l'année dernière est le résultat du prolongement de l'Intercolonial par l'achat du chemin de fer du comté de Drummond, il est évident que le ministre des Chemins de fer et Canaux en refusant de se rendre à une demande aussi légitime, a peur que les véritables faits de la cause soient connus, ce qui aurait pour effet de faire rejeter la mesure par ses partisans les plus dévoués, qui trouveraient la pilule trop difficile à avaler.

Si ce chemin de fer du comté de Drummond que l'on nous demande d'acheter, n'a jamais été une entreprise rémunératrice, et n'a jamais réussi même à couvrir ses dépenses d'exploitation, mais n'a toujours, au contraire, produit rien autre chose que des déficits alors qu'il était administré par une compagnie privée, qui devait exercer la plus stricte économie, quels bénéfices pouvons-nous en attendre ? Quel rayon d'espérance peut-on faire briller aux yeux des membres de ce parlement, sous forme d'avantages à retirer de ce marché, pour nous faire adopter la résolution qui nous est soumise ? Il est bien évident que si une compagnie privée, même en pratiquant la plus stricte économie, n'a pu réaliser de profit avec ce chemin de fer, notre succès ne sera pas plus considérable sous l'administration du gouvernement qui est obligé de favoriser tant d'intérêts divers, ce qui revient à dire que cette entreprise sera un véritable "fiasco".

L'ex-ministre des Chemins de fer nous a dit que lorsque son parti était au pouvoir ce chemin de fer avait été offert en vente pour $550,000, mais le gouvernement de cette époque ayant appris qu'il avait été offert à des particuliers pour $400,000, l'ex-ministre des Chemins de fer crut qu'il n'y avait pas nécessité urgente à cette époque d'accepter l'offre faite par ses propriétaires. Si cette prétention est vraie, et je n'ai aucune raison de douter qu'elle le soit, n'est-il pas ridicule de la part de ce parlement de vouloir payer aujourd'hui $1,600,000 pour ce même chemin de fer ?

C'est encore ce même chemin de fer que le gouvernement a voulu acheter l'année dernière au prix de $2,100,000 ; il a réussi à faire adopter ce marché par les membres de son parti dans cette Chambre, mais cette mesure a heureusement été rejetée par le Sénat, et c'est le rejet de cette mesure et du bill concernant le chemin de fer ou le tramway du Yukon, un autre projet scandaleux du gouvernement, qui ont mérité à la Chambre haute les injures dont on l'a abreuvée et les menaces qu'on a faites à ses membres de les priver de leur indépendance et de leur utilité comme institution de ce pays.

Cette même compagnie qui, l'année dernière, demandait $2,100,000 pour son chemin, serait maintenant disposée à accepter $1,600,000, c'est-à-dire un prix quatre fois plus élevé que le montant qu'elle était prête à accepter la première fois qu'elle a essayé de vendre ce chemin. Il est évident qu'un tireur de ficelles quelconque est en frais de

réaliser un bénéfice considérable grâce à ce contrat. Mais la grande difficulté est de découvrir le secret.

Ne devrait-on pas soumettre à la Chambre les documents ou les états indiquant quelles ont été dans le passé les recettes et les dépenses de ce chemin, afin que ses membres puissent avoir quelque chose pour baser leur jugement, avant de se prononcer sur ce sujet ? Je dis que la conduite suivie par le gouvernement en cette affaire est injuste et contraire aux intérêts du Canada.

Le refus de la part de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, qui est chargé de surveiller l'adoption de ce bill, de fournir à la Chambre les renseignements dont elle a besoin concernant les profits que peut rapporter ce chemin de fer, est sévèrement critiqué par la presse indépendante et le peuple de ce pays.

Voici ce que dit à ce sujet la "Gazette" de Montréal :

Le refus de la part du gouvernement de déposer sur le bureau de la Chambre un état des recettes et des dépenses de ce chemin de fer du comté de Drummond qui est le prolongement de l'Intercolonial, est conforme à la conduite qu'il a tenue au cours de cette transaction remarquable, qui semble être destinée à devoir si bien faire l'affaire de M. J. N. Greenshields et de ses associés, et à tourner au désavantage du pays. Certaines personnes prétendent pour justifier le gouvernement, que les arrangements en vertu desquels le chemin de fer du comté de Drummond est exploité comme partie de l'Intercolonial, en augmentant le trafic de ce dernier chemin de fer, a justifié l'achat de cette propriété. Il n'existe aucun état ou aucun chiffre pour établir ce progrès devant ce parlement ou devant le pays. D'autres prétendent qu'un tel résultat n'existe pas.

Ce journal cite ensuite les chiffres que je viens de lire, et qui ont été publiés par le ministère des Chemins de fer et Canaux, lesquels indiquent que les recettes de l'Intercolonial n'ont pas augmenté par suite du prolongement de ce chemin jusqu'à Montréal.

Il termine comme suit :

L'achat ne peut être justifié au point de vue des affaires. Si la chose était possible, le gouvernement, dans le but de rendre sa position meilleure, se ferait un plaisir de fournir tous les renseignements possibles concernant les affaires de cette section du chemin. Ce que l'on sait des résultats de l'exploitation de l'Intercolonial, depuis que le chemin de fer du comté de Drummond en fait partie, et ce que le gouvernement refuse de dévoiler, sont deux choses qui serviront à convaincre tout spectateur impartial que le projet que l'on veut faire adopter au parlement n'est pas dans les intérêts du pays, et n'aura pas d'autre résultat que d'augmenter le fardeau que l'Intercolonial fait peser sur les épaules des contribuables.

Voici comment le "Star" de Montréal traite le ministre des Chemins de fer et Canaux :

Règle générale, lorsque l'honorable M. Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux, déclare ne pas s'y entendre en fait de questions de chemins de fer, le public est bien disposé à ne pas mettre en doute sa sincérité, parce que l'honorable ministre a donné de temps à autre des preuves éclatantes de son ignorance complète à ce sujet. Nous ne voulons pas dire que l'honorable ministre manque d'intelligence, car tous ceux qui le connaissent savent le contraire. Son ignorance relativement aux questions qui concernent son ministère ressemble plutôt à une ignorance préméditée. Il est possible qu'il ait pris pour devise : "Là où l'ignorance fait notre affaire ce serait folie d'être sage." Lorsqu'il a soumis le bill concernant le chemin de fer du Yukon Canadien, il a fait preuve d'une ignorance suffisante de ce projet pour laisser supposer qu'il en avait honte et voulait répudier la paternité d'une telle mesure. Mais le fait de sa part de déclarer qu'il est incapable de fournir au parlement des renseignements sur les recettes du chemin de fer du comté de Drummond depuis qu'il a été loué par le gouvernement, révèle chez lui un degré d'ignorance qui met le comble à tout ce que nous avons vu jusqu'ici. M. Blair demande au parlement de voter $1,600,000 pour l'achat d'un chemin de fer actuellement sous sa juridiction, et il ignore encore si les recettes de ce chemin suffisent pour payer la graisse requise pour le bon fonctionnement des essieux de ses wagons !

Les comptes du gouvernement sont tenus de telle manière que ce dernier ignore quelles sont les sections de son chemin qui paient et quelles sont celles qui ne paient pas. M. Blair n'a jamais eu la curiosité de savoir si le chemin de fer du comté de Drummond rapportait assez de bénéfices pour payer le loyer qu'il coûte.

Il nous est facile de nous convaincre par là de la sagesse dont l'ancienne administration a fait preuve en refusant même de songer à acheter ce chemin, qui n'a jamais rapporté jusqu'ici autre chose que des déficits, et cette décision me paraît encore bien plus sage lorsque je prends en considération le nombre de chemins de fer qui se font concurrence de Montréal au littoral de l'Atlantique. J'ai été surpris en étudiant la carte du pays d'en trouver un aussi grand nombre. Je vais les énumérer par ordre du nord au sud ; il y a le New-York Central, le Vermont Central, le Boston et Maine, le Grand Tronc, le chemin de fer Canadien du Pacifique, le Québec Central, le chemin de fer du comté de Drummond, le chemin de fer de la Rive Sud, le chemin de fer de la Rive Nord, ou le chemin de fer Canadien du Pacifique, le chemin de fer projeté du Grand Nord, et le dernier mais non le moins important, nous avons le Saint-Laurent, la plus grande et la plus importante de toutes nos voies de transport durant la saison d'été, et dont les eaux navigables servent à amener à Montréal, tous les produits de l'ouest du Canada, lesquels de là sont expédiés vers toutes les parties de l'univers.

J'ai simplement mentionné le nom du chemin de fer du Grand Nord, mais je crois que ce chemin est destiné à faire une concurrence aux autres chemins de fer du Canada, lorsqu'il sera raccordé avec le chemin de fer du Parry-Sound, pour le transport du grain, des bestiaux, etc., provenant des régions agricoles situées à l'ouest de l'océan Atlantique.

Si l'on considère comme je le fais, la situation au point de vue des affaires, si l'on songe à toutes ces voies ferrées qui se font concurrence, et dont quelques-unes sont de véritables routes naturelles qui de Montréal se dirigent vers la mer, le temps n'est-il pas arrivé pour nous de nous arrêter un instant dans cette voie où nous sommes engagés, et

de songer dans quelle position nous allons bientôt nous trouver par suite de ce nouveau projet, car, il ne s'agit pas là de faire un placement qui devra nous rapporter un profit quelconque, ou même l'intérêt de notre argent ? Au contraire nous devons nous attendre à un déficit annuel qui ne disparaîtra qu'avec le chemin de fer lui-même, et que l'on sera obligé de combler avec l'argent des contribuables de ce pays.

Dans le cas où le parlement approuverait l'achat de ce chemin de fer et par conséquent le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal, je considère que ce ne sera là que le commencement de dépenses considérables qu'il faudra couvrir chaque année. Toutes les concessions que nous obtenons du Grand Tronc, le droit de nous servir de sa voie, sur une certaine étendue, de son pont Victoria, des améliorations qui seront faites à ce dernier, le droit de nous servir de ses têtes de lignes, tout cela, c'est autant de choses qui devront nous placer dans une position encore plus mauvaise que tout ce que nous pouvons imaginer pour le présent.

Personne ne désire plus que moi que les produits du Canada destinés aux marchés étrangers et les produits de ces derniers pays destinés au Canada soient transportés autant que possible par les moyens de transport que possède notre pays ; pour en arriver à ce résultat, je veux que l'on utilise le chemin de fer Intercolonial en le prolongeant au moyen d'un pont qui traversera le Saint-Laurent, pour le relier ensuite avec nos grandes voies navigables afin d'ouvrir toute grande la porte des vastes régions de l'ouest, riches en produits agricoles et en gisements miniers—et accaparer par ce moyen le trafic qui jusqu'ici a été en grande partie dirigé vers la frontière américaine et de là vers les ports des Etats-Unis pour être ensuite expédié dans toutes les parties de l'univers.

Nous possédons des havres magnifiques sur le littoral de l'Atlantique, et nul endroit ne devrait être préféré à Halifax comme tête de ligne de l'Intercolonial, car ce havre est de facile accès pour les vaisseaux qui veulent y entrer, il est bien éclairé, la marée ne s'y fait presque pas sentir et il est dépourvu de ces courants dangereux qui nuisent à la navigation des navires. Il ne me plaît guère de vanter les avantages des ports de mer étrangers lorsque nous en possédons de si beaux au Canada.

Je ne veux pas que l'on soit sous l'impression que je suis contre le prolongement de l'Intercolonial, loin de là, mais je m'oppose à l'achat du chemin de fer du comté de Drummond, parce que je considère que ce chemin sera très dispendieux à entretenir, et que nous le payons trop cher—surtout si nous prenons en considération tous les autres chemins de fer qui lui font concurrence, nous ferons là un placement désavantageux qui ne nous rapportera chaque année rien autre chose que des déficits.

Il est possible que l'on me demande ce que je ferais moi-même dans une telle circonstance. Je n'ai pas la moindre hésitation à le dire et voici ce que je ferais : Je crois avoir compris que le cabinet s'est engagé à construire un pont sur le Saint-Laurent, près de Québec, pour opérer un raccordement avec l'Intercolonial à Lévis. Je propose donc que nous achetions le chemin de fer Canadien du Pacifique sur la rive nord, ou le chemin de fer projeté du Grand-Nord, puis le chemin de fer du Parry-Sound qui nous ouvrira un débouché jusqu'à la baie Georgienne, et une fois [illegible] moyen de la navigation sur les grands lacs et les canaux, nous pouvons accaparer tous les produits du Nord-Ouest et être indépendants de nos voisins établis sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent entre Lévis et Montréal ; nous serons surtout, à l'abri de la concurrence que peuvent faire à votre chemin les lignes ci-dessus mentionnées.

Au moyen de ce projet nous aurons dans tous les cas une part dans le trafic de Montréal, laquelle sera aussi considérable que celle que nous pouvons espérer obtenir en achetant ce chemin de fer du comté de Drummond. Nous aurons le commerce d'Ottawa qui est un centre important—puisque le chemin proposé traversera la vallée de l'Outaouais—une partie du commerce de la ville de Québec et de ses alentours durant la saison d'été, et certainement tout le commerce de la province et de la ville de Québec durant la saison d'hiver, sauf la partie de cette province connue sous le nom de Cantons de l'Est.

Malheureusement pour l'Intercolonial, et pour les intérêts de la Nouvelle-Ecosse, nous n'avons pas l'influence du ministre des Chemins de fer et Canaux de notre côté, il appartient au Nouveau-Brunswick et tout naturellement il favorise la ville de Saint-Jean, ce qui est bien évident si l'on en juge par ce qu'il a fait pour cette ville qui est une tête de ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, et par ses allusions à l'adresse de cette dernière qui serait, à son avis, de 250 milles plus près de Montréal que Halifax pour l'expédition des marchandises ; mais il se garde bien de dire que, si Halifax est plus éloigné de Montréal que Saint-Jean une fois rendu à Halifax le trajet sur l'océan se trouve considérablement réduit, et qu'à part cela cette ville possède un bien plus beau havre où il est beaucoup plus facile de pénétrer qu'à Saint-Jean.

Je ne vois donc pas pourquoi, dans les circonstances et pour les raisons que je viens d'énumérer, le gouvernement est si pressé de conclure cet achat du chemin de fer du comté de Drummond ; il n'y a qu'une explication possible de cette conduite de sa part, c'est qu'il craint qu'après une année d'expérience, et en face des déficits qui devront en résulter, le peuple de ce pays ne se révolte contre l'adoption d'un marché aussi extravagant que malhonnête.

Avant de terminer ces quelques remarques, je crois de voir appeler l'attention de la Chambre sur le fait qu'il existe actuellement deux grandes voies de transport pour l'expédition des produits de l'ouest du pays vers Montréal—le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand Tronc. Le gouvernement ne doit pas songer un instant à ce que ces deux grandes compagnies consentent à transporter les produits de l'ouest jusqu'à Montréal pour de là confier ce fret au chemin de fer Intercolonial. Il n'est que raisonnable de supposer qu'elles voudront elles aussi bénéficier des avantages qu'offre le transport d'entier parcours de ces marchandises jusqu'aux ports d'expédition.

Il est donc facile de constater qu'en ayant un pont sur le Saint-Laurent à Québec, cela permettrait de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Parry-Sound en traversant la vallée de l'Outaouais, de cette manière, nous serions indépendants de nos voisins installés sur la rive sud du Saint-Laurent, nous pourrions avoir la haute main sur le trafic de la rive nord du fleuve, qui nous appartiendrait tout entier durant l'hiver, quant à ce qui concerne les marchandises à expédier de Québec vers la mer.

Je propose donc que l'on prolonge le chemin de fer Intercolonial au moyen d'un pont sur le Saint-Laurent et que l'on n'achète pas le chemin de fer du comté de Drummond. Ainsi, pour les raisons que je viens de mentionner, je donnerai mon vote contre l'adoption de ce bill.

M. POPE (Compton): J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt le débat qui vient d'avoir lieu sur cette question, et je dois dire que je suis sous l'impression que l'on a plus ou moins mêlé la politique à l'achat et au prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal. J'ai aussi écouté avec beaucoup d'attention les arguments soumis par certains avocats et membres de cette Chambre sur la question qui nous occupe, et je dois avouer que tous m'ont paru vouloir soulever à ce sujet des difficultés inutiles. Il est bien connu que je ne partage pas entièrement l'opinion des honorables membres de la gauche relativement à cette question ; mais le simple fait de différer d'opinion avec les membres de mon parti sur une question de cette nature, ne doit pas être suffisant pour m'attirer d'animosité de leur part, et je crois qu'ils n'ont pas le droit de m'en vouloir personnellement à cause de cela.

On semble oublier, en discutant la question de savoir si nous devons payer $10,000 ou $12,000 ou $15,000 par mille pour le chemin de fer du comté de Drummond, l'importance que peut avoir au point de vue commercial le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal. Je crois que nous sommes tenus de prendre en considération ce grand principe commercial lorsque nous discutons la question de savoir si nous devons payer $10,000 ou $12,000 par mille pour ce chemin de fer. Je ne puis mettre de côté le fait que le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal va modifier complètement la situation et l'étendue de ce chemin de fer, mais je reviendrai plus tard sur cette question. Je regrette beaucoup que le ministère des Chemins de fer et Canaux n'ait pas réussi à nous fournir les états que j'ai demandés il y a déjà plusieurs semaines, si ces derniers avaient été déposés sur le bureau de la Chambre, cela m'aurait permis de discuter cette question beaucoup plus facilement que je ne sera capable de le faire cette après-midi.

Une longue discussion a eu lieu hier dans cette Chambre, ainsi que dans d'autres circonstances antérieures relativement à l'ancien arrangement conclu avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, et en vertu duquel ce chemin a réussi à prolonger sa voie dans les provinces maritimes. Je n'aime guère à discuter ces anciens contrats, et je ne suis pas prêt à dire, avec l'expérience que nous possédons, et dans les circonstances actuelles, que s'il fallait conclure un autre contrat, ce dernier ne devrait pas être de même nature que celui qui a été conclu à cette époque. Mais à mon avis, il s'agit là d'une chose qui n'a pas grande importance dans l'étude de la question qui nous occupe.

Cependant, je crois être obligé de dire que le fait d'avoir réussi à établir le terminus de notre premier chemin de fer transcontinental dans les provinces maritimes, que vous appeliez cela un arrangement, un bail, un subside, ou que vous lui donniez tout autre nom, je crois, dis-je, que c'était là un arrangement plein de sagesse, qui a été d'un grand avantage pour la ville de Saint-Jean, et pour tous nos ports d'hiver, démontrant par là, de la manière la plus évidente, que ce contrat avait une certaine valeur pour cette partie du pays. Cela n'empêche pas qu'il reste encore une grande entreprise à terminer afin de compléter les moyens de transport que doit posséder notre pays pour relier les deux océans.

Le jour n'est pas éloigné, et je crois même qu'une période d'à peine quatre ou cinq ans nous sépare du jour où nous posséderons une autre ligne qui traversera un territoire beaucoup plus fertile que le district que traverse aujourd'hui le chemin de fer Canadien du Pacifique. Jetez les yeux sur la carte du Nord-Ouest et vous allez voir à l'ouest de la tête du lac Winnipegosis un territoire qui s'étend de cet endroit jusqu'à Edmonton, ayant une largeur d'au moins 200 milles et une longueur de 1,000 à 1,500, cette partie du pays est probablement la plus belle région qu'il soit possible de trouver sur toute la surface de la terre, et sa fertilité est bien plus considérable que le district traversé par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Il n'est pas dans les intérêts de ceux qui habitent cette partie du pays que l'on construise chez eux de nouvelles lignes de chemins de fer à angles droits destinés à se raccorder avec la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique, et je crois que

dans cinq ans d'ici nous aurons le plaisir de voyager à travers cette partie lointaine du pays au moyen d'un autre chemin de fer transcontinental. Nous savons tous que c'est le Nord-Ouest canadien qui sera appelé bientôt à fournir la plus grande quantité des produits du sol. Le territoire américain est maintenant en grande partie colonisé et toutes les terres de valeur que possédaient nos voisins sont maintenant presque toutes occupées par une population dont le nombre va sans cesse en augmentant. Les exportation de grains des Etats-Unis devront plutôt aller en diminuant qu'en augmentant.

On a fait des efforts désespérés sur ce continent pour atteindre les territoires reculés et y accaparer le commerce qui devait naturellement résulter de leur colonisation, nous allons maintenant assister au même spectacle, relativement à cette partie nord du continent américain situé au Canada, de la part de toutes ces grandes compagnies de chemins de fer qui sont à la recherche de fret de cette nature. A l'heure actuelle nous éprouvons certaines difficultés dans ce pays au sujet du développement de nos ports d'expédition, difficultés provenant du climat ou d'autres causes ; les ports américains tel que New-York, Boston, Portland et autres ports du littoral de l'Atlantique nous font une concurrence extraordinaire, grâce à leurs chemins de fer qui se rendent jusque dans ce district ; les Américains se rendent compte de la fertilité du sol de cette partie du Canada, ils comprennent l'importance que doit *acquérir cette vaste région, et il est tout* naturel que ces chemins de fer et ces ports de mer s'efforcent de s'implanter dans cette partie du pays afin de bénéficier des avantages qui devront résulter de son développe*ment assuré.*

Il est donc de la plus grande importance que le gouvernement actuel fasse tous les efforts possibles, pour voir à ce que nous conservions au moins notre part des avantages qui devront résulter du développement de cette partie de notre territoire, au point de vue du transport et de l'exportation des produits de ce pays. Je suis persuadé que d'ici à quelques années nous devrons avoir un autre chemin de fer transcontinental, appelez le chemin de fer du Nord, ou le chemin de fer Canadien du Nord ou de tout autre nom qu'il vous plaira de lui donner, mais ce chemin devra traverser cette région, puis la partie centrale du Canada et se raccorder soit avec le chemin de fer du Grand Tronc, soit avec le chemin de fer de Parry Sound, ou avec tout autre chemin qu'il plaira à ses propriétaires de choisir afin d'établir sa tête de ligne à Montréal.

Certains honorables membres de cette Chambre ont même voulu prétendre qu'il pourrait bien s'avancer dans le nord jusqu'à la région du lac Saint-Jean, mais je ne crois pas que la chose soit possible ou praticable ; parce que les marchandises que ce chemin de fer sera chargé de transporter dans l'ouest devront être des marchandises fabriquées, et il lui faudra pour cela traverser les centres manufacturiers du Canada. Je dis donc qu'en prévision de la construction de ce chemin, il est du devoir du gouvernement de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal, et de conclure tels arrangements pour le transport des marchandises qui seront de nature à préparer la voie pour ce chemin de fer transcontinental, et aussi pour qu'il n'y ait pas que le chemin de fer Canadien du Pacifique qui puisse trouver le moyen de se rendre à Halifax et à Saint-Jean, mais que nous ayons nous aussi une tête de ligne à Montréal, en vertu des mêmes arrangements, ou en vertu d'autres arrangements de même valeur, pour ce nouveau chemin de fer transcontinental qui sera bientôt un fait accompli.

J'ai été quelque peu surpris de voir que durant ces deux dernières années on n'ait pas donné à l'administration du chemin de fer de l'Intercolonial une direction plus conforme aux principes des affaires. Je crois qu'en nous appuyant sur les discours prononcés par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, tant dans cette Chambre qu'en dehors, lorsqu'il nous demanda la permission d'acheter le chemin de fer du comté de Drummond, nous avions au moins le droit de nous attendre à ce que ce chemin de fer fût administré par des hommes d'affaires. Si l'on s'était conformé à ces promesses nous aurions eu beaucoup plus de succès dans l'exploitation de ce chemin que nous n'en avons eu sous l'administration d'aucun gouvernement de ce pays, car je ne crois pas qu'il soit possible d'administrer avec succès aucun chemin de fer si la politique a quelque chose à y voir, que ce soit un gouvernement conservateur ou libéral qui ait la direction des affaires, les résultats obtenus dans l'exploitation de l'Intercolonial n'ont jamais été satisfaisants.

D'aussi près que je puis calculer, je constate que par l'exploitation de ce chemin durant les 21 dernières années et en ne prenant seulement que la différence entre les recettes et les dépenses, sans parler des sommes énormes que nous avons englouties dans la construction du chemin, nous avons perdu avec les intérêts accumulés pendant 21 ans, quelque chose comme $6,500,000.

J'ai demandé, il y a quelques jours, pourquoi on s'était dispensé des services de M. Harris. Le ministre a répondu que c'était parce que sa conduite avait donné lieu à des froissements. Il s'était probablement imaginé que M. Harris devait continuer à agir comme l'agent politique de son parti. J'ai fait des affaires avec M. Harris pendant nombre d'années, nos relations ont toujours été hautement satisfaisantes et il n'y a jamais eu de froissement entre nous. Mais je comprends qu'en arrivant dans une partie du pays où tous ceux qui ont quelque chose à faire avec le chemin

avaient reçu des faveurs sous le couvert de la politique, il était difficile à M. Harris ou à qui que ce soit, de faire quelque chose pour améliorer la position du chemin. Dès qu'il eut entrepris cette tâche, j'ai compris qu'elle était hérissée de difficultés et qu'il lui faudrait plus de 6 mois pour ramener la bonne entente entre lui et la population des provinces maritimes.

Je suis convaincu que si l'on avait gardé M. Harris, si on lui avait fourni l'occasion de mettre ses idées à exécution concernant l'administration de l'Intercolonial, nous aurions obtenu des résultats que nous n'obtiendrons jamais, tant que ce chemin sera administré pour servir à des fins politiques quel que soit le parti au pouvoir.

Il n'y a aucune nécessité de jeter à l'eau $6,000,000, $7,000,000 ou $10,000.000 dans l'exploitation de ce chemin. Si l'on prend les recettes totales du chemin durant ces 21 années, on voit qu'environ $5,000,000, sans calculer les intérêts, ont été dépensés en dépenses ordinaires en plus des recettes brutes. Il est généralement admis qu'un chemin de fer peut-être exploité pour 70 ou 80 pour cent des recettes ; mais la situation est toute différente lorsqu'il s'agit de l'Intercolonial. Autant que j'ai pu m'en rendre compte, après des recherches assez minutieuses, j'ai constaté qu'à l'heure qu'il est, il y a cinq employés sur ce chemin là où trois suffiraient, et il en a été ainsi depuis le commencement.

Mais parce qu'il a été mal administré par le passé, ce n'est pas une raison pour qu'à l'avenir, si on lui donne des raccordements convenables et si on l'administre sur des principes d'affaires, il ne paie pas au moins ses dépenses, et laisse quelques bénéfices à ceux qui en auront entrepris la réorganisation.

On dit que rien n'est aussi convaincant que les chiffres. J'ai étudié cette question très attentivement et comme j'ai confiance dans l'avenir du chemin, je suis prêt à offrir au gouvernement un arrangement de 30 ans qui, au point de vue financier, donnerait certainement satisfaction. Je n'hésiterais pas à me charger de ce prolongement jusqu'à Montréal, avec toutes les responsabilités effrayantes mentionnées par l'orateur qui m'a précédé. Si l'Intercolonial était sorti de la forêt en arrière de Lévis et prolongé jusqu'à Montréal, au centre même des affaires, je n'hésiterais pas à promettre au gouvernement $200,000 pour les premiers dix ans, $300,000 pour les dix années suivantes et $400,000 pour les 10 autres ; je paierais les $140,000 du chemin de fer du Grand Tronc, et j'entretiendrais le chemin dans son état actuel. Si j'avais la faculté d'arrêter les taux de fret, je crois qu'il ne serait pas nécessaire de changer sensiblement l'échelle des prix pour les provinces maritimes, bien que sur ce point je n'aie pas de données suffisantes et que certains renseignements que j'avais demandés ne m'aient pas été fournis.

La différence entre cette proposition et la position dans laquelle nous nous sommes trouvés depuis 21 ans, est celle-ci : durant les 21 dernières années, nous avons perdu environ $6,500,000 dans l'exploitation du chemin. Avec les chiffres que je viens de donner, en calculant les intérêts, nous gagnerions environ $14,000,000. La différence entre ma proposition et la position dans laquelle nous nous trouverions, si le chemin continuait à être administré pendant 10 ans, comme sous l'ancien régime, serait de $24,-000,000. Cette proposition, je suis prêt à la maintenir et à donner des preuves sérieuses qu'elle est sincère. Pour ma part, je considère que c'est la meilleure preuve de l'importance du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal et je recevrais avec plaisir un mot du ministre des Chemins de fer et Canaux m'invitant à venir signer un contrat et prendre des arrangements définitifs pour l'acquisition immédiate de ce chemin.

Le ministre sait fort bien que ce ne sont pas là des paroles en l'air. Il n'y a pas une partie de la proposition que je viens de faire que je ne sois pas prêt à remplir d'une manière satisfaisante et en donnant toutes les garanties que le gouvernement pourrait raisonnablement exiger.

Je sais qu'il s'agit d'une affaire importante, et je suis convaincu que la différence entre une administration politique et une administration purement d'affaires, serait telle que je l'ai expliquée et laisserait une marge raisonnable de profits en plus de ce que j'offre au gouvernement pour l'acquisition de l'Intercolonial. Dans ces circonstances, si le gouvernement entreprend d'exploiter lui-même le chemin, ce sera sous sa propre responsabilité. L'honorable ministre peut croire qu'il ne peut accepter une proposition ainsi faite sans demander des soumissions. Si c'est là son opinion, il sait aujourd'hui que des offres avantageuses et qui donneront satisfaction à la population des provinces maritimes, lui seraient faites s'il demandait des soumissions pour l'acquisition de ce chemin.

Je n'ai pas le moindre doute qu'il y aurait plus de deux ou trois soumissionnaires offrant d'acheter le chemin pour un certain nombre d'années, à des conditions qui ne seraient pas onéreuses pour les provinces maritimes et contribueraient beaucoup plus facilement au développement de nos ports maritimes qu'en laissant le chemin sous l'administration du gouvernement.

La ville de Saint-Jean doit beaucoup au prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique parce que ce chemin est administré d'après des principes d'affaires, et ce n'est que lorsqu'on en fera autant pour l'Intercolonial que les ports des provinces maritimes en retireront les avantages que nous désirons tous leur voir en retirer. Je vois

qu'il existe un sentiment assez prononcé dans les provinces maritimes que ce chemin a été construit comme une compensation aux canaux que l'on a fait faire dans l'ouest du Canada, et que pour cette raison la population des provinces maritimes possède certains privilèges sous le rapport des taux de fret. Mais ces conditions spéciales pourraient être maintenues jusqu'à un certain point, même avec une administration purement d'affaires, qui amènerait les produits de notre grand Nord-Ouest dans les ports canadiens. D'ailleurs il n'y a pas de raison pour que la population des provinces maritimes ne supporte pas sa part des dépenses faites pour développer son propre commerce. Malgré la crainte que pourraient éprouver quelques-uns à l'idée de voir l'Intercolonial devenir une entreprise purement commerciale, je crois qu'il serait facile de passer avec des hommes d'affaires un contrat équitable qui mettrait ce chemin dans l'impossibilité d'augmenter encore la dette publique, tout en développant dans les limites du possible le territoire traversé par ce chemin.

Ce contrat lorsqu'il aura été rédigé et expliqué à la population des provinces maritimes ferait disparaître toutes les craintes qu'elle peut avoir de se voir dépouiller des privilèges qu'elle prétend lui appartenir.

Sir CHARLES TUPPER : Cette question concernant ces résolutions du chemin de fer du comté de Drummond et du chemin de fer du Grand Tronc a été discutée à fond, et je ne me propose pas de prolonger le débat—tout en remerciant le ministre d'avoir consenti à présenter les deux résolutions avant de procéder à l'adoption d'aucun bill. Cependant, comme l'adoption en deuxième lecture implique le principe même en jeu, ce serait peut-être le temps de prendre le vote. Mais après en avoir conféré avec le très honorable premier ministre, nous en sommes venus à la conclusion que vu que beaucoup des députés qui sont absents aimeraient à voter le vote ne serait pris qu'à le troisième lecture.

M. HAGGART : Avant l'adoption en deuxième lecture, j'appellerai l'attention du ministre (M. Blair) sur la clause quatre qui dit :

Qu'il sera payé pour le dit chemin de fer et dépendances et autres propriétés, comme susdit, à même tous deniers non affectés formant partie du fonds consolidé du revenu, la somme de $1,600,000, moins toute somme payée à la compagnie, tel qu'autorisé par l'acte chap. 4 des Statuts de 1897, comme devant être accordée à la dite compagnie à titre de subvention pour 42½ milles depuis Moose Park jusqu'à la rivière Chaudière.

Je suppose que le bill est calqué assez rigoureusement sur la résolution, mais il n'y a rien concernant la déduction à faire sur $1,600,000 des $103,000 que le gouvernement a dépensés pour améliorer le chemin et qui devaient être déduits.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela n'est pas nécessaire. Mon honorable ami comprend qu'il s'agit d'un contrat entre le chemin de fer du comté de Drummond et le gouvernement. Et en vertu de ce même contrat, la Compagnie du Drummond se trouve responsable de cette somme. Il n'est pas nécessaire de mettre quoi que ce soit dans le bill pour permettre au gouvernement de retenir sur le prix d'achat toute somme qui pourrait lui être due sur ces $103,000.

M. HAGGART : Le bill autorise le gouvernement à passer un contrat tout différent et met fin aux baux existants.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, il ne met pas fin aux baux ; il autorise le gouvernement à acheter le chemin aux conditions énoncées. J'ai déjà expliqué au comité pourquoi l'introduction d'une pareille clause dans le bill était inutile.

La motion pour la 2ème lecture est adoptée sur division.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose que la Chambre se forme en comité pour prendre en considération le bill (n° 133) autorisant le gouvernement fédéral à faire l'acquisition du chemin de fer du Drummond.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité.

(En comité)

Article 1.

M. FOSTER : Je voudrais savoir s'il a été fait quelque arrangement pour l'achat du matériel roulant et dans l'affirmative, quel prix a été payé ou devra être payé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a eu aucun arrangement de cette matière avec la Compagnie du chemin de fer du Drummond. Nous avons acheté un chasse-neige et un ou deux autres articles qui nous étaient nécessaires et pour lesquels un crédit sera demandé dans les estimations supplémentaires. Il n'y a pas d'autre arrangement que celui-là.

M. FOSTER : Le ministre croit-il que la compagnie va renoncer à la clause de l'arrangement qui oblige le gouvernement à acheter son matériel roulant ? Cette compagnie se trouve maintenant retirée des affaires et n'a plus besoin de son matériel, à moins qu'elle n'entende le conserver comme curiosité. Elle insistera naturellement pour faire observer cette partie du contrat. Le ministre prétend-il dire que cette ligne a été en exploitation pendant 13 ou 14 mois sans qu'il y ait eu d'arrangement à propos du matériel roulant et sans qu'il en ait même été question ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Aucun arrangement n'a été fait.

M. FOSTER : Le ministre a-t-il une liste du matériel que la compagnie a encore sur le chemin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne sache pas qu'il y ait eu d'inventaire de fait. S'il y en a eu un, il n'est pas dans la possession du département. On a bien fait un inventaire minutieux d'un certain nombre de petits articles comme les outils, mais je ne connais pas autre chose, et la Compagnie du Drummond ne nous a pas demandé d'acheter son matériel. Je ne crois pas non plus qu'il soit entendu que nous soyons obligés de l'acheter. La compagnie me paraît sous l'impression que la chose est laissée à notre discrétion et entièrement facultative. C'est l'opinion que j'en ai moi-même, et il n'est rien survenu pour la changer.

M. FOSTER : La clause 8 des résolutions passées par la Chambre le 11 juin 1897 dit :

Sa Majesté achètera le matériel roulant et tout l'outillage de la compagnie à un prix à convenir entre la compagnie et le ministre.

Cela faisait partie de l'arrangement. D'après ce que vient de dire le ministre, j'en conclus que la compagnie ne se propose pas d'insister sur ce point.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle ne m'a pas fait connaître ses intentions et je n'ai pas eu à me prononcer sur ce point. Voilà la situation.

M. FOSTER : Je crois même qu'il y avait une estimation faite par le ministre lorsque les résolutions ont été adoptées et que ce matériel roulant était évalué de $5,000 à $50,000. Le ministre ne s'est pas servi de ce matériel en exploitant la ligne ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas du tout.

M. FOSTER : Vu que cet arrangement a été voté par la Chambre, il est naturel de supposer que la compagnie insistera à ce qu'il soit tenu.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a pas de doute qu'elle le fera si l'on continue à l'y pousser. Jusqu'à présent, personne ne m'en a parlé ; c'est tout ce que je puis dire.

Sir CHARLES TUPPER : J'espère que mon honorable ami n'est pas d'avis qu'un membre de l'opposition qui appelle l'attention du ministre sur une clause d'un contrat qu'il a signé lui-même, cherche à pousser la compagnie à faire des réclamations au gouvernement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas que ces remarques aient été faites dans ce but. Mais d'un autre côté, il est possible qu'un réclamant se sente encouragé par certaines remarques, même quand elles ne sont pas faites dans cette intention. Les intéressés suivent nos débats attentivement et ce qui s'y dit leur suggère quelquefois des idées qu'ils n'auraient pas sans cela.

M. FOSTER : Je n'y puis rien. Voici une mesure qui a été préparée et présentée par le gouvernement, qui a été discutée à fond et au grand jour et il est trop tard aujourd'hui pour venir dire qu'un membre de l'opposition qui discute une clause de cet arrangement, fournit à la compagnie un renseignement qu'elle n'aurait peut-être pas sans cela, surtout lorsqu'il s'agit d'une compagnie aux yeux de lynx, comme celle du Drummond, présidée par M. Greenshields. J'ai simplement voulu savoir si ce vieux matériel roulant a été payé et à quel prix. La clause est impérative, elle dit : "Sa Majesté achètera."

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : S'il était définitivement décidé que nous sommes obligés de prendre ce matériel à un prix raisonnable, nous serions forcés de demander l'argent nécessaire au parlement avant de rien conclure d'irrévocable.

M. FOSTER : Oui, mais par le temps qui court, nous devons être sur nos gardes, car le gouvernement semble avoir pris l'habitude de faire des contrats et de lier l'Etat avant d'en dire un seul mot à la Chambre. Je vois par les journaux que le gouvernement fait construire en ce moment une ligne télégraphique très coûteuse dans le Yukon. Je suppose que ce n'est qu'une nouvelle lancée à plaisir, car le gouvernement ne voudrait pas entreprendre un pareil travail sans y être autorisé par la Chambre.

Article 3.

M. FOSTER : Ce n'est que par induction qu'on peut arriver à savoir où sont allés ces $6,000. J'aimerais que ce point fût éclairci avant d'aller plus loin. Les résolutions votées en 1897, accordaient à la compagnie $70,000 par année. De cette somme, $64,000 devaient servir à l'achat du chemin qui devenait la propriété de l'Etat au bout de 99 ans, et les $6,000 devaient servir de loyer que la Compagnie était obligée de payer au chemin de fer du Grand Tronc pour la section de la Chaudière. Aujourd'hui, le ministre ne demande plus qu'à payer une somme ronde à la Compagnie du Drummond. Il y a eu des gradations dans cette affaire. Au début, la compagnie devait être payée sur le pied de $1,600,000, mais sous forme d'un loyer de $64,000 par année pendant 99 ans. Ensuite le ministre a demandé que cette condition fût facultative, et finalement je vois par le bill que l'on a renoncé à ce droit facultatif et que l'Etat s'engage formellement à payer $1,600,000 au lieu de $64,000 par année. Mais la compagnie était obligée de payer $6,000 par année au chemin de fer du Grand Tronc, pour la section de la Chaudière. Qu'est devenue cette obligation ? Est-ce une des concessions faites par le chemin de fer du Grand Tronc?

Dans ce cas nous aimerions à le savoir, car nous voulons donner au ministre tout le crédit qui lui revient afin de pouvoir le rappeler à des admirateurs passionnés comme l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) qui, en 1897 comme aujourd'hui, prétendait que le ministre avait fait le contrat le plus avantageux qui ait jamais été fait au Canada.

M. McMULLEN : Je vous demande pardon. Je n'en ai rien dit en 1897.

M. FOSTER : Dans ce cas, l'honorable député a changé d'opinion depuis.

M. McMULLEN : Pas du tout.

M. FOSTER : Oui, parce que s'il n'a rien dit en 1897, et il n'est pas avare de ses éloges aux ministres, ses dispositions ne sont plus les mêmes qu'alors. A-t-il quelque chose en vue ? Sa nature rebelle s'est-elle attendrie sous l'influence du temps ou de quelque autre chose ? Hier encore, nous l'avons entendu décerner le témoignage le plus absolu, le plus généreux, le plus désintéressé qu'un député ait jamais décerné à un ministre dans cette Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis prêt à m'attribuer tout le mérite que l'honorable député se croit en état de donner.

M. FOSTER : Que le ministre me dise d'abord ce que sont devenus ces $6,000 et je lui en donnerai le mérite après.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'arrangement que nous avons finalement conclu avec le chemin de fer du Grand Tronc nous met en possession de tous les privilèges qui appartenaient au raccordement à la Chaudière, de même qu'au raccordement à Montréal. Toute augmentation dans le loyer——

M. FOSTER : C'est une diminution.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En vertu du premier arrangement, si le chemin de fer du Drummond avait été loué au lieu d'être acheté, le chemin de fer du Grand Tronc aurait joui de cet avantage ; mais après avoir réussi à conclure avec le Drummond un arrangement pour l'achat définitif, nous avons amené le chemin de fer du Grand Tronc à renoncer à ce privilège sur lequel il aurait pu insister.

M. FOSTER : Ces $6,000 ont-ils été donnés à la Compagnie du Drummond ou au ministre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A l'Etat.

Article 4.

M. FOSTER : Toute la subvention a-t-elle été payée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. FOSTER : L'honorable ministre a-t-il par devers lui un rapport disant que le chemin est fini ? Je suppose qu'il a reçu un rapport de son ingénieur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, mais je ne l'ai pas sous la main. Je le produirai avant la troisième lecture. Il y a eu un grand nombre de rapports et la compagnie a eu beaucoup de peine à contenter nos ingénieurs.

M. FOSTER : Est-ce que l'ingénieur si difficile à satisfaire est le même que vous avez envoyé faire une excursion de six heures pour examiner le chemin, et qui a fait un rapport qui vous a décidé à entamer les négociations ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si mon honorable ami veut ne pas me questionner trop minutieusement au sujet des heures, je lui répondrai. L'un des ingénieurs que nous avons envoyés est celui dont le voyage a été un peu court, suivant l'honorable député—M. McLeod.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

LA COMMISSION INTERNATIONALE.

Sir CHARLES TUPPER : Du consentement de la Chambre, je lirai une dépêche de Londres, publiée par le "Star" de Montréal sur une importante question. Les renseignements que je vais vous communiquer sont, je crois, d'un grand intérêt pour la Chambre.

LONDRES, 2 juin 1899.

Le *Times* et les télégrammes que nous recevons de New-York ne cessent de reprocher au Canada d'avoir osé repousser les termes de l'arrangement conclu entre lord Salisbury et M. Choate au sujet de la frontière de l'Alaska, après l'ajournement de la commission en février dernier. Le public anglais aimerait savoir si le Canada a été consulté au sujet des négociations relatives à cet arrangement. Dans la négative, le Canada recevra bien des sympathies ici. Comme l'*Outlook* le dit aujourd'hui : Le public anglais sent qu'il est passé le temps où l'on pouvait forcer une colonie anglaise autonome à conclure un arrangement au sujet duquel on ne l'aurait pas consulté. Le Canada n'est plus un enfant au berceau, il est libre, c'est un jeune associé et en cette qualité il a des droits quoique le dernier mot appartienne au vieil associé.

Voilà une chose dont je ne suis pas bien certain.

M. Smalley et ses amis voudraient feindre d'ignorer cela, mais c'est là un fait saillant dans l'administration de l'"Empire britannique." Il faut que les autorités canadiennes fassent officiellement une déclaration complète pour contredire les allégations au moyen desquels les correspondants de Washington cherchent à préjuger l'opinion publique contre le Canada.

Le PREMIER MINISTRE : Je suis heureux de dire, et je ne surprendrai pas les membres de cette Chambre en disant que les autorités anglaises, par l'entremise du ministère des Colonies, nous ont tenus parfaitement au courant des négociations entamées entre le Foreign Office et l'ambassadeur

américain à Londres. Rien ne me ferait plus plaisir que de pouvoir exposer devant la Chambre et le public canadien toutes les négociations et les vues que nous avons exprimées sur les questions qui nous ont été soumises.

Mais comme le sait mon honorable ami, je ne puis parler maintenant. J'ai été particulièrement frappé des derniers mots de la dépêche que l'on vient de vous lire, à savoir, qu'une déclaration officielle de la part du gouvernement serait accueillie avec plaisir en Angleterre. Je comprends et partage ce sentiment, et je suis convaincu que si nous étions en mesure de parler, une déclaration officielle de notre part ferait disparaître l'anxiété qui règne en certains quartiers et dissiperait les nuages dont cette question paraît entourée, et le sentiment plus ou moins hostile que l'on entretient à notre égard en d'autres quartiers. Mais tant que les négociations se poursuivront, il est certain que je ne pourrai rien révéler au public.

Je puis dire, cependant, que la question de la frontière de l'Alaska, ayant été renvoyée aux gouvernements anglais et américain, n'est plus du domaine de la commission. J'espère qu'avant la fin de la session, je pourrai déposer sur le bureau de la Chambre le dernier protocole de la conférence.

Naturellement, je n'ai pas besoin de rappeler à la Chambre que toutes les autres questions dont la commission a été saisie, étant encore pendantes, je ne puis révéler ce qui a eu lieu. Mais la délimitation des frontières de l'Alaska ne forme plus partie des questions dont la commission doit s'occuper. Les négociations à ce sujet sont closes en ce qui concerne la commission. Quant à moi, je ne vois pas d'objection, bien au contraire, à exposer au public quelle était la véritable situation lorsque nous avons ajourné la conférence.

PROLONGEMENT DE L'INTERCOLONIAL.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose que la résolution à l'effet de ratifier un arrangement entre le Grand Tronc et le gouvernement du Canada, pour prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal, soit lue une deuxième fois et approuvée.

La motion est adoptée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je demande la permission de présenter le bill (n° 138) a l'effet de ratifier un arrangement intervenu entre le Grand Tronc et le gouvernement du Canada pour prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal.

La motion est adoptée et le bill lu une première fois.

M. l'ORATEUR : Quand ce bill sera-t-il lu une deuxième fois ?

Sir WILFRID LAURIER.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Immédiatement.

Sir CHARLES TUPPER : Le bill n'a pas encore été distribué aux députés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Veuillez me permettre une observation, M. l'Orateur. Je croyais que la Chambre aimerait peut-être à se former immédiatement en comité pour étudier ce bill, vu l'entente intervenue entre les honorables membres de la gauche et le premier ministre.

Sir CHARLES TUPPER : Est-ce que le bill est distribué ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est de cela que je voulais parler. Je viens de recevoir de l'Imprimerie nationale un mot m'informant que le bill sera distribué d'ici à un quart d'heure.

Sir CHARLES TUPPER : Je crois que nous devrons attendre que le bill soit distribué.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Très bien ; nous l'aborderons après. Je suppose que les honorables membres de la gauche n'objectent pas à la deuxième lecture. Le bill pourra être renvoyé au comité général un peu plus tard dans le cours de l'après-midi.

Sir CHARLES TUPPER : Oui. Naturellement, cela est sujet aux mêmes réserves que nous avons faites au sujet de la deuxième lecture du bill concernant le chemin de fer du comté de Drummond. Nous nous écartons un peu de la règle ordinaire qui veut que le vote ait lieu à la deuxième lecture.

La motion est adoptée et le bill est lu une deuxième fois.

M. l'ORATEUR : Quand la Chambre se formera-t-elle en comité général pour étudier ce bill ? A cette séance ?

SUBSIDES—RENSEIGNEMENTS DEMANDES.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. FOSTER : Je désire loyalement avertir les honorables membres de la droite qu'ils n'ont pas fait preuve d'une diligence convenable au sujet de certains rapports dont la Chambre a ordonné la production.

Le PREMIER MINISTRE : Le ministre de l'Intérieur en a pourtant produit un grand nombre récemment.

M. FOSTER : J'ai été très patient. D'autres ont si vivement reproché au gouvernement sa négligence, que, par pitié, je n'ai pas insisté ; mais je constate que ma longanimité n'avance pas la

production des rapports. C'est pourquoi, je vais mentionner brièvement les documents que nous n'avons pas encore pu nous procurer. Jusqu'à date, j'ai demandé 23 rapports dont la Chambre a ordonné la production. De ces 23 rapports, deux seulement ont été produits, et ils sont sans importance. Il reste donc 21 rapports à produire, et presque tous sont importants, et quant à moi, je ne puis discuter, les divers crédits demandés par les départements sans avoir les renseignements dont j'ai besoin.

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'énumérer tous les rapports que j'ai demandés. C'est l'affaire des ministres et de leurs employés de se renseigner au sujet de ces rapports et de les produire. Il est suffisant, je crois, de dire le nombre des rapports qui sont en souffrance et que j'espère avoir bientôt, car il me faudrait une heure pour expliquer quels sont les rapports dont j'ai besoin.

Le PREMIER MINISTRE : Je crois que nous avons parfaitement réussi à satisfaire l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper).

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Oh ! non.

Le PREMIER MINISTRE : Alors son cas est désespéré. Je croyais, cependant, que nous avions fait beaucoup pour lui. Eh bien! nous essaierons de contenter l'honorable député d'York (M. Foster) et nous verrons s'il est moins exigeant que son collègue.

SUBSIDES—ENQUETE SUR LA CONDUITE DES JUGES.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je désire attirer l'atention de la Chambre sur un sujet très important qui concerne la magistrature et sur la manière dont on peut accuser un juge. J'ai donné au Solliciteur général une copie de la résolution que je veux demander à la Chambre d'étudier aujourd'hui. Je serai obligé de faire d'assez longues citations de documents qui ont été produits sur un ordre que la Chambre a donné le 18 avril 1898, copies de toutes pétitions, correspondance etc., concernant l'enquête faite par M. le juge McColl, de la cour Suprême de la Colombie Anglaise, sur la conduite du juge Spinks, juge du comté de Yale. J'aborde le sujet avec une impartialité d'autant plus grande, que je n'ai pas le plaisir de connaître ce juge et que je n'ai jamais eu de rapports avec lui.

Le rapport dont la Chambre a ordonné la production était d'un intérêt général, et comme j'ai été ministre de la Justice, je prétends savoir quelle procédure on suivait autrefois lorsqu'il s'agissait d'une question aussi délicate. Suivant la coutume établie en Angleterre, dans toutes les provinces qui composent aujourd'hui la Confédération, et au Canada, depuis 1867, on prenait le plus grand soin pour prévenir toute attaque inconvenante et toute accusation vague et générale contre la magistrature. Les juges de la cour Supérieure sont revêtus d'un caractère tel, qu'on ne peut les mettre en accusation qu'avec le consentement des deux branches du parlement, et après avoir suivi la procédure la plus solennelle. Je dirai plus tard quelques mots à ce sujet.

Quant aux juges des cours de comté, ils avaient droit à la même protection et aux mêmes sauvegardes, mais le parlement a cru bon de faire une distinction et de ne pas suivre à leur égard la même procédure que pour les juges de la cour Supérieure ou de la cour Suprême. On peut recommander au Gouverneur général de nommer une commission d'enquête devant laquelle le juge est appelé à répondre aux accusations que l'on a formulées contre lui.

Mais même dans ces cas-là, jusqu'ici, on avait toujours procédé avec autant de prudence et de solennité que s'il se fût agi de la mise en nomination d'un juge de la cour Supérieure. Avant de sommer un juge de répondre aux accusations que l'on a formulées contre lui, le gouvernement doit exiger que les accusations soient précises et catégoriques et d'une nature telle, que si elles étaient prouvées, il y aurait cause de destitution. Vu les fonctions élevées qu'exerce un juge et beaucoup d'autres considérations très importantes, il faut remplir une foule de formalités préliminaires avant la mise en accusation. Il faut d'abord étudier les accusations avec soin et les communiquer à l'accusé. Quand même ces accusations seraient graves, catégoriques et présentées en bonne et due forme, le gouvernement n'est pas tenu de nommer une commission d'enquête. Dans ce cas, il est nécessaire de demander des explications au juge.

Je puis citer un cas où l'on avait formulé des accusations et demandé une enquête,—demande appuyée par le barreau d'une province,—cependant le juge avait si bien répondu aux accusations qu'on lui avait communiquées au préalable que le gouvernement n'a pas cru qu'il serait dans les intérêts de la justice de s'enquérir davantage et a refusé de nommer une commission. Ainsi, même après avoir formulé et soumis les accusations, la procédure à suivre est de donner au juge accusé l'occasion de fournir des explications au ministre de la Justice. Si ces explications ne sont pas satisfaisantes, on recommande alors au Gouverneur général de nommer une commission.

Il faut agir avec la plus grande diligence en ces matières. On ne doit jamais permettre à un juge d'exercer ses importantes fonctions et son grand pouvoir, si les accusations, au cas où elles seraient prouvées, justifient sa destitution. Ainsi, il est nécessaire, et c'est la règle de procéder avec la plus grande célérité.

Le gouvernement ne se charge pas non plus des accusations formulées contre un juge, il en laisse toute la responsabilité à l'accusateur.

La conduite de ces enquêtes est chose délicate, car pas un serviteur de l'Etat n'occupe une position semblable à celle de l'accusé, et n'a droit à la même protection. Les juges ne sont pas en Angleterre sur le même pied que les autres fonctionnaires publics payés par la Couronne. Ils forment une classe à part, et cela pour des raisons que comprennent bien, dans tous les cas, les membres de cette Chambre qui appartiennent au barreau.

Au sujet de la coutume établie, et des précautions observées en ces matières, je citerai Todd, "Government in England," seconde édition, tome 2, p. 870. Voici ce que dit cet auteur, d'une enquête tenue sur la conduite de lord Abinger :

Le procureur général (sir S. Pollock) ne nia pas le droit de la Chambre des communes de faire de semblables enquêtes mais déclara que les présentes accusations manquaient de base. C'est en effet un principe reconnu que pas un gouvernement ne doit appuyer une motion tendant à la nomination d'une commission chargée de s'enquérir de la conduite d'un juge, avant de s'être renseigné au préalable et avant d'être en mesure de déclarer que la preuve des accusations formulées entraînerait la destitution de l'accusé.

Cette citation a trait à un cas où le procureur général assuma la responsabilité de repousser une demande d'enquête et ne voulût pas se prononcer sur ces accusations, quelque graves qu'elles fussent, sans s'être renseigné lui-même.

Parlant du même débat, Todd ajoute :

Lord John Russell objecta que lord Abinger avait parlé tant en politicien qu'en avocat, lorsqu'il était de son devoir de parler en juge. Cependant, il considérait que l'indépendance des juges était sacrée et qu'il n'y avait que la plus impérieuse nécessité——

J'attire l'attention sur ces observations, parce que Todd parle ici d'un débat souverainement important, car les cas de cette nature sont rares en Angleterre, et j'ajouterai qu'ils sont relativement plus rares au Canada.

Cependant, il considérait que l'indépendance des juges était sacrée, et qu'il n'y avait que la plus impérieuse nécessité qui pût induire la Chambre à adopter une proposition qui tendrait à amoindrir le caractère et l'autorité de la magistrature.

Selon Todd, sir James Graham aurait dit :

Qu'excepté dans le cas du baron Smith où la Chambre était revenue sur ses pas, jamais les communes n'avaient nommé de commission afin de découvrir des preuves, mais qu'il fallait toujours des allégations précises et catégoriques pour demander à la Chambre d'instituer des procédures de cette nature.

La motion de M. Duncombe fut repoussée à une grande majorité.

Permettez-moi de faire une autre citation pour résumer ce que dit Todd à ce sujet. Après avoir donné l'opinion des principaux membres du barreau et des communes, cet auteur ajoute :

Ne perdant pas de vue que les ministres sont responsables de la bonne administration de la justice dans le royaume, et sont obligés de défendre les dispensateurs de la justice contre des attaques injurieuses ou des accusations calomnieuses, il est nécessaire, avant de nommer une commission chargée de faire une enquête sur la conduite d'un juge, ou même de recevoir une pétition dénonçant la conduite d'un juge, sans cependant demander sa destitution, il est nécessaire, dis-je, que les ministres se soient renseignés eux-mêmes et soient prêts à combattre ou à faciliter l'intervention du parlement dans la matière.

Je n'ai pas besoin d'argumenter longuement pour prouver que l'analogie est parfaite, et qu'il faut suivre la même procédure au sujet des juges des cours de comté, lesquels ont, dans certaines provinces, une juridiction très étendue. Les mêmes raisons sont applicables dans les deux cas ; la seule différence c'est que, quant aux juges de la cour Supérieure, le parlement agit lui-même, et que, quant aux juges des cours de comté il délègue ses pouvoirs à une commission.

J'examinerai divers aspects de la question importante dont j'ai saisi la Chambre. Je n'étudierai pas la preuve, car, à mon point de vue, elle est sans importance, car je veux simplement examiner quelle a été la conduite des conseillers de Son Excellence jusqu'au moment de l'enquête. Je soutiens que le cabinet a agi sans discernement et contrairement à la coutume établie en ces matières.

Le rapport que l'on a produit est sans doute complet. Nous voyons que pour mettre l'affaire en marche, certains individus ont commencé à écrire des lettres en leur qualité de politiciens. L'auteur de la première lettre dit lui-même qu'il est un ami politique de l'administration et il insiste sur ce point. Les lettres produites contiennent toutes sortes d'accusations vagues. La première lettre marquée "confidentielle", datée le 1er juin 1897, vient de Grand-Forks, et est adressée à l'honorable Oliver Mowat, ministre de la Justice, Ottawa, Ont.

(Confidentielle).

GRAND FORKS, 1er juin 1897.

L'honorable sir OLIVIER MOWAT,
MINISTÈRE DE LA JUSTICE, OTTAWA, Ont.

CHER MONSIEUR,—Comme vous le savez, je réside à Victoria. Je viens d'arriver à Grand Forks où m'appellent mes fonctions de sous-chef ranger de l'Ordre indépendant des Forestiers. En ma qualité de libéral et d'ami, je crois qu'il est de mon devoir de vous dire un mot de la conduite de W. W. Spinks, juge du district de Yale. Les expressions me manquent pour vous dire combien est inconvenante la conduite de W. W. Spinks, c'est tout simplement épouvantable. Si jamais enquête fut nécessaire, c'est bien dans ce cas-ci. Les intérêts de la justice et de la bonne administration du pays, le bon nom de votre département, les criantes injustices et l'extrême favoritisme dont ce haut personnage se rend coupable, vous commandent d'agir immédiatement et de nommer une commission d'enquête.

Veuillez me croire, honorable monsieur,

Votre obéissant serviteur,
JAMES H. FALCONER,

Adresse :
24 Rithel St., Victoria, C.A.

Il est évident que j'ai raison en ce qui concerne les faits préliminaires qui justifieraient l'honorable ministre de la Justice de s'occuper des accusations formulées contre un juge d'une cour de comté. Cette lettre

n'aurait mérité qu'un simple accusé de réception. Il n'y a pas une ligne, une syllabe pouvant justifier le gouvernement d'intervenir.

La lettre suivante est datée du 3 juin 1897: 1897 :

GREENWOOD, C. A., 3 juin 1897.

L'honorable sir Oliver Mowat,
Ministre de la Justice, Ottawa.

MONSIEUR,—*Re* l'administration de la justice par le juge du comté de Yale, j'ai entendu beaucoup de plaintes.

Dans mon opinion il ne devrait être permis à aucun juge d'être propriétaire ou co-propriétaire d'un claim minier. Je crois qu'il serait bon de nommer une commission pour s'enquérir de l'état des affaires dans ce district.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) JAMES KERR, J. P.

Il n'y a aucune accusation quelconque dans cette lettre, qui déclare simplement que ce juge de paix a entendu des plaintes contre l'administration par le juge de la cour de comté de Yale. On sait que les plaintes contre les juges de toutes sortes sont aussi nombreuses qu'il y a de plaideurs malheureux. On se plaint assez généralement d'un jugement qui ne nous est pas favorable. Quant à la prétention qu'un juge ne devrait pas être intéressé dans un claim minier, c'est une bien piètre raison pour motiver une enquête.

Maintenant, la plus longue de ces lettres est peut-être la plus forte, les autres ne signifiant rien, est celle de M. Peter T. McCallum, J.P., datée du 3 juin 1897. J'appelle l'attention sur ces lettres parce qu'elles ont seules servi de base à une enquête qui dure depuis longtemps et qu'on tient suspendue sur la tête d'un membre de la magistrature du pays, pendant qu'il s'acquitte de ses fonctions de magistrat.

GRAND FORKS, C. A., 3 juin 1897.

L'honorable sir Oliver Mowat,
Ministre de la Justice, Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Plusieurs citoyens de ce district m'ont demandé de vous faire connaître directement certains prétendus abus relativement à l'administration de la justice par l'honorable juge Spinks, juge de la cour de comté, district de Yale, dans cette province.

Mais je dois faire remarquer ici que pas un de ces citoyens n'ose porter des accusations directes sous sa propre responsabilité, ni d'après les règles bien définies qui indiquent la procédure à suivre lorsqu'il s'agit de porter des accusations contre un juge.

C'est un fait bien connu que depuis deux ou trois ans, le juge Spinks ne s'est pas conduit comme devrait se conduire un homme occupant la haute position qu'il occupe. Durant cette période et encore actuellement, il y a eu des plaintes de partialité et de favoritisme dans des causes civiles et criminelles dans lesquelles une certaine clique était intéressée.

Pas un avocat, ni le Solliciteur général ne prétendra que ce paragraphe contienne quelque chose qui doive être porté à la connaissance d'un juge, car il est rédigé de manière à laisser entendre qu'il n'existe que des plaintes d'une nature générale. Cette lettre fait voir que Peter T. McCallum, qui l'a signée, n'était pas en état de s'ériger en critique d'un homme occupant la position de juge de la cour de comté.

C'est un autre fait bien connu que durant la période ci-dessus mentionnée, le juge Spinks n'a jamais ou presque jamais fait son apparition en temps voulu aux différents endroits désignés pour y tenir la cour de comté ; il est toujours deux ou trois jours en retard et les plaideurs, les témoins, ceux qui attendent leur procès en prison sont obligés d'attendre son bon plaisir, ce qui leur cause de grandes pertes de temps et des frais inutiles.

M. MORRISON : L'honorable député prétend-il que ce n'est pas là une accusation sérieuse contre un juge qui a juré de faire son devoir ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Comme j'aurai à m'occuper de l'honorable député à propos de cette question, je préférerais que ne vînt pas m'interrompre.

M. MORRISON : J'ai parfaitement le droit de le faire.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Non ; l'honorable député ne connaît même pas les règlements de la Chambre.

M. MORRISON: J'ai ce droit d'après une décision de l'Orateur.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable député ignore absolument nos règlements.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député n'a pas le droit d'interrompre si ce n'est qu'avec le consentement de celui qui a la parole.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Par son interruption, l'honorable député vient de prouver qu'il ne m'a pas fait l'honneur d'écouter mes remarques préliminaires. Ces remarques peuvent être bien ou mal fondées, mais s'il m'avait écouté, il aurait compris que ma prétention est que le ministère de la Justice ne devait pas attacher plus d'importance à ce paragraphe que d'en accuser réception, car il ne remplit aucune des conditions que j'ai énumérées. Je puis me tromper, mais la chose me paraît si évidente que je suis surpris de voir l'honorable député émettre un doute.

Lorsque j'ai été interrompu, j'étais à faire remarquer que cette lettre n'indique pas un seul jour, ni même l'année, où le juge est arrivé en retard au tribunal. Elle ne cite aucun fait qui pourrait être raisonnablement expliqué, dans un pays où les communications sont toujours difficiles, et dans une province où il a toujours été extrêmement difficile d'entendre les procès à date fixe. Evitant toute accusation directe, cet homme se contente d'une plainte générale contre le juge :

——n'a jamais ou presque jamais fait son apparition en temps voulu, aux différents endroits désignés pour y tenir la cour du comté ; il est toujours deux ou trois jours en retard.

Supposons que tout cela serait vrai ; prétendra-t-on qu'un juge peut être destitué, pour être arrivé en retard ? Le simple énoncé laisse voir qu'il a dû y avoir une raison à cela et rien n'aurait dû être fait avant que le juge ait eu l'occasion de faire connaître cette raison ; mais je maintiens ma prétention que si l'on doit respecter la coutume si sagement observée jusqu'aujourd'hui, aucune enquête n'aurait dû être instituée sur une accusation aussi vague.

Il est arrivé à plusieurs reprises que des prisonniers qui attendaient leur procès ont été retenus deux ou trois jours au-delà du terme fixé et ont été acquittés.

On ne cite pas une seule cause, pour permettre au ministère de se renseigner auprès du procureur général. Le seul fait qu'aucun nom n'était cité par cet homme dont la réputation n'était pas bonne, comme le fera voir le rapport du commissaire, aurait dû suffire pour empêcher le ministre jusqu'ici d'agir. Le moins que pouvait faire le département était de se mettre en communication avec le procureur général de la Colombie Anglaise pour savoir si le juge de la cour de comté de ce district s'était mal conduit, relativement à l'administration de la justice criminelle.

Voici le premier cas qui soit mentionné :

Un cas notoire dans le genre est celui de la Reine *vs* Davis, qui a été jugé ici, durant l'avant-dernière session de la cour de comté, et loin d'être une exception, c'est plutôt la règle générale avec le juge Spinks.

Nous avons ici la déclaration qu'il était en retard dans une cause et l'accusation générale était, que c'était la règle. Il ajoute :

Le juge Spinks est aussi accusé——

Accusé par des personnes inconnues, puisqu'aucun nom n'est mentionné.

——d'avoir violé son serment en cédant à certaines influences, et en acquittant des coupables. Deux cas de cette nature se sont produits dans ce district, depuis un an.

Je répète qu'il n'y a pas un mot dans tout cela qui autorisait le département de s'écarter de la procédure établie, vu surtout qu'il y avait dans la province un procureur général responsable qui aurait pu donner toutes les explications nécessaires et nier ou corroborer ces déclarations. Le fait que le procureur général ne s'est jamais plaint, est une présomption que ces accusations n'étaient pas fondées.

Il est aussi admis que le juge Spinks fait partie d'une clique qui possède un emplacement de ville, et les membres de cette clique se sont vantés ouvertement qu'aucune poursuite ne pourrait réussir contre eux tant que le juge Spinks présiderait le tribunal.

Un cancan idiot répété par ce juge de paix ; c'est une honte de voir le ministère de la Justice s'y arrêter.

Il est à ma connaissance personnelle, comme membre de la commission des licences, qu'un membre de la clique dont j'ai parlé, s'est présenté devant la commission pour obtenir une licence à laquelle il n'avait clairement pas droit.—

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER.

Dans l'opinion de ce juge de paix——

——la commission a renvoyé sa demande : un appel fut porté devant le juge Spinks, et l'appelant qui appartenait à cette clique dont le juge fait aussi partie, obtint sa licence en dépit du refus de la commission.

Inutile de faire remarquer que dans tout cela, il n'y a rien autre chose que de l'insolence.

En terminant, monsieur, permettez-moi de dire que ce qui précède ne contient que quelques-unes des accusations portées contre le juge Spinks et des moins graves. Le mécontentement est général parmi la population de tout le district, et des plaintes ont souvent été publiées inutilement dans les journaux, et cette population innocente et persécutée a fini par accepter son sort comme une chose inévitable et sans remède. Permettez-moi d'ajouter que s'il y a jamais eu une fonction publique dans la Colombie Anglaise qui ait besoin d'être purifiée ; si jamais il y a eu un cas pour nécessiter une commission royale chargée de s'enquérir de ces abus qui sont si évidents et si nombreux qu'il me serait impossible de les énumérer en détail.——

La phrase n'est pas finie.

——Je me permettrai d'insister auprès de vous sur la nécessité d'instituer immédiatement une enquête, car avec votre longue expérience dans l'administration de la justice, vous savez comme moi que de pareils abus sont un danger pour la société et sont contraires aux meilleurs intérêts du pays en général.

* * * *

Et ce qui était sans doute la partie la plus importante de cette effusion épistolaire est laissé de côté. C'est par des astériques que se termine une lettre qui devait servir de base à une enquête contre un juge. Je crois que je pourrais combler cette lacune, car on semble n'avoir eu d'autre but que de forcer le juge Spinks à s'en aller pour mettre à sa place une créature de deux messieurs dont les noms sont mentionnés dans le rapport. Je maintiens que toute cette procédure est illégale, mais malgré cela il est regrettable que ces deux personnages n'aient pu exercer sur les autorités, au moment où la commission a été instituée, assez d'influence pour que l'enquête se fît promptement et que cet homme fût acquitté promptement des accusations portées contre lui, comme il l'a été plus tard, vu que ces accusations étaient colportées par la presse dans le district même où il remplissait les fonctions de juge de la cour de comté.

M. MAXWELL : Quels sont les noms de ces deux personnages ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je les nommerai dans un instant. En supposant que ma première objection ne fût pas fondée et que les accusations fussent trouvées suffisantes pour nécessiter une enquête, on serait surpris d'apprendre que ces lettres n'ont jamais été envoyées au juge en question pour lui permettre d'y répondre et que ce n'est que des mois après la nomination de la commission que le commissaire lui-même a pu prendre connaissance des accusations sur lesquelles l'enquête devait avoir lieu. La première nouvelle donnée au

juge Spinks est un télégramme du ministre de la Justice en date du 24 juin, et en voici l'extraordinaire contenu :

A l'honorable juge Spinks,
Yale, C.-A.

Des accusations sérieuses sont portées contre vous, portant que vous vous êtes rendu coupable de favoritisme et de partialité et que vous avez cédé à des influences illégitimes dans l'administration de la justice ; que vous arrivez généralement en retard pour l'ouverture des sessions judiciaires, causant par là des retards et des dépenses aux plaideurs et prolongeant l'emprisonnement des personnes accusées criminellement. Le ministre considère ces accusations assez graves pour nommer immédiatement une commission d'enquête. Désirez-vous faire quelques réponses avant que la commission soit instituée ?

(Signé) E. L. NEWCOMBE.

Jamais message aussi brutal n'a été adressé à un juge canadien. Avant de nommer une commission, il y avait certaines procédures légales et de convenance à observer. L'idée d'expédier par le télégraphe un message de cette nature, venant du ministre de la Justice, qu'il soit sir Oliver Mowat ou tout autre, sans avoir même la délicatesse de communiquer avec ce juge par lettre et de lui demander une explication avant de prendre aucune décision ! C'est en se basant sur des cancans et des plaintes vagues comme celles que je viens de lire que ce télégramme a été expédié. A cela il ne pouvait y avoir qu'une réponse. Le juge ainsi attaqué n'avait plus de formalités à observer et à ce télégramme qui lui est parvenu à Vernon, le 26 juin, il répondit le même jour comme suit :

VERNON, C. A., 26 juin 1897.

E. L. Newcombe,
Sous-ministre de la Justice,
Ottawa.

Je viens de recevoir votre dépêche. Plus l'enquête sera complète et prompte, le mieux ce sera. Je conseillerais que l'enquête eût lieu à l'endroit où la plainte a été portée.

(Signé.) WARD SPINKS.

C'était la position qu'il devait prendre. Il ne veut pas se prévaloir de l'objection que j'ai soulevée en commençant. Le ministre de la Justice l'attaque à coups de bâton pour ainsi dire en disant que de très graves accusations pèsent sur lui. Sa réponse est que le plus tôt l'enquête aura lieu, le mieux ce sera. Il n'a pas été suspendu de ses fonctions ; on ne lui a pas demandé de s'abstenir de siéger dans l'intervalle et partant, il était de l'intérêt public comme du sien que l'enquête eût lieu immédiatement et c'est ce qu'il demande dans sa réponse.

Voyons maintenant ce qui a eu lieu. Ce télégramme du 26 a été suivi d'une lettre dans laquelle il accuse réception de la première dépêche et demande qu'un sténographe soit chargé de rapporter toute la procédure. Le département commence d'abord par déployer la plus grande activité, mais peu à peu son ardeur se ralentit comme on le verra plus tard. Le premier télégramme d'une nature si extraordinaire avait manqué son but qui était d'effrayer le juge et de le faire démissionner. Le 29 juin, un autre télégramme est expédié au juge McColl, de New-Westminster, C.A., comme suit :

MINISTÈRE DE LA JUSTICE,
OTTAWA, 29 juin 1897,

L'hon. juge MCCOLL, New-Westminster, C. A.

Une commission doit être instituée pour tenir une enquête sur les accusations portées contre le juge Spinks en vertu du chap. 138, article 2. Voulez-vous agir comme commissaire ?
Télégraphiez réponse.

E. L. NEWCOMBE.

On fait savoir dans tout le pays que le ministre de la Justice a fait savoir au juge Spinks que des accusations terribles pesaient contre lui, et non content de cela, on télégraphia à Westminster pour demander au juge McColl s'il consent à agir comme commissaire.

Cela se passait en juin. Cependant pendant des mois et des mois, on lui permit de remplir ses fonctions judiciaires ; on refuse de se rendre à sa demande d'une enquête promptement menée avec un sténographe chargé d'enregistrer tout ce qui se dirait pour ou contre lui. Le 30 juin, le juge McColl répond, toujours par télégraphe, qu'il accepte d'agir comme commissaire. Alors on court chez Son Excellence ; le ministre de la Justice rédige en toute hâte un rapport pour le Conseil du 2 juillet, demandant que le juge McColl soit nommé commissaire " pour s'enquérir des plaintes portées contre le juge W. W. Spinks concernant l'administration de la justice et faire rapport."

Il est important de remarquer les dates. Le rapport est fait le 2 juillet et bien que je n'aie pas l'arrêté ministériel sous la main, il n'a pas dû être retardé, car nous avons une autre lettre du 5 juillet du département au juge Spinks, accusant réception de sa communication du 26 juin ; puis le 6 juillet, M. Wilson qui était l'avocat du juge dans cette affaire, adresse à M. Newcombe une lettre dont le passage suivant n'est pas sans importance :

M. Spinks m'a aussi consulté pour savoir s'il serait convenable qu'il continuât à siéger pendant l'enquête. Bien qu'il pût être exposé à des désagréments temporaires en continuant à remplir ses fonctions avant que le résultat de l'enquête sur des accusations de cette nature fût connu, je lui ai conseillé qu'il valait mieux se soumettre à ces désagréments, car tout retard apporté à l'ouverture des sessions du tribunal, serait de nature à nuire à la bonne administration de la justice et causer du tort aux justiciables.

Ce fait qui intéresse non seulement le juge Spinks mais aussi le public est porté à la connaissance du ministère de la Justice, non seulement par un télégramme du juge, mais aussi par une lettre de son avocat à la date du 6 juillet, et plus tard encore, par une autre lettre qui insiste sur le même fait, mais inutilement.

Comme le juge refuse de se laisser effrayer et persiste à défendre sa position, la période des télégrammes cesse et l'on revient au mode ordinaire des communications par la malle. Le département accuse réception, en ces termes, de la lettre de M. Wilson :

Je puis vous informer que c'est le juge McColl qui doit agir comme commissaire, et il recevra sa commission et ses instructions dans quelques jours.

Je n'ai aucun doute que vous pourrez vous entendre avec lui pour siéger à l'endroit et à la date qui vous conviendrait. Ce n'est pas l'intention.

Je tiens à faire remarquer tout particulièrement ce passage parce que l'honorable député de New-Westminster (M. Morrison) et l'honorable député de Yale (M. Bostock) n'avaient pas encore fait leur apparition sur la scène à ce moment. Il n'y a pas de doute qu'ils étaient dans la coulisse et agissaient de concert avec les autres, mais ils n'avaient pas encore paru.

M. MORRISON : L'honorable député se trompe entièrement. Si ses autres déclarations ne sont pas mieux fondées que celle-là, il fait perdre inutilement le temps de la Chambre.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable député oublie qu'il a été rappelé à l'observance du règlement, il y a un instant. Il lui a été expliqué qu'il n'a pas le droit d'interrompre. Je regrette qu'il soit si agité, mais il aura plus tard l'occasion de parler tant qu'il voudra.

M. MORRISON : Et j'en profiterai.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Il aura alors l'occasion d'expliquer le rôle qu'il a joué dans cette affaire, comme le fait voir la correspondance échangée, et je citerai peut-être plus tard une partie de cette correspondance.

Il est certain que l'honorable député, ainsi que l'honorable député de Yale n'étaient pas encore apparu sur la scène à cette époque. Nous n'avions encore vu que les trois personnages qui avaient induit sir Oliver Mowat à envoyer cette extraordinaire dépêche, et ils semblent être disparus dans la suite aussi promptement qu'ils étaient apparus, car, d'après son rapport, le juge McColl semble avoir eu beaucoup de mal à les trouver. Il en a trouvé un, je crois, et il a été obligé de se servir d'un subpœna pour le faire comparaître. Et si je me rapelle bien, on n'a jamais vu les deux autres. Ils ont été remplacés par les honorables députés de New-Westminster et de Yale qui réussirent à induire le gouvernement à changer de tactique et à entraîner le pays dans des dépenses considérables. Ils ont retenu les services d'un avocat qui exerce sa profession à New-Westminster, je crois ; c'est du moins ce qui a été dit dans le temps avant leur entrée en service.

On n'a pas l'intention en cette affaire de donner des instructions à l'avocat au nom de la Couronne, mais, naturellement, il n'y aura aucune objection à ce que des avocats comparaissent pour le juge et pour les personnes qui ont formulé les accusations.

Ce n'était pas là une procédure ni déraisonnable ni extraordinaire, et le ministère de la Justice, le 13 juillet, était prêt à traiter le juge Spinks avec un peu de justice et à avoir pour lui les égards que l'on a eus pour d'autres juges dans des circonstances analogues.

J'ajouterai qu'à mon avis, le fait que ces accusations sont pendantes et doivent être examinées, n'empêche pas le juge Spinks de présider le tribunal et d'accomplir ses devoirs ordinaires.

Ainsi, vous avez cet état de choses extraordinaire que sur ce faible exposé, sir Oliver Mowat a été porté à faire envoyer au juge un télégramme déclarant que ces accusations étaient sérieuses ; puis le juge répond : " Faites une enquête, et faites-là promptement." Dans les circonstances, ajoute-t-il, convient-il que l'on me permette de remplir les fonctions d'un juge ? Si l'on a porté des accusations sérieuses, tellement sérieuses que je n'ai pas droit à ce que l'on me fasse la faveur ordinaire de me les faire connaître avant que l'on intente un procès, et si tous les faits existent et que vous les connaissiez, convient-il que je continue à exercer mes fonctions ? " Et le 13 juillet, après avoir examiné cette affaire, après avoir constaté que le juge était prêt à se défendre, et que ces accusations allaient être réfutées, le ministère n'a pas voulu dire que, dans l'intervalle, il serait plus convenable qu'il s'abstint d'exercer ses fonctions judiciaires.

Il est parfaitement évident que, d'après cette lettre, les accusations n'étaient pas suffisamment sérieuses pour l'empêcher de présider le tribunal et de remplir ses devoirs ordinaires. Pendant des mois, alors que ces accusations étaient portées contre lui, on lui a permis de remplir ses fonctions ordinaires.

Puis, vient le document que je cherchais, l'arrêté du conseil du 2 juillet, autorisant cette commission sur le mémoire dont j'ai donné la lecture. Alors, il n'était pas nécessaire de se hâter ; il n'était pas probable que cette position deviendrait vacante, et ce n'est pas avant le 27 août que nous voyons l'accusé de réception de la lettre du 25 août, du département du secrétaire d'Etat, renfermant un projet de la commission du juge McColl par laquelle on le chargeait d'examiner certaines plaintes portées contre le juge Spinks, de la Colombie Anglaise, et de présenter un rapport, et dans cet accusé de réception, on déclarait que l'on s'occuperait de la question.

C'est une partie importante de l'affaire. Il y a là ce qui, d'après moi, ne constitue pas des accusations graves, des accusations qui n'ont pas la forme qu'elles devraient avoir, lorsqu'elles touchent à la position d'un juge ; il y a l'arrêté du conseil du 2 juillet et le ministère n'a pas agi avant le 25 août. Puis, l'on a induit Son Excellence à signer la commission, et, chose assez étrange, d'après le rapport—et j'attirerai l'attention du Solliciteur

général sur ce fait—le projet de commission a été envoyé au secrétaire d'Etat pour qu'il y apposât le grand sceau et la signature de Son Excellence, et la commission même, scellée et portant la signature de Son Excellence, est datée du 21 août.

De fait, il est très évident qu'elle n'a pas été expédiée à cette époque, et qu'elle était en forme de projet le 27 août. Or, il serait possible de donner quelque raison pour expliquer ce retard. Mais voyons le nouveau retard que l'on a apporté. Le 21 septembre, rien n'était arrivé, sauf l'émission de cette commission, et nous trouvons la lettre suivante du juge qui a été nommé commissaire :

Je reçois aujourd'hui une commission me nommant commissaire.

Puis, le second paragraphe de cette lettre est ainsi conçu :

Je n'ai pas eu de communication avec votre ministère depuis le télégramme que j'ai reçu en juin dernier, me demandant si j'agirais comme commissaire ; et, en l'absence d'instructions et d'une copie des plaintes d'après lesquelles on a émis la commission, je ne sais pas comment agir.

De sorte que, après la célérité dont l'on avait fait preuve au début, après avoir envoyé ces télégrammes au juge ainsi accusé, le ministère est devenu indifférent en ce qui concerne l'intérêt public et le fait que ces accusations avaient été portées et que cette commission avait été émise en juillet, leur commissaire leur dit le 21 septembre que, bien qu'il ait reçu la commission, il n'a aucune plainte, il n'a pas d'instructions et ne sait pas ce qu'il doit faire.

Ensuite vient une lettre en date du 22 septembre de l'avocat du juge, lequel écrit :

Relativement à l'enquête projetée sur la manière dont le juge Spinks a administré la justice dans son district, les journaux ont publié des entrefilets disant qu'une commission a été ou doit être émise, et cela a eu l'effet de rendre la chose tout à fait publique.

Après la lettre que vous m'avez envoyée le 13 juillet, je me suis rendu chez M. le juge McColl, qui m'a dit qu'il s'attendait à être nommé commissaire enquêteur, et que lorsque la commission serait arrivée, il ferait les arrangements nécessaires. Depuis cette époque, l'on m'a dit plusieurs fois que M. le juge McColl n'avait pas reçu sa commission, et que apparemment, il n'avait pas d'instructions.

Je vous écris maintenant à ce sujet, parce que je reçois du juge Spinks une lettre signalant le fait qu'un de ceux qui ont porté les accusations—et, en passant je dirai que nous ne connaissons encore rien de défini au sujet de ces accusations—fait circuler des rumeurs très préjudiciables au juge.

La position de juge devient presque intolérable à cause du retard apporté à la solution de cette question, et il me sera peut-être permis de vous rappeler que, dans cette lettre, vous avez dit que vous enverriez bientôt la commission et des instructions.

Est-il bien juste de laisser un juge dans cette position ? Il serait assurément suffisant de signaler ce fait à l'attention sans en dire davantage, pour faire commencer l'enquête sans plus de retard.

Voilà la façon dont l'on a traité ce juge. Et comment peut-on justifier la chose lorsqu'il s'agit d'un homme occupant une telle position ? Le fait d'envoyer ces télégrammes était assez répréhensible, mais il était encore plus répréhensible de publier dans les journaux que c'était un juge dont la conduite devait faire l'objet d'une enquête, et, bien qu'il eût employé un avocat et qu'il eût mis ce dernier en communication avec le ministère, il a demandé en vain pendant plusieurs mois à ce même ministère de hâter l'enquête et de le tirer de la position désagréable dans laquelle il se trouvait. Mais il s'adressait à des sourds. Vous ne sauriez croire, M. l'Orateur, après avoir lu attentivement ce rapport, qu'il a simplement passé par la filière ordinaire, et qu'un fonctionnaire ou des fonctionnaires n'ont pas été coupables de négligence extraordinaire en cette matière. Nous allons voir où les politiciens entrent en scène, et, à mon avis, nous ne tirerons pas de conclusion très extravagante en donnant les motifs qui ont porté à faire des communications de ce genre, et à oublier les égards dus à la position du juge, et si nous disons que l'on s'est arrêté à des questions auxquelles l'on n'aurait jamais dû s'arrêter.

C'est le second appel fait par le juge intéressé, et voici ce qui arrive. Le 28 septembre, l'on accuse ainsi réception de la lettre de M. Newcombe :

En l'absence de M. Newcombe, j'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 22 du courant, relativement à l'enquête projetée sur la manière dont le juge Spinks a administré la justice dans son district. En réponse, qu'il me soit permis de vous dire que la commission émise a été envoyée le 10 du courant à M. le juge McColl. Le juge a accusé réception de la commission à la date du 21 du courant.

Nous trouvons le document suivant daté du mois d'octobre, alors que le ministère de la Justice envoie enfin les documents :

J'ai maintenant l'honneur de vous envoyer des copies des lettres, lesquelles vous feront connaître les plaintes faites contre le juge.

Quelques honorables députés, vu ce que j'ai dit au début, croient peut-être que ces plaintes étaient dans une forme raisonnable, qu'elles étaient suffisamment définies dans une question de cette nature. Mais l'on constatera que le commissaire en cette cause ne partageait pas cette opinion. Cependant, ces autres plaintes n'ont pas été envoyées. Les documents expédiés au ministère de la Justice en juin sont la seule justification du télégramme extraordinaire et lâche déjà cité. En juillet, le juge dit : " Non seulement je suis prêt à répondre aux accusations, mais je désire que vous hâtiez le procès." Mais le commissaire n'a eu connaissance de ces accusations que lorsqu'après qu'il eut envoyé une lettre le 12 octobre, après qu'il eut demandé deux fois au ministère de hâter l'enquête.

Puis, il y a une communication officielle du 13 novembre, venant de R. G. Sidley, juge de paix, un des correspondants en cette affaire. Il parle de l'avis qui doit être donné au juge. Le 13 novembre 1897, il y a une lettre de M. Newcombe à M. Sidley, lui don-

nant le renseignement demandé. Le 10 décembre, la date suivante, nous avons eu un télégramme de la commission, et d'après ces documents, il est évident qu'il n'a jamais reçu une seule lettre envoyée par le juge demandant de hâter l'enquête. Aucune de ces lettres de M. Wilson, avocat du juge Spinks, n'est parvenue à la commission, d'après les renseignements produits en cette Chambre ; on n'a pas même fait preuve de cette courtoisie ; et, en conséquence, le juge McColl ne fixe pas de jour pour le procès avant qu'il ait envoyé, le 10 décembre, le télégramme suivant au ministère de la Justice :

Re Spinks.— Enquête commencée à Burnham le 15 du courant. Apprends que les plaignants n'ont pas retenu d'avocat et espèrent que le département de la justice le fera.

Voici maintenant venir l'honorable député de Yale. Le ministère seul, le ministère agissant de sa propre initiative, conformément à la coutume, n'avait pas l'intention d'employer d'avocat. C'est ce qu'il a déclaré. Mais l'honorable député de Yale et Caribou est entré en scène. Et nous voyons : "M. Bostock écrit aussi que c'est à désirer." Si la chose était parlementaire, je dirais que c'était une intervention très impertinente de la part de l'honorable député de Yale ; mais je le dirai en employant l'expression dans le sens parlementaire. Je ne veux pas dire qu'elle était insolente ; je veux dire qu'à proprement parler, il n'avait aucun intérêt dans l'affaire, et, à mon avis, le juge McColl, aujourd'hui juge en chef de la province, ou le ministère n'aurait pas dû lui permettre d'agir en la matière à moins qu'il n'eût agi à titre d'avocat ou en quelque qualité officielle. Parce qu'il était député de Yale, cela ne lui donnait pas le droit d'être entendu, ou de communiquer avec le commissaire que l'on avait nommé, pas plus qu'il n'a le droit d'intervenir dans une affaire criminelle soumise au juge McColl lorsqu'il ne comparaît pas comme avocat, soit pour représenter le ministère public, soit pour défendre le prisonnier. Il n'a pas prétendu agir, et il n'a pas agi autrement qu'en qualité de membre du parlement, en qualité de député du district ; et son garçon de bureau avait tout autant de droit que lui de communiquer avec le juge McColl en cette affaire. Mais le juge l'a écouté.

Le juge s'est trouvé dans une position singulière. Il lui a été impossible d'avoir des instructions avant qu'il les eût demandées au ministère, et il ne lui a pas été possible de connaître les accusations avant qu'il eût insisté pour en avoir la teneur. De sorte que, je suppose, en désespoir de cause, il a été porté à agir sur les observations de l'honorable député de Yale. Il appert des télégrammes que "M. Bostock croyait qu'il était à désirer" que ces gentlemen fussent représentés par un avocat. Mais il était à désirer, d'après lui, que cet avocat fût payé par les contribuables du Canada, l'avocat que lui et l'honorable député de New-Westminster (M. Morrison) pourraient nommer. Il était opportun, d'après l'honorable député, que cette aide fût donnée en tant qu'il ne devait rien lui en coûter, en tant qu'elle devait être payée par le trésor public. Et c'est ce qu'il a conseillé au juge McColl comme opportun, et ne tenant aucun compte de la décision communiquée dans la lettre du ministre de la Justice, nous voyons qu'il a eu assez d'influence politique pour faire engager l'ami de l'honorable député de New-Westminster.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

EN COMITE.—TROISIEME LECTURE

Bill (n° 68) concernant la Compagnie d'assurance mutuelle contre l'incendie de London, Canada. (M. Calvert).

Bill (n° 119) concernant la Compagnie de chemin de fer et de houille de la Vallée du Daim. (M. Frost).

Bill (n° 61) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. (M. Gibson).

COMPAGNIE DU GRAND CENTRAL DU NORD-OUEST

M. SUTHERLAND : Je propose :

Que le bill (n°90) concernant la compagnie du chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest (M. MacPherson) soit lu la troisième fois.

M. DOUGLAS : Je propose en amendement :

Que le bill ne soit pas maintenant lu la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé au comité général, afin de l'amender en retranchant la clause trois du dit bill et la remplaçant par la suivante :—

"3. La clause 5 de l'acte est amendée par les présentes en biffant les mots 'le premier jour d'août' dans la ligne 7, et les remplaçant par les mots 'le premier jour de décembre.'"

M. HENDERSON : J'aimerais que l'honorable député expliquât le changement apporté à ce bill.

M. DOUGLAS : Le bill soumis à la Chambre demande un nouveau délai d'une année. La compagnie a l'intention de dépenser $20,000 sur ce chemin durant l'année, à titre de garantie donnée aux intéressés qu'elle continuera les travaux dès qu'elle pourra faire les préparatifs nécessaires. Je dirai à la Chambre que l'on parle de ce chemin depuis onze à douze ans. Il suit le premier tracé du chemin de fer Canadien du Pacifique, conduisant à la passe de la Tête-Jaune (Yellow Head Pass). Sur la promesse que ce chemin de fer serait construit, la population s'est établie tout le long du tracé, et, depuis, elle en a attendu la construction Malheureusement, la compagnie qui avait

la haute-main sur la charte a éprouvé constamment des difficultés, et ,tous les ans, elle s'est adressée à nous, pour nous demander une prolongation de délai ; maintenant, le peuple croit qu'il a le droit de demander protection à cette Chambre relativement à ce brocantage de chartes de chemin de fer. C'est le chemin qu'il désire. Parce qu'il y a eu des contestations constantes, cela ne contribue pas à aider les colons à porter leur grain au marché.

Toute la région que traverse le chemin de fer est bien colonisée, et les établissements ont fait des progrès assez rapides. Ils ont une grande quantité de produits à vendre chaque année, et ils comprennent qu'il n'est que raisonnable de demander à cette Chambre d'appuyer leur prétention portant que ce chemin doit être construit immédiatement. L'année dernière, la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a acheté le chemin de l'ancienne compagnie, et, aujourd'hui, elle fait cette proposition de dépenser $20,000 durant l'été, mais elle demande une autre année pour la construction des vingt milles qu'elle est tenue de construire d'après la charte. Vous noterez que cet amendement que nous avons proposé répond aux vues de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, dans une certaine mesure. Au lieu d'accorder un délai d'une année, nous sommes disposés, si la Chambre appuie l'amendement, à lui donner jusqu'au 1er de décembre ; tandis que le bill adopté l'année dernière obligeait la compagnie à construire dix milles l'automne dernier, et quinze milles avant le 1er d'août prochain.

Nous prions la Chambre d'appuyer la demande que nous faisons, demande portant que la compagnie construise vingt milles jusqu'au 1er décembre, et que l'on soit ainsi en mesure de transporter une partie de la récolte de cette année. Il me serait possible de parler longuement de la nature de la contrée que ce chemin traverse. Cette ligne commence au chemin de fer Canadien du Pacifique à l'est de Brandon et se dirige vers le nord-ouest. Elle est aujourd'hui construite jusqu'à Hamiota, et va de là dans la direction de Birtle, et, s'éloignant de la frontière du Manitoba, elle touche à mon comté du côté est, et s'étend dans la direction de Battleford vers la passe de la Tête-Jaune. Vous vous rappellerez que sur la rive nord de la Qu'Appelle, il y a un grand nombre de colons. Il y a une colonie d'Islandais ; nous avons entre les deux criques Cutarm un groupe considérable de Canadiens, de Hurons, qui habitent la contrée depuis 1882 ou 1883. Puis, il y a la colonie suédoise, la colonie allemande et la colonie de tempérance de l'Ontario.

M. LARIVIERE : Et les Français ?

M. DOUGLAS : Il y a une colonie française plus à l'ouest. Tout le long du chemin, la contrée est bien colonisée, et il y a une grande étendue de terrain en culture.

Je suis fâché qu'il ne me soit pas donné de citer, à l'appui de ce que je dis, les nombreuses pétitions envoyées au ministère des Chemins de fer relativement à la productivité du sol, mais je n'ai ici que les chiffres qui ont trait à la production de dix-neuf colons fixés sur cette ligne. L'année dernière, ces dix-neuf colons ont récolté 106,236 boisseaux de blé, et, ce printemps, ils avaient 9,931 acres prêtes à être ensemencées.

Plus à l'ouest, en arrivant à la région située immédiatement au nord d'Indian-Head, dans la direction des plaines du Faisan (" Pheasant Plains "), il se produit beaucoup plus de grain, et le développement de la contrée est beaucoup plus apparent. Ces gens doivent tous traverser la vallée de la Qu'Appelle, que j'habite moi-même. Les bords de la rivière ont quatre cents pieds de hauteur, et la largeur de la vallée est de deux milles, de sorte qu'en moyenne, ces gens transportent leur grain de 30 à 40 milles, en traversant cette vallée. On peut facilement démontrer que c'est un grand inconvénient, et la population de ce district a beaucoup de mérite d'être restée pendant tout ce temps-là sans communication par voie ferrée. Je pourrais—j'en suis parfaitement certain—prouver à la Chambre que dans un grand nombre de cas, cela leur a causé des pertes, et ce n'est que depuis les trois dernières années que les prix du grain sont plus élevés. J'ai vu mes attelages traîner du grain sur une distance de 30 milles à travers la vallée de la Qu'Appelle jusqu'à Moosomin, et lorsqu'ils sont revenus chez moi le second jour, si j'avais déduit les prix ordinaires du transport, ils ne m'auraient rapporté aucun bénéfice. Je me rappelle qu'un jour, j'avais demandé un homme et un attelage de deux chevaux pour me conduire, et l'on m'a demandé $14 pour me mener à 30 milles et me ramener, et un attelage portant une charge de grain ne rapporterait pas ce montant pour la même distance.

Toutefois, les prix sont plus élevés depuis les trois dernières années, et la population en retire l'avantage. Cependant, cette population comprend qu'elle mérite les égards de la Chambre. Depuis quatorze ou quinze ans elle travaille patiemment et avec persistance à l'amélioration de ses terres, et elle est fatiguée d'attendre continuellement des communications par chemin de fer. Ce n'est pas consolant pour ces colons de savoir que les compagnies de chemin de fer ont des procès interminables ; ce qu'ils veulent, c'est un chemin de fer, et ils croient qu'ils fourniront assez de trafic pour en rendre l'exploitation rémunératrice dès le premier jour. Les 50 milles de ce chemin qui sont construits ont toujours rapporté suffisamment pour couvrir leurs frais d'exploitation et ils ont donné un dividende raisonnable, et, si l'on prolongeait cette voie, nous croyons qu'elle rapporterait des bénéfices dès le début.

D'un bout à l'autre de la ligne, les gens sont opposés au retard, et nos instructions

en notre qualité de représentants du peuple sont de protester contre les retards. La Compagnie du Pacifique du Nord et les autres consentiraient volontiers à donner un chemin de fer à la population de cette partie du pays, de sorte que nous comprenons que l'offre faite l'autre jour au comité par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique n'était qu'une offre sans importance ; $20,000 suffiraient à peine pour acheter une bagatelle à chaque colon, et pour le mettre de bonne humeur jusqu'à la fin de l'année. La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique est parfaitement en mesure de remplir les engagements qu'elle a pris envers le parlement l'année dernière, de construire les vingt milles de chemin, de répondre aux désirs de la population, et de donner à cette dernière l'encouragement que méritent sa patience et sa persévérance. Je pourrais aussi mentionner le fait que beaucoup de gens ont quitté le district à cause de cela. Un grand nombre de colons, venant surtout des colonies de tempérance, sont partis, et bien qu'ils soient allés dans d'autres endroits des territoires, ils ont, cependant, quitté leurs propriétés, et c'est une perte pour eux personnellement, parce que la terre, lorsqu'elle n'est pas cultivée, retourne à son état primitif, et, règle générale, la valeur en est moindre que lorsqu'elle était en prairie.

Nous espérons donc qu'en considération de la patience, de la persévérance, de l'énergie et de l'esprit d'entreprise de la population, cette Chambre comprendra qu'il est nécessaire de demander à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique de remplir l'engagement qu'elle a pris envers le parlement à la dernière session. Pour le moment, nous lui accordons une prolongation de délai depuis le 1er août jusqu'au 1er de décembre, à la condition qu'elle construise les 20 milles ainsi qu'elle s'est engagée à le faire à la dernière session du parlement.

Je signalerai à votre attention le fait que, dans la partie occidentale du comté, il y a une grande région à blé, comprenant les districts de Balcarres, Abernethy, Lorlie, Pheasant-Forks, Saltoun, Kenlis, Lebret, Chickney, Bayward, Parklands, Loon Creek et Fort-Qu'Appelle. Les habitants de ces districts déclarent dans leur pétition qu'ils sont à une distance de 18 à 40 milles de la ligne actuelle de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ; que nombre de colons se sont fixés dans ces districts dans l'espoir que l'on construirait les chemins de fer projetés ; que plusieurs colons ont, les années dernières, abandonné leurs homesteads parce qu'ils manquaient de moyens de transport dans les établissements les plus éloignés ; que l'éloignement du chemin de fer empêche les colons d'améliorer leurs terres et d'en défricher de nouvelles ; que, malgré ce désavantage, la région plus haut mentionnée a fait des progrès constants, ce qui prouve qu'elle est d'une très grande fertilité, et que, dans les établissements mentionnés et dans les établissements voisins, il y a de bonnes terres arables. En conséquence, ces gens insistent pour que leur demande soit accordée, pour que l'on n'accorde pas de nouveau délai à la compagnie, mais qu'on l'oblige à se mettre à l'œuvre immédiatement afin de remplir les engagements qu'elle a pris l'année dernière.

J'attire votre attention sur une résolution adoptée par une municipalité du Manitoba que ce chemin de fer intéresse.

A une assemblée tenue dans la salle Beulah, à Beulah, le 31 mars 1899, la résolution suivante fut adoptée, après quelque discussion, sur une motion proposée par M. W. A. Doyle et appuyée par C. T. Garney :

Que les habitants de la municipalité de Miniota réunis en assemblée, désirent par les présentes que notre représentant dans le parlement du Canada, M. W. J. Roche, M.D., s'oppose à la demande faite par le Great North-west Central Railway Co., à l'effet d'obtenir un nouveau délai jusqu'en 1900 pour la construction de vingt milles de leur chemin de fer à l'ouest de Hamiota. Comme cet établissement a reçu la promesse du gouvernement fédéral qu'il aurait un chemin de fer, et cela depuis dix-neuf ans, et que les premiers colons se sont définitivement établis ici, comptant sur cette promesse, nous croyons avoir le droit de nous adresser au parlement et de lui demander de protéger nos intérêts contre toutes nouvelles tentatives de fraude de la part de cette compagnie de chemin de fer.

La Chambre doit comprendre qu'il ne s'agit pas là de faire une opposition factieuse à une compagnie de chemin de fer ; le peuple de cette région n'a pas plus de préférence pour une ligne que pour l'autre ; non, tout ce dont il s'agit, c'est de ceci : ces colons sont établis depuis longtemps dans cette partie du pays, ils ont amélioré leurs terres, leurs récoltes sont magnifiques, et ils croient qu'ils ont droit, en leur qualité de citoyens, à la considération de la Chambre. Je propose donc que cet amendement soit fait au bill qui est actuellement soumis à la Chambre.

M. SUTHERLAND (Oxford-nord) : Comme c'est moi qui ai proposé la troisième lecture de ce bill, je dois déclarer que je sympathise avec les électeurs que représente l'honorable préopinant, dans leur désir d'obtenir des moyens de transport faciles par chemin de fer et de voir la construction de ce chemin s'effectuer le plus tôt possible. Je comprends que ce district a été colonisé il y a déjà longtemps et que sa population a toujours vécu dans l'espérance que ce chemin de fer serait construit. Il est donc tout naturel de leur part, après avoir attendu aussi longtemps, de demander que sa construction ait lieu sans délai. Je suis persuadé que la majorité des honorables membres de ce comité comprennent le légitime désir de ces personnes et veulent que leurs espérances se réalisent.

Tout ce que mon honorable ami a dit relativement à l'historique de ce chemin est vrai, et je crois même qu'il aurait pu aller beaucoup plus loin. Malheureusement, la

charte de la compagnie se trouvait entre les mains de personnes qui étaient incapables de continuer les travaux ; mais, comme on l'a fait remarquer devant le comité, les privilèges de cette dernière sont passés dans d'autres mains. Le chemin a été acheté, je crois, par M. Angus, M. Shaughnessy et M. Clark, avec leur propre argent, mais il ne peut y avoir de doute que ce doit être dans les intérêts du chemin de fer Canadien du Pacifique, comme quelqu'un a fait remarquer la chose devant le comité.

Mais on a aussi fait remarquer que le chemin de fer Canadien du Pacifique ne pouvait dépenser un seul cent pour accomplir ces travaux avant que cette compagnie ait fait adopter la législation demandée par le bill qui nous est soumis. C'est pour cette raison que la compagnie demande un nouveau délai, afin de compléter ses arrangements et de prélever le capital nécessaire pour continuer les travaux. Quelqu'un a proposé que les détenteurs actuels de la charte donnent une preuve de leur bonne foi en dépensant $20,000 dans la construction de ce chemin d'ici au 31 décembre de cette année. La majorité des membres du comité ainsi que moi-même avons cru que le caractère des hommes et de la compagnie qu'ils représentent était une garantie suffisante que cette entreprise serait menée à bonne fin, et qu'ils dépenseraient $20,000 cette année en construction.

Le bill ne demande qu'un prolongement de délai d'un an, et nous avions raison de croire que, si cette législation était adoptée, la construction du chemin serait terminée avant la fin de l'année. On a cru aussi que ce serait vouloir imposer une obligation trop lourde à ces hommes, avant qu'ils aient eu le temps de transporter cette entreprise à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Pour cette raison, je ne puis pas appuyer l'amendement. J'espère que le bill va être adopté tel qu'il est, que l'on va cesser de tromper les gens à ce sujet, comme dit mon honorable ami, et que les colons de ce district vont enfin voir leurs espérances se réaliser. Je suis persuadé comme le sont la plus grande partie des membres de cette Chambre, que l'entreprise va être exécutée de bonne foi. Ces hommes peuvent difficilement être tenus responsables des fautes commises dans le passé.

M. ROCHE (Marquette) : J'ignorais que ce bill dût être soumis à la Chambre ce soir, et par conséquent, je ne suis pas prêt à discuter bien longuement cette question, mais comme une bonne partie de ce chemin traverse mon comté, je sais avec quelle ardeur toute la population de ce district attend la construction de ce chemin de fer qui leur est promise depuis quinze ou seize ans, mais qu'elle n'a jamais pu obtenir. Il y a deux ans, lorsque M. Howland, l'avocat de l'ancienne compagnie, a comparu devant le comité des chemins de fer, son principal argument était qu'aussitôt que le Conseil Privé, en Angleterre, aurait déclaré quels étaient les véritables propriétaires, les procès cesseraient et la compagnie n'aurait plus de raison de retarder la construction du chemin, qu'elle avait autant d'intérêt à voir construit, que la population de cette région en avait à le voir en exploitation.

Jugement fut rendu en faveur de ses clients, mais les procès ne semblent pas encore terminés. Je crois qu'à la dernière session, lorsque le bill fut soumis à la Chambre, un délai fut demandé par les propriétaires actuels du chemin, M. Angus, M. Shaughnessy et plusieurs autres directeurs du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui l'avaient acheté, bien que le bill fût présenté au nom de l'ancienne compagnie. Un compromis a dû avoir lieu lors de la dernière session, les obligeant à construire seulement dix milles au lieu de vingt milles de chemin pour la fin du mois de décembre 1898. Ils envoyèrent des arpenteurs sur les lieux et firent semblant de commencer les travaux, mais les arpenteurs furent vite rappelés, ce qui n'empêcha pas les citoyens de ce district de se réjouir et d'être persuadés que l'on allait enfin construire le chemin. Mais au bout d'un certain temps, ils s'aperçurent qu'on avait voulu les tromper encore une fois ; aujourd'hui voici que l'on s'adresse au parlement pour obtenir un autre délai.

Relativement à ce nouvel arrangement conclu par la compagnie, et dans lequel elle consent à dépenser $20,000 par année, cette dépense sera tout à fait inutile, du moins pour le peuple, parce que $20,000 ne sont pas une somme suffisante pour construire trois milles de chemin de fer, et ils seront probablement dépensés, pour faire faire le lever du chemin. Ce montant ne sera donc d'aucune utilité pour ceux qui ont besoin de ce chemin. Les citoyens de cette partie du pays ont tenu des assemblées et adopté des résolutions, les conseils muncipaux ont adressé des mémoires au gouvernement, et même à sa dernière session, l'assemblée législative du Manitoba a envoyé une adresse à l'exécutif lui demandant de ne pas accorder de nouveau délai, à moins que la Compagnie ne s'engage à construire vingt mille de chemin durant cette saison ; cette même agitation recommence aujourd'hui, et la seule différence qu'il y a c'est que la législature du Manitoba ne s'est pas adressée au gouvernement à ce sujet.

Il est temps que ce parlement s'occupe de protéger les intérêts du peuple un peu plus sérieusement qu'il n'a fait jusqu'ici. Les honorables députés ne se rendent pas compte des difficultés que ces gens ont à surmonter. Plusieurs de ces colons se sont établis dans cette région près de l'endroit où devait passer l'ancien tracé du chemin de fer Canadien du Pacifique. Plus tard ce tracé a été modifié et porté plus au sud, et ces colons qui se trouvent établis entre le chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest au nord, et le chemin de fer Canadien du Pacifique

au sud, sont obligés de transporter leurs produits à trente ou quarante milles pour atteindre la voie ferrée, ce qui diminue considérablement l'utilité de cette dernière.

Il y a des années et des années que ces gens vivent dans l'espérance de voir construire ce chemin de fer, et il est temps que le gouvernement oblige ceux qui ont obtenu cette charte soit d'en remplir les conditions ou de l'abandonner. M. Shaughnessy, M. Angus et les autres directeurs du chemin de fer Canadien du Pacifique qui ont maintenant cette charte en leur possession, peuvent certainement trouver l'argent nécessaire pour construire ces vingt milles de chemin. La construction d'un chemin de fer dans la prairie coûte environ $8.000 par mille, ainsi donc il faudrait $160,000 pour construire ces vingt milles de chemin de fer, et les propriétaires de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique sont certainement capables de trouver ce montant. Il n'est rien moins que ridicule de vouloir prétendre qu'une dépense de $20,000 l'année prochaine sera une preuve de bonne foi de la part des entrepreneurs.

Il est inutile pour moi d'ajouter autre chose à ces remarques qui ont été si bien faites par le proposeur de cet amendement, que j'appuierai de tout cœur. Si ce bill est adopté, nous aurons à la prochaine session la répétition de la farce de cette année. Le juge Clark, l'avocat du chemin de fer Canadien du Pacifique, ne voudrait certainement pas promettre de ne pas revenir à la prochaine session demander un autre délai. Il est temps que l'intérêt public soit protégé et que l'on force la compagnie à construire la ligne ou à céder la place à d'autres qui sont disposés à la construire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je crois qu'il serait très à propos que quelques-uns des membres du comité expliquent à la Chambre quelles sont les raisons qui ont porté le comité à en arriver à cette conclusion. Personne ne voudrait considérer comme admis que cette question n'a pas été discutée avec soin par le comité, et que ses membres n'avaient pas de bonnes raisons pour en arriver à la conclusion qu'ils ont adoptée. Tous les membres du comité présents en cette circonstance approuvaient la proposition soumise par mon honorable ami. Nous nous rappelions tous les pourparlers qui avaient eu lieu il y a un an, et l'unanimité avec laquelle chacun disait que ces appels devaient cesser, et que le temps était arrivé de rendre justice au peuple de cette région et de construire ce chemin de fer. Cependant, tous les membres du comité—ou au moins la majorité d'entre eux—étaient d'avis que nous n'avancerions pas cette entreprise, soit en rejetant le bill ou en y ajoutant des obligations encore plus sévères que celles qui y sont contenues.

Il fut admis par les amis du chemin de fer, et peut-être même par mon honorable ami, que par suite de l'état de choses existant, il serait impossible à la compagnie, dans un espace de temps moindre que trois mois après que le bill serait devenu loi de conclure les arrangements financiers nécessaires pour commencer les travaux de construction. En supposant que le bill serait sanctionné le 1er juillet, les mois de juillet, août, et septembre s'écouleraient, et le 1er octobre la compagnie se trouverait si près de la saison d'hiver et des froids qu'il lui serait complètement impossible, même avec la meilleure volonté du monde, de commencer les travaux et de les avancer suffisamment avant l'hiver pour satisfaire les besoins et l'attente du public.

Il s'agissait donc pour le comité de décider s'il y avait quelque chose à gagner en refusant à la compagnie—qui a certainement l'intention de poursuivre les travaux, et qui en prend l'engagement—d'adopter ce bill, ou en y ajoutant des conditions impossibles, qui auraient virtuellement le même effet que de le refuser. Malgré toute la sympathie que les membres du comité et moi-même avions pour l'attitude prise sur cette question par l'honorable député, nous avons cru qu'il ne nous restait pas autre chose à faire que d'adopter le bill tel que soumis, mais en y ajoutant une condition—dont j'ai proposé moi-même l'adoption—qu'une somme d'argent raisonnable devrait être dépensée comme preuve de la bonne foi de la compagnie, et pour donner au peuple ce que je considère être une garantie suffisante qu'avant le 1er août prochain—qui est la date fixée par l'ancienne charte pour terminer les vingt ou vingt-cinq milles de chemin—les travaux seront terminés sur cette étendue de terrain.

Je crois que nous pouvons compter, du moins jusqu'à un certain point, que cette condition sera accomplie, et si cela arrive, le peuple de cette localité obtiendra bientôt ce qu'il désire depuis longtemps. Je n'ai pas entendu dire qu'il y avait une société qui cherchait actuellement à obtenir du parlement l'autorité nécessaire pour poursuivre ces travaux, et qui fût disposée à se mettre immédiatement à l'œuvre et à terminer ces vingt ou vingt-cinq milles de chemin de fer pour la saison des récoltes. Je ne crois pas qu'une demande de cette nature ait été faite. Il n'y a pas de doute que l'on pourrait trouver des compagnies qui seraient disposées à entreprendre la construction de ce chemin de fer et à la poursuivre aussi rapidement que possible. Mais le comité n'avait rien devant lui qui fût de nature à lui prouver que la construction du chemin se ferait plus rapidement en annulant la charte, qu'en l'accordant avec la condition y annexée.

M. BRITTON (Kingston) : Je crois qu'en adoptant la motion proposée par mon honorable ami (M. Douglas), nous mettons en danger le bill tout entier. Ce projet de loi a été discuté avec soin par le comité au com-

plet, les parties y étant représentées, et comme on l'a fait remarquer, lorsque tous les membres du comité éprouvaient beaucoup de sympathie pour les arguments soumis par les honorables députés du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. Après avoir pris toutes ces choses en considération, voici à quelle décision le comité en est arrivé relativement à cette affaire : que les personnes que l'on avait raison de considérer comme étant actuellement à la tête de cette entreprise n'étaient pas responsables du délai écoulé, et qu'il y a un engagement de pris que les travaux devront être dès ce moment, poussés avec toute la célérité possible. A part cela, l'amendement apporté à l'article 5, et le fait de faire disparaître toutes les restrictions qui existaient dans l'acte relativement à la négociation de leurs obligations, va mettre la compagnie en mesure de compléter les travaux.

Si nous admettons que leurs efforts se trouvaient paralysés par suite de la restriction contenue dans le paragraphe 5 que ce bill fait disparaître, et à laquelle modification personne ne semble avoir d'objection, je crois que nous devrions accorder ce qui est demandé dans ce projet de loi. Quelle différence y a-t-il entre le bill tel que soumis et le bill ayant subi les modifications proposées par l'amendement de l'honorable député (M. Douglas) ? Il est disposé à prolonger le délai du 1er août au 1er décembre 1899. On ne peut supposer qu'un travail sérieux puisse être fait après le milieu d'octobre. Ce qui revient à dire que la compagnie obtiendra un nouveau délai du 1er août au milieu d'octobre. La compagnie, au contraire, demande que ce délai soit prolongé d'une année entière.

Je crois qu'il est préférable d'accorder ce délai plutôt que de les voir revenir devant le parlement à la prochaine session et dire : Nous nous sommes occupés de la chose et nous avons constaté qu'il nous était impossible d'accomplir ces travaux dans l'espace de temps fixé, nous vous demandons donc de nous accorder un nouveau délai. Les honorables membres de cette Chambre sont-ils prêts à dire que si la compagnie établit qu'elle a agi de bonne foi, lorsqu'elle se présentera de nouveau devant le parlement, que ce délai additionnel ne lui sera pas accordé ? Si nous devons accéder à sa demande dans de telles circonstances, je crois que nous devons la lui accorder immédiatement. Ainsi, malgré le désir que nous pouvons avoir d'adopter l'amendement proposé par un honorable député qui est si bien renseigné sur la question, je crois que cet amendement doit être rejeté.

M. HENDERSON (Halton) : Comme je suis intéressé dans ce bill pour les raisons que j'ai mentionnées hier devant le comité des chemins de fer, je conseillerais à l'honorable député du Nord-Ouest, dans l'intérêt de son propre projet de loi, de retirer son amendement, de ne pas tuer la poule aux œufs d'or. Ce n'est pas en créant des difficultés à la compagnie qui se propose de construire le chemin de fer de la manière indiquée dans le bill, que l'honorable député réussira à obtenir ce chemin de fer. Il n'est pas à ma connaissance qu'aucune proposition ait été faite par d'autres personnes en mesure de construire ce chemin de fer dans un avenir plus rapproché que ne peut le faire la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Voilà mon opinion sur cette question, et je dois déclarer qu'un certain nombre de mes amis sont intéressés dans la construction de ce chemin. Je demande donc que l'on retire cet amendement, et que le bill soit adopté tel qu'il est, avec l'espoir que la compagnie, maintenant que ses difficultés financières sont réglées, va continuer de bonne foi la construction du chemin.

M. DAVIS (Saskatchewan) : Je crois, M. l'Orateur, que les honorables députés qui représentent les comtés du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, sont plus en état de traiter cette question que l'honorable député de Halton (M. Henderson). Il y a déjà plusieurs années que l'on fait ce jeu. Il y a maintenant trois ans que je fais partie de cette Chambre. Lors de la première session je me suis rendu au comité des chemins de fer et j'y ai trouvé une demande pour obtenir une année de délai. La compagnie nous a dit dans ce temps-là qu'elle allait continuer le chemin et commencer les travaux immédiatement. L'année dernière elle a demandé un nouveau délai de près de deux ans. Les députés de l'ouest trouvèrent cela trop long, et se prononcèrent contre cette nouvelle faveur ; le résultat de cela fut qu'à la fin de la session, on en arriva à une entente et il fut convenu que la compagnie devait construire vingt milles du chemin l'année dernière et cette année.

Au lieu de se conformer à cette entente, les propriétaires de cette époque auraient, paraît-il, vendu les droits qu'ils avaient sur ce chemin au chemin de fer Canadien du Pacifique, et c'est aujourd'hui cette dernière compagnie qui vient demander qu'on lui accorde de nouveaux délais. Comme l'a fait remarquer l'honorable député de Marquette (M. Roche), nous ignorons, si en permettant l'adoption de ce bill, ils ne reviendront pas l'année prochaine pour obtenir un nouveau délai. Il faut aussi tenir compte des colons qui habitent cette partie du pays.

Cette charte a été accordée il y a treize ans, et plusieurs colons sont allés s'établir dans ce district, avec la certitude que la charte étant accordée pour ce chemin et un subside étant promis, il ne pourrait manquer d'être construit. Ils sont là depuis ce temps attendant toujours le prolongement de ce chemin de fer. Chaque année cette compagnie s'adresse à la Chambre pour obtenir de

nouveaux délais, et ce que nous avons entendu ce soir n'est que la répétition de ce qui a été dit déjà bien des fois. S'il y a une chose qui plus que toutes les autres a retardé la colonisation et le développement des Territoires du Nord-Ouest, c'est bien cette polongation de délais. Ce cas du Great North-West Central n'est pas le seul. Dans une foule de cas on a accordé des prolongations de délais de cette nature, et les colons sont allés s'établir de bonne foi le long de ces chemins de fer projetés, sur l'invitation des journaux et des agents d'immigration. Plusieurs d'entre eux sont établis jusqu'à 100 milles des chemins de fer, attendant que ces arrangements soient conclus, et que la ligne se rende jusque-là. Ces prolongations de délais sont accordées de temps à autre, jusqu'à ce que ceux qui sont allés s'établir dans cette région étant fatigués d'attendre quittent le pays.

Cette ligne de chemin de fer projetée traverse une partie de mon comté connue sous le nom de Saskatoon et Battleford. La population de cette région attend anxieusement la construction de ce chemin. Elle voudrait que le gouvernement prît les moyens nécessaires pour obliger la compagnie à continuer les travaux.

Un autre cas de cette nature est celui du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest. Cette compagnie a obtenu une charte pour construire un chemin de fer du Portage-la-Prairie à Prince-Albert, partant de la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique. Elle devait construire 50 milles de chemin par année jusqu'à parachèvement complet de l'entreprise. Grâce à cette promesse, elle reçut du gouvernement de ce pays une subvention de 6,400 acres de terre par mille. Les terrains donnés étaient les plus fertiles de la vallée de la Saskatchewan.

Après avoir obtenu cette subvention elle a construit la ligne jusqu'à la frontière du Manitoba, où elle rapporte des bénéfices, et elle est arrêté là. Puis, chaque année, depuis je ne sais combien de temps, ses membres ont demandé des prolongations de délais qui lui ont été accordées. Une fois ils ont demandé de réduire de cinquante milles à vingt milles la longueur du chemin qu'ils étaient tenus de construire chaque année. Cette demande leur a été accordée, cependant, ils n'ont pas construit un seul mille du chemin. Ce qui n'empêche pas qu'ils ont conservé la propriété de ces terrains qui sont de la meilleure qualité et sont situés près de l'établissement de Prince-Albert. 500 colons sont allés s'établir dans cette région il y a quatorze ou quinze ans, dans l'espoir que le chemin de fer serait prolongé jusque-là conformément à la charte, mais ce chemin n'a jamais été construit.

Je ne crois pas que le proposeur de cette résolution soit trop exigeant. Il demande simplement que l'arrangement conclu l'année dernière par les propriétaires soit mis en vigueur. Il est juste que le chemin de fer Canadien du Pacifique qui détient cette charte, accepte aussi ces conditions. Ses propriétaires n'avaient pas le droit de croire qu'ils pourraient se présenter de nouveau devant le parlement pour obtenir un nouveau délai d'un an ou de deux ans. Lorsqu'ils ont acquis cette charte ainsi que la partie de ce chemin déjà construite, ils connaissaient les conditions et savaient qu'il leur faudrait construire le chemin.

On s'est aussi adressé à moi relativement à cette affaire, et des résolutions adoptées à une assemblée des cultivateurs d'un endroit appelé Beulah, dans le comté de Marquette, m'ont été adressées, Les esprits sont très montés à cet endroit relativement à cette question, et ces cultivateurs veulent que leur représentant, ainsi que les autres députés du Manitoba et du Nord-Ouest prennent les moyens nécessaires pour s'opposer au principe qui consiste à accorder des prolongations de délais aux compagnies de chemins de fer de ce pays de temps à autre :

A une assemblée tenue dans la salle Beulah, à Beulah, vendredi, le 31 mars 1899, M. D. Gerrand agit comme président.

Après quelque discussion, une motion est proposée à l'assemblée par M. W. A. Doyle, appuyée par M. C. T. Gurney, et adoptée :

"Que cette assemblée des citoyens de la municipalité de Miniota désire que notre représentant dans le parlement du Canada, W. J. Roche, M.D., s'oppose à la demande faite par la Great North-west Central Railway Company, pour que les délais qui lui sont accordés par sa charte soient prolongés jusqu'en 1900, pour la construction de 20 milles de son chemin de fer à l'ouest de Hamiota.

"Comme cet établissement a reçu la promesse du gouvernement fédéral qu'un chemin de fer serait construit à cet endroit, et cela à maintes reprises depuis dix-neuf ans, et que les premiers colons sont venus s'établir ici en comptant sur cette promesse——

Ces paroles confirment ce que j'ai dit il y a un instant, que ces colons s'étaient établis à cet endroit en comptant sur les promesses contenues dans cette charte.

——nous croyons avoir le droit de nous adresser au parlement du Canada pour lui demander de protéger nos intérêts contre toute nouvelle tentative de fraude de la part de la dite compagnie de chemin de fer.

"Et que copies de cette résolution soient envoyées au ministre des chemins de fer, et aux membres du parlement qui représentent les districts électoraux du Manitoba et du Nord-Ouest.

L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) et les députés de ces comtés ont dû recevoir chacun une copie de ces résolutions.

Ceux qui sont établis le long du tracé de ce chemin projeté s'adressent à nous en toute confiance. Ils sont convaincus que la Chambre ne devrait pas accorder cette prolongation de délais. Je ne crois pas que l'on doive prendre en considération le fait que le chemin de fer Canadien du Pacifique nous dit qu'il se propose de dépenser $20,000 cette année sur ce chemin. Cette somme est à peine suffisante pour construire deux milles du chemin. Je crois que cette compagnie pourrait construire les vingt milles de che-

min avant le 1er octobre prochain, comme l'a fait remarquer l'honorable député d'Assiniboïa-est ; c'est pour cela que je m'opposerai de toutes mes forces à ce que cette prolongation de délais soit accordée. Ce chemin de fer traverse mon comté, il y a à cet endroit une quantité considérable de terres fertiles, où nous espérons que les colons devront aller se fixer en grand nombre, mais tout cela n'aura pas lieu tant que l'on continuera à accorder de temps à autre ces prolongations de délais.

Tous ceux qui ont l'intention de s'établir dans cette partie du pays changent d'idée en apprenant que ce chemin est promis depuis 13 ans et que la compagnie obtient un nouveau délai chaque année. Cela cause un tort considérable à ce district. Si ce chemin était construit, je pourrais certainement faire venir plusieurs milliers de bons colons, car il est incontestable qu'il y a aux environs de Battleford, les plus belles terres du Nord-Ouest, en quantité suffisante pour 20,000 familles. Mais nous n'aurons pas ces colons tant que le chemin n'aura pas été prolongé.

SUBSIDES—ENQUETE SUR LA CONDUITE DES JUGES.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Quand la séance a été suspendue à 6 heures, je faisais l'historique de cette affaire extraordinaire qu'on pourrait appeler une attaque contre un magistrat du pays par le ministère de la Justice. J'en étais rendu à cette phase où les deux personnes qui ont apparemment contribué à cette procédure irrégulière, entrent en scène de la manière la plus répréhensible. Je m'occupais de l'honorable député de Yale et Caribou (M. Bostock) qui a osé intervenir auprès du juge, qui a osé se substituer aux plaignants dont il ne voulait pas prendre la cause ouvertement, dont il n'a jamais défendu la cause sous sa propre signature, soit dans ce parlement, soit ailleurs ; mais s'il ne voulait pas s'en charger à ses propres risques, il n'avait pas d'objection à ce que quelqu'un s'en chargeât aux frais de l'Etat. Non seulement il a eu des relations avec le juge, mais il a même correspondu avec lui et ses lettres seraient intéressantes à lire, si elles étaient citées dans le rapport.

Le juge déclare lui-même que l'honorable député de Yale n'a pas craint de lui écrire à propos d'une affaire dans laquelle la réputation d'un juge était en jeu, quand le nom de l'honorable député n'est pas parmi ceux des accusateurs. Ainsi tout en refusant de prendre aucune responsabilité dans cette affaire, tout en refusant de se porter garant des accusations faites par ces trois hommes, il ne craint pas de se livrer à tous ces tripotages.

Le juge dit :

Je suis informé par les plaignants qu'ils n'ont pas retenu d'avocat.

Il n'est pas difficile de deviner qui l'a ainsi informé. Depuis le jour où ils ont écrit au ministre de la Justice jusqu'au dernier jour de l'enquête, ces plaignants ont disparu et après leur disparition, les honorables députés de Yale et de New-Westminster ont surgi tout à coup, non pas comme des hommes, non pas au grand jour, non pas devant le juge et devant l'accusé, mais en envoyant des lettres confidentielles au juge.

On paraît avoir exercé ici certaines influences extraordinaires, car le but que l'on se proposait a été atteint. Tout ce que voulaient ces deux messieurs, c'était de faire retenir les services d'un avocat, aux convictions politiques faciles, un M. Henderson de New-Westminster, qui après avoir été élu par les votes et l'appui d'un parti politique, était à peine entré à la législature——

M. MORRISON : A l'ordre !

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Quelque député sans expérience, le député de New-Westminster, je crois, crie à l'ordre. J'ignore ce qu'il peut bien avoir, M. l'Orateur.

M. MORRISON : Je suis prêt à expliquer à l'honorable député la nature de mon objection.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Non ; cela n'a pas d'importance. Je dis donc que le but était de venir en aide à un individu sans convictions politiques, qui, après avoir été élu par les votes d'un parti, lui tournait le dos dès son entrée au parlement, pour se ranger avec l'autre parti. C'est grâce à l'appui des honorables députés de New-Westminster et de Yale, qu'il est ainsi entré en scène. Le ministre de la Justice avait décidé de ne pas retenir les services d'un avocat pour poursuivre un juge sur des accusations aussi frivoles. C'est ce que le ministère déclare lui-même dans une communication officielle que j'ai lue cette après-midi.

Mais si le ministère avait montré tant d'impatience au début, au mois de juin, en envoyant ces télégrammes à l'autre extrémité du pays, ce n'est qu'après avoir longtemps insisté et après l'intervention de son avocat que le juge accusé a pu obtenir au mois de décembre, une enquête qui n'a été terminée que l'année suivante. Et pendant tout ce délai, les honorables députés de New-Westminster et de Yale faisaient de leur mieux pour permettre à ce monsieur Henderson dont j'ai parlé, d'arracher $400 à l'Etat en s'employant à cette besogne scandaleuse.

C'est ce qu'ils ont réussi à faire, bien que leurs noms n'apparaissent pas au dossier et bien que ni l'un ni l'autre n'ait osé se présenter devant le juge Spinks comme son accusateur.

On a vu par les lettres que j'ai citées quelles étaient ces accusations. Le département les a jugées tellement vagues, tellement faibles qu'il en a eu honte et ce n'est

que plusieurs mois après les avoir relues qu'il s'est décidé à les faire connaître au juge. C'est alors que ces deux honorables représentants entrent en scène pour appuyer la noble cause et les réclamations de M. Alexander Henderson. Voici le télégramme du juge McColl :

On m'informe de la part des plaignants qu'ils n'ont pas retenu d'avocat et qu'ils s'attendent à ce que le département en nomme un. M. Bostock m'informe aussi que cela serait à désirer.

Qui a demandé à l'honorable député de Yale d'intervenir auprès du juge de cette manière irrégulière et injustifiable ? Si ce sont les plaignants qui lui ont demandé d'intervenir a-t-il agi en sa qualité de représentant de Yale et Caribou, et croit-il qu'un député a plus le droit d'intervenir dans une question come celle-ci, qu'il n'en a d'aller trouver le juge en chef McColl ou tout autre juge de la Colombie Anglaise et de leur dire quelle procédure il serait sage d'adopter dans un procès politique soit local, soit fédéral ? S'il avait le droit d'intervenir dans cette cause, il a celui d'intervenir dans une contestation d'élection, dans un procès entre A. et B., dans une poursuite de la Reine contre n'importe qui.

Il n'a pas dit au nom de qui il est intervenu et pour des raisons faciles à comprendre, la correspondance qu'il a échangée avec le juge n'apparaît pas dans le rapport, de sorte qu'elle n'a pas été rendue publique. Quoiqu'il en soit, il fallait quelque chose pour l'apaiser ainsi que son collègue de New-Westminster ; il fallait absolument retirer quelque chose de cette enquête. Ceux qui avaient tenté de faire démissionner le juge Spinks en l'effrayant n'avaient pas réussi, et celui qui espérait avoir sa place, ne pouvait pas être contenté ; mais il y avait moyen de faire retenir les services de M. Alexander Henderson et de lui faire donner $400 des deniers publics, bien qu'à cette date, les accusations se fussent évanouies en fumée et que les huissiers eussent vainement fouillé le pays pour trouver les accusateurs.

Nous verrons dans un instant, M. l'Orateur, en quels termes le juge parle du seul accusateur sur lequel il ait été possible de mettre la main.

Il y a un télégramme daté du 10 décembre 1897, qui se lit comme suit :

Hon. DAVID MILLS, Ottawa.

Re SPINKS,—Je recommande que les services d'Alexander Henderson, l'agent du département ici, soient retenus.

(Signé) AULAY MORRISON.

Cette dépêche a été envoyée après que sir Oliver Mowat eût décidé qu'aucun avocat ne serait engagé aux frais du Trésor pour soutenir ces accusations contre le juge Spinks. Il fallait absolument qu'il sortît quelque chose de cette enquête, et il en est sorti $400 qui sont allés dans la poche de M. Henderson. C'est à peu près ce qui en est résulté et les désirs des honorables députés de Yale et de New-Westminster ont été satisfaits. Pendant des mois le juge Spinks et son avocat ont demandé au gouvernement de faire faire cette enquête au plus tôt, en faisant remarquer combien il était préjudiciable à l'intérêt public de laisser le juge sous le coup de ces accusations, quand ces accusations étaient répandues dans tout le pays et que tout le monde savait qu'une enquête devait être tenue contre le juge. Cependant, des semaines et des semaines se passent et c'est à peine si une lettre est envoyée de temps à autre. Mais tout à coup les honorables députés de Yale et de New-Westminster entrent en scène, et il faut coûte que coûte que les services de M. Henderson soient retenus et les télégrammes reviennent à l'ordre du jour. La dépêche du 10 décembre demandait une réponse, et le 13, M. Henderson recevait le télégramme suivant :

L'enquête contre le juge Spinks s'ouvre à Vernon, le 15 courant. Veuillez être présent et agir comme avocat du département. Obtenez des copies des accusations du juge McColl, commissaire.

Il y a dans cette affaire un fait bien remarquable. On se rappelle les autorités que j'ai citées cette après-midi, pour établir qu'une enquête de cette nature ne peut pas être instituée contre un juge de la cour Supérieure ou un juge de la cour de Comté, à moins que les accusations ne soient portées de telle manière et ne soient de telle nature que si elles étaient prouvées ou admises, elles suffiraient à faire destituer le juge.

Cette commission a été émise le 2 juillet et remarquez bien, M. l'Orateur, ce passage dans les instructions envoyées à l'avocat que le département s'est décidé à employer sur les instances et les importunités des honorables députés de Yale et de New-Westminster :

Voyez à ce qu'on ne procède sur aucune accusation à moins qu'elle ne soit suffisamment libellée.

Au mois d'Octobre, le juge était parvenu à obtenir du gouvernement les accusations qu'il avait en sa possession depuis le mois de juillet ; mais, dès le 13 septembre, on avertissait comme suit M. Henderson :

Voyez à ce qu'on ne procède sur aucune accusation à moins qu'elle ne soit suffisamment libellée et voyez à ce que tout soit terminé le plus rapidement possible.

S'il fallait tant se hâter, c'était pour se débarrasser de M. Henderson. Le département, voyant que M. Spinks ne voulait pas se retirer, après avoir reçu ce télégramme extraordinaire lui disait que des accusations sérieuses pesaient contre lui, temporisa et différa la chose jusqu'à ce qu'enfin il ne se trouvât qu'avec un seul avocat sur les bras. Les désirs des deux partisans du cabinet s'étaient réalisés. Les services de M. Henderson sont retenus, mais il faut des limites à ces sortes de gaspillages et il faut se hâter, sans quoi le mémoire de frais de M. Henderson deviendra une affaire sérieuse dont il faudra rendre compte.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER.

Arrivons maintenant à la lettre du juge en chef, en date du 13 décembre 1897, dans laquelle il explique comment il en est arrivé à demander cet avocat, et ici encore apparaît le nom du représentant de Yale et Caribou, qui n'avait rien à voir dans cette affaire, qui n'avait aucun droit d'intervenir, qui n'est jamais intervenu publiquement et qui jusqu'à ce moment, avait agi de manière à laisser ignorer au juge Spinks quels étaient les tireurs de ficelles qui faisaient agir ses accusateurs, qui n'osèrent jamais comparaître devant le tribunal pour y rencontrer l'accusé.

Le juge McColl dit :

J'ai l'honneur de vous expliquer, relativement au télégramme que je vous ai envoyé le 10 du courant et à votre réponse de la même date, que jusqu'au moment où j'ai envoyé le télégramme, j'étais sous l'impression qu'il n'y aurait pas d'avocat chargé de comparaître pour quelqu'un des accusateurs ; mais j'ai alors appris qu'ils avaient compris, de même que M. Bostock, M. P., que le département nommerait un avocat.

Il est évident que la responsabilité de cette enquête extraordinaire retombe pour le moment, en grande partie, sur les épaules d'un homme qui espérait que son rôle ne serait pas connu, mais qui agissait sous le couvert de ces trois acusateurs qui se sont évanouis lorsqu'est arrivé le temps de l'enquête.

Ni l'honorable député de Yale ni ces étranges juges de paix n'ont réussi à prouver leurs accusations. Mais le député de Yale a atteint son but ; il a fait nommer un avocat aux frais du pays et s'est ensuite retiré. L'avocat est resté, ainsi que le discrédit pour tous ceux qui, directement ou indirectement, avaient contribué à susciter cette enquête.

Il y a aussi le rapport et vous ne serez pas surpris d'apprendre, M. l'Orateur, par ce que j'ai déjà dit, qu'il n'y avait rien de nature à motiver une enquête dans cette affaire. A peine cette affaire était-elle commencée que le département de la Justice a semblé en avoir honte ; il traîna les choses en longueur et n'a agi qu'après avoir été forcé par le juge accusé qui insistait pour faire comprendre le scandale qui pouvait résulter du fait de ne pas procéder à l'enquête. Dans ces circonstances, je répète donc, M. l'Orateur, que vous ne serez pas surpris du rapport du juge chargé de conduire cette enquête. Ce rapport a été fait en janvier 1898, plus de 6 mois après l'institution de l'enquête, 6 mois pendant lesquels le ministère de la Justice avait laissé le juge accusé remplir ses fonctions.

Le rapport dit :

Les accusations étant rédigées en termes généraux——

Je vous ferai remarquer, M. l'Orateur, qu'aucun de ces libellés n'a été fourni même après les instructions données à cet effet à M. Henderson.

——et apparemment limitées à une localité, il a été jugé à propos de tenir, en premier lieu et après avis donné aux accusateurs, une séance à Vernon, où se tiennent les assises du district d'où venaient les plaintes. Avant de déterminer les limites qu'il convenait d'assigner à cette enquête—au cas où les accusations n'auraient pas été prouvées, c'eût été nuire inutilement à l'utilité de M. Spinks que de donner des avis généraux des procédures que nous devions suivre.

Le juge a compris, comme M. Spinks l'avait lui-même expliqué au département, que la publicité donnée à cette enquête et le fait de la laisser en suspens était de nature à nuire à son utilité comme juge du district.

Ces avis et des séances dans tout le district, vu sa vaste étendue, auraient été très coûteux.

Puis le juge ajoute :

Aucun des accusateurs n'a accusé réception de la demande du libellé qui lui a été adressé et aucun ne s'est présenté pour donner son témoignage——

Le rapport ne mentionne pas que le député de Yale brillait par son absence, ni que l'honorable député de New Westminster a jugé à propos de se soustraire à toute responsabilité ; mais le juge explique qu'il est parvenu à mettre la main sur un des accusateurs, savoir M. Peter McCallum :

——excepté M. Peter McCallum après une citation régulière.

On pourrait croire que cette citation a été envoyée par M. Henderson assisté de ces deux députés. Pas du tout. Elle a été envoyée à la demande de M. Spinks qui a été obligé d'amener devant la commission le seul de ses accusateurs sur lequel il a pu mettre la main. Les députés de Yale et New Westminster se tenaient discrètement à l'écart, bien qu'il soit démontré aujourd'hui que par caprice ou autrement, ils ont été la cause de cette dépense inutile.

Le juge dit encore :

Le soussigné ayant appris que les accusateurs n'avaient pas choisi d'avocat pour les représenter——

Cela lui a été annoncé en termes larmoyants par l'honorable député de Yale.

Le juge explique ensuite la lettre que j'ai lue et dans laquelle il demande qu'un avocat soit nommé pour poursuivre l'enquête. C'est ainsi que le commissaire et ceux qui agissaient dans l'ombre, ont réussi à obtenir les services d'un avocat :

——M. Henderson assista à l'enquête ; et il fut aussi décidé de tenir une séance à Midway, à laquelle tous les intéressés pourraient assister, au lieu de la tenir à Vernon. Le fait fut notifié à tous les intéressés. Des trois acusateurs, M. McCallum et M. James Falconer ont admis n'avoir aucune connaissance personnelle des choses dont ils se plaignent, et M. Kerr, qui réside à Midway ou près de là, s'était absenté de chez lui quelques jours avant l'ouverture de l'enquête pour aller faire une promenade à Vernon.

Ainsi les accusateurs dont les lettres avaient permis au ministre de la Justice de se servir du télégraphe pour faire savoir à tout le pays que de graves accusations avaient été portées contre un juge et qu'une enquête aurait lieu, ont refusé de venir prouver leurs accusations.

La seule personne qui est venue appuyer une accusation quelconque contre M. Spinks est M. Richard Graves Clark Sidley——

Il n'est pas du tout question des accusateurs, de ceux qui avaient fait instituer l'enquête.

——M. Richard Graves Clark Sidley dont la plainte est rapportée au long dans le rapport de l'enquête.

Il suffit de faire remarquer qu'à une seule exception ces accusations étaient, de l'aveu de tous, fondées sur des on-dit, qu'elles n'ont pas été corroborées et que M. Sidley lui-même n'a pas insisté pour les maintenir.

Il y a une exception, M. l'Orateur, et c'est celle-ci :

L'exception se rapporte à certaines accusations qui avaient été portées contre M. Sidley et jugées par M. Spinks, et sur ce point le soussigné croit qu'il suffit de faire remarquer qu'aucune raison n'est donnée pour expliquer pourquoi M. Spinks aurait agi injustement envers M. Sidley, tandis que la procédure par sommation au lieu que par mandat, semblerait indiquer l'absence d'animosité de la part de M. Spinks envers M. Sidley. Et comme ce dernier admet que la preuve était de nature à justifier son renvoi devant la cour criminelle, on ne voit pas en quoi M. Spinks s'est mal conduit dans cette affaire ; quant à la confusion dans les dates des procédures, quoique naturellement assez difficile à expliquer après le temps écoulé, elle ne paraît point importante dans les circonstances admises dans la cause.

C'est la seule question sérieuse qu'il restait au juge à expliquer et elle n'a jamais été portée à la connaissance du ministre de la Justice avant l'institution de l'enquête. C'est une accusation sur laquelle on s'est rabattu faute d'autre chose, mais elle était trop futile pour obtenir la moindre approbation de la part du commissaire.

Le juge en chef ajoute :

D'après l'époque à laquelle les faits dont on se plaint ont eu lieu, d'après la ligne de conduite tenue par ceux qui ont demandé l'institution d'une enquête et d'après la preuve qui a été faite, il semblerait que les accusateurs fussent poussés par une ou des personnes qui préféraient ne point voir leurs noms paraître.

Je me demande si le juge veut parler de l'honorable député de Yale ou de l'honorable député de New Westminster. Il ne dit pas directement à l'instigation de qui cette enquête a été instituée. Il connaissait ces deux messieurs. Il connaissait l'intérêt qu'ils ont porté à la procédure, à une certaine phase du procès ; il savait qu'ils étaient mêlés à l'affaire, et bien qu'il ne les désigne pas directement son embarras est facile à comprendre. Je comprends son mépris pour des gens qui s'étaient donné tant de mal pour faire retenir les services de M. Alexander Henderson et qui, par cette intervention et leur position de membres du parlement, avaient dû, supposait-il, se donner la peine de s'assurer quelles étaient les personnes qui avaient porté ces accusations et quelle était la nature de ces accusations.

Voici les paroles mêmes du juge :

Il semblerait que les accusateurs furent poussés par une ou des personnes qui préféraient ne point voir leurs noms paraître—A ce propos, une déclaration écrite faite par M. McCallum à la séance de Midway, fut produite par M. Henderson à la séance de New Westminster et mise parmi les témoignages à la demande de M. Wilson, avocat de M. Spinks.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER.

Voilà le genre de preuve produite par un avocat engagé par le département avec des instructions spéciales de ne pas procéder sur une seule accusation sans en avoir tous les détails et le juge, après avoir constaté que tous les autres accusateurs avaient fait défaut ; après avoir disposé de l'accusation portée après coup par M. Sidley, dit que cet avocat que deux membres du parlement ont réussi à introduire dans la cause par des moyens détournés, produits une déclaration écrite de M. McCallum que M. Wilson demande à faire admettre parmi les témoignages.

Cette déclaration n'a pas été admise dans la preuve, vu qu'elle n'était pas strictement admissible. De plus son admission n'aurait pas été juste pour la personne mentionnée à moins de lui donner l'occasion de nier ou d'expliquer les allégations contenues dans la déclaration ; et le soussigné n'a pas cru opportun de prolonger l'enquête dans les circonstances en tenant une autre séance uniquement pour cela.

Voilà comment les choses se sont passées ; cet homme apporte un document comme au bout d'un bâton pour ainsi dire. L'avocat du gouvernement s'en empare et le produit devant le tribunal, et l'avocat du juge accusé ne voulant profiter d'ucune exception à la forme, demande à ce que ce document fasse partie de la preuve pour pouvoir être traité comme les autres témoignages. Le commissaire est obligé d'intervenir et de faire ce que l'avocat du gouvernement aurait dû faire lui-même, rejeter ce document avec mépris et ne pas lui accorder la moindre attention, quand il lui était apporté de cette manière extraordinaire et irrégulière.

Voilà comment se termine l'affaire en tant que le commissaire est concerné. Mais il y a eu une autre conclusion qui concerne les contribuables du pays. Toutes les tentatives, tous les efforts faits pour ruiner le juge ou pour lui nuire avaient misérablement échoué. Mais il faut quand même que quelqu'un paie pour cela. Les accusateurs ne voulaient pas risquer un sou. Les députés de Yale et de New Westminster ne voulaient prendre aucune responsabilité, ni même se montrer le bout du nez devant le tribunal ; mais il n'est pas possible de lancer des accusations contre des juges sans encourir un blâme sévère, si on viole les justes lois qui sauvegardent la magistrature sans obliger les contribuables à payer les frais de cette équipée. C'est ainsi que pour satisfaire l'animosité ou la vengeance de ceux qui ont imaginé ces accusations, l'Etat aura à payer un mémoire de frais qui n'est pas sans importance ; il est plus élevé qu'il ne l'aurait été sans l'intervention des honorables députés de New Westminster et de Yale ; sans leur intervention, il aurait été de £100 de moins, mais cette somme n'est qu'une bagatelle pour eux surtout lorsqu'ils ne sont pas appelés à la payer.

Le 2 janvier 1898, le ministre de la Justice est obligé de faire rapport à Son Excellence que la commission n'a eu aucun résultat.

Après avoir montré tant d'empressement au mois de juillet, après s'être servi du télégraphe pour propager les accusations portées contre le juge Spinks, l'enquête n'a lieu qu'en décembre ; en janvier suivant, le rapport est envoyé au conseil. Ce rapport est approuvé, et je viens de faire voir en quoi il consiste.

Le ministre a fait remarquer que le rapport du commissaire constate que malgré toute la latitude donnée, aucune accusation n'a été maintenue, et le ministre recommande en conséquence que le juge Spinks soit informé du fait et que toute procédure ultérieure soit abandonnée.

Pas un mot d'excuse, pas une expression du regret de ce qu'un homme occupant la position distinguée de magistrat, ait été humilié, harassé et insulté par trois personnes sans responsabilité et deux autres qui devraient en avoir à titre de membres du parlement. On se contente de faire savoir au juge Spinks que l'enquête a échoué.

Nous avons ici une des raisons pour lesquelles le parlement anglais, le parlement canadien et les parlements des anciennes provinces ont toujours pris tant de soin, lorsqu'il s'agissait d'instituer des enquêtes ou d'ordonner des procès contre les juges. Cela est tellement évident que bien que les accusateurs se soient conduits de la manière la plus honteuse et la plus lâche ; bien que le juge ait été exonéré sur toute la ligne, il n'y a rien dans la loi qui permette au gouvernement de l'indemniser d'un seul cent. Il n'y a aucun précédent qui autoriserait même un juge du plus haut tribunal d'Angleterre, à accorder une indemnité quelconque à cet homme injustement accusé.

C'est une des raisons pour lesquelles les parlements anglais et canadien montrent tant de répugnance à permettre des poursuites contre les juges. Les autres raisons sont basées sur l'intérêt public et sont destinées à empêcher les plaideurs malheureux de donner libre carrière à leur mécontentement et à leur vengeance en attaquant leurs juges selon leur bon plaisir. Ce n'est pas dans l'intérêt des juges, mais dans l'intérêt du public et du commerce que toutes ces précautions sont prises et ces prescriptions observées.

Dans le cas actuel toutes ces précautions ont été mises de côté ; au début, on trouve quelques plaintes vagues, nuageuses, puis, une indifférence coupable de la part du ministère de la Justice qui avait montré tant d'ardeur en commencant ; vient ensuite l'intervention de deux membres du parlement dans l'intérêt d'un avocat, et finalement le pitoyable fiasco de l'enquête, après que ce juge eût été pendant six mois sous le coup de ces accusations odieuses et obligé de payer ses propres dépenses et les honoraires de son avocat, lui qui, comme tous les juges du pays, et surtout ceux de la Colombie Anglaise, était déjà insuffisamment rétribué. Il ne pouvait pas comme d'autres puiser dans le trésor public pour payer ses témoins, son avocat et ses propres frais.

Nous arrivons maintenant au passage qui intéresse spécialement les contribuables. Il serait bon de faire comprendre à ceux qui ont été mêlés directement ou indirectement à cette affaire toute la responsabilité qu'ils ont assumée.

Voici le rapport du 2 février :

Le soussigné a l'honneur de demander d'être autorisé à payer à même le crédit pour les dépenses diverses du département de la Justice.

Etrange expression pour payer les frais d'une accusation comme celle-là.

Les sommes ci-dessous mentionnées pour honoraires et dépenses au sujet de la récente commission d'enquête, chargée de s'enquérir des accusations portées contre le juge Spinks :

A M. le juge McColl, commissaire—	
Dépenses	$155 50
Honoraires, 13 jours	130 00
Total	$285 50
A Oscar C. Bass, greffier et sténographe—	
Dépenses	$132 10
Honoraires	100 00
Total	$232 10

Ce n'est pas tout. Le gouvernement paraît avoir hésité ; on dirait qu'il ne voulait pas faire savoir à Son Excellence, le 2 février, tout ce qu'avait coûté ce fiasco. On s'est contenté de mentionner cette partie du mémoire de frais et un arrêté du conseil fut voté en conséquence. Mais, le 3 février, Son Excellence fut de nouveau conseillée comme suit :

Le soussigné a l'honneur de demander qu'il soit autorisé à payer la somme de $434.30 à Alexander Henderson, avocat de New-Westminster, pour ses honoraires et déboursés pour avoir comparu à l'enquête instituée sur les accusations portées contre le juge Spinks, et que cette somme soit prise à même le crédit affecté aux dépenses diverses—Justice.

Voilà ce que nous a coûté une commission qui n'a eu d'autres résultats que de mettre au jour l'indifférence du gouvernement et son manque absolu de courtoisie envers un juge, pour l'unique motif de se rendre aux désirs de deux de ses partisans.

On n'a pas même censuré M. Sidley dont le triste rôle a été décrit dans le langage du commissaire que je viens de vous citer et qui a été lui aussi en correspondance avec l'honorable député de Yale et Caribou. Apparemment, il n'y avait pas de moyen de lui faire payer les frais qu'il avait faits pour venir porter son accusation contre le juge, accusation qu'il n'avait pas réussi à prouver. En dépit de la fin pitoyable et honteuse de toute cette affaire, l'honorable député de Yale n'a pas craint de ramener le nom de cet homme devant le département de la Justice et de demander pour lui des exemplaires de documents publics et autres.

Je trouve dans le rapport produit une lettre adressée par M. R. G. Sidley, à M. Hewitt Bostock, M.P.:

SIDLEY, C. A., 25 février 1898.

MONSIEUR,—Vu les rumeurs contradictoires qui existent ici concernant la décision du ministre de la Justice au sujet de la commisson *re* Spinks, je vous serais très obligé de me faire parvenir une copie de cette décision.

Espérant que je ne vous cause pas trop d'ennuis.

Je demeure sincèrement, etc.,

R. G. SIDLEY.

Je n'ai aucun doute que sa demande a été accordée et qu'on lui a envoyé les documents demandés sans y joindre la censure qu'il avait si bien méritée.

Un rapport de la commission du trésor a été approuvé par l'exécutif pour payer M. Henderson ; le 12 mars, le ministre de la Justice écrit :

CHER M. BOSTOCK,—Le rapport de la commission est que rien n'a été prouvé contre l'honorable juge Spinks——

Cela est injuste de la part du ministre. Nous ne connaissons pas au Canada les verdicts à la mode écossaise "pas de preuve." Au lieu de dire que le juge Spinks avait été exonéré sur toute la ligne et que ses accusateurs n'avaient pas osé se présenter devant le tribunal pour soutenir leurs accusations, le ministre de la Justice, pour donner une fiche de consolation à M. Sidley, se sert de cette expression.

Dans son rapport au Gouverneur général il ne se sert pas de cette expression, parce que là il lui faut prendre plus de soin. Mais dans la lettre du 12 mars, "rien n'a été prouvé."

——et, comme vous le désirez, je verrai à ce que M. Sidley en soit averti.

On se donne beaucoup de mal pour rester en bons termes avec M. Sidley, et nous avons encore d'autres preuves des relations qui existaient entre le ministre et ceux qui le faisaient agir.

C'est ainsi que le département a été appelé à rédiger une lettre officielle, mais non de censure adressée à M. Sidley. Elle est datée du 14 mars et se lit comme suit :

Votre lettre du 25 février à M. H. Bostock, M. P. a été remise au ministre de la Justice, et j'ai reçu instruction de vous informer que le rapport de la commission dans l'affaire du juge Spinks est que rien n'a été prouvé contre le dit juge.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé.) E. L. NEWCOMBE,

Sous-ministre.

Je répète que ces lettres sont injustes ; qu'elles ne rendent pas justice au juge Spinks ; qu'elles ne font pas voir, comme le rapport du juge McColl, que le résultat de l'enquête a été beaucoup plus favorable à M. Spinks que ce verdict écossais "pas de preuve."

Avant de vous remettre, M. l'Orateur, la résolution que j'ai l'intention de proposer, je me permettrai une autre remarque sur ces sortes de causes. Cet argument est tiré du même débat que j'ai cité cette après-midi ; mais je veux démontrer à ceux qui n'ont pas entendu le commencement de mon discours que je ne dis rien de trop, lorsque je prétends que lorsqu'il s'agit de la magistrature du pays, des juges de la Cour supérieure, ou des cours de comté, il faut suivre une procédure spéciale, si des accusations sont portées contre eux.

Sir James Graham, que j'ai déjà cité, dit :

Je suis intimement convaincu que nous devons à la cause de la justice elle-même de défendre les juges, à moins d'avoir la preuve qu'ils se sont laissé corrompre ou ont été guidés par des motifs malhonnêtes.

J'attire tout spécialement l'attention sur cette citation, car c'est là l'idée maîtresse de mon discours, celle que j'ai cherché à faire ressortir du commencement à la fin. Mais en opposition à ce principe qui a été admis jusqu'à présent, le gouvernement actuel s'est laissé induire à ouvrir une enquête sur ces accusations. Ni le ministre, ni aucun de ses fonctionnaires ne peut dire qu'il avait la certitude que ces accusations étaient bien fondées et qu'il pouvait prendre la responsabilité d'ordonner l'enquête. Le ministère a donc violé de la manière la plus évidente le principe posé par sir James Graham en se substituant aux accusateurs sans avoir pris aucun moyen de se renseigner sur la nature et la valeur des accusations. Il n'a pas même eu la courtoisie la plus simple de se mettre en communication avec le juge pour savoir ce qu'il avait à répondre, avant de lui signifier brutalement par voie télégraphique que les accusations étaient tellement graves qu'une enquête était nécessaire.

Sir James Graham continue ainsi :

Il n'est que juste pour un juge, vû sa haute position, les grands pouvoirs qui lui sont conférés et les lourdes responsabilités qui pèsent sur lui, que la Chambre n'adopte pas une motion comme celle-là——

Il s'agissait d'instituer une enquête sur la conduite de lord Abinger.

——à moins qu'après avoir mûrement réfléchi, nous n'ayons la certitude que le juge qui fait l'objet de cette motion, ait manifesté une perversité de cœur et une méchanceté d'intention qui a contribué à pervertir son jugement.

Jamais on ne s'est écarté de cette règle en Angleterre et je défie les honorables membres de la droite de citer un cas dans lequel on s'en soit départi au Canada. C'est le seul cas qui existe et son existence est une tache pour le gouvernement qui l'a permis. A moins de partager l'avis de l'honorable député de New Westminster qui dit qu'un paragraphe de la lettre contenait une accusation sérieuse, il est impossible d'en trouver une seule dans toute la correspondance échangée.

On ne peut prétendre non plus que le gouvernement a cherché à respecter la procédure établie et à faire une enquête préliminaire.

Quelle conduite aurait-il dû tenir ? Il aurait pu soumettre au juge un résumé des accusations avec une demande polie de donner les explications qu'il jugerait à propos de fournir. Le résultat de l'enquête fait voir combien cette précaution aurait été utile, mais je ne puis pas appuyer mon argument sur le résultat ; même si les accusations eussent été beaucoup plus graves et si les preuves contre le juge eussent été plus fortes, ma position serait la même car ce que j'attaque en ce moment c'est la procédure suivie avant l'enquête. L'accusation que l'honorable député de New Westminster considère comme sérieuse, aurait pu être réduite à néant sans qu'il en coûtât un sou au pays. Si l'on s'était mis en communication avec le procureur général de la province qui est chargé de la poursuite des criminels, et si on lui avait dit que le juge qui présidait à ces assises était accusé d'avoir agi de manière à causer de graves injustices aux prisonniers et à jeter de graves perturbations dans l'administration de la justice, n'est-il pas fortement à supposer que ce fonctionnaire eût été en état d'indiquer au gouvernement la conduite qu'il avait à suivre ?

En supposant que le gouvernement eût certaines raisons pour ne pas s'adresser directement au juge, il aurait pu s'adresser à celui qui est responsable de la bonne administration de la justice dans les affaires criminelles ; car il ne faut pas perdre de vue que c'est le procureur général de la Colombie Anglaise qui est chargé de voir à ce que la justice, dans les causes criminelles des cours de comté, y compris celle-ci, soit bien administrée, et les plaintes de ces trois accusateurs s'adressaient autant à lui qu'au juge Spinks.

Si ces faits s'étaient produits et si des gens avaient été jugés comme le même cet homme, bien qu'aucun de ces cas ne nous soit donné et bien que les prisonniers eux-mêmes ne se soient jamais plaints, il est évident que le procureur général n'a pas fait son devoir. Cependant aucun avis ne lui a été donné ni avant, ni après l'institution de l'enquête pour lui fournir l'occasion de se disculper ou de disculper son substitut dans ce district.

On voit donc que si on avait pris ces simples précautions, on aurait épargné tous ces ennuis au juge, un scandale à la société et des dépenses à l'Etat.

J'ai donc l'honneur de proposer :

Que tous les mots après "Que" soient retranchés et remplacés par les suivants :—"il appert, d'une réponse à une adresse de la Chambre des Communes en date du 18 avril 1898."

Que le premier juin 1897, une lettre privée a été adressée à l'honorable ministre de la Justice par un libéral et un ami, énonçant qu'une enquête était nécessaire dans le cas de W. W. Spinks, juge de la cour du comté du district de Yale, à raison "d'atrocités flagrantes et d'extrême favoritisme" de la part du juge. Qu'un nommé James Kerr, J.P., de Greenwood, Colombie Anglaise, a écrit à l'honorable ministre de la Justice en date du 3 juin 1897, qu'il avait "entendu formuler beaucoup de plaintes" contre ce juge.

"Qu'à la dite date, un certain Peter T. McCallum, J.P., a écrit au dit ministre que le juge Spinks ne s'était pas conduit comme un gentilhomme de sa haute position aurait dû le faire; des plaintes ont été faites à cette époque et sont faites actuellement au sujet du favoritisme et de la partialité dont fait preuve le juge sur le banc, tant dans les causes civiles que dans les causes criminelles, lorsque certaines cliques ou coteries y sont intéressées ; que le juge retarde de se rendre aux endroits désignés pour y tenir la cour ; et M. McCallum a écrit : 'On accuse aussi le juge Spinks d'avoir violé son serment d'office en se laissant influencer et en acquittant des coupables' ; et aussi, 'C'est aussi un fait reconnu que le juge Spinks fait partie de la clique de Grand Forks qui a la propriété de l'emplacement de ville, et des membres de la clique se sont vantés qu'aucune poursuite ne pourrait réussir contre eux tant que le juge Spinks serait sur le banc, et à ma connaissance personnelle, monsieur, je puis dire qu'en une certaine occasion, alors que je siégeais comme membre du Bureau des commissaires de licences, une demande faite par l'un des membres de la coterie pour une licence pour la vente en détail des liqueurs spiritueuses fut soumise à la considération du Bureau. Le postulant n'avait aucun droit d'avoir une licence et le Bureau refusa la demande ; un appel fut porté devant le juge Spinks, et comme le postulant appartenait à cette coterie particulière dont le juge fait partie, il accorda la licence en dépit de la décision du Bureau qui l'avait refusée."

Qu'après les dénonciations ci-dessus, l'honorable ministre de la Justice adressa, le 24 juin 1897, le télégramme suivant au juge Spinks : "Des accusations graves sont portées contre vous ; on allègue que vous avez fait preuve de favoritisme et de partialité et que vous vous êtes laissé influencer dans l'administration de la justice. Que vous retardiez habituellement les termes de la cour, causant par là des pertes de temps et d'argent aux plaideurs et prolongeant la détention des personnes poursuivies en cour criminelle. Le ministre considère ces accusations assez graves pour nécessiter une commission d'enquête. Désirez-vous vous disculper avant que la commission soit nommée ?"

Que le juge Spinks a répondu à cette dépêche par le télégramme suivant : "Dépêche vient d'être reçue. Plus l'enquête sera complète et rapide, mieux ce sera. Suggérerais qu'enquête soit faite là où accusations ont été formulées."

Que le 21 août 1897, l'honorable Angus John McColl, alors un des juges puisnés de la cour Suprême de la Colombie Anglaise, a été nommé commissaire pour faire une enquête et un rapport sur les accusations susdites. Que le 4 septembre 1897, la dite commission d'enquête a été reçue par le dit juge McColl, mais sans instruction aucune. Que le 22 septembre 1897, le juge Spinks s'est plaint au département de la Justice de la publication de la commission dans les journaux, sans qu'il y eût d'enquête de faite, et il a demandé "est-il juste de laisser un magistrat dans une pareille position ?"

Que la communication du juge McColl en date du 21 septembre n'a pas eu de réponse avant le 12 octobre 1897, alors que le département de la Justice a envoyé des copies des plaintes ci-dessus mentionnées.

Que le 10 décembre 1897, le juge McColl a adressé la dépêche télégraphique suivante au département de la Justice :—

"*Re* Spinks. Enquête commence à Vernon 15 courant. Apprends que les plaignants n'ont pas retenu d'avocat et espère que le département de la Justice le fera. M. Bostock écrit aussi que c'est à désirer. Pense qu'il est malheureux dans l'intérêt de la justice que les plaignants ne soient pas représentés par conseil, et suggère la nomination de M. Henderson."

Que le même jour, M. Auley Morrison a télégraphié qu'il approuvait le choix de M Henderson comme conseil dans la cause.

Que le 13 décembre 1897, le département de la Justice a donné instruction à M. Henderson "d'agir pour le département et de poursuivre les accusations", et aussi, "de ne pas poursuivre les accusations à moins que des preuves suffisantes ne fussent fournies".

Que le commissaire, le 8 janvier 1898, a fait rapport entre autres choses "Les plaintes sont formulées en termes généraux."

Aucun desplaignants n'a accusé réception de la demande qui lui a été faite de préciser les accusations, et aucun d'eux ne s'est présenté pour donner sa déposition, sauf M. Peter McCallum, qui a obéi à un subpœna émis dans l'intérêt de M. Spinks.

Des trois plaignants, M. McCallum et James Falconer ont admis n'avoir aucune connaissance personnelle des allégations de la plainte, et M. Kerr, qui demeure à Midway ou aux environs, s'était, paraît-il, rendu à Vernon quelques jours avant l'ouverture de l'enquête.

La seule personne qui se soit présentée pour soutenir les accusations contre M. Spinks est M. Richard Graves Sidley, dont la déposition détaillée se trouve dans le dossier.

Il est bon de faire observer qu'à une exception près, ces accusations ne reposent que sur des on-dit ou sur des faits vagues, et n'ont pas été appuyées même par M. Sidley.

L'exception se rapporte à certaines accusations portées contre M. Sidley et jugées par M. Spinks, et à ce sujet, le soussigné pense qu'il suffit de faire observer que comme il n'a pas été donné de raison pourquoi M. Spinks aurait agi injustement envers M. Sidley, tandis que la procédure par sommation au lieu de mandat semblerait indiquer toute absence de mauvais vouloir de la part de M. Spinks envers M. Sidley, et comme ce dernier reconnaît que la preuve était suffisante pour le faire mettre en accusation, on ne saurait trouver comment M. Spinks peut être accusé de s'être conduit d'une façon irrégulière à cet égard; et la confusion des dates des procédures, tout en n'étant pas difficile à expliquer à raison du temps écoulé, ne paraît pas être importante, étant données les circonstances du cas.

"Que le 24 janvier 1898, l'honorable ministre de la Justice a fait rapport à Son Excellence que bien que toute la latitude eût été donnée, aucune des accusations n'avait été établie par la preuve.

"Que les dépenses suivantes ont été payées, au sujet de cette affaire, à même les fonds publics :—

Au juge McColl—		
Dépenses	$155 50	
Honoraires, 13 jours	130 00	
		$285 50
Au sténographe—		
Dépenses	$132 10	
Honoraires	100 00	
		232 10
A Alexander Henderson—		
Honoraires et déboursés pour la poursuite des accusations contre le juge Spinks		440 30
		$957 90

Résolu,—Que nulle accusation contre un juge ne devrait être admise par le gouvernement, sauf dans les cas de mauvaise conduite qui suffiraient, s'ils étaient prouvés, pour justifier sa destitution.

Qu'avant de nommer une commission d'enquête sur des accusations de mauvaise conduite de la part d'un juge de cour de comté, il est du devoir du gouvernement de se renseigner d'une manière absolue et complète et de communiquer tous les faits au juge afin qu'il les prenne en considération et y réponde.

Et cette Chambre est, en outre, d'avis que les mesures prises par le gouvernement dans l'espèce ont été prématurées et de nature à nuire à la position, à l'utilité et à la dignité de la magistrature, et qu'elles ont entraîné une dépense scandaleuse des deniers publics".

Le SOLLICITEUR GENERAL : Dès le début de mes observations, je dois dire que mon honorable ami (sir Charles Hibbert Tupper) a eu la courtoisie de me communiquer, il y a quelques jours, une copie de sa résolution, en me disant qu'il prendrait la première occasion d'en saisir la Chambre. Je suis bien fâché de ne pouvoir féliciter l'honorable député du discours qu'il vient de prononcer. Il n'a pas certainement été avare de ses épithètes, et il n'a pas hésité à condamner la conduite de tous ceux qui ont été mêlés à cette affaire dans un langage plus vigoureux que poli.

Il nous a parlé de l'animosité, du dépit, de la lâche malice des plaignants. Il a dit que le télégramme envoyé par le sous-ministre de la Justice agissant sous la responsabilité du ministre de la Justice (sir Oliver Mowat), était brutal. Il nous a ensuite entretenu des manœuvres des honorables députés de New-Westminster (M. Morrison), et de Yale (M. Bostock), et en terminant, il n'a pas craint d'attaquer, au moyen d'insinuations, le juge en chef de la Colombie Anglaise. Quelle est la signification de tout cela? Les honorables membres de la droite approuvent un grand nombre des observations de mon honorable ami. Je suis certain que tout le monde abonde en son sens, lorsqu'il nous dit qu'il faut entourer les juges de certaines sauvegardes afin de les protéger contre les attaques d'ennemis politiques ou de personnes mal intentionnées.

Je suis certain que tout le monde tombe d'accord avec lui lorsqu'il nous dit qu'il faut soustraire les juges à l'influence de la politique. Il me sera peut-être permis d'ajouter un mot à ce que l'honorable député a dit, et c'est que, tout en protégeant les juges contre les attaques des politiciens, il est un autre principe qui ne doit pas être moins sacré, c'est que les juges doivent aussi se soustraire, autant que possible, à l'influence des politiciens.

Je crois qu'un principe reconnu de tout le monde, c'est qu'un juge, en revêtant l'hermine, doit briser les relations qu'il avait avec l'un ou l'autre parti politique et qu'il n'y a rien de si préjudiciable à la bonne administration de la justice, que de voir des juges entrer en pourparlers avec des politiciens et dire qu'à telle date ils abandonneront leurs fonctions pour se jeter dans l'arène politique. J'aurai l'occasion de revenir sur ce sujet avant la fin de la session.

Occupons-nous pour le moment de la matière dont la Chambre est saisie. Je dis qu'il est important que les juges soient protégés contre les attaques que sans raison on pourrait diriger contre eux, et contre des accusations qui amoindriraient l'efficacité de leurs fonctions; mais, d'un autre côté, il ne

faut pas oublier que dans le cas où les juges sont éloignés, comme dans l'espèce, des influences dominantes qui se font sentir dans les grands centres, où l'opinion publique est en éveil, où les journaux ont l'œil au guet et où le barreau exerce un certain contrôle, dans ces cas-là, dis-je, il est important que le département de la Justice prenne plus de soins et exerce une surveillance plus attentive.

Dans l'espèce, le juge demeurait dans la Colombie Anglaise. Il est important que la source de la justice ne soit pas contaminée et que ceux qui sont obligés d'y boire sentent que l'eau en est pure. Il faut que les juges soient intègres et même à l'abri du soupçon. Le juge Spinks a profité du résultat de cette enquête, car il n'y a pas de doute, que la rumeur circulait, dans tout le district où il administrait la justice, qu'il se laissait dominer par certaines influences qui diminuaient son utilité et amoindrissaient son autorité aux yeux des justiciables.

Il est de mon devoir de dire que le juge Spinks sort indemne de l'épreuve à laquelle il a été soumis, et je suis heureux de lui rendre ici ce témoignage.

Le 3 juin, M. Kerr, juge de paix, écrit au département la lettre que mon honorable ami (sir Charles Hibbert Tupper) nous a lue. Le même jour qu'il écrit de Greenwood, C.A., nous recevons de M. McCallum, un autre juge de paix, de Grand-Forks, dans le même district, une lettre que l'honorable préopinant vous a également lue. Mon honorable ami a été assez bon de parler de M. Faulkner, le sous-chef-ranger de l'Ancien Ordre des Forestiers, de Victoria, lequel faisait une visite officielle dans cette localité. Il y a aussi M. Sidley, un autre magistrat, qui écrit dans le même sens. Voilà donc trois magistrats qui s'abouchent avec le département de la Justice et accusent ce juge d'une cour de comté.

Je ne veux pas fatiguer la Chambre en entrant dans les détails. Mon honorable ami a lu certaines lettres presque intégralement, mais il n'a pas fait preuve d'une grande impartialité à l'égard de l'honorable député de Yale et Caribou (M. Bostock), en tronquant une lettre du juge McColl.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Cette lettre est insérée dans ma résolution.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Mon honorable ami a supprimé les passages qui ne servaient pas sa cause.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable Solliciteur général doit évidemment oublier que ma résolution contient une partie de cette lettre que je n'ai pas jugé à propos de lire au cours de mon argumentation. C'est une preuve que je n'ai pas eu l'intention de la tronquer.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Oui cette lettre a été tronquée. En faisant son argumentation, mon honorable ami a, de propos délibéré, lu les premières phrases de cette lettre et a supprimé ce qui venait immédiatement après.

Nous avons donc trois lettres venant de ces trois hommes qui, bien qu'occupant un rang secondaire dans la hiérarchie judiciaire, ne forment pas moins partie de l'administration de la justice dans cette localité. Ces magistrats communiquent au département de la Justice des accusations corroborées par M. Faulkner, un homme qui joint d'une position sociale importante et d'une réputation que personne n'a songé à attaquer, à ma connaissance. L'honorable préopinant n'a pas hésité à se ruer sur les trois magistrats que j'ai nommés, il a parlé à leur sujet d'animosité, de dépit et de lâche malice, mais il ne s'est pas servi de ce langage à l'égard de M. Faulkner.

Qu'a fait l'honorable député au sujet de M. Faulkner ? Il s'est contenté de lire une lettre dans laquelle M. Faulkner dit qu'il est libéral et ami du gouvernement. Je ne sache pas que le fait d'être libéral et ami de l'administration empêche un homme de se plaindre d'un fonctionnaire qui exerce ses fonctions sous la juridiction du gouvernement. Je ne sache pas qu'il soit défendu à un libéral et à un ami du gouvernement de se plaindre de la mauvaise administration de la justice. Jusqu'aujourd'hui j'avais toujours cru que c'est un des traits caractéristiques du libéral de désirer que l'administration de la justice soit pure et exempte de toute influence politique.

Le département envoie alors au juge Spinks un télégramme que l'honorable député (sir Charles Hibbert Tupper) a appelé brutal. C'est M. Newcombe, le sous-ministre de la Justice, agissant naturellement avec l'approbation de son supérieur, qui a envoyé ce télégramme. Le département de la Justice ne désire pas se cacher derrière M. Newcombe, au contraire, il assume toute la responsabilité de ce qui a été fait.

Mais qu'est-il arrivé ? Après avoir pris connaissance des accusations dont j'ai parlé, le département a envoyé le télégramme suivant :

Des accusations graves sont formulées contre vous ; on allègue que vous avez fait preuve de favoritisme et de partialité et que vous vous êtes laissé influencer dans l'administration de la justice ; que vous retardez habituellement les sessions de la cour, causant par là des pertes de temps et d'argent aux plaideurs et prolongeant la détention des personnes poursuivies au criminelle. Le ministre considère ces accusations assez graves pour nécessiter une commission d'enquête. Désirez-vous vous disculper avant que la commission soit nommée ?

Le département a envoyé ce télégramme aussitôt après avoir reçu communication des accusations dont j'ai parlé. Est-il vrai que le juge a été accusé de partialité et de favoritisme ? Quiconque a entendu mon honorable ami lire la lettre de M. McCallum, peut-il en douter ? Est-il vrai que le juge a été accusé de s'être laissé indûment influen-

cer dans l'administration de la justice ? Peut-il y avoir un doute que cette accusation a été lancée ? Est-il vrai que le juge a été accusé de retarder habituellement les sessions de la cour ? Il n'y a aucun doute sur ce point.

Le département n'a pas dit au juge Spinks : Ces accusations sont vraies ; mais simplement : Vous êtes accusé, désirez-vous vous disculper avant qu'une commission soit nommée ? Qu'est-ce qu'a fait le juge Spinks ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le Solliciteur général va-t-il passer à un autre point, sans parler de la chose sur laquelle j'ai surtout insisté ; à savoir que, avant de demander à M. Spinks ce qu'il avait à dire, le ministre de la Justice disait qu'il fallait nommer une commission ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Naturellement, il fallait faire une enquête sur les accusations des plaignants et les réponses du juge. Le ministre de la Justice a dit : La preuve que j'ai par devers moi, nécessite, à mon avis, la nomination d'une commission, mais je désire vous demander si vous avez quelques explications à donner. Si le ministre de la Justice ne voulait pas se laisser guider, dans une certaine mesure, par la réponse du juge, pourquoi aurait-il envoyé cette dépêche ?

Je ne veux pas essayer de faire la leçon à un homme qui, quoique plus jeune, a eu une carrière parlementaire plus longue que la mienne, mais je crois que l'honorable député (sir Charles Hibbert Tupper) a été un peu sévère dans ses observations. Après tout, il me semble qu'il n'aurait pas dû appeler brutal un télégramme écrit par sir Oliver Mowat, qui a quelque expérience dans l'administration de la justice, ayant été juge lui-même et procureur général de la province de l'Ontario durant plusieurs années. Mon honorable ami aurait pu se servir d'un terme plus parlementaire.

Je ferai observer à la Chambre et au pays que sir Oliver Mowat dont la réputation est connue de tout le monde, ayant ces preuves par devers lui, a jugé nécessaire de faire une enquête. Contre l'opinion de sir Oliver Mowat, nous avons celle de l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper); il reste à la Chambre et au pays de choisir entre les deux. Je crois que le choix sera facile. Il y a plus, nous avons les deux lettres qui ont servi de base à l'opinion de sir Oliver Mowat, et je dis que ces deux lettres justifient pleinement l'ancien ministre de la Justice d'avoir envoyé ce télégramme.

Mais qu'est-il arrivé après ce télégramme dans lequel on demandait à M. Spinks ce qu'il avait à répondre aux accusations contenues dans les lettres ? La réponse n'a pas été lente à venir et fait honneur au courage du juge Spinks qui l'a écrite. Il ne dit pas : je désire repousser ces accusations que l'on nous a communiquées par lettre, mais

M. FITZPATRICK.

il est écrit : Nommez la commission. Voici son télégramme :

Dépêche vient d'être reçue. Plus l'enquête sera complète et rapide, mieux ce sera. Je suggérerais que l'enquête soit faite là où les accusations ont été formulées.

Maintenant, en justice non seulement pour le plaignant, mais pour le juge lui-même, qu'est-ce que le gouvernement a fait dans les circonstances ? En justice pour le juge, si ces accusations n'étaient pas rétractées, il fallait nommer une commission, afin de lui donner l'occasion de prouver—et c'est ce qu'il a fait,—que ces accusations n'étaient pas fondées. Que devait faire le gouvernement après avoir reçu le télégramme que je viens de lire ? C'était, je le répète, de se rendre à la demande du juge et d'accorder une enquête entière et complète, afin de convaincre le public que celui-ci avait administré la justice en magistrat honnête et consciencieux. Le juge écrivit immédiatement après son télégramme, une lettre en date du 26 juin 1897, dans laquelle il dit :

J'ai reçu aujourd'hui votre télégramme m'informant que vous êtes pour nommer une commission chargée de faire une enquête sur certaines accusations qui ont été formulées contre moi. Je vous demanderai de retenir les services d'un sténographe, afin de faire un rapport *verbatim* de toutes les procédures. Je vous mentionne la chose parce qu'il n'y a pas de sténographes dans le district et qu'il faudra en faire venir un *des côtes du Pacifique.*

Naturellement, le département se rendit à cette demande, et lorsque la commission fut nommée, on engagea un sténographe, car il n'était que juste de fournir au juge un compte rendu " verbatim " des témoignages donnés contre lui devant cette commission.

Mon honorable ami (sir Charles Hibbert Tupper) dit qu'il y a eu retard. Voyons ce qui en est ? Entre ce télégramme et la nomination du commissaire enquêteur, le juge McColl, il s'est écoulé un mois ou deux. Lorsqu'il reçut sa commission, le juge McColl était sur le point d'aller à différents endroits de son district présider la cour de circuit, et il écrivit qu'il serait absent plusieurs semaines. Il partit en effet et fut absent plusieurs semaines, et c'est là la cause des retards qui ont eu lieu après la nomination de la commission.

Je ne veux pas permettre à l'habile avocat qui a exposé cette affaire devant la Chambre de tout mêler, je ne veux pas que la Chambre s'en laisse imposer par des mots et perde de vue le fond de la question. Voici les faits : trois personnes participant à l'administration de la justice, trois juges de paix nommés, non pas par ce gouvernement, mais par le gouvernement de la Colombie Anglaise, se sont plaints de la conduite du juge Spinks. Un résumé des plaintes fut communiqué à l'accusé qui demanda une enquête. Le département nomma une commission, et jusque-là, c'est tout ce qui a eu lieu.

L'honorable préopinant cherche à accuser les honorables députés de Yale et Caribou (M. Bostock) et de New-Westminster (M. Morrison). Il dit qu'ils sont soudainement entrés en scène et il nous décrit ce qu'il appelle leurs manœuvres secrètes. Il nous dit : La main d'une finesse tout italienne de l'honorable député de Yale et Caribou paraît dans un télégramme envoyé par le juge McColl, le 10 décembre. Je suis certain que mon honorable ami (sir Charles Hibbert Tupper) s'est laissé emporter par l'improvisation et qu'il n'a jamais eu l'intention d'accuser l'honorable député de Yale et Caribou d'avoir travaillé dans l'ombre ou d'avoir peur de prendre la responsabilité d'une accusation qu'il estimerait bien fondée.

Je suis bien certain que pas un membre de cette Chambre, quelles que soient ses opinions politiques, ne croirait l'honorable député de Yale capable d'affirmer une chose qu'il penserait fausse. Je suis certain que l'honorable député (M. Bostock), après avoir fait une affirmation, la soutiendrait envers et contre tous.

Comment l'honorable député de Yale et Caribou se trouve-t-il mêlé à cette affaire ? Le juge Spinks siégeait dans les limites de sa circonscription électorale. Si ses électeurs croient avoir raison de se plaindre de l'administration de la justice ou de la conduite inconvenante de leur juge et désirent communiquer leurs griefs au département de la Justice à Ottawa, qui doivent-ils choisir pour être leur interprète, si ce n'est leur représentant ? Ils se sont adressés à leur mandataire ; et que fait l'honorable député de Yale et Caribou ? C'est ici que l'on attaque le juge McColl en faisant une insinuation.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je n'ai fait aucune insinuation contre le juge McColl ; j'ai demandé s'il était convenable pour lui d'entendre l'honorable député de Yale et Caribou ou toute autre personne qui n'avait aucun droit d'intervenir en cette matière. Je n'ai rien insinué, mais j'ai dit tout ce que je voulais dire.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Mon honorable ami a révoqué en doute le droit de l'honorable député de Yale et Caribou d'intervenir.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Dans une enquête judiciaire.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je crois qu'il est allé plus loin et qu'il a insinué que le commissaire enquêteur n'aurait pas dû l'entendre.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je n'ai rien insinué. J'ai discuté la conduite du commissaire. J'ai dit qu'il n'aurait pas dû entendre l'honorable député de Yale et Caribou.

Le SOLLICITEUR GENERAL : J'accepte la déclaration de l'honorable député et je retire le mot insinuer. Je dis qu'il a accusé le commissaire enquêteur de s'être laissé indûment influencé par l'honorable député de Yale et Caribou. Mais où est l'influence indue ? L'honorable député de Yale et Caribou a eu l'audace de dire au commissaire que, dans un cas de cette nature où il s'agissait de savoir si un juge avait manqué à ses devoirs, il serait opportun de faire représenter les plaignants par un avocat qui serait payé par le département.

On peut se demander s'il était à propos pour les plaignants de se faire représenter par un avocat payé par le département ; mais il n'y a aucun doute qu'ils avaient droit de se faire représenter, à leurs frais, par un avocat. Qu'est-ce qu'il y a d'inconvenant dans le fait de dire au commissaire qu'on devrait retenir les services d'un avocat ? Qu'est-ce que le juge lui-même en pense ? Je vais vous citer cette partie de la lettre que mon honorable ami n'a pas lue.

Le 13 décembre 1897, trois jours après avoir envoyé son télégramme, le juge McColl écrivit au sous-ministre de la Justice, M. Newcombe, la lettre suivante :

J'ai l'honneur de vous dire, au sujet du télégramme que je vous ai envoyé le 10 du courant et de la réponse que vous y avez faite, que j'étais sous l'impression jusqu'au moment où je vous ai télégraphié, que quelques-uns des plaignants retiendraient les services d'un avocat ; mais j'ai appris qu'ils croyaient, comme M. Bostock, membre de la Chambre des Communes, que le département donnerait instructions à un avocat de comparaître,

Je savais que dans certains cas, par exemple dans l'enquête qui a eu lieu concernant le pénitencier de la Colombie Anglaise, on a donné instructions à un avocat de comparaître au nom du département. Comprenant qu'il y aurait beaucoup de mécontentement, qu'on ne se génerait probablement pas d'exprimer dans la localité où les plaintes avaient été faites, et peut-être aussi en d'autres quartiers, si le département ne donnait pas instructions à un avocat de comparaître, et sachant en outre que l'enquête pourrait difficilement se faire d'une manière satisfaisante, si aucun avocat ne comparaissait pour les plaignants, parce que dans des cas de cette nature, on offre toujours des moyens de preuve que le juge est obligé de déclarer inadmissibles, ce qui ferait croire aux personnes qui ne connaissent pas les prescriptions de la loi concernant la preuve que l'enquête n'a pas été complète, et sachant que, dans ces circonstances, une commission d'enquête, loin de servir les intérêts de la justice, aurait un effet tout contraire, j'ai cru de mon devoir de vous suggérer de faire comparaître M. Henderson.

Le juge vous dit que c'est parce qu'il croit la chose nécessaire dans les intérêts de la justice qu'il demande au département de faire comparaître M. Henderson. C'est au sujet de cette demande dont l'honorable député de Yale et Caribou a eu l'idée, ainsi que le dit cette lettre, que mon honorable ami (M. Bostock) est accusé de manœuvres secrètes en cette affaire, et qu'on cherche à créer l'impression, tant ici qu'ailleurs, et surtout dans l'esprit du juge Spinks, que le véritable auteur de ces accusations est l'honorable député de Yale et Caribou. C'était évidememnt l'intention et le seul objet que l'honorable préopinant avait en vue en attaquant ainsi mon honorable ami.

Toute l'attaque dirigée contre mon honorable ami de Yale et Caribou reposait sur la fait qu'il avait recommandé M. Henderson comme avocat dans cette affaire. Voici quel a été le rapport du juge au département sur ce même pont :

Comme il était venu à la connaissance du sous-signé qu'aucun avocat n'avait reçu instruction des réclamants de comparaître pour eux, l'on avait raison de croire que le département de la Justice retiendrait les services d'un avocat et qu'il ne leur conviendrait peut-être pas de se rendre à Vernon ; et croyant essentiel dans l'intérêt de la justice, non seulement d'accorder toutes les facilités possibles aux personnes désirant rendre témoignage, mais aussi de conduire les procédures de manière à ne créer aucune impression sur le public, le sous-signé a cru de son devoir, dans les circonstances, de soumettre au sous-ministre de la Justice la nécessité de nommer un avocat pour comparaître à l'enquête, et en conséquence M. Henderson a reçu des instructions à cet effet.

Ainsi le juge assume tout d'abord la responsabilité de la nomination de M. Henderson, et de la recommandation de son nom au département de la Justice.

Maintenant, comment vient le nom de mon honorable ami de New-Westminster dans cette affaire ? Parce qu'il a eu l'audace, lorsqu'il s'est agi de nommer un avocat, de recommander l'agent du département dans la localité. Voilà sur quoi l'honorable député base son attaque contre mon honorable ami.

Je ne crois pas qu'il faille occuper plus longtemps le temps de la Chambre sur cette question. Les accusations ont été portées par des hommes contre qui mon honorable ami n'a pu trouver autre chose à dire qu'ils étaient animés par la malice et la haine. Ces hommes faisaient partie de l'administration de la justice dans le district ; et c'est sur ces accusations que le juge a demandé une enquête. Convaincu comme nous, qu'il fallait protéger les intérêts de la justice, le juge ordonna cette enquête, et je dis que l'argent dépensé pour cette fin, a été sagement dépensé, tant dans l'intérêt de l'administration de la justice que dans l'intérêt du juge lui-même.

La preuve que cet argent a été sagement dépensé, c'est que les rumeurs mises alors en circulation dans cette localité, sont maintenant oubliées, et nous sommes convaincus que le juge a fait son devoir ; et dans l'opinion publique, il doit être considéré comme un juge impartial, et qui a su établir parfaitement les faits dans un district où il importe que tout le monde soit content de l'administration de la justice. Demain nous serions prêts à affecter encore le même montant d'argent pour obtenir le même résultat.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : J'ai toujours compris que d'après un principe du droit anglais, lorsqu'un homme a été trouvé innocent, l'accusation portée contre lui doit tomber pour toujours dans l'oubli, mais il me semble que ce soir, le Solliciteur général a ignoré cette axiome de la justice anglaise pour ressusciter ces rumeurs au sujet du juge Spinks. Il a d'abord voulu faire la leçon à l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) en le blâmant d'avoir fait des insinuations contre le juge McColl, et il nous dit ensuite qu'il se fait certaines démarches auprès d'un des juges du Canada pour l'induire à descendre de sa haute position et entrer dans l'arène politique. C'est là, à mon avis, une grossière insulte à l'adresse de la magistrature.

L'honorable député nous dit ensuite qu'il a l'intention de ramener plus tard cette question devant la Chambre. Et il ferait preuve de plus de courage et d'un plus grand esprit de justice à l'égard de la magistrature, en nommant tout de suite, le juge qu'il veut désigner ; mais je crois que d'ici à la fin de la session, il restera muet sur les prétendues offres qui auraient été faites au juge en question.

Je demanderai à l'honorable député s'il veut faire allusion à un des juges de la province de l'Ontario, car dans ce cas, cela aura pour effet d'ébranler tout sentiment de justice dans cette province, où les juges sont de temps en temps appelés à juger des causes d'élection. L'honorable député veut-il déclarer franchement s'il s'agit d'un juge de la cour Suprême de l'Ontario, car dans ce cas, je puis dire que le public perdrait toute confiance dans les juges qui vont prochainement être appelés à juger certaine cause dans cette province, si le Solliciteur général prétend qu'un de ces juges, qu'il n'a pas eu le courage de nommer, aurait pu être persuadé d'abandonner sa position pour appuyer les idées politiques des messieurs de ce côté-ci de la Chambre.

L'honorable député doit assurément renoncer à l'idée d'accuser de lâcheté mon honorable ami de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper). Toutefois, cette accusation ne devrait pas venir d'un homme qui a lancé cette insinuation contre un des juges de la cour Supérieure, sans oser nommer personne.

L'honorable Solliciteur général nous dit que si la moindre accusation était portée contre un juge, il devenait alors du devoir du département de la Justice, de faire une enquête sur la conduite de l'accusé.

Le Solliciteur général était ici à la dernière session, et il a dû entendre certaines accusations portées contre un des juges. Il y a alors eu une discussion au sujet de paiements de deniers publics à certaines personnes, dans le cas d'une élection dans le district d'Ontario-nord, et voici comment l'honorable député de Victoria-nord a, dans ces circonstances, accusé le juge Dartnell, du comté d'Ontario :

Nous avons un calcul des bulletins par un juge privilégié, M. Dartnell, un homme qui, je le dis de propos délibéré,—car je sais ce que je dis,—était dans un certain sens, ou se croyait, à la merci du parti libéral.

Voilà une accusation faite contre un juge, et cependant, le gouvernement n'a pas jugé à propos d'instituer une enquête à ce sujet.

Mais aujourd'hui, sur une simple rumeur répandue par un juge de paix,—et je plains les juges de paix de la Colombie Anglaise s'ils ne sont pas meilleurs que ceux de la province de l'Ontario—l'honorable ministre veut tenir une enquête. La question ne se réduit pas tant à savoir si l'honorable député de Yale et Caribou (M. Bostock) ou l'honorable député de New-Westminster (M. Morrison) ont bien agi dans cette affaire, qu'à savoir si le ministre de la Justice n'est pas tout à fait à blâmer ; et je crois que l'honorable député de Pictou s'est montré sévère à l'égard de ces deux messieurs. D'abord, ils avaient pour eux des précédents. L'honorable député de Yale et Caribou était parfaitement justifiable de demander une entrevue au juge avant le procès, car ce principe a été établi à la dernière session, alors que l'honorable député de Victoria-nord déclara que M. Osler était allé voir le juge Robertson, qu'il avait influencé à un tel point, que le lendemain lorsque l'on demanda un recensement, et il fallut un temps considérable pour débarrasser l'esprit du juge des préjugés que M. Osler y avait mis. Ainsi donc, on ne saurait blâmer le député de Yale d'avoir eu une entrevue avec le juge.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable député est avocat.

M. BENNETT : Je demande pardon à l'honorable député. Je ne savais pas qu'il était avocat. Mais voilà un précédent établissant que M. B. B. Osler avait bien agi en demandant une entrevue au juge Robertson, car la chose n'a pas été contestée en Chambre. Les honorables députés sont aussi justifiables par le fait qu'ils viennent de la Colombie Anglaise, où toute chose en vue, excite toujours une certaine cupidité, et lorsqu'ils demandaient qu'un de leurs partisans fût libéralement payé, ils ne demandaient que ce qu'ils croyaient justifiable de demander dans les circonstances, savoir, une petite part du gâteau.

Quant à l'idée de priver le juge de sa position, on comprend aisément que pour tout député qui a occupé quelque temps un siège dans cette Chambre, il paraît raisonnable de déplacer un adversaire pour le remplacer par un ami. Je dis donc que les honorables députés avaient des précédents sur lesquels appuyer leur conduite en privant un juge de sa position pour la donner à un partisan. Mais il est un autre côté de la question que le Solliciteur général a oublié et que l'honorable député de Pictou n'a pas rappelé, et voici le fait. Ces honorables messieurs étaient ici lorsque le ministre de la Justice télégraphia au juge Spinks, car la session n'a été prorogée que le 29 juin. Or ces rapports n'étaient pas l'œuvre d'un jour ou d'une semaine, et je puis dire sans craindre la contradiction, que longtemps avant qu'ils fussent connus à la Chambre, durant la session de 1897, les honorables députés avaient eu connaissance de plaintes contre le juge Spinks, plaintes fondées ou non.

Maintenant, il s'offrait aux honorables députés une manière courageuse de procéder. Je n'ai aucun doute qu'ils ont consulté le ministre de la Justice, vu qu'ils ont été ici jusqu'au 29 juin, jour de la prorogation, et que le télégramme avait été envoyé le 23 juin. Au lieu de soumettre la question à cette Chambre, ils l'ont laissé soumettre de la manière irrégulière que nous voyons. Il faut se rappeler que la prorogation n'a eu lieu que le 29 juin et qu'ils devaient être ici.

Dans sa défense, le Solliciteur général cite le nom de M. Newcombe, peut-être dans le but de faire croire à ses partisans que ce monsieur, son sous-ministre, est à blâmer. Il dit cependant que le département reconnaît sa responsabilité.

Voici quelle est, dans la résolution, la plainte portée contre le département :

> Que l'action du gouvernement dans ce cas est prématurée et de nature à nuire à la position, à l'utilité et la dignité de la magistrature, et qu'elle a entraîné une dépense scandaleuse des deniers publics.

Voyons les faits. Ces messieurs ont pris intérêt dans l'affaire. D'abord l'honorable député de Yale entrevoit le commissaire personnellement pour lui faire voir la nécessité d'avoir un avocat pour la poursuite, et l'honorable député de New-Westminster recommande cet avocat. Ces deux messieurs étaient ici, à Ottawa, le 29 juin, et cependant ce télégramme avait été envoyé à l'accusé le 23 du même mois. Le Solliciteur général dit qu'il n'a rien à blâmer dans le télégramme. J'ai toujours pensé que c'était une manière un peu publique de communiquer des renseignements.

Maintenant, comme l'enquête n'a eu lieu qu'au mois de décembre, près de six mois plus tard, comment peut-on justifier cet empressement à faire connaître par le télégraphe que ce juge était accusé de favoritisme, de partialité, dans des causes civiles et criminelles dans lesquelles certaines cliques étaient intéressées ?

S'il s'agissait de faits si peu importants que l'on a laissé écoulé six mois avant de procéder, le Solliciteur général ne saurait déclarer ici qu'il était nécessaire de porter l'accusation ce jour-là même. Je suis plutôt porté à croire que l'honorable député de Yale et l'honorable député de New-Westminster étant à Ottawa lorsque le télégramme a été envoyé, ont insisté auprès du ministre de la Justice pour que le juge Spinks ne fût pas jugé de la manière ordinaire, pour qu'on ne lui donnât pas un avis ordinaire et juste, mais dans leur empressement ils appuyèrent sur la nécessité d'envoyer ce télégramme. Qu'est-il arrivé ? Il en est résulté une réponse des plus énergiques de la part du juge. Il demanda le nom de ses accusateurs.

J'appuie tout ce qu'a dit l'honorable député de Pictou au sujet des honorables députés de New-Westminster et de Yale. Ils s'étaient chargés de l'enquête ; je ne puis dire s'ils l'avaient demandée ; mais il est impossible qu'ils n'eussent connu la plainte que lorsqu'ils recommandèrent de retenir les services d'un avocat. Comme ces messieurs étaient à Ottawa, je crois qu'ils savaient que l'on allait expédier ce télégramme. Or qu'est-il arrivé ? La nature futile de la cause est évidente dans le dossier cité cette après-midi. Ni l'un ni l'autre de ces honorables députés n'a appuyé les accusations ; les accusateurs eux-mêmes n'ont pas comparu. Et un fait à noter, c'est qu'il ne se serait pas présenté un seul témoin sans celui appelé par l'accusé. Tout démontre qu'il y avait au fond de l'affaire un partisan affamé que les honorables députés désiraient vivement favoriser, et ceux qui voulaient le renvoi du juge Spinks ont dû montré beaucoup d'impatience. Un millier de piastres a été dépensé, et le juge a pu revendiquer sa réputation, bien que les fonds du département aient été fournis aux accusateurs ; il faut cependant raviver la rumeur de méfaits de la part de ce juge. Il est étonnant de voir combien parfois les honorables députés sont prompts à s'occuper des rumeurs. Ils ont entendu force rumeurs au sujet du Yukon, mais cependant ils n'ont pas tenu d'enquête. Ils ont entendu plus que des rumeurs, dans le cas du juge Dartnell, car un député a déclaré ici que le juge s'était montré partial dans la question de l'élection d'un membre de cette Chambre. Cependant, on ne tient pas d'enquête.

Nous voyons que la justice—je parle tout spécialement de mon comté de Simcoe—nous voyons, dis-je, que la justice et la loi deviennent des questions politiques. L'avocat du comté, le shérif et les autorités de la justice font précisément ce qu'ils ont fait l'autre jour dans le comté d'Elgin, où il s'agissait d'une accusation sérieuse dans le cas de l'élection provinciale d'Elgin-ouest. Un nommé Bole était accusé de conspiration, et ainsi de suite. Or, à la grande surprise de tous ceux qui se soucient de la bonne administration de la justice, l'avocat du comté, payé pour voir à l'application de la loi, est venu comparaître pour l'accusé. Et que voyons-nous dans le comté d'Ontario ? Après toutes les hideuses révélations faites l'autre jour dans le procès qui a eu pour résultat de priver M. John Dryden de son siège, le département du procureur général de l'Ontario rit de toute l'affaire.

Il y a un cas dans lequel j'étais concerné comme avocat, un cas simplement en dehors de la politique, dans le comté de Simcoe. Il s'est trouvé là un magistrat assez courageux pour faire face à une clique de magistrats amenés de 15 ou 20 milles pour l'empêcher de rendre son jugement. Or, qu'a fait le premier de l'Ontario, dans ces cas ? Il écrivit au magistrat qui avait prononcé la condamnation, qu'il devait être prudent dans ce qu'il faisait parce qu'une plainte lui avait été faite. Quand ce magistrat se rendit à Toronto et demanda une audience au procureur général, M. Hardy, et une enquête à ce sujet, quel a été le résultat de sa démarche ? L'enquête fut refusée. Mais, Dieu merci, il y a des cours d'appel dans la province de l'Ontario, et lorsque ces gens en appelèrent de la décision de ce magistrat, le juge en chef Armour soutint cette décision contre celle de l'avocat du comté appuyé par le procureur général de la province, M. Hardy. Voici la décision rendue par le juge Armour dans la cause de la Reine vs McRae :

> Il ne doit pas être toléré que l'accusé amène à son procès des juges partisans qui réclament son acquittement. Voyez les conséquences que cela peut avoir. Je suppose un homme accusé de meurtre et traduit devant un magistrat, quelque puisse être la preuve, il pourrait être acquitté sur l'enquête préliminaire en influençant le tribunal par des juges amis. Les juges dans tous les comtés ont une autorité égale, mais comme il serait contraire à l'intérêt public de voir les juges opposés entre eux nous devons établir la règle que lorsqu'un accusé est cité ou traduit devant un tribunal, en vertu d'un bref de sommation ou d'un mandat, aucun autre magistrat ne doit intervenir dans l'enquête sur l'accusation, sauf sur sa demande.

Or, si nous n'avions pas eu de cour de revision dans l'Ontario, le droit et la justice auraient été mis de côté pour tout subordonner aux fins de parti.

A mon avis, le Solliciteur général n'a soumis aucune défense dans ce cas. Il n'a pas prouvé qu'avant l'enquête la cause avait été raisonnablement établie ; il n'a pas prouvé qu'il était du devoir de la Couronne de retenir les services d'un avocat. Il était amusant de voir le Solliciteur général établir un rapprochement entre le cas actuel et celui d'une enquête au sujet d'un fonctionnaire de pénitencier. Ces cas sont tout à fait différents et n'ont entre eux aucune analogie. Voici ce qui est arrivé : Certaine personne enviait la position du juge Spinks ; qui cela ? C'est connu dans la localité, je suppose. Un avocat désirait se faire des honoraires, en vertu du principe posé, je suppose dans le cas des prétendues fraudes électorales dans le Manitoba, et lorsqu'il a vu que les parents du ministre obtenaient une partie des fonds publics, il a cru qu'il pouvait aussi en avoir sa quote-part. Le fait n'en est pas moins établi devant le public que le département jusqu'ici a outrepassé ses pouvoirs dans cette poursuite contre le juge Spinks et qu'il a été tout à fait incapable de justifier sa conduite dans cette cause.

Il sied mal au Solliciteur général de vouloir attaquer, ce soir, l'honorable député de Pictou au sujet d'insinuations faites contre ce juge. Mon honorable ami a traité la question d'une manière honorable et avec justice.

L'autre jour, au cours d'un certain débat, j'ai dit qu'il n'était pas sage de faire

entrer les juges dans l'arène politique, et parce que j'ai mentionné un cas dans la province de l'Ontario, sans nommer le juge, le premier ministre a cru devoir se formaliser de ce que j'avais dit.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre. L'honorable député ne doit pas s'éloigner du sujet du débat.

M. BENNETT : Je dis avec le Solliciteur général que la magistrature doit être au-dessus de tout soupçon, et que si nous voulions faire de la magistrature un corps peu rémunéré, le meilleur moyen pour atteindre ce résultat était d'amener comme on le fait aujourd'hui de prétendues accusations devant la Chambre. C'est ce qu'on fait les honorables députés de Yale et Caribou et de New-Westminster, avant le 29 juin 1897, alors que la question aurait pu être sagement réglée plutôt que de recourir au mode de procédure suivi dans le cas actuel.

M. AULAY MORRISON (New-Westminster) : Pour constater la profonde ignorance de l'honorable préopinant au sujet d'une question qui devrait lui être familière, il suffit de rappeler ses dernières remarques. Je vais exposer brièvement en quoi je suis intéressé dans cette affaire. Je veux d'abord nier carrément les déclarations et les insinuations faites par les honorables députés de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) et de Simcoe-est (M. Bennett).

Je puis dire à l'honorable député de Simcoe-est qu'il aurait pu s'assurer, s'il avait voulu se donner la peine de me demander la chose, que je ne connaissais absolument rien de ce télégramme quand il a été envoyé, ni de l'affaire qui y est mentionnée. Si je me souviens bien, les nouvelles que j'ai eues concernant les accusations formulées contre le juge Spinks m'ont été adressées du littoral du Pacifique. Comme j'ignorais que cette question dût être soumise à la Chambre sous sa forme actuelle, je ne me suis pas procuré les détails; mais je suis certain que c'est incidemment que j'ai appris que mon ami, le juge Spinks, était accusé d'avoir commis certains actes contraires à sa position de juge. Je me rendis au ministère de la Justice, où j'eus une entreve avec M. Newcombe, *le sous-ministre ; c'est lui qui m'a* appris que ces lettres avaient été reçues par le ministère, et qu'il avait envoyé un télégramme, que j'ai lu, ainsi que les lettres.

Jusqu'à ce moment, j'ignorais le contenu de ces lettres, je ne savais pas qu'un télégramme avait été envoyé, et je n'en connaissais par la teneur. Cela devait avoir lieu vers le temps de la prorogation des Chambres, ou quelques jours auparavant, parce que je voulais télégraphier au juge Spinks de me rencontrer à Sicamous, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, endroit situé près de chez lui, afin de lui parler de l'affaire. La lecture de ces lettres m'a causé un étonnement facile à comprendre, parce que cet homme était pour moi un ami intime.

Le juge Spinks n'est pas juge dans mon comté ; il demeure aussi loin de l'endroit où j'exerce ma profession, que le comté de Simcoe-est est éloigné de la cité d'Ottawa. Il réside loin dans le district de la Koutanie, et moi je demeure à l'embouchure de la rivière Fraser. Il est donc tout à fait en dehors de mon comté, et tout ce qu'il peut faire dans sa juridiction ne me concerne pas. Seulement, c'est un de mes amis, et j'étais intéressé à savoir ce que l'on avait fait pour ou contre lui.

Le juge McColl, qui est le juge en chef de la province, fut nommé commissaire chargé de tenir une enquête sur les accusations formulées contre le juge Spinks. C'est le juge McColl qui a, je crois, proposé de prendre un avocat. Dans tous les cas, j'ai constaté que l'on avait décidé de prendre un avocat, et je savais par expérience que chaque fois que le ministre de la Justice avait nommé un commissaire et l'avait chargé de tenir une enquête dans la Colombie-Anglaise, le ministre de la Justice y avait toujours été représenté.

Je me rappelais l'enquête tenue sur la conduite de M. Fitzsimmons, sous-préfet du pénitencier de New-Westminster, et dans laquelle cause j'avais comparu pour l'accusé ; M. Charles Wilson, C.R., de Vancouver, qui était à cette époque le représentant du ministre de la Justice, avait lui aussi assisté à cette enquête et aidé à celui qui la présidait, M. le juge Drake. Accomplissant son devoir comme d'habitude, il crut devoir prendre sur lui de rendre la preuve aussi complète que possible des deux côtés, comme cela a eu lieu dans le cas actuel. Sachant qu'un avocat était sur le point d'être nommé pour surveiller cette cause, et croyant que le ministère devrait probablement choisir son représentant à Victoria, alors qu'il pouvait tout aussi bien prendre son représentant sur la terre ferme, je proposai le nom de M. Henderson, et il fut choisi.

M. Henderson est un avocat distingué du barreau de la Colombie Anglaise, et je n'ai jamais songé un instant, que l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) chercherait à l'attaquer ou à lui imputer des motifs malhonnêtes. Il a eu l'indélicatesse d'accuser M. Henderson en des termes peu dignes d'un membre du barreau, et de lui imputer des motifs qu'il n'a jamais eus. Je considère que l'honorable député a voulu laisser entendre que j'étais moi-même poussé par des motifs inavouables en envoyant ce télégramme et cette intention de sa part était visible dans sa manière de lire ce télégramme dans lequel je dis : "Je recommande Alexander Henderson, C.R., New-Westminster, comme avocat dans cette cause." Voilà sur quoi reposent toutes ses accusations. Je dis que des insinuations aussi lâches et aussi perfides que celles qui ont été faites par l'honorable député, ne sont

pas dignes d'un membre de cette Chambre, d'un membre du barreau ou d'un homme qui se respecte.

Si les déclarations et les insinuations qu'il a faites dans cette Chambre avaient été formulées à 100 verges d'ici, il y aurait eu avant peu une élection partielle dans le comté de Pictou. L'honorable député a fait là une chose indigne de lui, et j'espère qu'il ne poussera pas plus loin la tactique qu'il a suivie en cette circonstance. J'ignore s'il y a longtemps qu'il se permet cette conduite qui est indigne d'un membre de cette Chambre. Je suis surpris de voir qu'il ait osé faire perdre le temps de la Chambre pour formuler des accusations aussi futiles. Il a parlé de cette dépense extraordinaire de $400 qui ont été payés à titre d'honoraires à M. Alexander Henderson, C.R., de New-Westminster. Je n'ai pas suivi dans son entier le discours décousu prononcé par l'honorable député, mais je me suis amusé à faire un petit calcul alors qu'il était à parler de cette dépense de $400. J'ai calculé que chaque heure employée par l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper), pour faire ce discours, coûtait au pays $400, en supposant que la Chambre siège ordinairement sept heures par jour.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Jusqu'à présent l'honorable député a coûté au pays 10 cents.

M. MORRISON : Cette remarque de l'honorable député est faite de la manière la plus insultante possible. Cette après-midi, lorsque je lui ai posé une question se rapportant à la discussion, il n'a pas même daigné y répondre, sous prétexte que j'aurais dû dire : S'il vous plaît, monsieur, voulez-vous me permettre de vous poser une question ? Il n'y a pas un seul député dans cette Chambre qui enfreigne plus souvent les règlements concernant les débats que l'honorable député de Pictou. Il parle d'argent gaspillé, et de la manière dont ces $400 ont été dépensés, oubliant que depuis le commencement de son discours il a fait perdre $2,000 au pays.

Après l'excellent discours que vient de prononcer sur cette question l'honorable Solliciteur général, il serait superflu de ma part de vouloir discuter plus longuement ce sujet; mais je veux, cependant, ajouter que la résolution soumise par l'honorable député de Pictou ne repose pas sur des raisons sérieuses. Tout ce qu'il a dit à mon égard et à l'égard de l'honorable député de Yale et Caribou (M. Bostock) n'est basé sur aucun fait. L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) a lui aussi fait certaines déclarations qui sont contraires aux faits, et je tiens à lui dire que ses insinuations et ses suppositions à mon égard relativement à la part que je puis avoir prise dans cette affaire, sont complètement fausses.

M. BENNETT : L'honorable député doit se rappeler que j'ai dit que lui et l'honorable député de Yale et Caribou avaient cédé aux sollicitations de leurs amis.

M. MORRISON : Non.

M. BENNETT : Voilà en quoi j'ai dit qu'ils étaient concernés dans cette affaire. Je n'ai pas accusé l'honorable député d'autre chose.

M. MORRISON : J'espère que l'honorable député (M. Bennett) va aller plus loin que cela, et retirer cette dernière accusation, parce que je n'ai eu aucun rapport avec les amis des prsonnes qui ont écrit ces lettres. J'ai dit au commencement de mon discours comment il se faisait que j'avais appris la chose pour la première fois. Je ne me serais pas abaissé jusqu'au point d'offrir des explications aux honorables membres de la gauche, et d'employer le temps de la Chambre à faire ces quelques remarques, si l'honorable député de Pictou ne s'était pas cru justifiable de faire perdre à la Chambre quatre heures de son temps, pour donner des raisons à l'appui de cette résolution dans laquelle il demande à la Chambre de déclarer qu'elle n'a plus confiance dans le gouvernement. C'est aussi pour cela que je me suis permis de nier catégoriquement les déclarations qui ont été faites par l'honorable député de Pictou et l'honorable député de Simcoe-est.

Quant à ce qui concerne la part prise par le ministère de la Justice en cette affaire, je crois pouvoir me contenter de l'appréciation de sir Oliver Mowat qui a déclaré que tout s'était fait régulièrement.

L'ex-ministre de la Justice (sir Charles Hibbert Tupper) a essayé de faire croire à la Chambre que sir Oliver Mowat avait eu tort d'agir comme il l'a fait en cette affaire, mais il est inutile pour moi de vouloir établir la moindre comparaison entre ces deux hommes et la Chambre, qui connaît très bien l'honorable député, sait à quoi s'en tenir à ce sujet. En voulant essayer à attaquer dans un langage comme celui qu'il a employé, l'opinion émise par sir Oliver Mowat, l'honorable député de Pictou est descendu à un degré d'abaissement que je ne croyais pas qu'il fût possible à un honorable député d'atteindre.

J'espère que l'honorable député de Caribou va se croire obligé de répondre aux allusions qui ont été faites à sa conduite. Pour ma part, je n'ai jamais écrit à cet honorable député et je ne lui ai jamais parlé de cette affaire. J'ignorais qu'il y fût intéressé. La Chambre sera peut-être surprise d'apprendre que je suis dans les meilleurs termes avec l'honorable député de Yale et Caribou, avec M. Henderson, le juge en chef McColl et le juge Spinks. Comme je l'ai dit en commençant le juge Spinks est un ami personnel, et pas un député de cette Chambre ne regrette plus que moi que le nom de cet homme soit ainsi traîné inutilement dans cette discussion, et qu'il figure

dans les "Débats" et dans les journaux du pays.

Je suis persuadé que le juge Spinks serait le dernier homme à féliciter l'honorable député de Pictou de ce qu'il a fait aujourd'hui. Il ne peut y avoir l'ombre d'un doute que le but de l'honorable député en agissant ainsi était d'essayer d'augmenter sa popularité dans la Colombie Anglaise. L'honorable député a commis une grave erreur de jugement en adoptant la tactique qu'il a suivie, car s'il est une chose qui soit de nature à le discréditer aux yeux du public de la province où demeurent et sont connus le juge Spinks et l'honorable député de Yale et Caribou, c'est bien ce qu'il a dit ce soir dans cette Chambre. Tout ce que j'ai à ajouter c'est que, politiquement parlant, plus l'honorable député discutera cette question, plus nous en retirerons de bénéfices.

M. BOSTOCK (Yale et Caribou) : L'allusion que l'on a faite à mon sujet, au cours de ce débat, et les motifs que l'on m'a imputés sont loin d'être corroborés par les faits. S'il fallait en juger par les paroles de l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett), je crois que dans une semblable circonstance, il se serait laissé guider par les motifs qu'il veut bien m'attribuer. Mais je n'irai pas aussi loin que cela. Je puis lui dire immédiatement qu'il n'est pas à ma connaissance que quelqu'un cherchait à obtenir la position qu'occupait et qu'occupe M. Spinks. Aucun ami personnel et aucun ami du parti libéral n'essayait d'obtenir la position.

La première fois que je me suis mêlé de cette affaire, c'est quand j'ai écrit une lettre, sur la réception d'une autre lettre de la part de M. Sidley. M. Sidley m'écrivait pour savoir si les personnes qui avaient demandé l'enquête seraient représentées par un avocat. Comme le juge McColl se trouvait à cette époque dans la province de la Colombie Anglaise, j'ai cru que le meilleur moyen d'obtenir une réponse à cette question était de s'adresser à lui, et je lui écrivis, car je supposais qu'il devait avoir reçu les instructions nécessaires à ce sujet. Cette lettre que je lui ai écrite a été lue. Mais je ne me suis jamais mêlé de cette affaire, et je n'ai jamais essayé de nuire à M. Spinks ; ainsi donc tout ce que l'on peut prétendre à ce sujet est faux.

L'administration de la justice dans mon comté est une question très importante, qui doit y être surveillée avec beaucoup plus de soin que dans n'importe quelle autre province du Canada, parce que nous avons actuellement dans cette région une population considérable venant de toutes les parties de l'univers, et qui est portée à critiquer plus sévèrement la conduite des juges qu'on ne l'est généralement dans les vieilles provinces de la Confédération. Cette enquête a fait beaucoup de bien en ce sens qu'elle a mis fin aux rumeurs qui circulaient dans le public ; on est maintenant convaincu que M. Spinks remplit les devoirs importants de sa position avec impartialité sans se laisser guider par des motifs malhonnêtes.

Je n'ai rien eu à faire avec la nomination de M. Henderson ou de tout autre personne faisant partie de ce comité. J'ai simplement écrit cette lettre au juge McColl ; je ne lui ai jamais parlé de la chose ; et je crois que tout député à qui une telle demande serait faite par un de ses électeurs, suivrait la conduite que j'ai tenue à l'égard de M. Sidley, qui est un de mes électeurs. J'aurais pu, il est vrai, m'adresser au ministère de la Justice pour obtenir ces renseignements. Je n'ai jamais songé un seul instant à avoir une entrevue avec le juge McColl dans le but d'essayer de l'influencer, ou de lui dicter la conduite qu'il devait suivre dans un cas comme celui-là ; je n'ai jamais fait autre chose que d'écrire la lettre dont j'ai déjà parlé. Voilà les quelques remarques que j'avais à faire à ce sujet. J'espère que la Chambre sera satisfaites de ces explications personnelles. L'honorable Solliciteur général a expliqué la conduite tenue par le ministère de la Justice en cette circonstance, et je crois que la Chambre devra approuver ce qu'il a dit.

M. INGRAM (Elgin-est) : Je ne suis pas avocat, M. l'Orateur, et j'ai peut-être tort de vouloir prendre part à la discussion de cette question de droit, mais certaines accusations ont été formulées dans mon comté contre des juges ; j'ai donc l'expérience de la chose, et je sympathise beaucoup avec le juge Spinks, dans les circonstances actuelles. On peut excuser un simple citoyen qui ne connaît rien de l'administration de la justice de formuler des accusations contre un juge, mais ce que je ne comprends pas c'est que trois juges de paix, chargés de l'administration de la justice dans la Colombie Anglaise, aient pu porter des accusations aussi erronées contre ce juge, comme l'a prouvé la conduite du ministère de la Justice, et le rapport du juge qui a présidé l'enquête. Il a été prouvé bien clairement que le juge Spinks n'était pas coupable, et que ces accusations étaient mal fondées.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Elles l'ont toujours été.

M. INGRAM : En effet, elles l'ont toujours été. Il me fait plaisir de voir que tous les honorables députés de la Colombie Anglaise prétendent n'avoir rien eu à faire avec ces plaintes, ils se contentent d'affirmer qu'ils ont fait leur devoir comme représentants du peuple, mais je regrette d'être obligé de dire que la même politique n'est pas suivie relativement aux autres ministres. Je sais par expérience que quand des députés ont fait leurs plaintes aux ministères relativement à la conduite des fonctionnaires publics dans leurs comtés, et quand les officiers du ministère ont reçu ordre de faire une enquête sur ces plaintes, même après cela, quelques-uns des ministè-

res consultent les députés libéraux et les candidats libéraux défaits sur ce qu'ils doivent faire.

C'est là une mauvaise politique, parce que si les ministres responsables chargent des officiers responsables de prendre connaissance de ces plaintes, aucune personne étrangère au ministère, que ce soit le député ou le candidat défait, ne devrait être consultée sur la décision à prendre.

L'honorable Solliciteur général a fait, ce soir, certaines déclarations que j'approuve, et ce n'est pas la première fois que je partage ainsi l'opinion de l'honorable ministre, parce que j'ai constaté avec plaisir qu'il avait agi avec beaucoup d'impartialité dans un grand nombre de cas. Il a dit que la justice devait jaillir d'une source pure pour être agréable à ceux qui s'adressent à elle. J'approuve ce principe. Il a aussi dit qu'à son avis, le fait d'être libéral et ami du gouvernement, ne devrait pas empêcher ces personnes de se plaindre de l'administration de la justice. Là encore il avait raison. Aucun libéral ne doit être empêché de formuler une plainte. Mais je vais plus loin, et je demande à l'honorable Solliciteur général s'il est disposé à accepter la proposition suivante : si un conservateur porte une plainte relativement à l'administration de la justice, le ministère prendra-t-il sur sa demande les mêmes mesures qu'il prendrait à la demande d'un libéral, et ordonnera-t-il qu'une enquête ait lieu au sujet de ces accusations ?

Si l'on accepte cette proposition, je vous demande pardon d'avance, M. l'Orateur, des remarques que je vais faire ; je vais m'efforcer de me débarrasser de tout esprit de parti pour traiter cette question que je crois être dans les intérêts de l'administration de la justice au Canada. Comme on nous a parlé toute l'après-midi de la manière dont la justice était administrée dans la Colombie Anglaise, je suppose que le ministère de la Justice aime toujours à savoir comment les gouvernements des différentes provinces de cette Confédération administrent la justice dans leurs sphères respectives, et je veux citer un exemple ou deux que je vais prendre dans mon propre comté situé dans la province de l'Ontario.

Nous possédons dans la ville de Saint-Thomas un magistrat temporairement nommé, et qui est chargé d'administrer la justice avec impartialité et sans distinction de parti. Cet homme est censé faire partie du groupe des purs, et ses décisions doivent être surtout remarquables par leur impartialité, or, comment s'est-il acquitté de son devoir ? Plusieurs personnes ont été accusées d'avoir manipulé les bulletins, d'en avoir volés, et aussi d'être allé donner leurs votes sous de faux noms et d'avoir pris la place des présidents du scrutin lors de l'élection d'Elgin-ouest.

Contrairement à l'honorable député qui a été accusé d'avoir fait certaines déclarations dans la Chambre cette après-midi, qu'il n'oserait pas répéter au dehors, je déclare qu'un individu du nom de Duncan Bole, du village du Saut Sainte-Marie, est venu dans le district électoral de Elgin-ouest et y a enlevé des bulletins de vote qui avaient été déposés en faveur du candidat conservateur dans ce comté. Je suis prêt à prouver ce que j'avance devant n'importe quelle cour de ce pays, et je suis disposé à porter la même accusation en dehors de cette Chambre, sous ma propre signature, et je puis trouver des douzaines de personnes qui sont disposées à faire la même chose.

M. MORRISON : Pourquoi ne le faites-vous pas ?

M. INGRAM : Je m'explique. Afin de poursuivre cet homme pour le crime qu'il avait commis, il fut arrêté et amené sur le théâtre de ses exploits, puis traduit devant un juge de paix, chargé d'administrer la loi ; or, qui fut amené à cet endroit pour faire le procès de cet homme qui était accusé du crime le plus infâme qu'un homme puisse commettre—accusé d'avoir volé le bulletin de vote d'un électeur qui avait honnêtement donné son vote en faveur du candidat de son choix ? Nous avons vu l'avocat chargé de représenter le ministère public dans le comté se rendre à cet endroit pour défendre le voleur, et j'ai cru comprendre que ses services dans cette circonstance avaient été payés par la province.

Voici ce que je veux savoir : Si le ministère de la Justice trouve de l'argent pour faire des enquêtes sur des accusations comme celles dont nous avons entendu parler dans la Colombie Anglaise, trouvera-t-il l'argent nécessaire pour faire une enquête sur l'accusation que je viens de formuler ? Le procureur général de la province, qui a pour mission spéciale de voir à ce que la loi fédérale et en particulier la loi criminelle soit mise en vigueur convenablement, refusa de produire les bulletins de vote, sur la demande qui lui fut faite, et empêcha par ce moyen de continuer la cause.

L'avocat chargé de représenter le ministère public dans le comté se rendit spécialement à cet endroit afin de soulever une question de droit et empêcher la justice de suivre son cours. Puis vint le magistrat de police de Saint-Thomas, qui a été nommé temporairement sur la recommandation d'un homme qui représente actuellement le comté de Elgin-ouest dans la législature, et qui, s'il était nommé d'une manière permanente, devrait sa nomination à ce député. N'est-ce pas trop demander de la nature humaine que d'exiger de cet homme qu'il rende la justice avec impartialité, et fasse dommage à celui de qui il tient sa nomination ? Je dis que dans un cas comme celui-là, le devoir du ministère de la Justice est de trouver un homme capable de rendre justice égale à tous. Non seulement cet homme a agi comme magistrat de police, mais il s'est de plus occupé de trouver des cautions disposées à se rendre garantes que les accusés

comparaîtront à un certain jour, puis ces derniers furent remis en liberté moyennant un cautionnement personnel de $200, et deux cautionnements au montant de $200 ; et lorsque la cause fut appelée de nouveau les accusés étaient disparus, et voilà comment ils ont échappé à la justice.

Amendement rejeté ; la motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.

(En comité.)

M. FOSTER : Je suppose que mon honorable ami n'a pas l'intention de continuer la séance ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y a un item des subsides concernant les pêcheries que nous ferions mieux d'adopter.

M. FOSTER : J'avais compris que cet item avait été laissé de côté pour être discuté.

Inspection des steamers de l'Etat et des signaux de brume—$1,300.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je voudrais savoir de l'honorable ministre s'il a reçu le rapport que l'un de ses officiers m'a dit mardi dernier être en partie préparé.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : J'ai parlé de la chose aujourd'hui même à cet employé, et il m'a répondu que l'honorable député l'avait mal compris s'il avait dit que le rapport était prêt. Il est à le faire copier aussi rapidement que possible.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Puisque ce jour là il y en avait une certaine partie de prête, il pourrait du moins déposer celle-là sur le bureau de la Chambre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce fonctionnare m'a apporté tout l'ouvrage qu'il y avait de fait jusqu'aujourd'hui, mais cela ne pouvait être déposé sur le bureau de la Chambre dans cet état ; mais tout sera bientôt prêt. Il y a quatre ou cinq commis qui sont occupés à copier ce rapport.

M. GILLIES : L'honorable ministre est-il prêt à déposer sur le bureau de la Chambre les documents que je lui ai demandés il y a quelque temps, et en particulier ceux qui concernent le gardien du phare de Pointe-Jérôme, dans le comté de Richmond ? Il m'avait promis que ces documents seraient produits, il y a une semaine.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne les ai pas. Les documents concernant la destitution du garde-pêche ont été produits l'an dernier au Sénat. J'en ai fait prendre des copies et je pourrai peut-être les passer à mon honorable ami ce soir. Ces documents ne contiennent que ce que j'ai dit déjà à l'honorable député, à savoir qu'on a fait rapport au commissaire des pêcheries que ce fonctionnaire était incompétent.

M. GILLIES : Il n'y a pas de semblable rapport.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Cet item devait rester en suspens jusqu'à la production du rapport. C'est là l'entente.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce n'est pas ce que j'ai compris. Dans tous les cas, le rapport va venir ; je ne puis forcer les fonctionnaires à copier ces documents avec plus de célérité.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Après l'entente qui a eu lieu, je suis certain que l'honorable ministre n'insistera pas sur le vote de cette somme de $1,300 tant que le rapport ne sera pas déposé sur le bureau de la Chambre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne sache pas qu'il y ait eu entente formelle à ce sujet, mais j'ai compris que nous devions laisser cet item en suspens, libres de discuter tous les autres item en général.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : C'est l'item 208. Nous avons approuvé l'item 207, avant d'examiner l'item 208, et il y a eu entente que le rapport serait préparé et déposé.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Alors approuvons l'item 208, et je vais laisser l'autre en suspens.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Pas du tout, j'ai beaucoup à dire sur cet item-là.

Ostréiculture.. .. .. $7,000

M. INGRAM : L'entente intervenue l'autre soir était que nous devions voter le crédit 208 à l'exception d'un item, et qu'en examinant celui-ci, nous pourrions discuter tous les autres. J'ai alors demandé au ministre s'il voudrait bien donner des explications au sujet des frais de justice payés à John Farleyson Thomas. Je vois à la page K-80, un item de $70. Qu'est-ce que cela veut dire ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne puis me rappeler. C'est pour frais de justice payés il y a 18 mois.

M. INGRAM : Je ne puis comprendre cet item.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député peut parfaitement demander les pièces justificatives au comité des comptes publics ; il peut difficilement exiger que je charge ma mémoire de tous ces détails.

M. INGRAM : Je ne suis pas membre de ce comité.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député peut faire faire la chose par un de ses amis.

M. INGRAM : Hier soir, j'ai attiré l'attention de l'honorable ministre sur cet item.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne me rappelle pas, et je ne crois pas qu'il l'ait fait, car je le verrais aux " Débats."

M. INGRAM : Je ne suis pas pressé et je puis attendre.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'autre soir, l'honorable ministre a fait quelques observations sur une question très importante, et je suis surpris de constater, par le rapport de son département, qu'il y a eu une volumineuse correspondance qui n'a pas été produite. Par exemple, l'honorable ministre en est arrivé à une entente avec certaines provinces, au sujet de la juridiction des gouvernements fédéral et provinciaux sur les pêcheries. On devrait fournir au parlement la correspondance qui a eu lieu à ce sujet.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La correspondance à ce sujet n'est pas importante.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre a dit hier soir que c'était là son impression, et qu'il y avait eu simplement pourparlers entre lui et les gouvernements des provinces, mais je constate que le sous-ministre, à la page 35 de son rapport, dit que la décision du Conseil privé n'a pas été très bien comprise, et que le gouvernement fédéral avait le pouvoir de faire des règlements concernant les pêcheries, mais que les gouvernements provinciaux avaient d'autres droits importants que le gouvernement fédéral ne pouvait plus exercer à l'avenir. Il est stipulé que l'émission des patentes et la perception des droits de pêche, sont du ressort des provinces excepté quant au Manitoba et aux Territoires du Nord-Ouest. Je ne comprends pas cette exception.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le Conseil privé a décidé qu'à l'époque de la confédération les provinces qui ont formé une union avaient certains droits de propriété, au nombre desquels était le droit de pêche qui n'a pas été transféré au gouvernement central. Mais cela ne s'applique pas aux Territoires du Nord-Ouest et au Manitoba, qui ne sont entrés dans la confédération que plus tard.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre a dit que la correspondance était peu considérable, mais le sous-ministre dit, dans son rapport, que la correspondance entre le département et les autorités provinciales est volumineuse quant à l'interprétation à donner à l'arrêt du Conseil Privé et qu'il y a encore bien des points obscurs. Il faut que cette correspondance soit produite.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cette correspondance est d'une nature purement départementale et administrative. Par exemple, la province d'Ontario a nommé un fonctionnaire préposé aux pêcheries et il a correspondu avec M. Prince, au sujet de notre manière d'administrer cette division du département, et nous lui avons fourni des livres et des renseignements qui pouvaient lui être utiles ; mais la correspondance ne mentionne pas les points de droit que cette question a soulevés, lesquels ont été discutés entre M. Hardy, M. Marchand et leurs avocats et les fonctionnaires du département de la Justice et moi.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Naturellement, ces explications me suffisent, si l'honorable ministre est certain que la correspondance n'a trait qu'à ces matières, et non pas au prétendu " modus vivendi ", ainsi que le sous-ministre semble le faire entendre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y a eu échange de lettres entre la province de Québec et moi au sujet de la pêche sur le littoral de l'Atlantique et les premiers ministres des provinces maritimes, afin d'en venir à une entente sur un cas que l'on pourrait soumettre aux tribunaux. C'est depuis que le rapport a été publié.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je crois qu'une correspondance aussi importante devrait être déposée sur le bureau de la Chambre, à moins que—

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Pas maintenant, je crois.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Dans tous les cas, j'appelle l'attention de l'honorable ministre sur ce point-là. Il y a un autre sujet que je désire toucher. On dit qu'on est "à préparer une révision complète des lois existantes." L'honorable ministre voudrait-il me dire ce que cela signifie ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela veut dire simplement que les lois existantes devront subir quelques modifications. Par exemple, le Conseil privé décide que l'article principal (2) de l'acte des pêcheries, est ultra vires, en ce qu'il nous accorde le pouvoir de consentir des baux ; je dois faire préparer un bill conformément au jugment du Conseil privé.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le bill doit-il être préparé en dehors du département ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non. J'ai l'intention d'en soumettre le projet au département de la

Justice, mais c'est mon département qui va préparer le bill en question. Je demanderai de réserver un item du crédit de $1,300 jusqu'à ce que mon honorable ami ait reçu le rapport qu'il exige et d'approuver les autres.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Nous n'avons pas encore discuté les points que fait naître cette question.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je croyais que mon honorable ami les avait discutés assez bien. Quoi qu'il en soit, je ne désire pas abréger la discussion.

M. BENNETT : L'autre soir, j'ai parlé du cas de Noble frères, un cas qui a vivement occupé et occupe encore l'attention publique. Parmi les pêcheurs du comté que j'ai l'honneur de représenter il y en a quelques-uns qui violent les lois de pêche. Les délinquants qui sont, en général, de pauvres gens, sont sévèrement punis. Non seulement on leur a imposé de lourdes amendes, mais on a confisqué leurs filets et, dans certains cas, leurs bateaux, car c'est là la peine que les lois salutaires infligent aux coupables.

Mais ces pêcheurs de la baie Georgienne se plaignent que l'on a appliqué sévèrement la loi à leur égard, mais que l'on est plus clément à l'égard de Noble frères, une grande et riche maison, poursuivis devant les tribunaux par l'inspecteur et déclarés coupables. Leurs nombreux bateaux ont été saisis, mais ont été relâchés, après qu'un cautionnement eut été fourni. Quoique cela soit arrivé, il y a trois ans les Noble frères n'ont pas encore été punis. Le ministre de la Marine et des Pêcheries et la Chambre comprendront que les pauvres pêcheurs qui voient s'évanouir ce qui représente plusieurs années de labeur et d'épargne, parce qu'ils ont pêché illégalement, sont enclins à croire que la justice n'est pas équitablement administrée, lorsqu'ils constatent au moment où la faim vient peut-être frapper à leur porte, que cette riche maison qui jouit d'une grande influence dans Algoma échappe aux rigueurs de la loi.

J'ai parlé de cette matière l'autre soir, mais la séance a été levée avant que le ministre fît une déclaration à ce sujet. Je demanderai au ministre de nous dire quel est le montant du cautionnement fourni et si on a rendu tous les bateaux confisqués, et si Noble frères ont payé une partie des amendes qui leur avaient été imposées ; et si c'est l'intention du département de permettre à ces riches délinquants d'échapper par la tangente, ou d'exiger le paiement des amendes qu'ils ont encourues.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député a parlé d'un cas qui est arrivé il y a plusieurs années avant mon entrée en fonctions. Tout ce qui a été fait dans l'espèce est l'œuvre de mon prédécesseur. Je n'ai fait qu'informer M. Osler, l'avocat de Noble frères, que s'il désirait garder la cause de nouveau, je l'entendrais et rendrais ensuite ma décision. Il me répondit qu'il désirait attendre le jugement du Conseil privé au sujet de la juridiction respective du Canada et des provinces. Depuis M. Osler n'a rien fait et je l'ai imité.

M. BENNETT : Je suis surpris de la déclaration de l'honorable ministre, car il est bien difficile de croire que Noble frères vont prendre l'initiative. Imaginez-vous un demandeur qui obtient jugement en sa faveur et qui interjette appel.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La chose arrive fréquemment.

M. BENNETT : Oui, il demande quelquefois un montant plus considérable que celui qu'il a obtenu. Mais ce n'est pas ce qu'on voulait dans l'espèce. Si les faits sont tels que je les crois être, l'honorable député de Pictou, qui était alors ministre de la Marine et des Pêcheries, de l'avis des pêcheurs de la baie Georgienne, n'a pas été sévère à l'égard de Noble frères. La meilleure preuve que la confiscation de ces remorqueurs et bateaux était juste, et que les amendes imposées par M. Elliott, étaient équitables, c'est que cet inspecteur des pêcheries est encore un des fonctionnaires du département.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non.

M. BENNETT : Je suis peiné d'apprendre qu'il a été congédié. Pour quelle raison ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce n'est qu'à regret que je l'ai remercié de ses services, ainsi que plusieurs autres fonctionnaires, après le jugement du Conseil privé.

M. BENNETT : M. Elliot a toujours rempli ses fonctions avec courage et impartialité. Mais l'honorable ministre peut demander au fonctionnaire de son département qui est ici présent, si de lourdes amendes ne sont pas suspendues sur la tête de Noble frères. Si ces délinquants doivent jouir de l'impunité, lorsque l'homme qui a un bateau valant $40 ou $50 et des filets valant une centaine de dollars, pris à faire la pêche illégalement, voit non seulement confisquer sa propriété, mais est condamné à payer de lourdes amendes, je dis que les pêcheurs n'auront pas une grande confiance dans l'administration de la justice. Je demanderai au ministre quel est le montant des amendes imposées à Noble frères.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je l'ignore. Le cas date de plusieurs années avant mon entrée en fonctions.

M. BENNETT : J'aimerais savoir,—car au moins vingt pêcheurs de mon comté m'ont demandé la chose,—ce que le gouvernement entend faire au sujet de cette affaire. Le ministre admet que le cas est de sa compétence, car il dit avoir eu des communications avec M. Osler à ce sujet.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : D'après ce que ce M. Osler m'a dit, j'ai compris que Noble frères voulaient réclamer du gouvernement d'énormes dommages-intérêts.

M. BENNETT : Je ne crois pas que le gouvernement accorde une pétition de droit, car je pense que Noble frères seraient trop heureux de donner et de recevoir quittance. Je demande des renseignements simplement pour pouvoir dire aux pêcheurs quel a été l'issue de l'affaire de Noble frères. C'est une cause qui a passionné l'opinion publique et a été l'objet de nombreux commentaires dans les journaux. La Chambre a été saisie de la question par un honorable député qui est maintenant de la droite, mais était autrefois de la gauche. On s'est plaint amèrement de la conduite de l'ancien ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Charles Hibbert Tupper). Je crois que mon honorable ami (sir Louis Davies) devrait nous dire si les amendes ont été payées, ou si le gouvernement a l'intention d'en exiger le paiement.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est là une bien vieille affaire comme je l'ai dit. Il y a dans le département une foule de paperasses que tous ceux qui le désirent peuvent consulter. L'affaire a été réglée par mon prédécesseur et l'avocat de Noble frères m'a dit que ses clients attendraient le jugement du Conseil privé avant de s'adresser aux tribunaux. Je présume qu'ils vont intenter contre le gouvernement une action qui sera jugée de la manière ordinaire. Je n'ai pas l'intention de leur payer de dommages-intérêts. L'honorable préopinant est avocat, et je crois que, en cette qualité, il ne me conseillerait pas de poursuivre le recouvrement de ces vieilles amendes.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je suis surpris de voir le ministre de la Marine et des Pêcheries prendre une pareille attitude. Il n'a pas le droit de se débarrasser de cette question en disant qu'elle est vieille. Le jugement du Conseil privé ne peut, en aucune façon, affecter l'obligation du département d'appliquer les lois de pêche. Ce jugement ne soulève pas le moindre doute au sujet de la validité de ces lois, bien au contraire, il confirme le droit de les mettre en vigueur.

Il est dur de brûler les filets et les barques de pauvres pêcheurs, comme le font maintenant les fonctionnaires de l'honorable ministre ; les journaux ne protestent pas, cependant ; mais si vous touchez à une maison puissante, si vous saisissez les bateaux de Noble frères qui vont faire la pêche pendant la saison prohibée, il y a une levée générale de boucliers. Au lieu d'être blâmé de ne pas avoir procédé contre ces gens avec toute la célérité possible, j'ai été en butte à toutes sortes d'attaques, tant dans cette enceinte que dans la presse—le "Globe", de Toronto, battant la marche,—parce que mes fonctionnaires n'avaient fait que leur devoir.

Mais je savais personnellement comment Noble frères se conduisaient. Pendant que l'un d'eux était dans mon bureau pour atténuer les faits incriminés, je recevais de mes fonctionnaires un télégramme m'informant qu'un autre bateau de cette maison avait été saisi faisant la pêche pendant la saison prohibée. L'émoi que cette puissante maison à réussi à soulever est extraordinaire, et au lieu d'avoir le public de son côté, le département n'a pas eu la sympathie populaire. Sachant que de pauvres pêcheurs souffraient beaucoup plus de la perte de leurs filets et bateaux que Noble frères, j'ai insisté pour que la loi suivît son cours. Des chambres de commerce de tous les points de l'Ontario m'ont fait des représentations en faveur de Noble frères, qui étaient des clients considérables pour les marchands. On a exercé une telle pression, on a envoyé, de tous les quartiers des représentations si puissantes que, finalement, après m'être consulté avec mes collègues, j'ai résolu de retenir ces bateaux et de ne pas les mettre en vente de la manière ordinaire.

Nous avons délégué M. Samuel Wilmot, commissaire de la pisciculture, pour entendre ce que ces gens avaient à dire pour leur défense. Noble frères retinrent les services d'avocats éminents, McCarthy et Osler. Ceux-ci se présentèrent devant M. Wilmot, et soulevèrent une foule d'objections qui, sans aucun doute, embarrassèrent beaucoup le commissaire.

Quoique M. Wilmot eût fait rapport au département et qu'une foule de témoignages eussent été pris, l'affaire était encore en suspens, lorsque j'abandonnai le ministère de la Marine et des Pêcheries. L'honorable député de Victoria, N.-B. (M. Costigan) me succéda ; et naturellement nous sommes tous deux responsables des retards qui ont eu lieu. Je puis me tromper, mais je crois que M. Wilmot céda sa place à un juge, et la cause fut plaidée de nouveau. Dans le même temps, Noble frères, ayant fourni cautionnement, obtinrent possession de leurs bateaux. S'il est prouvé que la loi a été violée, grâce à ce cautionnement, les coupables n'échapperont pas.

Je n'étais mû par aucun sentiment d'animosité, mais je voulais simplement démontrer que la loi est égale pour le pauvre et pour le riche, et prouver aux pêcheurs que nous ne brûlons pas leurs filets et bateaux, et que nous ne leur infligeons pas des amendes parce qu'ils sont pauvres, mais parce qu'il faut que la loi soit respectée.

C'est peu de temps avant d'abandonner nos fonctions, en juin 1896, qu'il fut décidé

de faire une enquête devant un juge,—le juge Johnston, je crois,—afin d'en finir et de donner à ces gens l'occasion de prouver leur innocence ou d'établir si leurs bateaux faisaient ou ne faisaient pas la pêche au moment où ils furent saisis. Une autre chose qui pesa aussi dans la balance, c'est que ces gens-là n'en étaient pas à leur première infraction, mais étaient des récidivistes incorrigibles, et le département se demandait s'il devait leur accorder une licence. En vertu des lois de pêche, on refuse de renouveler la licence des pauvres pêcheurs dont j'ai parlé, dans le cas de récidive. Il y a une condition implicite de bonne conduite, car ces licences ne sont qu'accordées qu'à un petit nombre de personnes choisies qui doivent observer les règlements et ne pas nuire à nos pêcheries.

Cela se passait en 1896, et toutes les choses dont j'ai parlé n'ont pas pris beaucoup de temps. Il y a eu un long retard depuis, mais ce n'est pas pour le ministre une raison de dire que l'affaire n'ayant pas été réglée avant son entrée en fonctions, il ne sait pas où elle en est, et de faire entendre que Noble frères ont peut-être réclamer des dommages et intérêts. Pourquoi poursuivraient-ils ? Une de ces enquêtes a été loin de leur être favorable. Si je me rappelle bien, le ministre lui-même nous a fait cet aveu.

M. Osler qui, sans aucun doute, veut obtenir du délai dit spécieusement qu'il serait préférable d'attendre que le Conseil privé se prononçât sur nos lois de pêche. Il ajoute que ses clients veulent réclamer des dommages-intérêts. Et hier, le Conseil privé s'est prononcé et son jugement n'affecte en rien la matière, comme le sait l'honorable ministre. Rien, dans ce jugement, n'empêche de percevoir le montant du cautionnement, et il est du devoir du ministre d'agir en ce sens.

M. McGREGOR : De grâce, abrégez, nous allons passer toute la nuit ici.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le ministre n'a pas voulu abréger, lui ; il a tenu trop longtemps cette affaire en suspens.

M. McGREGOR : Il ne voulait pas ruiner ces gens-là, comme vous le voulez.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je ne vois pas pourquoi l'honorable ministre prétend que je voudrais les ruiner. Je n'ai jamais voulu cela, mais j'aurais préféré les ruiner plutôt que les pauvres malheureux que nous étions obligés de ruiner en faisant observer les règlements. Car en perdant leurs bateaux et leurs filets, ils perdaient tout. C'est à son tour à présent de faire appliquer la loi et à recevoir les mêmes malédictions que j'ai reçues des gens qu'il faut punir. Il lui faut décider dans ces causes qui a droit et qui a tort ; il faut qu'il se décide soit à faire payer le cautionnement soit à l'abandonner. Je voudrais savoir aussi si depuis les Noble ont continué à avoir leur permis de pêche.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne crois pas.

M. BENNETT : Le ministre a été mal renseigné sur ce point ; ils ont continué à pêcher.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je réponds à la question de l'honorable député de Pictou, qui demande s'il leur a été accordé un permis de pêcher ; j'ai dit que je ne le crois pas.

M. McGREGOR : Ils achètent leur poisson.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne crois pas me tromper en disant qu'ils n'ont pas eu de licence. Voici un cas qui s'est produit il y a 6 ans, et sans le moindre avis, on le ramène tout à coup dans le débat, et l'on me demande de dire ce que j'entends faire à ce propos. Si l'honorable député veut faire une motion pour que tous les documents soient produits devant la Chambre, nous pourrons revenir sur tout ce qui a été fait et décidé dans cette affaire. Mais venir me demander, à propos de subsides pour cette année, d'entrer dans tous les détails d'une affaire qui s'est passée, il y a 5 ou 6 ans, avant mon entrée dans le ministère, et sans aucun avis, c'est se montrer trop exigeant.

M. BENNETT : L'honorable ministre ne peut guère se plaindre d'avoir été pris par surprise. Cette cause est si importante que, lorsque j'y ai appelé son attention, l'autre jour, il aurait dû se mettre au courant des faits. Si je n'ai pas amené la question sur le tapis, l'année dernière, c'est que je savais qu'elle était pendante devant le ministre. Je connais M. Chs. Noble et je crois que le ministre le connaît aussi.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, je ne le connais pas.

M. BENNETT : M. Chs. Noble a passé près d'une semaine ici, durant la dernière session, et il a certainement dû voir le ministre. Il était ici expressément pour cette affaire. Un de ses amis m'a informé qu'il avait passé plusieurs jours ici et qu'il espérait fortement un résultat favorable, et qu'il n'y aurait ni amende ni cautionnement à payer. C'est pour cela que je dis que le ministre ne peut guère se plaindre de ne pas avoir été averti. En ramenant cette question sur le tapis, l'autre soir, j'ai parlé de son importance, et il aurait dû savoir qu'il en serait de nouveau question. L'honorable député d'Essex-nord (M. McGregor) a déclaré plusieurs fois que c'était une persécution.

M. McGREGOR : Je connais toute l'affaire.

M. BENNETT : Je n'en doute pas puisque M. Noble est venu ici à chaque session.

M. McGREGOR : Je ne connais pas M. Noble ; je ne l'ai jamais rencontré de ma vie.

M. BENNETT : Dans ce cas, l'honorable député n'a pas été aussi heureux qu'un grand nombre de ses collègues de la droite, car M. Noble en a rencontré beaucoup. La cause est importante en ce que les Noble avaient l'aide non seulement de libéraux influents, de conservateurs amis du gouvernement d'alors qui étaient en relations d'affaires avec eux. Quand je retournerai dans mon comté, que pourrai-je répondre à ceux qui me demandent continuellement de leur expliquer cette manière partiale d'appliquer la loi ?

Prenons pour exemple le cas de la rive de Tiny. Il y a là un grand nombre de Canadiens-français dont tout l'avoir consiste dans un attirail de pêche valant de $300 à $400. Ces pêcheurs sont pauvres, et s'ils laissent leur filets à l'eau quelques jours après la fermeture de la pêche, parce que le mauvais temps les a empêché de les retirer, tout leur avoir est réduit en cendres sous leurs yeux.

Comment pourrai-je expliquer cette application rigoureuse de la loi, quand il s'agit de ces pauvres gens, quand le riche établissement des frères Noble, qui sont non seulement riches, mais aussi des politiciens actifs sur toute la rive, n'a pas été obligé de s'y soumettre ?

Les Noble ne se bornaient pas à faire de la politique dans leur propre district d'Algoma, il étaient aussi des facteurs importants dans Simcoe-nord et Parry Sound. Aux élections de 1896, ils quittèrent Algoma où l'élection ne devait avoir lieu que plus tard, et vinrent exercer leur influence à Parry Sound en faveur du candidat libéral ; et cette influence était grande, parce que beaucoup d'électeurs sont à leur emploi et qu'un plus grand nombre encore sont sous leur dépendance, parce qu'ils leurs fournissent des engins de pêche.

On me dit que les Noble possèdent une fortune de $200,000. Ils étaient les rois de la pêche dans cette partie du pays. Après avoir à maintes reprises violé la loi et avoir été une bonne fois forcés à rendre compte de leurs actes, le ministre nous répond que c'est une vieille affaire et qu'il ne faut plus en entendre parler.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je refuse de me prononcer dans cette affaire, parce que je ne suis pas au courant des faits. Je ne crois pas que l'on puisse exiger de moi une réponse catégorique sur une affaire qui s'est passée il y a 5 ou 6 ans, et qui surgit inopinément dans le débat, pendant que la Chambre siège en comité des subsides.

M. BENNETT : Il est à ma connaissance personnelle que M. Charles Noble était ici l'an dernier, et j'ai appris d'un de ses amis qu'il venait voir si l'on exigerait le paiement de l'amende. Le ministre nie-t-il que M. Noble soit venu ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il a pu venir et me voir, mais je n'en sais rien.

M. BENNETT : Il est fort à présumer qu'il a vu le ministre. Je suis convaincu que l'honorable député d'Algoma (M. Dyment) l'a vu plus d'une fois à ce propos, car il est de la plus haute importance pour lui de pouvoir compter sur l'influence de ce puissant établissement, dont les transactions s'étendent à des milles et des milles le long du rivage. Je demande donc au ministre de nous faire connaître l'attitude qu'il entend prendre sur cette question.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne suis pas en état de le dire, car je n'ai pas vu les documents.

M. BENNETT : Alors, à la prochaine séance.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Comment veut-on que je parcoure cette masse énorme de témoignages d'ici à la prochaine séance ? J'aurai certainement à soumettre le cas tout entier au ministre de la Justice.

M. COSTIGAN : J'ai quelques mots à dire, car je ne voudrais pas laisser s'accréditer l'impression que pendant que de pauvres pêcheurs ont été punis pour avoir violé la loi, les frères Noble qui ont quelque fortune, ont pu s'échapper sans qu'il leur en coûte. Je ne contredis en rien ce qui vient d'être dit par mon prédécesseur à ce ministère, qui l'a administré avec beaucoup d'habileté et sous l'administration duquel les premières poursuites ont été intentées contre cet établissement. L'honorable député (sir Charles Hibbert Tupper) ne me blâmera pas si je dis que nous pouvons différer d'opinion sur certains points. Je puis me montrer moins sévère pour lui dans un cas et plus sévère dans un autre.

J'ai remplacé l'honorable député comme ministre de la Marine et des Pêcheries pendant qu'il était à Paris, pendant environ 6 mois et j'ai eu à m'occuper de cette affaire. Pendant que j'agissais ainsi comme ministre intérimaire de la Marine, je comprenais que quelles que fussent mes opinions personnelles, j'étais tenu de respecter ses décisions vu qu'il était le ministre en titre de ce département.

L'affaire des Noble fit beaucoup de bruit et des poursuites furent intentées contre eux. Plus tard, quand je devins ministre de la Marine et des Pêcheries, les poursuites étaient encore pendantes.

Je n'esssaierai pas, parlant de mémoire, de faire l'historique de cette cause, vu qu'en prenant la parole, mon seul but est d'empêcher de s'accréditer l'impression que les Noble, étant des hommes riches et influents,

ont éprouvé des pertes considérables et que, les filets des pauvres pêcheurs sont détruits et brûlés. Je suis convaincu que les Noble ont éprouvé des pertes considérables et que laissant la pénalité de côté, leurs affaires en ont assez souffert pour que ce soit une punition suffisante des infractions qu'ils ont commises. Tout leur attirail qui était considérable, fut saisi pour infraction aux règlements et je n'ai rien à dire contre la légalité de cette saisie, La saisie a été pratiquée par des fonctionnaires qui montraient plus de dispositions à s'occuper des Noble que de tous les autres pêcheurs du district. Je parle d'un fonctionnaire en particulier. Les navires saisis ont été amarrés aux quais sans qu'il y eût personne pour en prendre soin, et ont beaucoup souffert de cette exposition à la chaleur du soleil. De plus, un certain nombre de petits bateaux avec des rames et autres agrès n'ont pas été vendus à l'enchère publique, mais privément, par certains employés ; lorsque vint le temps de faire exécuter le cautionnement et de rendre compte, il n'y avait plus trace de ces petits bateaux.

Mon prédécesseur (sir Charles Hibbert Tupper) a raison quand il dit qu'après cela toute l'affaire a été remise entre les mains d'un juge—le juge Johnston, je crois—mais entre cela et le changement de gouvernement, il s'est écoulé plus de temps qu'il ne prétend.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'étais ministre de la Justice à cette époque, car je me rappelle que vous m'avez consulté.

M. COSTIGAN : Oui. L'affaire a été renvoyée devant le juge de la localité qui était mieux placé pour recueillir les témoignages et faire un rapport aussi équitable que possible. Il fit des rapports de temps à autre. Je suis certain qu'il s'est écoulé au moins un an entre la nomination de ce juge et le changement de gouvernement. Je ne sais pas quelle fut sa décision finale, car autant que je me rappelle, elle n'a pas été rendue du temps que j'étais ministre. Je ne prétends pas que les Noble n'avaient pas enfreint les règlements et ne méritaient pas d'être condamnés. Je me suis levé pour dissiper l'impression qu'ils n'ont rien eu à payer et n'ont pas souffert considérablement dans leur industrie. Les représentations qui m'ont été faites venaient de personnes appartenant aux deux partis politiques, et des conservateurs infiniment respectables et amis du gouvernement sont venus se plaindre amèrement de la sévérité avec laquelle ces hommes étaient traités. En justice pour eux, j'ai cru devoir faire ces remarques.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le point que je veux établir est celui-ci : Quand bien même nous discuterions indéfiniment cette affaire, à quelque point de vue qu'on l'envisage, il faut qu'elle ait une fin. Le ministre de la Marine et des Pêcheries n'a pas de devoir plus important à remplir que celui d'arriver à une conclusion dans cette affaire, mais je comprends qu'il prétend n'avoir pas le temps de se charger l'esprit de cette histoire.

On peut voir par les "Débats," que cette affaire a été ramenée devant la Chambre, et toujours le ministre a essayé d'y répondre. Elle a été ramenée encore l'autre soir, à la fin de la séance, comme une affaire très importante.

Mon ancien collègue qui a eu comme moi sa part de responsabilité dans cette affaire, peut avoir sa manière de voir, et moi la mienne ; les autres membres de la Chambre peuvent avoir des vues différentes, mais ce que j'ai voulu faire ressortir, c'est que le ministre n'a pas donné à la question l'attention qu'elle mérite. En justice pour moi, on devrait la terminer. C'est moi qui ai eu à en supporter tout le poids. Le "Globe" m'accuse d'avoir été cruel et vindicatif envers les Noble, et tous les petits journaux libéraux ont répété cette accusation.. Le premier ministre qui était alors chef de l'opposition, a aussi reproché au gouvernement de s'être montré inutilement cruel envers eux.

Il disait :

Si j'ai bien compris, les Noble se sont plaints d'être les victimes d'une conspiration, que leur dossier a été chargé à dessein par les employés du ministère.

M. McGREGOR : C'est vrai.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable député d'Essex dit que cela est vrai. Voilà les accusations qui continuent à peser sur ces fonctionnaires, parce que l'honorable ministre n'est pas en état de les défendre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela se passait il y a six ans.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre est entré au ministère de la marine en 1896, et cette question était là attendant un règlement ; c'est un petit compliment qu'il se décerne en disant qu'il n'a plus les faits présents à la mémoire. Cette affaire devrait être terminée. Je ne demande pas qu'il use de clémence envers les Noble ni qu'il accepte la proposition de l'honorable député de Victoria. Mais j'insiste pour qu'il s'acquitte des devoirs de sa charge et termine l'affaire. Le premier ministre, quand il était chef de l'opposition, dénonça toute l'affaire comme une conspiration dont les Noble étaient les victimes et dans laquelle les employés du gouvernement avaient falsifié le dossier pour perpétrer une injustice. Il disait :

Sans cela il leur est impossible de se défendre avec succès, se sachant blâmés faussement, et les victimes d'une conspiration. Le sentiment de justice du ministre doit lui faire comprendre qu'ils ne peuvent pas venger leur réputation attaquée, si on ne leur donne pas connaissance de tout ce qui se rapporte à cette affaire et de toutes les accusations portées contre eux.

L'honorable député de Victoria affirme qu'il n'existe pas un traitement pour le riche et un autre pour le pauvre, et voici l'honorable premier ministre qui a recours à toute son éloquence pour demander des faveurs spéciales pour ces hommes qui sont déjà mal notés dans le département sous le rapport de l'observance des règlements. Je ne parle pas de leur caractère privé, mais le débat a fait ressortir qu'ils étaient mal notés et avaient déjà été condamnés pour infraction aux règlements.

Le premier ministre n'a jamais élevé la voix en faveur des pauvres pêcheurs qui se sont trouvés dans la même position. Mais dans le cas des Noble, il insiste pour que le gouvernement produise tous les papiers et documents. Une motion à cet effet fut proposée et elle fut naturellement combattue par l'honorable député de Victoria et par moi-même. A cette occasion, l'honorable député de Victoria résumait ainsi la question :

Je ne doute pas du tout de sa sympathie pour ces personnes. Il n'y a pas de doute qu'il est convaincu qu'elles ont été bien maltraitées et que le gouvernement mérite un blâme sévère. Tout cela peut être vrai, mais je n'ai pas la liberté de discuter une affaire pendante devant les tribunaux. Le retard n'est dû, ni au gouvernement, ni au ministre, ni au ministère, mais bien à ceux pour lesquelles l'honorable député ressent une si grande sympathie, aux Noble eux-mêmes. Après la saisie de leurs vaisseaux, mon prédécesseur entendit leur appel et ils lui affirmèrent que si la cause était entendue de nouveau, ils produiraient des témoignages et des preuves qui feraient annuler la première décision et leur feraient remettre leur propriété. Le ministre accorda l'appel et en fixa le lieu et la date. Comme cette date approchait, j'étais en charge du ministère et les avocats des MM. Noble, MM. McCarthy et Osler, avertirent le ministre qu'ils conseilleraient à leurs clients de demander un changement dans les arrangements qui avaient été faits pour l'appel. Ils s'opposaient à ce que le procès eût lieu à Massey, parce que cet endroit est d'un accès difficile, et ils ne voulaient pas non plus que la cause fût entendue devant un haut fonctionnaire du ministère. Tout cela fut pris en considération, et pour leur donner toutes les chances possibles d'obtenir justice le ministère consentit à un nouveau procès, que les accusés voulaient avoir à Collingwood, peut-être devant le juge de la cour de comté. Le gouvernement est à étudier en ce moment, si le procès aura lieu à Collingwood, et j'espère que l'honorable député n'en cherchera pas qu'il y a eu des retards inutiles.

L'opposition d'alors nous accusait de retarder le règlement de cette affaire et aujourd'hui, le ministre qui est responsable du retard depuis 1896, rit de nous quand nous lui demandons s'il en est arrivé à une décision. Dans cette cause, M. Landerkin demanda la production de tous les documents et prononça un discours beaucoup plus long que celui que j'ai prononcé ce soir. L'honorable député de Victoria lui répondit par un récit concis des faits que je viens de citer. A la séance du soir, le premier ministre reprit la question que d'autres avaient discutée tout l'après-midi, et j'ai répliqué par quelques remarques.

M. Macdonald, d'Algoma, parla ensuite et après lui, M. Sproule. A ce moment l'honorable député de Grey-sud (M. Landerkin) ne put se contenir plus longtemps et bien que la Chambre fût fatiguée, il prononça encore un long discours, ainsi que l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen). Après cela, tout l'intérêt dans la question sembla épuisé. Cela fait voir combien les rôles sont changés.

Cette affaire que nos adversaires citaient en 1895 comme un exemple de l'incapacité du gouvernement, s'élève encore aujourd'hui comme un monument destiné à consacrer l'incapacité du gouvernement en 1899. Le ministre de la Marine et des Pêcheries n'hésite pas à dire qu'il ne connaît pas assez la question que lui et ses amis ont discutée à fond en 1895, pour pouvoir nous dire si toutes ces accusations qu'ils ont portées contre l'ancien gouvernement ont été prouvées. Et bien qu'il sache que l'ancien gouvernement avait pris une position bien définie, il est incapable de conseiller à ses collègues de prendre une décision quelconque. Après l'aveu qu'il vient de faire, il ne se plaindra pas si nous consacrons quelques moments à lui rafraîchir la mémoire.

Il doit comprendre que les Noble rient dans leur manche d'avoir pu faire à leur guise, puisqu'il considère l'affaire comme si peu importante, qu'il ne veut pas en prendre connaissance.

Avant de m'asseoir——

M. McMULLEN : Ne vous asseyez pas.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'ai promis à l'honorable député de Wellington-nord que j'avais plusieurs sujets à traiter ; la pisciculture, par exemple, pourrait donner occasion à un débat intéressant. Pour revenir à l'affaire Noble, je vais citer un cas qui fait bien voir les moyens sommaires et tyranniques employés par le ministère actuel. Au temps où j'étais ministre, le capitaine Wm. Babb était l'officier en charge de la station de sauvetage de Goderich, Ont. Ceux qui connaissent ce qu'il y a fait savent qu'il donna entière satisfaction. Plus que cela, je crois même qu'il a sauvé des vies et qu'en récompense de son héroïsme, il a reçu une médaille——

M. BENNETT: Une médaille Cobden ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Non. S'il avait reçu une médaille Cobden et avait renié les principes pour lesquels elle lui avait été accordée, il l'aurait renvoyée. Quoiqu'il en soit, il a servi son pays de 1885 à 1899. Au mois de mai, cette année, il a reçu la courte communication suivante du sous-ministre de la Marine :

Ottawa, 16 mai 1899.

Monsieur,—J'ai à vous informer que le capitaine John Cragie a été nommé patron du service de sauvetage à Goderich, et à vous demander de lui remettre le bateau de sauvetage et toute la propriété du gouvernement que vous avez en votre possession.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
F. GOURDEAU,
Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries.

Capitaine William Babb,
Goderich, Ont.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Quel âge avait ce monsieur, dit l'honorable député ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je crois qu'il était dans toute la force de l'âge, mais je ne sais pas son âge.

Le *SOLLICITEUR GENERAL* : Voilà une réponse qui n'est pas compromettante.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'aimerais à savoir l'âge de mon successeur.

M. FOSTER : A peu près le même âge que *Palmer dans le comté de King.*

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Mon honorable ami pourra parler du cas de Palmer dans le cours de la soirée. Je viens de lire le seul avis que le capitaine Babb ait reçu de sa démission. Le capitaine Babb écrivit la lettre suivante que sir Charles Tupper, à qui elle était adressée, m'a remise:

Goderich, Ont, 26 mai 1899.

Très honorable sir Charles Tupper,
Ottawa.

Monsieur,—Ci-incluses des copies des documents concernant ma nomination et ma destitution de la position de capitaine de la station de sauvetage de Goderich. Comme vous le verrez, j'ai été nommé en octobre 1885. Depuis j'ai toujours si bien rempli mon devoir, qu'il n'y a pas eu de plainte ni contre moi ni contre l'équipage. Au lieu de cela, le gouvernement qui m'avait nommé, avait assez de confiance dans mon jugement et mes capacités pour me demander de visiter différentes stations de sauvetage, afin de donner des instructions aux équipages et de faire rapport au gouvernement, c'est ce que j'ai fait.

Vous pouvez prendre des renseignements sur mon compte auprès de l'ingénieur en chef du département de la Marine et du conseiller maritime qui, j'en suis convaincu, vous parleront de moi favorablement.

Mon excuse pour vous écrire comme je le fais, c'est que j'ai été destitué sans cause, à moins que le fait d'être conservateur n'en soit une. Je vous serais très reconnaissant si vous ou l'un de vos partisans vouliez demander au gouvernement les renseignements nécessaires à ce sujet.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
CAPT. WILLIAM BABB,
Ci-devant de la marine royale.

Il me semble que le ministre devrait pouvoir dire pourquoi un officier comme le capitaine Babb a été destitué.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je l'aurais fait avec plaisir, si l'honorable député m'avait averti ; j'aurais produit les documents. Dans le moment je ne puis rien dire de précis. La raison pour laquelle je me suis informé de l'âge du capitaine Babb, est que je suis sous l'impression que l'inspecteur, dans son rapport, dit qu'il est trop âgé. Je crois qu'il lui donne plus de 80 ans.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Il a une très bonne écriture. Je ne l'ai jamais vu, mais je me rappelle sa nomination et je me rappelle aussi avoir reçu ses rapports. Il possède un excellent dossier.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je suis sous l'impression qu'il a été destitué pour mettre un homme plus actif à sa place.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le ministre pourrait prendre note de l'affaire et nous fournir des renseignements un jour.

M. BENNETT : M. le Président, avant de——

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je conseillerais aux honorables députés de la gauche de voter cet item afin que nous puissions nous en aller.

Sir *CHARLES HIBBERT TUPPER* : Nous n'en sommes pas rendus à la moitié de la discussion sur cet item.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Très bien.

M. BENNETT : Avant d'en finir avec l'affaire Noble, je demanderai au ministre s'il pourra nous dire à la prochaine séance quelles sont ses intentions à ce sujet.

Le *MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES* : Je ne ferai certainement pas une semblable promesse. Il me faudra au moins trois semaines pour étudier les témoignages, et d'ailleurs je consulterai certainement le ministre de la Justice avant d'en *arriver à une conclusion.*

M. FOSTER : J'ai déjà dit que je ne considérais pas juste de commencer la discussion des estimations à cette heure de la nuit. Malheureusement, je n'étais pas présent quand la première partie de ces estimations a été votée l'autre soir. Il y avait une couple d'item que j'aurais voulu discuter, l'un concernant le parcage des huîtres et l'autre, les établissements de pisciculture d'après le nouveau *système. Je demanderais à mon* honorable ami de permettre la discussion générale sur l'item 207 et dans ce cas, je crois que l'item 208 pourra être voté. A une heure du matin, il est impossible d'entreprendre une discussion sérieuse sur des questions importantes.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est la 19e session à laquelle j'assiste ici, et jamais on n'a pris autant de temps pour discuter les estimations du ministère de la Marine et des Pêcheries. C'est la 5e séance que la Chambre consacre à des questions de simple formalité qui sont votées tous les ans sans la moindre discussion. Il n'y a pas une des questions soulevées qui n'aurait pu être réglée en quelques minutes. J'ai été informé par le premier ministre que cet item serait voté, et c'est ce qu'il a compris de sa conversation avec l'honorable député lui-même.

M. FOSTER : A quoi sert de rester ici après une heure du matin, quand il y a moyen de s'entendre ? Votons l'item 208 et laissons 207 en suspens, avec l'entente

que nous pourrons reprendre la discussion générale.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne méconnais pas le pouvoir de l'opposition et je ne m'oppose jamais à une proposition raisonnable. Je ne veux pas non plus me faire mourir à siéger toute la nuit tant que je n'aurai pas constaté que mes honorables amis veulent simplement faire de l'opposition. Si jamais ce temps arrive, je serai prêt à rester ici, jour et nuit, pendant des semaines et des mois, pendant tout l'été et tout l'hiver. Mais j'espère que cette nécessité ne se présentera pas.

Le comité lève sa séance et fait rapport.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la séance est levée à 1.05 heures a.m., samedi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, le 5 juin 1899.

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

PRIÈRE.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 139) concernant la Compagnie d'Aciéries de la Nouvelle-Ecosse (à responsabilité limitée).—(M. Fraser, Guysborough.)

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

CONFERENCE INTERNATIONALE—PROTOCOLE re FRONTIERE DE L'ALASKA.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Tout dernièrement, j'exprimais l'espoir que probablement durant la présente session, le gouvernement serait en état de déposer sur le bureau de la Chambre, le protocole de la commission anglo-américaine qui a été adopté par elle à l'une de ses dernières séances, et qui concernait la question des frontières de l'Alaska. Tard dans la soirée de samedi, cette permission a été obtenue des autorités impériales. Je vois que les autorités impériales ont aussi publié un livre bleu sur le sujet—et j'ai par conséquent, l'honneur de déposer sur le bureau le dernier protocole, (3), de la commission, lequel est rédigé dans les termes suivants :

PROTOCOLE N° LXIII.

WASHINGTON, 18 février 1899.

La Haute Commission internationale se réunit à la salle des conférences à 10 heures du matin en conformité du dernier ajournement, tous les membres étant présents, excepté lord Herschell et l'honorable John W. Foster, empêchés par maladie, et sir Richard Cartwright.

Le protocole de la dernière séance est lu et approuvé.

La question de la frontière entre l'Alaska et le Canada est de nouveau discutée.

Les commissaires britanniques représentent que la Commission n'ayant pu s'accorder sur cette question, celle-ci devrait être soumise à l'arbitrage. Ils font en conséquence la proposition suivante pour servir de base à la préparation d'un traité.

Article premier.—On nommera immédiatement un tribunal d'arbitrage pour la détermination de la frontière entre le territoire de l'Alaska et le Dominion du Canada dans les limites définies dans l'article III.

Article II.—Le tribunal se composera de trois juristes de renom, l'un de la part de la Grande-Bretagne, nommé par les membres en exercice du comité judiciaire du Conseil privé de Sa Majesté, un de la part des Etats-Unis, nommé par le Président, et un troisième qui sera choisi par les deux personnes nommées comme ci-dessus, ou qui, s'il arrivait qu'elles manqueraient de s'entendre dans les trois mois qui suivront l'échange des ratifications du présent traité, sera choisi par * * * *

Aucun nom n'a été alors suggéré.

Dans le cas de mort, d'absence ou d'incapacité de servir de l'un des deux arbitres nommés comme dit plus haut, ou dans le cas où l'un de ces arbitres négligerait, refuserait ou cesserait de remplir ses fonctions, on lui substituera aussitôt un autre juriste de renom. Si cette vacance se produit à la place de l'arbitre nommé par la Grande-Bretagne, le substitut sera nommé par les membres en exercice du comité judiciaire du Conseil privé de Sa Majesté. Si cette vacance se produit à la place de l'arbitre nommé par les Etats-Unis, le substitut sera nommé par le Président. Dans le cas de mort, d'absence ou d'incapacité de servir du troisième arbitre choisi comme il est dit plus haut, ou dans le cas où cet arbitre négligerait, refuserait ou cesserait de remplir ses fonctions, on lui substituera immédiatement un autre juriste de renom qui sera choisi par les deux autres arbitres, ou, dans le cas où ils ne pourraient s'entendre dans un délai d'un mois à compter du jour où la vacance se sera produite, par—

Aucun nom n'a été alors suggéré.

Article III.—Le tribunal déterminera et tracera sur des cartes convenables, la frontière entre le territoire de l'Alaska et le Dominion du Canada, à partir de l'extrémité sud de l'île du Prince-de-Galles jusqu'au mont Saint-Elie, en conformité du traité du 23 février 1825, entre la Russie et la Grande-Bretagne.

Article IV.—Pour la décision des questions qui leur seront soumises, les arbitres devront s'enquérir de tous les faits qu'ils jugeront nécessaires pour en arriver à une décision du litige, et ils seront guidés par les règles suivantes, que les hautes parties contractantes ont reconnues comme règles qui doivent être traitées comme applicables à l'espèce, ainsi que par les principes du droit des gens qui ne seront pas incompatibles avec les dites règles et seront, de l'avis des arbitres, applicables en l'espèce.

RÈGLES.

(*a*) La prescription acquisitive résultant de la possession durant une période de cinquante ans équivaudra à titre valide. Les arbitres pourront considérer

la domination politique exclusive sur une région, aussi bien que son établissement effectif, comme suffisant pour constituer possession ou pour créer titre par prescription.

(*b*) Les arbitres pourront reconnaître et donner effet à tous droits et prétentions reposant sur quelque raison valide selon le droit des gens, et sur tous principes du droit des gens que les arbitres pourront juger applicables en l'espèce et qui ne seront pas contraires à la règle précédente.

(*c*) En déterminant la frontière, si le tribunal constate que le territoire d'une des parties était à la date du présent traité occupé par des sujets ou des citoyens de l'autre partie, le tribunal donnera à cette occupation l'effet que dans son opinion dicteront la raison, la justice, les principes du droit des gens et l'équité.

Il est inutile de lire les autres articles du traité projeté, car ils sont de simple formalité, comme il s'en trouve dans tous les arbitrages de ce genre. Je lirai simplement ce qui constitue notre principale proposition relativement à cet arbitrage. Le protocole continue ainsi :

Les commissaires des Etats-Unis annoncent qu'ils acceptent les propositions faites comme base de règlement, mais désirent un amendement au sujet du tribunal d'arbitrage et une modification de la règle "C" de façon à la rendre plus applicable à l'état de choses qui existe dans l'Alaska.

Ils présentent alors le projet modifié tel que ci-dessous :

Article premier.—On nommera immédiatement un tribunal d'arbitrage pour la détermination de la frontière entre le territoire de l'Alaska et le Dominion du Canada dans les limites définies dans l'article III suivant.

Article II.—Le tribunal se composera de six juristes impartiaux de renom : trois de la part de la Grande-Bretagne, nommés par les membres en exercice du comité judiciaire du Conseil privé de Sa Majesté, et trois de la part des Etats-Unis, nommés par le Président.

Dans le cas de mort, d'absence ou d'incapacité de servir de l'un des arbitres nommés comme dit plus haut, ou dans le cas où l'un de ces arbitres négligerait, refuserait ou cesserait de remplir ses fonctions, un autre juriste impartial de renom sera aussitôt nommé à sa place par l'autorité qui aura nommé son prédécesseur.

Article III.—Le tribunal déterminera et s'il est possible tracera sur des cartes convenables la ligne frontière entre le territoire de l'Alaska et le Dominion du Canada, à partir de l'extrémité sud de l'Ile du Prince-de-Galles jusqu'au Mont Saint-Elie, en conformité du traité passé entre la Russie et la Grande-Bretagne le 28 février 1825, et le traité de cession de la Russie aux Etats-Unis, du 30 mars 1867, ou selon que la dite ligne frontière sera établie par le dit tribunal suivant les règles ci-après posées.

Article IV.—Avant de décider les questions qui leur seront soumises, les arbitres devront s'enquérir de tous les faits géographiques, historiques et autres qu'ils jugeront nécessaires pour en arriver à une décision du litige, et ils seront guidés par les règles suivantes, que les hautes parties contractantes ont reconnues comme règles qui doivent être traitées comme applicables à l'espèce, ainsi que par les principes du droit des gens qui ne seront pas incompatibles avec les dites règles et seront, de l'avis des arbitres, applicables en l'espèce.

RÈGLES.

(*a*) La prescription acquisitive résultant de la possession durant une période de cinquante ans équivaudra à titre valide. Les arbitres pourront considérer la domination politique exclusive sur une région, aussi bien que son établissement effectif, comme suffisant pour constituer possession ou pour créer titre par prescription.

(*b*) Les arbitres pourront reconnaître et donner effet à tous droits et prétentions reposant sur quelque raison valide selon le droit des gens, et sur tous principes du droit des gens que les arbitres pourront juger applicables en l'espèce et qui ne seront pas contraires à la règle précédente.

(*c*) Pour l'interprétation du mot *côte*, qui se trouve dans les dits traités mentionnés en l'article III, il est entendu que c'est de la côte du continent qu'il s'agit. En déterminant la frontière, si le tribunal constate que le territoire d'une des parties était à la date du présent traité occupé par des sujets ou des citoyens de l'autre partie, le tribunal donnera à cette occupation l'effet que dans son opinion dicteront la raison, la justice, les principes du droit des gens et l'équité, et tous villages et établissements situés sur les bords de la mer sous l'autorité des Etats-Unis et sous la juridiction des Etats-Unis à la date de ce traité, resteront dans le territoire et la juridiction des Etats-Unis.

Il est inutile de donner pour le moment les autres propositions des commissaires américains qui sont aussi de simples formalités. Mais je veux faire remarquer à la Chambre, dès à présent, la différence qui existe entre la proposition des commissaires anglais et celle des commissaires américains. La première divergence d'opinion s'est produite à propos de la composition du tribunal. Le tribunal proposé par les commissaires anglais est un tribunal composé de trois jurisconsultes de renom—un qui doit être choisi par le comité judiciaire du Conseil privé pour l'Angleterre, l'autre par le Président des Etats-Unis et le 3ème par les deux premiers, ou, au cas de désaccord, il devra être choisi par une puissance amie, laquelle cependant n'était pas désignée.

Quant aux difficultés possibles qui pourraient surgir du fait de l'occupation, les commissaires anglais ont proposé de suivre absolument les règles établies par le traité du Vénézuéla. Les règles établies par ce traité sont en substance les deux suivantes : Une prescription acquisitive résultant d'une possession de 50 ans ou l'équivalent de la possession constituera un titre.

M. FOSTER : National.

Le PREMIER MINISTRE : Un titre national, c'est-à-dire que si l'on trouvait un territoire occupé par les Etats-Unis qui, aux termes du traité, appartiendrait légalement à l'Angleterre, une possession de 50 ans constituerait un titre ; une possession de moins de cinquante ans, ne constituerait qu'un titre discutable qui devra être soumis aux arbitres qui décideront suivant la loi, la justice et l'équité.

Sir CHARLES TUPPER : Puis-je demander à mon honorable ami, dès à présent, car le point est important, si la prescription acquisitive résultant d'une possession par la Russie aussi bien que par les Etats-Unis, pourra être invoquée dans ce

cas-ci en faveur de la prétention des Etats-Unis ?

Le PREMIER MINISTRE : Je suis porté à croire que dans de telles circonstances, les arbitres décideront dans l'affirmative. Mais je ne suis pas ici pour dire dans quel sens les points litigieux seraient interprétés. Sans avoir fait une étude minutieuse de la loi et de la justice de la cause, nous avons considéré dans les circonstances que toutes deux seraient amplement protégés si on adoptait les règles qui ont été adoptées par les deux puissances d'Angleterre et des Etats-Unis, dans le règlement de la difficulté du Vénézuéla.

La proposition des Américains différait de la nôtre, d'abord dans la composition du tribunal : au lieu de trois arbitres devant être choisis comme je l'ai expliqué, les commissaires américains proposent que le tribunal soit composé de six juristes éminents —trois devant être nommés par les autorités américaines et trois par les autorités anglaises. Les Américains ont été d'accord avec nous pour adopter les règles établies dans le cas du Vénézuéla.—Règle A—Règle B—Règle C, avec cette importante clause additionnelle que toutes les villes, tous les établissements situés sur les bords de la mer, d'après l'autorité et sous la juridiction des Etats-Unis à la date de ce traité, resteraient dans le territoire et sous la juridiction des Etats-Unis qu'ils se trouvent ou non sur le territoire anglais. Les commissaires anglais répondirent à cette proposition dans les termes suivants du protocole :

La séance de la Haute Commission internationale est alors suspendue jusqu'à trois heures de l'après-midi. A la reprise de la séance, les commissaires britanniques déclarent qu'ils sont absolument incapables d'accepter la modification de leur proposition suggérée par les commissaires américains, et donnent comme suit les raisons de leur dissentiment :

Les commissaires britanniques ayant examiné les modifications de leur proposition d'hier à l'effet de soumettre à un arbitrage la question de la frontière Alaska-canadienne suggérées par les commissaires américains, regrettent de ne pouvoir y donner leur adhésion pour les raisons suivantes :

1. Parce que la modification suggérée de l'article II n'établirait pas un tribunal qui, dans l'éventualité de différences d'opinions, disposerait de la question d'une façon décisive.

Le 11 février, les commissaires ont émis l'opinion que "le protocole ne peut pourvoir à cela (à défaut d'une entente déterminant la frontière) qu'au moyen d'une entente sur certaines mesures à prendre, qui, si on les prend, devront nécessairement avoir pour résultat la délimitation de toute la frontière". Ils adhèrent on ne peut plus fortement à cette opinion et ne peuvent s'en écarter.

2. Parce que ce que l'on suggère dans le paragraphe c de l'article IV, savoir, que "tous villages et établissements situés sur les bords de la mer sous l'autorité des Etats-Unis et sous la juridiction des Etats-Unis à la date de ce traité, resteront dans le territoire et la juridiction des Etats-Unis", est un écart marqué et important des règles de l'arbitrage de la frontière du Vénézuéla, qui portaient que tous les droits et intérêts découlant de la possession ou d'autres faits allégués par l'une des parties, devraient être laissés à l'examen et à la détermination des arbitres, qui devraient leur donner le poids qu'il convient d'après la raison, la justice, les principes du droit des gens et l'équité. Les mots ajoutés par les commissaires des Etats-Unis équivalent à prétendre que leur occupation de certains terrains en territoire britannique devrait avoir un effet indépendant de la justice, de la raison et de l'équité.

Les commissaires britanniques objectent en outre à la déclaration ajoutée à la première partie de la règle c, comme suit :

"Pour l'interprétation du mot *côte* qui se trouve dans les dits traités mentionnés en l'article III, il est entendu que c'est de la côte du continent qu'il s'agit."

Tandis qu'il est probable que cette clause veuille seulement dire que la ligne devrait être tirée sur le continent, les termes peuvent en être mal interprétés.

Envisageant ainsi les choses, les commissaires britanniques sont d'opinion qu'il ne saurait être utile de pousser plus loin pour le présent les négociations, et sont forcés de renvoyer la question à leur gouvernement.

Au cours des pourparlers relatifs à la constitution du tribunal d'arbitrage qui suivent cette réplique, les commissaires des Etats-Unis demandent si les commissaires britanniques se sont occupés de la question de choisir pour tiers arbitre une personne des continents américains.

A cela il est répondu qu'ils s'en sont occupés et qu'ils considèrent que la proposition présente les plus grandes objections, vu la politique longtemps maintenue et récemment réaffirmée par le gouvernement des Etats-Unis à l'égard des autres pays des dits continents. Le choix d'un tiers arbitre appartenant à l'une de ces nations n'offrirait pas, à leur avis, la garantie d'impartialité qui est la première qualification nécessaire pour l'accomplissement des fonctions qui lui seraient confiées.

Les commissaires britanniques ayant annoncé le renvoi de la question à leur gouvernement, les commissaires des Etats-Unis ne croient pas nécessaires d'en dire davantage sur le sujet de la frontière de l'Alaska.

Ils proposent alors que la Haute Commission internationale s'occupe dès lors du règlement des autres différends énumérés dans le premier protocole. Ils considèrent qu'il ne serait pas sage de retarder davantage le règlement de questions qui, après avoir été étudiées à fond, sont en si bonne voie de solution. Plusieurs sujets sont si avancés qu'on peut en regarder le règlement comme probable. Si, alors, tous les différends moins un pouvaient se régler, ne serait-ce pas un grand progrès de fait dans la voie de l'amitié entre pays voisins ? Ne pourrait-on pas laisser à nos gouvernements respectifs de régler par voie de négociations directes le principal différend qui resterait ?

Les commissaires des Etats-Unis, vu le progrès déjà fait vers le règlement des différends, expriment le regret qu'ils auraient de voir suspendre pour longtemps les négociations.

Ils pressent donc la Haute Commission internationale d'en arriver aussitôt que possible à la conclusion de leurs négociations sur les autres sujets.

Les commissaires britanniques répondent que toutes ces questions devraient être ajournées jusqu'à ce qu'on ait disposé de la question de la frontière soit par convention soit en compromis. La manière dont ils seraient disposés à régler quelques-unes des autres questions importantes qui ont été à l'étude, doit dépendre, suivant eux, de savoir s'il est possible d'arriver à un règlement de toutes les questions qui pourraient un jour ou l'autre occasionner de vifs débats ou même quelque conflit.

Là-dessus la Haute Commission internationale s'ajourne à lundi, le 20 février, à dix heures du matin.

M. l'ORATEUR : Je crois que lorsqu'il s'agit d'une communication de cette nature, il n'est pas nécessaire d'une motion ou d'un

ordre de la Chambre. Elle peut être faite par ordre de Son Excellence, ce qui serait conforme à la pratique anglaise et alors pour que les règlements de la Chambre n'empêchent pas une discussion d'avoir lieu, le premier ministre peut proposer que le document soit déposé sur le bureau de la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je propose que le document que je viens de lire soit déposé sur le bureau de la Chambre et imprimé sans délai, et que la règle 94 soit suspendre.

Sir CHARLES TUPPER : Je voudrais d'abord demander à mon honorable ami s'il ne pourrait pas nous conduire un peu plus loin. Ces renseignements nous laissent à la date à laquelle la commission s'est ajournée au 2 août ; mais après tout ce qui a été dit dans la presse des Etats-Unis, et qui semblait venir de sources officieuses, il serait intéressant de savoir si l'honorable premier ministre est en état de dire à la Chambre qu'une entente a eu lieu pour soumettre la question à l'arbitrage ou, à tout événement, si l'on a adopté un " modus vivendi " ou si c'est parce que le Canada ne voulait pas du " modus vivendi " tel que proposé, que l'Angleterre et les Etats-Unis n'en sont pas arrivés à une entente. J'ignore si mon honorable ami est libre de nous en dire plus qu'il ne nous en a dit, mais si cela est en son pouvoir, je serais heureux d'avoir ces renseignements à présent.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai toute liberté de dire que pendant les négociations, il n'a pas été question de " modus vivendi." Ce qui a été proposé ce sont les conditions d'arbitrage pour en arriver à un règlement permanent de cette question de frontières, et ce sont ces conditions qui font actuellement l'objet de ces négociations.

Vu que les négociations sont encore pendantes, je ne puis, à mon grand regret dire ce qui se passe. Les journaux américains ont publié beaucoup de chose imputant ceci ou cela au Canada, mais tant que les négociations sont pendantes, je ne suis pas autorisé par le gouvernement impérial à faire des déclarations.

A propos du " modus vivendi," je dis qu'il n'en a pas été proposé, mais il y a eu une proposition à l'effet d'établir une frontière provisoire sur le canal Lynn. Depuis deux ans, nous avons une frontière provisoire acceptée par les deux pays sur le sommet du Pas-de-White et le sommet du Pas-de-Chilcoot. Il y a quelques jours, il nous a été proposé d'établir aussi une frontière provisoire sur le sentier de Dalton. Nous avons répondu à cette proposition, et je crois que je pourrai bientôt en donner communication à la Chambre.

Sir CHARLES TUPPER : Ces protocoles, car ce sont de véritables protocoles, ne nous apprennent pas grand chose de nouveau, et me convainquent davantage que l'attitude que j'avais prise était la bonne, quand j'ai dit que l'impasse dans laquelle les commissaires se sont trouvés, au sujet de cette question de frontières, et la décision qu'on a prise de faire traiter cette question au point de vue diplomatique entre les Etats-Unis et l'Angleterre, équivalent virtuellement à une suspension des négociations, et que les commissaires anglais n'auraient pas dû suspendre les travaux de la commission qui seront virtuellement arrêtés tant que cette question ne sera pas réglée. D'après la déclaration qui avait été faite au nom de l'honorable premier ministre et de l'honorable M. Fairbanks, le chef de la commission américaine, on pouvait croire que bien qu'on fût arrivé à cette difficulté, et qu'après avoir renvoyé cette question devant les gouvernements respectifs, la commission s'était ajournée au 2 août sans dire si la reprise des négociations à cette date n'aurait lieu que dans le cas où la question aurait été soumise dans l'intervalle à un tribunal d'arbitrage, et réglée d'une manière satisfaisante pour les deux parties.

Je crois donc que l'attitude prise par le gouvernement dans cette occasion, telle qu'elle nous est expliquée par ces protocoles et les déclarations qui viennent de nous être faites, nous amène à la même conclusion, c'est-à-dire que les commissaires de Sa Majesté ont décidé que tant que la question des frontières de l'Alaska ne sera pas définitivement réglée par compromis ou arbitrage, il n'y aura rien autre chose de fait. Je mentionne simplement ce fait en passant, parce que je considère que cela fait voir la position prise par les commissaires de Sa Majesté, dans cette occasion, sous un meilleur jour et la fait paraître plus forte et plus logique que lorsque nous n'avions pour la juger que la communication publique qui a été faite lors de l'ajournement.

Il y a quelque temps, j'ai appelé l'attention de mon honorable ami sur une question qui peut prendre une grande importance, je veux parler de l'adoption du précédent vénézuélien pour l'appliquer au cas de l'Alaska. Je ne comprends pas que les Etats-Unis d'Amérique aient pu soulever la moindre objection à cette proposition des commissaires anglais.

Comme nous le savons tous, lord Salisbury, premier ministre et ministre des affaires étrangères d'Angleterre, dut faire beaucoup de concessions et finalement on en arriva à un compromis, par lequel l'Angleterre consentit à ne pas réclamer de territoires quand il ne sera pas prouvé qu'elle en avait la prescription acquisitive résultant de la possession de 50 ans. C'était là une grande concession.

Ma crainte était que l'adoption de ce précédent ne fût de nature à soulever une autre difficulté. Il est vrai qu'il n'y a environ que 27 ans, je crois, que les Etats-Unis ont pris possession de l'Alaska, en achetant ce territoire de la Russie et en fai-

sant l'acquisition des droits de la Russie tels qu'ils existaient en vertu du traité de 1825. Or, ce traité de 1825 conclu entre l'Angleterre et la Russie nous reporte à plus de 70 ans en arrière. Et nous nous rappelons que l'honorable premier ministre et aussi et plus spécialement le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) en dépit des avertissements de la gauche, ont déclaré en plein parlement que cette prescription acquisitive résultant de la possession existait le long de cette côte depuis des temps immémoriaux —c'est l'expression dont s'est servi, je crois, le ministre de l'Intérieur—voulant dire par là que ce territoire était en la possession de la Russie et ensuite des Etats-Unis qui ont acquis les droits de la Russie.

Je fais remarquer à mon honorable ami, avant qu'il soit trop tard—et il ne sera pas trop tard tant que la question ne sera pas définitivement réglée—que dans l'affaire du Vénézuéla, il était relativement indifférent pour l'Angleterre que le règlement fût dans un sens ou dans l'autre, et que le territoire disputé fût déclaré appartenir à l'un ou à l'autre pays; mais il est de la plus haute importance pour le Canada que cette prescription acquisitive ne puisse pas constituer un titre sur une partie du territoire n'appartenant pas à la Russie en vertu du traité de 1825.

Ce traité entre l'Angleterre et la Russie trace une ligne de démarcation aussi nettement qu'il est possible de le faire sur le papier. Il décrète que la frontière sera une ligne longitudinale jusqu'à ce qu'on arrive au mont Saint-Elie, et depuis le mont Saint-Elie jusqu'à l'île du Prince de Galles elle suivra une ligne éloignée de 10 lieues marines de la ligne de la côte. La question en dispute entre l'Angleterre et les Etats-Unis est de savoir en quoi consiste cette ligne de la côte,—doit-elle suivre la côte proprement dite, ou doit-elle comprendre les eaux supérieures des enfoncements ou goulets ?

L'Angleterre a toujours prétendu que la ligne de la côte doit suivre les contours généraux des côtes de la mer, mais non les contours des goulets jusqu'à leurs eaux supérieures.

Le point que je veux faire surtout remarquer c'est celui de savoir si la Russie ne pourrait pas prétendre qu'elle a été en possession de ce territoire, et qu'en suivant le précédent créé dans l'affaire du Vénézuéla, les arbitres internationaux ne seraient pas empêchés de déclarer que ce territoire appartient au Canada. Il peut devenir de la plus grande importance d'établir jusqu'à quelle date peuvent remonter les réclamations des Etats-Unis ou de la Russie, basées sur une prescription acquisitive contre l'Angleterre pour affecter cette ligne entre le mont Saint-Elie et l'île du Prince de Galles.

Je ne veux pas soulever de polémique ni de discussion; je désire simplement appeler l'attention de mon honorable ami sur ce point, avant que la question soit réglée et exprimer l'espoir que grâce à l'entente qui paraît se faire au congrès de la paix, cette difficulté sera bientôt réglée par un tribunal d'arbitrage international, car c'est une question à propos de laquelle deux grandes puissances comme l'Angleterre et les Etats-Unis ne peuvent se disputer longtemps à la fin de ce 19ème siècle.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Si mon honorable ami et la Chambre me le permettent, je ferai une ou deux observations concernant ce que vient de dire l'honorable chef de l'opposition.

Après avoir mûrement étudié la question, nous en sommes venus à la conclusion que les seules règles qui pouvaient être adoptées vu l'état de choses existant dans ces contrées éloignées, étaient celles qui ont été adoptées tout récemment pour le règlement de la difficulté du Vénézuéla.

Quant à l'occupation par la Russie, je ne puis dire dans le moment jusqu'à quel point cela peut affecter notre cause. En supposant qu'il soit vrai que la Russie avait à la tête du canal de Lynn, par exemple, telle possession ou occupation suffisante pour constituer un titre aux termes du traité vénézuélien, il n'en reste pas moins acquis que d'après notre interprétation du traité de 1825, la frontière traverse le canal de Lynn à un point qui laisse ces établissements indiscutablement sur le territoire canadien. Si les arbitres décident que c'est là la véritable frontière en vertu du traité de 1825, alors la Russie en reconnaissant cette frontière, a renoncé au territoire sur lequel s'élevaient ces établissements, bien que dans un sens ils fussent en sa possession.

Je n'en dirai pas davantage. Comme mon honorable ami, j'espère, j'ai presque la certitude que la question sera soumise à un arbitrage et cela avant longtemps. Les experts et les avocats trouveront de quoi s'occuper dans le règlement de ces questions, et je ne vois pas qu'une discussion, aujourd'hui, en parlement, puisse jeter de la lumière sur le sujet.

M. WALLACE: Le premier ministre dit que le livre bleu anglais contient les renseignements qu'il vient de nous donner dans ces protocoles. Contient-il aussi des renseignements au sujet des autres questions qui ont été traitées par la commission ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Non, cette question de frontières a été renvoyée par les commissaires à leur gouvernement respectif. Alors la question n'est plus du ressort de la commission, et c'est la raison pour laquelle elle est rendue publique aujourd'hui. Les autres questions sont encore à l'étude et sous la juridiction de la commission.

La motion est adoptée.

INSPECTEUR DES PECHERIES LENOIR

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre certains documents concernant la destitution de l'inspecteur des pêcheries Lenoir.

La motion est adoptée.

SHERIF DU YUKON.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER :

Au sujet de la réponse à une adresse en date du 15 mai courant concernant la nomination du shérif du territoire du Yukon,—

(*a*) Un cautionnement a-t-il été donné par le shérif?

(*b*) Un serment a-t-il été prêté par ce shérif ?

(*c*) Qui était greffier de la cour quand M. Wade était absent du district du Yukon et avant la nomination de M. Girouard ?

(*d*) M. Snell a-t-il agi comme greffier de la cour pendant une période quelconque? Dans l'affirmative, pendant combien de temps ?

(*e*) Si M. Snell a rempli la dite fonction, en vertu de quelle autorité a-t-il agi ainsi ?

(*f*) S'il a agi comme greffier, a-t-il reçu une commission à cet effet ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : En réponse à la question n° 1, je dis : (a) M. Constantine, inspecteur de la police à cheval, a été le premier shérif du Yukon. Il n'a reçu aucun salaire pour ses services tant qu'il a agi comme shérif et aucun cautionnement ne paraît lui avoir été demandé. Il a démissionné. Le shérif suivant fut M. Harper ; il était dans le territoire. Le département lui a écrit lui disant qu'il avait à fournir un cautionnement, mais jusqu'à présent, aucun n'a été reçu. (b) Je ne puis dire, mais vu que le shérif est un employé de la cour, il n'y a pas de doute que le juge a dû lui faire prêter serment avant son entrée en fonctions. (c) H. A. Bliss a agi comme greffier de la cour. Je n'ai pas de doute qu'il a été désigné par la cour pour remplir ces fonctions durant l'absence de M. Wade et avant la nomination de M. Girouard. (d) Il n'y a rien au département concernant M. Snell ; s'il a agi comme greffier, il a sans doute été désigné par le tribunal et agissait sous son autorité. (e) Même réponse que ci-dessus. (f) Le ministère de la Justice n'a aucun renseignement sur ce point. Les distances sont si grandes et le pays a été jusqu'à présent d'un accès si difficile, que lorsqu'un fonctionnaire démissionne, nous ne l'apprenons que des mois après et dans ces circonstances, il est opportun que le juge lui nomme un successeur pour remplir ces fonctions, car dans le Yukon, le juge constitue le tribunal et le greffier est un employé du tribunal.

COMMISSION DU MAJOR WALSH.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER :

En vertu de quel acte, et de quel article de cet acte (s'il en est), et s'il n'y a pas de statut dans l'espèce, en vertu de quelle autorité ou mandat une commission sous le grand sceau a-t-elle été adressée au major Walsh, comme officier principal pour le district du Yukon ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Les S. R. C., article 1, chap. 19, tel qu'amendé par l'acte 56 Vic., chap. 14.

BUREAU DE POSTE DE VICTORIA.

M. PRIOR (par M. Hughes) :

1. Le vieux bureau de poste de Victoria, C.A., et le terrain sur lequel il est bâti appartiennent-ils au gouvernement fédéral ou au gouvernement provincial?
2. Quels sont les titres de propriété?
3. Le gouvernement a-t-il offert de vendre cette propriété par voie de soumission publique ou privée ?
4. Dans l'affirmative, quelles offres ont été faites, au nom de qui et pour quels montants ?
5. Le gouvernement a-t-il loué l'édifice en tout ou en partie pour des bureaux d'affaires ?
6. Dans l'affirmative, à qui et à quel loyer annuel ?
7. Le gouvernement paie-t-il des taxes municipales pour cette propriété?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : 1. La propriété appartient au gouvernement fédéral. 2. Par un acte provincial en date du 1er juillet 1876. 3. Oui, par des annonces publiques. 4. Deux soumissions out été reçues, savoir :Thomas, frères et Cie, $12,500 ; A. Williams et Cie, $20,000. 5. Oui, une partie de l'édifice est louée. 6. Hardress Clarke, $75 par mois ; Humber et Campbell, $55 par mois ; Lewis Blank, $70 par mois ; Danes et Ruckabor, $55 par mois. 7. Non.

PARENTS DE J. S. WILLISON.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER :

1. J. W. Willison, agent des bois de la Couronne dans le Yubon, est-il cousin de J. S. Willison, rédacteur du *Globe*, de Toronto ?
2. William Wright, employé dans le bureau d'enregistrement à Dawson, est-il neveu du dit J. S. Willison ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Il n'y a rien dans le département, sur la généalogie du rédacteur du " Globe " ou des fonctionnaires ci-dessus mentionnés et le gouvernement ne possède aucun renseignement sur ce point. Il m'est impossible de répondre à cette question.

REFONTE DES STATUTS DU CANADA.

M. HENDERSON (par M. Hughes) :

1. Le gouvernement se propose-t-il de pourvoir à la refonte des Statuts du Canada, cette année ?
2. Dans la négative, quand cette refonte sera-t-elle faite ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je ne suis pas en état de fournir ces renseignements aujourd'hui. La question est à l'étude.

BRISE-LAMES DE SOURIS.

M. MARTIN :

1. Le gouvernement a-t-il pris en considération un certaine réclamation pour dommages causés en ra

port avec un contrat donné à MM. Thomas Mellish et Geo. Wightman pour reconstruire le brise-lames de Souris, I.P.-E., vers 1895?

2. Le gouvernement sait-il que les entrepreneurs n'ont pu commencer les travaux aussitôt qu'ils l'auraient voulu, par suite du retard apporté par le département des Travaux publics à signer le contrat et de retards causés par l'ingénieur local du gouvernement?

3. Le gouvernement sait-il que ces retards ont retardé l'exécution des travaux, qui n'ont pu être achevés en entier avant l'hiver et la saison des tempêtes, durant lesquelles la plus grande partie des travaux a été balayée?

4. Si le gouvernement a pris cette réclamation en considération, se propose-t-il d'indemniser les entrepreneurs des pertes subies?

5. Si le gouvernement refuse de payer, sur quels motifs appuie-t-il son refus?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte): 1. Oui. 2. Non, les entrepreneurs ont averti le département qu'ils acceptaient le contrat, le 15 juillet 1893; le contrat a été envoyé le 25 et signé le 3 août suivant, de sorte qu'il ne s'est écoulé que 15 jours entre l'acceptation et la signature du contrat. 3. Non, le mémoire suivant préparé en juin 1897, par l'ingénieur du département, donne un état que nous considérons jusqu'à présent comme exact: MM. Wightman et Mellish ont signé leur contrat le ou vers le 3 août 1893, et le 23 août, 150 pieds du brise-lames étaient emportés. M. Hogan reçut immédiatement instruction de préparer un plan indiquant quels nouveaux travaux il faudrait pour réparer le dommage causé par le mer. Le 31 août, M. Hogan a été autorisé à demander une offre à Wightman et Mellish pour cette réparation. Le 1er septembre, ces entrepreneurs ont offert de faire les réparations nécessaires pour $3,200. Le 2, l'offre a été acceptée. Le 4, les entrepreneurs en recevaient avis. Les travaux ont été terminés le 24 octobre et le 6 novembre, un compte de $3,200 en faveur des entrepreneurs fut approuvé. Pendant qu'ils étaient à réparer la brèche, ils ont commencé les travaux en vertu d'un autre contrat qui consistait dans la construction d'un nouveau caisson.

Qu'ils aient négligé ou non de charger suffisamment leur caisson, il est constaté que ce qu'il y avait de fait de ces travaux le 8 septembre, a été emporté dans une tempête. Ils ont cependant continué les travaux et les ont terminés le 22 juin, et l'estimation finale fut produite le 10 juillet. (Signé.) Louis Coste.

4. Le département possède un reçu signé par les entrepreneurs, le 30 juillet 1894, par lequel ils acceptent la somme de $5,600 qui leur fut alors payée, en règlement final de toutes réclamations qu'ils peuvent avoir ou ont pu avoir relativement à cette entreprise.

Voici un duplicata de ce reçu:

Ministère des Travaux publics,
Canada.

Reçu de Sa Majesté la Reine Victoria, représentée par l'honorable ministre des Travaux publics, la somme de cinq mille six cents dollars et pas de cents, en argent légal du Canada, étant le solde qui nous est dû sur le prix convenu pour la construction d'un nouveau caisson au brise-lames de Souris, I.P.-E.; nous acceptons la dite somme en compensation complète et en règlement final de toute réclamations que nous pouvons avoir ou avoir eue relativement à la dite entreprise.

En considération de quoi nous acquittons Sa Majesté représentée comme susdit, ses héritiers et successeurs de toute réclamation passée ou future et de toute demande quelconque relativement à la dite entreprise.

Signé à Montague, ce 30e jour de juillet A.D. 1894.

(Signé) WIGHTMAN & MELLISH,
par George Wightman.

Signé en la présence de
(Signé) JAMES M. WIGHTMAN.

DIRECTEUR DE LA POSTE A TORONTO-EST.

M. MACLEAN (par M. Sproule):

Quelque personne ou personnes ont-elles été recommandées au ministre des Postes pour la situation vacante de directeur de la poste à Toronto-est? Dans l'affirmative, quels sont leurs noms?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock): Oui, la veuve du directeur décédé a été recommandée pour cette position.

DIRECTEUR DE LA POSTE.—SAINTE-EULALIE.

M. GAUVREAU (par M. Flint):

1. Une enquête a-t-elle été faite par le département des Postes contre M. Legris, directeur de la poste à Sainte-Eulalie, comté de Nicolet?
2. Dans l'affirmative par qui et quand?
3. A-t-il été fait un rapport et quelles en sont les conclusions?
4. Des affidavit n'ont-ils pas été envoyés à ce département après l'enquête, soit par le directeur de la poste, soit par d'autres personnes?
5. Dans l'affirmative, par qui?
6. L'honorable ministre se propose-t-il de destituer M. Legris si le rapport ne lui est pas favorable?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock): 1. Oui. 2. Par l'inspecteur des postes de la division de Québec, par l'entremise de M. J. H. Larue, employé dans son bureau. 3. Une enquête a été tenue le 6 avril 1898. Le rapport de l'inspecteur a été fait le 3 mai 1898. Ce rapport fait voir que le sous-directeur (sa femme) ayant perdu une carte postale qui avait été reçue au bureau de poste de Sainte-Eulalie, en a informé la personne à qui elle était adressée et a substitué une autre carte sur laquelle il avait écrit en substance et autant qu'il se le rappelait, ce qu'il y avait sur la première carte. Cela paraissait avoir été fait à l'insu du directeur et, comme dit le sous-directeur, sous l'empire de la grande anxiété que lui causait la disparition d'une carte sur laquelle était le mot "pressée"; Le directeur était aussi accusé d'erreurs dans la distribution des lettres; d'avoir lu des cartes postales et d'avoir ouvert des paquets de journax. 4. Oui. 5. Par Ernest

Houde de Trois-Rivières, et par Alphonse Gaudet de Saint-Célestin, qui dans leurs affidavit exonéraient le sous-directeur de l'accusation d'avoir divulgué le contenu d'une carte postale donnant des renseignements sur des relations d'affaires de ces deux hommes. Tous deux certifient que de telles relations n'existaient pas entre eux comme le comportait l'accusation et que la prétendue carte postale n'a jamais été envoyée par M. Houde à M. Gaudet. La décision du gouvernement sera conforme aux faits.

ACHAT DE PORTES EN FER POUR EDIFICES PUBLICS.

M. HODGINS (par M. Hughes) :

Un nombre de portes en fer pour les édifices publics ont-elles été achetées l'an dernier ?

2. Dans l'affirmative, combien ?

3. Par qui ont-elles été fournies ?

4. Des soumissions ont-elles été demandées au moyen d'annonces publiques ou par lettre ?

5. Si elles ont été demandées par lettre, combien de personnes ont été notifiées ?

6. A qui la commande a-t-elle été faite ?

7. Pourquoi des soumissions n'ont-elles pas été demandées publiquement ?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Au nom du ministre des Travaux publics, je réponds à l'interpellation comme suit : 1. Oui. 2. Quatre. 3. The Edward Cavanagh Coy., Montréal. 4. Par lettre. 5. Une. 6. The Edward Cavanagh Coy. 7. Parce que c'eût été une dépense inutile.

LE CANAL MONTREAL, OTTAWA ET BAIE GEORGIENNE.

M. POUPORE : M. l'Orateur, le 31 mai de l'année dernière, l'honorable premier ministre m'a accordé le privilège de discuter la question du canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne. On se rappelle qu'il y a eu à cette occasion un débat animé auquel des orateurs des deux partis ont pris part. Les remarques de l'honorable premier ministre à la clôture du débat, en réponse à la proposition que je faisais au nom de la compagnie intéressée, m'ont fait grandement plaisir. Parlant d'autres entreprises, l'honorable premier ministre disait :

Aujourd'hui, par exemple, les porteurs de bons du chemin de fer de Chignecto qui ont été induits à placer leur argent parce que le gouvernement donnait sa sanction morale à cette entreprise, se trouvent dans une position des plus tristes. Voilà qui est malheureux à plusieurs points de vue, et je suis certain que mon honorable ami conviendra avec moi que le gouvernement doit prendre tous les moyens pour empêcher qu'aucune entreprise ne soit lancée sur le marché anglais, à moins que le succès de l'entreprise au point de vue commercial ne soit raisonnablement certain.

Voici maintenant le passage sur lequel je désire surtout attirer l'attention. Le premier ministre ajoutait :

Lorsque le projet actuel réunira ces conditions, le gouvernement sera prêt à l'étudier. Le projet a certainement ses mérites, et nous ne voulons pas assurément le rejeter avec mépris ; au contraire, mon honorable ami a bien fait ressortir toute l'importance de l'entreprise, et il est du devoir du gouvernement de prendre la question en considération ; mais l'honorable député de Pontiac conviendra avec moi, j'en suis certain, qu'il ne peut raisonnablement espérer voir le gouvernement saisir maintenant la Chambre de cette question, quoiqu'il soit bien prêt à donner au projet toute l'attention possible.

Depuis que ce débat a eu lieu et depuis cette déclaration du très honorable premier ministre, il s'est fait beaucoup de bruit non seulement au Canada mais encore en Angleterre, autour de ce grand projet. Des assemblées ont eu lieu dans toute la vallée de l'Outaouais, et par la vallée de l'Outaouais, j'entends tout le territoire compris entre Montréal et l'embouchure de la rivière des Français. Je n'hésite pas en effet à dire que la vallée de l'Outaouais s'étend depuis Montréal jusqu'à la baie Georgienne, parce que toute cette partie du pays est tributaire de Montréal. De plus, il y a une autre vallée s'étendant de Mattawa jusqu'à la tête du lac Témiscamingue, qui fait aussi partie de la vallée de l'Outaouais et qui est aussi tributaire de Montréal et des ports canadiens.

Comme je l'ai dit, des assemblées ont eu lieu dans les différentes villes le long de l'Outaouais depuis Hawkesbury jusqu'à Mattawa. Partout l'opinion semble unanime à vouloir que le gouvernement donne à ce projet l'aide nécessaire pour le mettre en voie d'exécution et en assurer l'accomplissement même dans les Etats-Unis d'Amérique.

A l'occasion d'une visite faite ici en janvier dernier par les membres de l'association des agents de billets de chemins de fer, plusieurs d'entre eux ont déclaré, à un banquet qui leur était offert au Russell House, que si les ingénieurs étaient en état de surmonter les difficultés naturelles et que s'il y avait une assez grande profondeur au niveau naturel, on pourrait trouver assez de capitaux aux Etats-Unis pour mener l'entreprise à bonne fin.

Si c'est là l'opinion d'Américains entreprenants, il n'est pas surprenant que les Canadiens s'attendent à ce que le gouvernement du Canada donne au projet toute l'aide en son pouvoir.

A part les assemblées dont je viens de parler, les différentes chambres de commerce de la vallée de l'Outaouais ont approuvé le projet et adopté des résolutions demandant au gouvernement de lui venir en aide. Les conseils de comté dans toute la vallée de l'Outaouais ont aussi adopté unanimement des résolutions dans le même sens, afin de permettre à ceux qui sont disposés à engager leurs capitaux dans cette entreprise, de commencer les travaux au plus tôt.

Plus que cela, l'opinion publique dans tout le pays est tellement favorable à ce projet que l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte), à un banquet qui lui était donné au Monument National, à Montréal, s'est prononcé carrément en faveur de la

construction du canal Montréal, Ottawa et Baie Georgienne.

Permettez-moi, M. l'Orateur, de citer quelques-unes des remarques de l'honorable ministre des Travaux publics dans cette occasion :

M. Tarte s'occupe activement du problème du transport. Dans un discours prononcé à Montréal mardi soir, il a annoncé que les négociations se poursuivaient entre le gouvernement et le Grand Tronc pour une route entre Collingwood et Toronto de manière à relier les lacs d'en haut directement à l'Intercolonial et les ports maritimes au moyen du Grand Tronc.

Le ministre des Travaux publics dit qu'il recommanderait de donner plus de profondeur aux ports de Toronto et de Collingwood, si le Grand Tronc au lieu de diriger son trafic sur Portland, le dirigeait sur Montréal et le livrait aux navires océaniques durant l'été.

L'idée de M. Tarte est de faire de Montréal le Buffalo du Canada. Avec des élévateurs pour emmagasiner le grain comme à Buffalo, dit-il, il n'y a aucune raison pour que cela ne se fasse pas. En hiver le canal Erié est fermé et le trafic va à la mer par chemin de fer. L'Intercolonial devrait pouvoir transporter une grande partie du trafic de Montréal qui s'en va aujourd'hui par les routes américaines.

Pour faire voir ce que peuvent des améliorations sensées dans un port, M. Tarte cite Kingston comme exemple. Il a envoyé un cure-môle à cet endroit pour creuser le port. Actuellement deux nouveaux élévateurs ont été construits à Kingston et 15,000,000 de boisseaux de grain ont été transbordés à cet endroit. De même le gouvernement a augmenté les facilités du Parry Sound à Côteau et là encore 15,000,000 de boisseaux de grain ont été transbordés.

M. Tarte est surpris de la nouvelle venant de Toronto et disant que le gouvernement laissait cette ville de côté en adoptant la route du Parry Sound. Il ne croit pas à cela. Le commerce suivra ses voies naturelles, et il y en a assez pour les deux routes. "Si j'étais libre d'agir à ma guise", dit M. Tarte, "je construirais le canal de la baie Georgienne et je ferais des arrangements pour le trafic entre le Parry Sound et l'Intercolonial. Je voudrais aussi voir la route entre Collingwood et Toronto redressée. Si nos communications fluviales et par chemin de fer sont améliorées, et si le port de Montréal est convenablement outillé, on n'a pas d'idée du développement que pourra prendre le commerce de transport au Canada.

Tout Canadien qui réfléchit doit admettre que le ministre des Travaux publics—que je regrette de ne pas voir à son siège en ce moment—a trouvé la vraie solution du problème du transport dans ce pays. Il voit clairement ce qui nous manque sous ce rapport et il a fait tout en son pouvoir pour augmenter les facilités des différents ports au Canada.

Dans certains quartiers on cherche à le ridiculiser parce qu'il parle de dépenser plus d'argent. Mais pourquoi veut-il dépenser cet argent ? C'est pour augmenter les facilités du port de Montréal. Faut-il l'en blâmer ? Le ministre des Travaux publics en prenant l'attitude qu'il a prise, en parlant comme il a parlé, en faisant ce qu'il a fait depuis son arrivée au ministère des Travaux publics, s'est révélé à moi comme un homme d'Etat de première marque.

Il comprend que pour amener le trafic dans les ports canadiens, il faut augmenter les facilités que ces ports offrent au commerce. Je comprends qu'il n'est pas agréable pour certains députés de m'entendre parler ainsi, mais je veux qu'il soit bien compris que pour moi, il n'y a pas de politique dans cette question. Il faut la tenir en dehors de la politique, car si nous devons traîner ce projet dans nos luttes quotidiennes, nous ne pourrons jamais espérer le voir réussir.

A mon avis, M. l'Orateur, cette question est bien supérieure à tout intérêt de parti. Elle est bien au-dessus des mesquins intérêts de clocher qui pourraient se manifester ; c'est une question nationale, c'est une question impériale et pour ma part, je suis bien décidé à accorder le mérite à qui le mérite est dû, quand je vois un ministre se conduire lui-même et conduire son département de manière à aider à la solution du grand problème du transport au Canada.

Permettez-moi de citer encore un extrait du discours de l'honorable ministre des Travaux publics au cours du débat sur l'adresse en réponse au discours du Trône. Voici ce qu'il disait :

Toutefois, je demanderai à la Chambre et au pays, si l'heure n'est pas venue de faire du port de Montréal un véritable port national. Le port de Montréal est le grand centre de distribution entre l'est et l'ouest. N'est-ce pas une honte de voir que, sur environ 50 millions de tonnes de trafic qui passent sur ce magnifique réservoir des grands lacs, nous en obtenons à peine une fraction, bien que notre route du Saint-Laurent soit la plus courte ? N'est-ce pas un devoir pour nous d'en faire la meilleure des routes commerciales ? C'est la route la plus courte, et il est possible d'en faire la meilleure. Non seulement la chose est possible, mais cela est facile. Depuis que je dirige mon ministère, j'ai pris un vif intérêt à la question du transport. Ce n'est pas là une question qui intéresse soit Montréal, soit Saint-Jean, ou Halifax, ou Toronto ; c'est la question nationale par excellence.

Il discute ensuite en détail les différents projets fournis pour amener le commerce des lacs et du Nord-Ouest à Montréal et il continue comme suit :

On parle beaucoup du canal de la Baie Georgienne. Je ne suis pas en mesure de dire, aujourd'hui même, à la Chambre ce que je pense au sujet du mode le plus efficace d'exécuter ces travaux, mais je n'hésite pas à dire qu'à mon avis, c'est là un projet qui mérite sérieuse et mûre délibération.

Voici maintenant les communications du "Citizen," d'Ottawa, sur ces observations :

Bien que le "Citizen" ait eu plus d'une fois l'occasion de reprocher au ministre des Travaux publics ses dépenses, il le félicite d'avoir ainsi reconnu les mérites du canal projeté de la Baie Georgienne. Cette entreprise développera une partie importante de la province d'Ontario, facilitera et rendra moins coûteux le transport des produits entre les lacs et les ports de mer. Et nous pouvons donner au gouvernement l'assurance qu'en encourageant cette entreprise, il méritera et recevra l'approbation de toute la population.

Je citerai un autre article du "Citizen," d'Ottawa, portant en titre : "A General Rally Needed."

"Le Canada sera la grande route du monde," d'après sir William Van Horne, lorsque certaines con-

ditions auront été remplies. Et il n'y a pas de meilleure autorité sur ce sujet que sir William Van Horne. Mais il faut se hâter de remplir ces conditions. Nous avons déjà longuement parlé de ces besoins ; mais M. Tarte en a présenté un résumé très clair dans un article paru dans les colonnes de notre journal. L'amélioration de nos ports : voilà le grand et le plus urgent besoin du moment. Le pays ne s'opposera pas aux dépenses nécessaires dans ce but, même si elles atteignent un chiffre élevé. Chaque dollar dépensé pour ces travaux rendra au centuple dans une année ou deux. Mettons les ports du Saint-Laurent et nos havres maritimes sur un pied convenable et n'ayons aucun doute sur les résultats. Il ne saurait guère y avoir de doute non plus sur la route que le trafic du Nord-Ouest suivra, et le ministre des Travaux publics s'exprime sans ambiguité sur cet aspect de la question. Le trafic de l'ouest, à son avis, s'écoulera naturellement vers Montréal ; mais il voit aussi clairement que ce sera par la voie de l'Outaouais. "Quant au chemin de fer du Parry Sound, la démonstration est toute faite." Parfaitement. Sans bruit et sans grands efforts, ce chemin de fer a démontré qu'il répond à un grand besoin.

Le ministre des Travaux publics qui s'est montré en diverses circonstances homme d'initiative et décidé à marcher avec le siècle, sait aussi bien que moi et que tous ceux qui ont étudié la question, que le peuple américain fait en ce moment d'immenses efforts pour améliorer ses voies navigables. A un dîner donné récemment à New York et auquel assistaient près de 1,700 personnes, toutes fort en vue dans le monde des finances, le maire Van Wyck qui présidait, a signalé le fait qu'il existe actuellement une grande agitation au Canada au sujet de la construction d'une route, la plus courte et la plus directe des grands lacs à l'océan Atlantique, par voie de la rivière Outaouais ; et il a donné à entendre à ses auditeurs qu'il leur fallait se mettre à l'œuvre et qu'ils ne sauraient rester indifférents et inactifs ; que, dès que le canal de la rivière Outaouais serait ouvert, des grands lacs à Montréal, une grande partie du trafic qui passe maintenant par Buffalo et par le canal Erié serait détournée et prendrait la route de la rivière Outaouais. Ce n'est pas la première fois que les Américains expriment cette opinion. Voici ce que dit à ce sujet, le "Sun," de New-York :

CANAL PROJETÉ DU CANADA.

L'idée de relier Montréal à la région supérieure des grands lacs au moyen d'un canal trouve actuellement un ardent champion dans la personne de M. McLeod Stewart, fils de l'homme politique canadien, qui se fit, il y a cinquante ans, le promoteur de ce projet. Il importe de tenir compte de ce qui se dit au sujet de ce projet, quand bien même ce ne serait que pour mettre en relief le devoir de poursuivre avec énergie l'œuvre de l'approfondissement et de l'agrandissement de notre propre canal Erié.

Le canal projeté s'étendrait de l'embouchure de la rivière des Français, à l'extrémité nord de la baie Georgienne, l'angle nord-est du lac Huron, jusqu'à Montréal, sur le Saint-Laurent, par une ligne aussi droite qu'il est possible à toute étendue d'eau navigable à l'intérieur de suivre.

Les partisans de ce projet prétendent que non seulement ce canal abrégerait sensiblement la distance entre Chicago et Liverpool et obvierait aux retards et aux dépenses qu'entraînent les transbordements, mais en outre, qu'en raison de la configuration de la contrée traversée, la construction de ce canal serait relativement peu dispendieuse. La première de ces assertions au moins semble corroborée par les faits. La distance entre la baie Georgienne et Montréal est de 430 milles : la longueur totale de la route, de Chicago à Liverpool par la voie du canal projeté serait de 3,780 milles, tandis que par voie de Buffalo, du canal Erié et de la rivière Hudson à New-York, et de là à Liverpool, la distance est de 4,495 milles, ou par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, 4,148 milles.

Abordons maintenant la question des frais de construction.

Il paraît, d'après le rapport des arpenteurs datant d'un demi-siècle, que sur les 430 milles entre la baie Georgienne et Montréal, il n'en faudrait canaliser que 58. Le reste de la voie navigable est établie par la nature même, sous forme d'une chaîne de lacs et de rivières. La rivière des Français elle même est une série de petits lacs reliés les uns aux autres ; puis, en gagnant l'est, viennent le lac Nipissingue, de 40 milles de longueur ; puis le lac à la Truite, le lac à la Tortue, le lac Talon, le lac aux Anguilles, le lac du Chant. L'on atteint alors le confluent des rivières Mattawan et Outaouais, et l'on suit cette dernière rivière jusqu'à sa jonction avec le Saint-Laurent. Le fait qu'il y a si peu de portages à faire sur cette route est la raison qui, sans doute, engagea Champlain, en 1615, à suivre cette voie fluviale, dans son voyage vers les grandes mers intérieures du continent ; et c'est pour la même raison que cette voie fluviale fut la principale route suivie par la Compagnie de la Baie-d'Hudson pour son exploitation commerciale.

L'estimation primitive des ingénieurs du gouvernement porte à $25,000,000 les frais de construction ; toutefois, il ne s'agissait alors que d'un canal de 10 pieds de profondeur sur une largeur de 60 à 100 pieds. Reste à savoir à quel chiffre il faudrait porter cette estimation pour la construction d'un canal assez profond et assez large pour la circulation des vaisseaux de type moderne, se rendant directement de Liverpool à Chicago.

C'est là une idée erronée, M. l'Orateur. Il ne s'agit nullement d'ouvrir une voie navigable pour les vaisseaux faisant directement le service de Liverpool à Chicago. Ce serait là, à mon avis, une absurdité. Les vaisseaux océaniques ne sont point propres à la navigation des rivières ou des canaux. Je vais, toutefois, citer la fin de cet article, afin de faire voir que les Américains sont sur le qui-vive au sujet de cette question. L'auteur de cet article ajoute :

Comme la tendance actuelle est de donner aux vaisseaux de cargaisons océaniques des dimensions énormes qui leur interdisent toute circulation dans les écluses des canaux et qu'il y aurait beaucoup d'écluses sur la route projetée, il serait peut-être de bonne politique de viser à un seul transbordement à Montréal, et de construire un canal de dimensions moyennes, de 15 à 16 pieds de profondeur, convenable aux steamers des lacs.

L'objection qui milite contre la voie navigable projetée est le nombre d'écluses qu'il faudrait construire. Quand bien même l'on abaisserait le niveau des lacs du point de partage, chose possible, nous dit-on, le point le plus élevé du canal serait à 624 pieds au-dessus de Montréal et à 83 pieds au-dessus de la baie Georgienne. Il n'y a pas, toutefois, d'obstacles de nature mécanique qu'il ne soit possible de surmonter, pourvu que le canal soit construit pour des vaisseaux ne tirant pas au-delà de 16 pieds d'eau. Il y a lieu de penser que ce projet est sérieusement recommandé au gouvernement canadien.

Je désire citer un autre journal américain, afin de prouver à la Chambre que la question est l'objet de l'attention générale. Voici un article paru dans le "Globe," d'Utica, le 1er avril 1899 :

LA COURTE VOIE NAVIGABLE DU CANADA.

LE COMMERCE AMÉRICAIN EN PRÉSENCE D'UN MORTEL RIVAL.

La construction projetée de grands élévateurs et d'autres appareils termini pour le commerce du grain, à Montréal par des capitalistes américains est une nouvelle très intéressante et très significative, dit la *Tribune* de New-York. Considéré isolément, cela impliquerait une menace pour le commerce de grain de New-York et d'autres ports de l'Atlantique, des Etats-Unis, car Montréal est de 250 milles plus rapproché de Liverpool que ne l'est New-York. Toutefois, cette nouvelle acquiert infiniment plus d'importance, quand on la rapproche du grand projet de canalisation projeté par le Canada.

Nous avons déjà dit les améliorations qu'on a fait subir au canal Welland et à ceux du Saint-Laurent, et leur immense supériorité sur les canaux de l'Etat de New-York ; or le Canada n'entend pas en rester là. Il a commencé la construction d'une route navigable directe du Saint-Laurent aux lacs de la région supérieure, sans entrer ni dans le lac Ontario ni dans le lac Erié.

Je voudrais qu'il fût vrai, comme l'affirme l'auteur ici, que le gouvernement canadien a commencé ces travaux. Il ne les a pas encore commencés. Je le regrette, mais j'espère qu'il se mettra bientôt à l'œuvre.

Il existe déjà un canal de Montréal à Ottawa. Le gouvernement va prolonger cette route par la rivière Outaouais jusqu'au lac Nipissingue, et de là, par la rivière des Français, jusqu'à la baie Georgienne et au lac Huron. Il a déjà commencé cette immense entreprise et il s'attend à achever ces travaux et à ouvrir toute cette route navigable au trafic dans l'espace de trois ans. Pour commencer, ce canal n'aura guère que le double de profondeur du canal Erié. Et même cela permettra aux grandes barges et aux steamers des lacs, venant de Duluth et Port-Arthur et d'autres ports sur les lacs, de passer directement par cette route pour se rendre à l'Atlantique ou au grand terminus que les Américains sont en voie de construire à Montréal. L'on se propose, toutefois, d'approfondir plus tard ce canal de façon à faire passer des steamers océaniques. Alors, ceux ci pourront prendre cargaison sur le lac Supérieur et se rendre directement à Liverpool sans rompre charge.

Ceci est inexact.

Cette route en droiture donnera par elle-même au Canada un grand avantage sur les Etats-Unis. Elle est, toutefois, déjà bien plus courte qu'aucune de nos routes. Elle est de 375 milles plus courte que la route du fleuve Saint-Laurent et de 450 milles—

Encore une autre erreur. C'est 900 qu'il faut dire.

—plus courte que celle du canal Erié. La distance de Chicago à Liverpool, par la voie du canal de l'Outaouais, sera de 700 milles plus courte que par voie du canal Erié.

Il y a une contradiction ici.

En outre, tandis que la route de l'Erié comprend 360 milles de voie navigable artificielle, la route du Saint-Laurent, 71 milles, celle de l'Outaouais n'en aura que 30 milles, tout le reste consistant en voie navigable naturelle. On estime qu'au point de vue du temps la route de l'Outaouais sera de quatre jours plus courte que celle de l'Erié et d'une journée et demie plus courte que celle du Saint-Laurent.

Telle est la concurrence que le Canada, fort de toutes les ressources de l'Empire britannique, est à la veille de faire au trafic de grains et autres marchandises du nord des Etats-Unis. Il est oiseux de supposer que les marchandises qui viennent par le Saut Sainte-Marie et par le détroit de Mackinaw suivront le chemin de New-York en route pour l'Europe, avec les transbordements onéreux et ennuyeux qui se font à Buffalo et à New-York, tandis qu'elles pourraient suivre la route d'Ottawa et de Montréal sans un seul transbordement, sans compter que ce dernier trajet prendrait quatre jours de moins, ou, si l'on tient compte des retards subis pour le transbordement à Buffalo, une semaine de moins. Lorsqu'il sera possible, comme cela se fera dans trois ans, d'expédier une cargaison d'un port quelconque du lac Supérieur ou du lac Michigan, directement à Liverpool par la voie de l'Outaouais, aussi rapidement qu'il est possible de l'expédier à New-York par la voie du canal Erié, tout le commerce des grands lacs à destination de l'Europe, tant au Canada qu'aux Etats-Unis, prendra la route du canal canadien. Telle est l'intéressante perspective qui s'ouvre devant le commerce des Etats-Unis.

Voilà un article paru dans l'un des principaux journaux des Etats-Unis, et qui exprime la pensée de nos voisins sur le projet en discussion ; et, à mon avis, cela devrait suffire pour faire comprendre au peuple canadien l'urgente nécessité d'entreprendre sans retard cette courte route de navigation vers l'océan. Parmi tous les motifs qui doivent engager notre gouvernement à aider à la construction de cette route, la pensée exprimée dans les articles de journaux américains que je viens de citer est bien, à mon avis, ce qui doit le stimuler davantage à prendre une initiative à ce sujet.

Dans quelle situation le Canada se trouve-t-il relativement à la question du transport ? N'est-il pas vrai que, l'année dernière, en dépit de toutes nos facilités de communications terrestres et fluviales, en dépit de l'amélioration de notre système de canaux, la totalité de nos exportations de Montréal en Europe a atteint à peine le chiffre de 38,000,000 de boisseaux de grains ? N'est-il pas également prouvé par la statistique que du port de Buffalo, il a été expédié 267,000,000 de boisseaux de grains aux ports maritimes des Etats-Unis ? Or, il est constaté que sur ces 267,000,000 de boisseaux de grains expédiés de Buffalo aux ports maritimes des Etats-Unis, une forte proportion est venue du Canada. Il est donc avéré que les grains de provenance canadienne ne s'expédient point des ports canadiens. Au contraire, on les laisse aller aux ports américains, au bénéfice de nos voisins et au détriment de nos propres ports.

Voilà pourquoi j'ai estimé de mon devoir de féliciter le ministre des Travaux publics (M. Tarte), quand j'ai dit qu'il avait bien jugé de la situation, en déclarant à différentes reprises que le moyen de faire suivre au trafic la route la plus courte vers l'Europe est d'améliorer le service de nos ports, à Montréal et à Québec. En cela, il a donné la note juste, car sans ces facilités, il nous

M. POUPORE.

serait impossible de desservir le trafic qui doit éventuellement venir dans ces ports ; tandis qu'en canalisant l'Outaouais, et en approfondissant la rivière à quatorze pieds et grâce à nos canaux du Saint-Laurent, je suis convaincu, m'appuyant sur le témoignage d'hommes compétents, que nous allons attirer du canal du Sault Sainte-Marie, une forte proportion du trafic qui aujourd'hui se rend de Duluth et du district du lac Supérieur directement à Buffalo. Il n'en saurait être autrement. Le commerce suit la route la plus courte et la plus économique, et cette route, nous l'avons, sauf, que pour le moment, elle n'est pas navigable. Il faudra dépenser beaucoup d'argent pour la rendre navigable ; mais cette dépense est peu de chose, relativement aux avantages qu'en retirera le Canada.

Si nous voulons faire de Montréal et de Québec les premiers ports maritimes du continent ; si nous voulons attirer vers ces ports le flot de trafic qui coule aujourd'hui vers Buffalo et tient en exploitation jour et nuit, d'un bout de l'année à l'autre, les 52 élévateurs de cette ville, et tous les chemins de fer qui peuvent s'y rendre, et pendant la saison de navigation, le canal Erié, au maximum de sa capacité, trafic, dis-je, qui est encore d'un trop fort volume pour que le service s'en puisse faire avec promptitude en tout temps dans ce port ; si nous voulons cela, dis-je, il faut que nous canalisions cette courte route fluviale. Est-il illégitime, de notre part, de penser que si nous canalisons cette route fluviale, qui est d'un millier de milles plus rapprochée de Liverpool que toute autre route, nous allons faire refluer le trafic vers cette route ? Et en pareille éventualité, qu'en résultera-t-il pour Ottawa, Québec et Montréal et pour les autres points d'arrêt sur cette route ? N'en résultera-t-il pas un accroissement de population pendant la période même de construction, et n'y a-t-il pas lieu de supposer qu'une certaine partie de cette population s'établira d'une façon permanente ? Certes, non seulement la construction et l'ouverture de cette route fluviale accroîtra la population, mais elle provoquera l'exploitation des ressources naturelles que nous heurtons aujourd'hui du pied et qui restent inexploitées.

A vingt milles de la capitale, il vient de se faire une découverte d'or ; une compagnie s'est déjà organisée pour l'exploiter et elle y a pratiqué un puits, et elle prolonge actuellement ce puits par une galerie de 130 pieds. Dans le voisinage immédiat de cette localité, il s'est fait d'autres découvertes et tout nous donne lieu de supposer qu'il y a des richesses inculculables dans notre vallée de l'Outaouais. J'ai à peine besoin de rappeler ce que j'ai signalé à la Chambre l'année dernière, que sur l'île du Calumet, dans mon comté, il existe un gisement de galène remarquable par son étendue, ainsi qu'un gisement de cobalt, de plomb et de nickel. Un peu plus à l'est, au Portage-du-Fort il existe un dépôt de marbre de qualité supérieure. De fait, je ne sache pas qu'il en existe d'égal nulle part, et faute de moyens de transport, il est impossible aujourd'hui d'exploiter ce marbre. Voilà quelques-unes des richesses dont ce canal provoquera l'exploitation et il va sans dire que l'exploitation de ces ressources contribuera au développement de la population au Canada. C'est une vérité élémentaire que le grand besoin du pays est une population plus dense, et nous avons le devoir de ne rien négliger de ce qui peut accroître notre population. Nous avons de vastes étendues de terres, terres arables, propres à la colonisation, à l'agriculture, et de vastes étendues de terrains miniers. Ainsi, dans le nouvel Ontario, il s'ouvre actuellement d'immenses districts, qui produisent de précieux minéraux.

L'ouverture de ce canal devra nécessairement tourner à l'avantage de ce vaste territoire. Abstraction faite de toute autre considération que celles des produits minéraux de ce pays, ce dernier motif seul justifierait le gouvernement de prendre l'initiative du [illegible] en discussion et de garantir les obligations en question, garantie absolument nécessaire, si l'on veut qu'une compagnie entreprenne la construction de ce canal.

Outre les minéraux, ce pays contient d'autres ressources qu'il importe d'étudier. Il y a d'abord l'industrie de la pâte de bois, dont j'ai dit un mot dans mon discours de la session dernière.

L'industrie de la pâte de bois ne cède le pas à aucune industrie nationale, en tant qu'il s'agit de l'exploitation de nos essences forestières. Il n'est pas nécessaire d'aller bien loin de la Chambre pour constater la quantité de capitaux engagés par le passé et qui se placent tous les jours dans les différentes parties du district d'Ottawa seul, pour l'érection des scieries mécaniques, pour l'installation de manufactures de pâte de bois. Cela indique tout simplement le développement de l'une de nos grandes ressources, l'exploitation d'une essence forestière que l'on avait jugée jusque-là d'aucune valeur. Par le passé, le bois de pin constituait presque la seule source de richesse de la province de Québec et de la partie nord de l'Ontario. Lorsque le pin disparut, l'on supposa qu'il ne restait plus d'autres ressources. Or, voilà que l'industrie de la pâte de bois utilise toutes ces essences forestières jadis réputées sans valeur, et ces bois, dédaignés jadis, sont devenus l'une des plus grandes ressources de la vallée de l'Outaouais.

Puis, outre les mines et les forêts, il y a une autre source de richesse dont il n'a guère été question ici, je veux dire la production de la force motrice par l'électricité. A cet égard, je désire appeler l'attention de la Chambre sur certains passages d'un essai fort précieux, communiqué à la Société Royale du Canada, à sa dernière réunion, par son président, M. T. C. Keefer. Voici le

texte de cet essai : "Les forces hydrauliques du Canada et les produits électriques relativement aux ressources inexploitées du pays." Dans mon discours de la session dernière, j'ai dit que l'on estime qu'il serait possible de produire deux millions de chevaux dynamiques, entre la ville de Montréal et la rivière des Français. Plusieurs personnes ont pensé que j'exagérais ; mais je pense pouvoir prouver que j'étais dans le vrai. J'ai basé mes calculs sur le prix de la force électrique délivrée à Montréal. J'ai constaté que la force électrique se vend à Montréal $25 le cheval dynamique par année. Or, voici le calcul que j'ai fait : s'il y a deux millions de chevaux dynamiques d'électricité dans la rivière Ottawa et que chaque cheval dynamique se vende $2 par année, cela donnera un revenu de $4,000,000 provenant de l'électricité seule. Je vais, à ce sujet, donner lecture d'une partie du travail présenté par le président de la Société Royale du Canada, société à l'endroit de laquelle tout député et tout citoyen au Canada professe le plus grand respect, car elle se compose de l'élite intellectuelle et savante du pays :

On regarde comme inévitable, dans un avenir plus ou moins éloigné, la substitution de l'électricité à la vapeur comme force motrice pour les chemins de fer sur nombre de voies ferrées. Cela est déjà un fait accompli pour les chemins de fer suburbains, notamment pour le chemin de fer de Charlevoix et celui de Hull à Aylmer, où la force hydraulique accomplit le travail jusqu'ici fourni par la houille. Les principaux obstacles militant contre un changement prochain sur les grandes voies ferrées sont les centaines de millions engagés dans les locomotives et la très forte dépense qu'entraînerait l'installation du système électrique sur les chemins de fer à vapeur. La principale raison qui militerait en faveur de ce changement serait le service des voyageurs, en raison de l'augmentation possible de vélocité, puisqu'on ne craint pas d'affirmer qu'avec l'électricité l'on pourrait atteindre une vitesse d'au delà de 100 milles à l'heure. En outre, cela ferait disparaître complètement cette fumée empestée qui retombe sur le wagon Pullman, de préférence à toute voiture qui le précède.

Tandis que la substitution de l'électricité à la vapeur entraînerait des dépenses qui, pour le moment, sont prohibitives, cette objection ne s'applique point à de nouvelles lignes qui peuvent s'exploiter indépendamment des voies ferrées électriques ou en rapport avec elles. Lorsque le temps sera venu d'exploiter ces chemins de fer, la force hydraulique aura un champ d'utilisation dont nous ne pouvons guère aujourd'hui nous former l'idée. Les roues hydrauliques et les fils de fer seront substitués aux soûtes à charbon, aux vaisseaux chargés de houille, aux immenses cours à charbon, aux trains chargés de distribuer leur contenu sur des centaines de milles de ligne.

Une ligne intérieure, reliant le lac Saint-Jean, sur le Saguenay, au lac Témiscamingue, sur l'Outaouais (ligne qui pourrait, en dernière analyse, se prolonger par voie de Missanabi, de Nepigon et du lac Seul à la Saskatchewan), serait un chemin de fer de colonisation, éloigné de la frontière, et qui pourrait s'exploiter, peut être entièrement, par la force hydraulique, et il ouvrirait un territoire vierge où pourraient se multiplier les industries électro-chimiques et électro-métallurgiques, ainsi que les industries se rattachant aux produits des forêts et des mines.

Voilà ce qu'il dit de l'utilisation de l'électricité. Plus loin, il traite de la question du transport, celle-là même que je tente, dans une bien faible mesure, de développer ici ce soir :

L'utilisation en grand de nos forces hydrauliques dans un avenir prochain, pour les usages de l'industrie et des mines, surtout pour les productions électro-chimiques et métallurgiques nous conduit tout naturellement à étudier la nature de la production, surtout au point de vue des marchés, ainsi que les problèmes du transport en général.

Après la production, le transport est la question commerciale la plus importante pour un pays comme le nôtre, pays de vastes distances et de produits à bas prix donnant un fort tonnage. C'est pour resoudre ce problème du transport que nous avons dépensé annuellement des centaines de millions pour les canaux, les phares, les steamers, somme d'argent tout-à-fait disproportionnée à notre richesse acquise, comme elle l'est certainement à notre population. Mais "noblesse oblige" ; nous possédons un vaste héritage et force nous est bien de l'exploiter et d'attendre les résultats.

La question du transport détermine dans une large mesure, l'existence ou l'absence d'une industrie en puissance, et relève ou abaisse la valeur de chaque article d'exportation, dans la proportion même de son excellence et de son économie. D'autre part, lorsque le transport est nécessairement dispendieux, la production à bon marché peut maintenir une industrie, et c'est ici précisément qu'intervient notre abondante puissance hydraulique.

La situation géographique du Canada relativement au centre commercial de gravité du continent nord américain est au moins digne de remarque. Ce centre se trouve tout près du lac Erié. De l'extrémité occidentale de ce lac, la route fluviale vers l'Atlantique, vers le détroit de Belle-Isle suit la direction générale d'un grand cercle, qui traverse le cœur commercial de l'Europe, la route la plus courte, ou encore la ligne directe, qui coupe Liverpool. Nos deux péninsules, la Sarnia-Détroit, et celle du Sault Sainte-Marie qui sont les portes par où pénètrent les chemins de fer dans la région des lacs, offrent les seules routes terrestres et les plus directes vers l'Atlantique pour tous les Etats du Nord-Ouest et elles sont traversées par les lignes-mères de chemins de fer. A partir du lac Erié, les communications par eau sur la plus grande échelle, se prolongent par le lac Huron jusqu'aux extrémités des lacs Michigan et Supérieur. Un tiers de la population des Etats-Unis dépend dans une large mesure, des grands lacs, pour les exportations et les importations, et d'une façon absolue pour les prix de transport par chemins de fer, prix qui sont fixés par les compagnies de navigation.

Une moitié de la population des Etats-Unis se trouve dans un rayon de 400 milles de Cleveland, un port du lac Erié qu'on prétend inférieur seulement à la Clyde comme centre de construction maritime, et qui passe aussi pour le plus grand marché du monde entier pour le minerai de fer.

L'industrie de la pâte de bois et du papier, ainsi que quelques industries électro-chimiques et métallurgiques se distinguent par le fort tonnage produit, la production de plusieurs fabriques de pâte de bois atteignant 100 tonnes par jour. Le Saint-Laurent est la route naturelle pour l'exportation de ces produits, et ce fort tonnage est de la plus grande importance pour cette route, comme moyen d'y attirer des vaisseaux privés et des vaisseaux de ligne, pendant la saison de navigation. L'augmentation du tonnage maritime dans le Saint-Laurent est essentiel à son trafic de l'intérieur ; c'est par là seulement qu'il devient possible de s'assurer assez de cargaisons à destination de l'ouest, pour attirer une part convenable du trafic des lacs, après qu'on a tout mis en œuvre à Montréal ou à Québec pour expédier promptement ce trafic. Il n'y a probablement pas de lieu au monde où le transport de l'intérieur se fait avec plus d'expé-

dition et d'économie que dans la vallée du Saint-Laurent. Cela tient à la nature de la navigation de l'intérieur, qui est sans rivale, et à l'influence que cela exerce sur les chemins de fer concurrençant cette navigation ; et aussi parce que la vallée du Saint-Laurent n'est pas seulement la grande route par excellence pour les produits agricoles, mais encore pour les produits minéraux, aussi bien que pour ceux de la forêt et des pêcheries.

Plus de la moitié du minerai de fer produit aux Etats-Unis est exploitée autour du lac Supérieur. C'est dans ce lac qu'un nombre toujours croissant de chemins de fer versent le produit des vastes champs à blé entre ce lac et les Montagnes Rocheuses, plaçant ainsi ce grain à mille milles de Montréal, qui se trouve de plusieurs centaines de milles le port le plus rapproché, et le seul que puissent atteindre des vaisseaux capables de naviguer sur les lacs.

Bref, pour résumer, je constate que la moitié du fer employé aux Etats-Unis provient de la région du lac Supérieur.

J'ai en outre, à ce sujet, un article publié dans un journal anglais démontrant que si nous avions ce canal, l'Angleterre importerait le minerai du lac Supérieur. Tous ceux qui ont étudié la question admettront que c'est là un fait d'une grande importance. Voici un article publié dans le "Canadian Trade Review" :

L'exportation du minerai de fer en Angleterre peut sembler un rêve, mais avec ce système de canaux, les capitaux anglais placés dans les mines, de grandes facilités de chargement et de déchargement et des navires océaniques construits spécialement pour ce commerce, ce rêve pourra se réaliser dans un avenir prochain. C'est un fait reconnu que le minerai est presque épuisé en Angleterre, que ce qu'il en reste est de qualité inférieure, même celui des mines de Bilbao, en Espagne, dont on fait un grand usage en Angleterre, est bien inférieur au minerai de la région du lac Supérieur. D'après le prix payé aujourd'hui pour le minerai espagnol, les fabricants anglais pourraient payer $4.50 ou $4.75 par tonne pour le meilleur minerai de Mesabi Tange. Dans les conditions ci-dessus énumerées, ce prix permettrait d'exploiter les mines de la région du lac Supérieur et d'exporter le minerai en Angleterre à un profit raisonnable.

Dans cette citation, M. Keefer dit que plus de la moitié du minerai produit aux Etats-Unis vient de la région du lac Supérieur. Nous voyons dans cet autre article que l'Angleterre devra venir chercher le minerai du lac Supérieur. Si cette région était le centre de production et que nous eussions de plus grandes facilités de transport, ne pouvons-nous pas conclure qu'en ouvrant cette voie de navigation nous ouvrons un débouché pour l'exportation à l'univers entier des produits du lac Supérieur ? La quantité de minerai que peut produire cette région est incalculable et la qualité est supérieure à tout ce que l'on peut se procurer en Angleterre. Ce qu'il nous faut pour transporter ce minerai sur les marchés étrangers, c'est l'ouverture de cette voie naturelle de navigation, c'est avec intention que je dis "naturelle," car cette voie existe déjà et nous n'avons qu'à l'améliorer à certains endroits pour en faire la plus belle du continent. La Providence nous a donné cette voie navigable, et elle veut que nous l'améliorions pour en faire la plus belle du continent.

L'ouverture de ce canal, M. l'Orateur, est la plus grande entreprise que l'on ait vue au Canada, et je ne fais pas même d'exception pour le chemin de fer Canadien du Pacifique. Le chemin de fer Canadien du Pacifique, il va sans dire, était une chose nécessaire, la plus grande chose qu'ait accomplie le gouvernement fédéral, et ceux qui ont mené à bonne fin cette entreprise ont acquis un titre à la reconnaissance de l'univers entier. Les noms de ces hommes resteront dans l'histoire du Canada. Mais il s'agit ici d'une entreprise qui n'est pas inférieure à celle du chemin de fer Canadien du Pacifique. Et pourquoi cela ? Parce qu'il s'agit d'une voie navigable qui, sur tous les points de la rivière Outaouais va créer des industries et développer des ressources dont on ne connait pas encore la valeur. Nous ne pourrons jamais estimer la valeur réelle des ressources que nous possédons dans la vallée de l'Outaouais. En m'entendant parler ainsi, ceux qui n'ont pas étudié la question disent : Poupore est un grand admirateur du canal de la Baie Georgienne. M. l'Orateur, je puis expliquer pourquoi je suis un admirateur de cette grande entreprise ; je puis expliquer pourquoi le gouvernement fédéral ne remplirait pas son devoir envers le peuple s'il n'appuyait pas ce projet et ne venait pas en aide à ceux qui sont prêts à mettre leurs capitaux dans cette entreprise. Je puis emprunter l'expression dont s'est servi mon honorable ami le directeur général des Postes, et dire qu'à mon avis c'est "le plus grand projet que l'on ait vu." Ce sera la plus grande entreprise connue au Canada, sans excepter même le chemin de fer Canadien du Pacifique. Ce chemin de fer a cimenté l'union des provinces dispersées du Canada, et en cela il a accompli l'objet qu'avaient en vue les pères de la Confédération. Cela est très bien ; mais nous voulons davantage aujourd'hui. Il nous faut autre chose que cette voie ferrée pour remplir l'objet de l'union des différentes provinces de la Confédération ; il nous faut autre chose pour développer des ressources qui attendent l'exploitation. Il nous faut veiller, car le peuple américain ne dort pas. Il suit avec intérêt notre progrès. Au dîner dont je parlais il y a quelque temps, le maire Van Wyck, de New-York, déclara que si l'on ne voyait pas s'agrandir sans retard le canal Erié, pour répondre aux exigences du commerce, le Canada allait construire ce canal dont il est question aujourd'hui et détourner ce commerce qui va maintenant à Buffalo et développe les ports américains. Cette déclaration d'un homme public, à New-York, n'a-t-elle pas une grande signification ?

Prenez les journaux de Buffalo. J'en ai quelques-uns ici, et ils montrent combien nos amis d'au delà de la frontière craignent de voir les Canadiens ouvrir ce canal. On comprend, sans doute, que le Canada va faire son devoir.

Lorsque nous allons à Washington et demandons aux Américains de faire pour nous ce qui est juste, car nous ne leur avons demandé rien autre chose, lorsque nous voulons entrer en négociations avec eux, ils se montrent indépendants. Or, la manière de traiter un peuple aussi indépendant, c'est d'être nous-mêmes indépendants. Nous avons les moyens de rendre le Canada, peut-être pas aussi populeux, mais indépendant des Etats-Unis, à moins que l'on ne veuille nous traiter en frères. Nous avons à notre portée les moyens de devenir indépendants ; nous pouvons trouver des marchés ailleurs si l'Américain refuse de traiter avec nous, mais pour cela, il nous faut améliorer nos canaux, augmenter notre population et développer nos ressources. Voilà ce que nous devons faire comme nation.

A propos des ressources de la vallée de l'Outaouais dont j'ai parlé, je désire signaler un fait pour démontrer ce que nous possédons, outre ce que nous connaissons, c'est que les étrangers viennent placer leurs capitaux dans l'exploitation de nos mines.

Voici un article dont je puis certifier l'exactitude, car je connais personnellement l'homme dont il est question :

PRÊTS À PLACER LEURS CAPITAUX.

LES CAPITALISTES ANGLAIS NE REFUSENT PAS DE PLACER LEURS CAPITAUX DANS LES MINES CANADIENNES.

Les mines canadiennes de nickel vont subir un nouveau développement grâce aux capitaux anglais. M. J. E. S. Trelawney, fils de sir William Trelawney, Bart., de Cornwall, Angleterre, est à présent à Ottawa, représentant les capitalistes anglais qui ont l'intention de placer des capitaux considérables dans les mines de nickel de la région de Sudbury. Les marchés seront bientôt conclus, et les travaux seront commencés dès que l'outillage nécessaire pourra être mis en place.

M. Trelawney est l'hôte de M. J. Carling Kelly, agent bien connu des mines, à sa résidence rue Somerset.

Mercredi, un reporter du *Citizen* a appris de M. Trelawney beaucoup de choses qui sont d'un vif intérêt pour nos industries minières, et ce que l'on pense de ces industries sur les marchés de Londres, de Paris et de Hambourg. Les mines canadiennes de nickel produisent les $\frac{3}{4}$ de l'approvisionnement du monde entier——

Cela n'est-il pas étonnant ? Imaginez-vous que nous produisons en Canada les deux tiers de l'approvisionnement du monde entier.

——et comme la demande augmente, les mines canadiennes vont être beaucoup plus actives à l'avenir.

Les capitaux anglais et français vont ouvrir et développer des régions inconnues jusqu'à présent.

Les dépôts d'or et de cuivre sont aussi avantageusement mentionnés, bien que les mines de la Colombie-Anglaise soient aujourd'hui les seules connues sur les marchés étrangers, à part le Klondike. Les promoteurs anglais préfèrent l'exploitation des mines par la méthode hydraulique, mais vu l'inaccessibilité du Yukon et les conditions climatériques du pays, ils n'y tiennent pas. D'un autre côté, la réduction dans le coût de la fonte—de $22 à $7 par tonne—dans le district de la Colombie-Anglaise, va activer le placement des capitaux anglais dans cette province.

M. POUPORE.

Il est étrange que la richesse des mines d'or d'Ontario ne soit pas plus connue à Londres et sur les marchés européens, mais jusqu'à présent l'attention est dirigée exclusivement sur la Colombie Anglaise. M. Kelly croit cependant que les nouveaux districts d'Ontario, Hastings, Ottawa, etc., trouveront promptement des capitaux anglais dès qu'ils auront attiré l'attention des capitalistes étrangers.

Voilà quelle est la situation, malgré les difficultés dans le transport de notre minerai, malgré ce que nous avons à payer pour transporter ce minerai aux hauts-fourneaux européens. Et je sais quelque chose à ce sujet, car je suis intéressé dans une mine qui exporte du minerai en Belgique. Ce minerai, à la mine, vaut environ $50 la tonne, mais notre profit net peut être de $10 à $15 par tonne. Le reste est payé pour le transport et la fonte. Vous comprendrez donc que la question du transport est d'une importance vitale.

Je vais citer un article paru dans le "Cosmopolitan," sur cette question de transport. Cet article est écrit par M. F. W. Fitzpatrick, un Américain très versé dans la question. Parlant du volume du commerce qui passe par les lacs, il dit :

Le coût du fret, chaque année est enorme, il s'élève à plus de $800,000,000 ; ce qui représente, pour notre commerce, une taxe annuelle de $60 par famille, si l'on doit se fier aux estimations du gouvernement, et le revenu moyen de l'ouvrier étant de $500, cela signifie que l'ouvrier doit mettre quelque chose de côté chaque mois pour payer sa quote-part de ces frais de transport. Tout ce qui pourrait réduire cette taxe serait favorablement accepté par le peuple.

Voici ce que dit encore ce monsieur du trafic important qui se fait sur les lacs :

Malgré ma promesse de ne soumettre aucun argument au sujet de "voies navigables profondes jusqu'à la mer", la tentation de dire quelque chose en faveur de ce projet est trop forte. C'est une entreprise qui offre les plus grandes espérances. Mais c'est là une toute autre affaire. Aujourd'hui Buffalo est virtuellement le terminus de l'est du trafic des lacs. Quelques petits bateaux, la plupart canadiens, descendent le canal Welland et les autres canaux sur la rive nord du Saint-Laurent jusqu'à Montréal et la mer, mais ce trafic ne mérite pas d'être mentionné.

Il appelle cela de petits bateaux ; et c'est le commerce qui vient au Canada.

Une quantité considérable de céréales, de houille et de bois est transbordée dans des barges du canal à Buffalo pour être transportée sur le canal Erié jusqu'à la rivière Hudson et New-York, mais la grande masse du fret des lacs à destination de l'est est transbordée dans les wagons à Buffalo.

Voilà l'idée que les Américains ont de nos canaux ; ils les considèrent comme de peu d'utilité, de peu d'importance. C'est pour cela que lorsqu'ils voient que nous nous éveillons, ils craignent de nous voir leur enlever leur commerce.

Je crois donc, dans ces circonstances, que le moment est venu pour le Canada d'étudier sérieusement la question du transport. Nous voyons que M. McLeod Stewart—dont le nom est bien connu, non seulement au Canada, mais en Angleterre en ce qui touche au canal de la Baie Georgienne—lors de son

dernier voyage en Angleterre, a fait des arrangements qui permettaient à la compagnie de construire ce canal, à la condition, naturellement, à la seule condition que le gouvernement fédéral approuvât la chose en garantissant l'intérêt sur ses obligations.

Comme je l'ai déjà dit, à la dernière session, le très honorable premier ministre a déclaré que lorsque le succès de l'entreprise serait assuré, le gouvernement serait prêt à donner la plus sérieuse attention à la question. Je crois, M. l'Orateur, que nous sommes arrivés à cette phase de la question. Avant que ce débat soit terminé, je crois que nous pourrons établir que non seulement c'est un projet réalisable, mais une entreprise dans laquelle nombre de capitalistes européens sont prêts à risquer leur argent, pourvu que le gouvernement y donne son approbation, ce qu'il devrait faire, à mon sens. On ne demande pas au gouvernement de contribuer un seul dollar, et si un jour il est appelé à payer quelque chose sur les intérêts, il aura la première hypothèque sur les travaux. En outre, lorsque ce canal sera construit, quand les frais d'exploitation auront été payés, la balance des recettes servira à réduire, jusqu'à extinction, la somme d'intérêts payée par le gouvernement.

Comme je vais l'établir avant de terminer, le gouvernement n'aura pas à payer un seul sou avant que les travaux soient terminés, et je considère que c'est peu de chose que de lui demander de garantir les intérêts sur les obligations.

M. DAVIN : Combien d'intérêt ?

M. POUPORE : La proposition faite l'an dernier était de 2 pour 100 sur $17,000,000. La proposition que je vais soumettre est quelque peu différente, mais pas au point de motiver le refus du gouvernement.

Relativement à l'organisation de la compagnie, M. McLeod Stewart a réussi à former en Angleterre un syndicat composé d'hommes d'une haute réputation commerciale qui, non seulement sont prêts à entreprendre la construction du canal, mais qui, comme membres du syndicat, ont le droit d'exploiter les mines, d'acquérir des privilèges et tout ce qui entre dans les opérations commerciales. Le bureau de direction de la Compagnie du canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne sera composé en majorité des membres du syndicat. C'est la condition qu'apposent ces messieurs, et M. Stewart l'accepte.

D'après le privilège accordé par le gouvernement fédéral, les promoteurs sont tenus de former la compagnie en Canada ; le bureau principal doit être à Ottawa, et c'est pour cela que la compagnie n'a pas été formée en Angleterre. Le syndicat a été formé en Angleterre à peu près d'après le même principe que le syndicat du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Naturellement, tous ces détails et les preuves seront fournis au gouvernement avant qu'il soit tenu d'agir. Je dois dire cependant, qu'entre deux et trois millions ont été souscrits par la Compagnie du canal, et 10 pour 100 de $2,000,000 ont été déposés dans une banque du Canada.

Ainsi, on s'est conformé à cette exigence, et lorsque tous les faits survenus depuis la dernière session et se rattachant à ce projet, seront connus du premier ministre et de son gouvernement, je crois pouvoir prédire que le premier ministre se conformera à ce qu'il a promis l'an dernier dans ses dernières remarques dans ce débat. Je vais citer un article paru dans le " Sun ".

Le PREMIER MINISTRE : Quel " Sun " ?

M. POUPORE : Le " Sun " de Londres. Voici ce que dit cet article :

Il paraît que le Canada va enfin contrôler sa grande voie navigable entre les lacs et les ports d'expédition sur l'Atlantique. Une version modifiée des plans de 1860 sera soumise au gouvernement impérial dans le but d'obtenir une subvention pour la construction des travaux. Un canal comme le canal projeté Canal Montréal, Ottawa et Baie Georgienne est d'une importance considérable pour les intérêts de l'empire au Canada car dans le cas où seraient rompues toutes relations entre ce pays et l'Amérique, le Canada ne possède aucun canal de stratégie ou de commerce qui ne soit pas sous la juridiction des Etats-Unis.

La raison qui a déterminé le chancelier de l'échiquier à refuser les propositions de M. Cecil Rhodes ne peut s'appliquer dans le cas du canal canadien, puisque ce canal doit contribuer à la prospérité du Canada.

Voilà une idée qu'il ne faut pas rejeter sans une sérieuse considération. Il s'agit d'un canal qui pourra coûter au Canada, disons, pour le moment, $8,000,000 ou $10,000,000. Or, d'après les renseignements que j'ai sur la question, je suis convaincu que, ne fût-ce que pour les fins du commerce, le gouvernement serait justifiable de donner ce montant comme subvention. Je déclare ici que ce serait un sage mouvement de la part du gouvernement. Et pourquoi, au point de vue commercial, cela serait-il sage ? D'abord cela aurait pour effet d'augmenter la population du Canada ; en deuxième lieu, cela développerait nos ports de mer et notre trafic pourrait être transporté sur notre propre territoire. En troisième lieu, cela développera nos ressources qui autrement resteront ignorées.

Et que résultera-t-il du développement de nos ressources ? Prenons les industries minières des autres pays, que voyons-nous ? Prenons Butte-City dans le Montana. Cette ville est l'œuvre du développement des intérêts miniers; la production du minerai y était devenue si importante qu'une compagnie a été formée pour construire un haut-fourneau, et c'est cela et l'exploitation des mines qui ont créé la ville prospère de Butte-City.

Ouvrez la vallée de l'Outaouais, et, avec les ressources minières que nous possédons là, vous verrez que nous pourrons construire des hauts-fourneaux. On en construira un à Ottawa, un autre à l'embouchure de la

rivière des Français, et il nous faudra fournir les moyens nécessaires pour y transporter le minerai. Tout cela favorisera le pays, augmentera la population et développera nos ressources aujourd'hui inexploitées. Voilà pourquoi je dis que le gouvernement serait justifiable au point de vue commercial d'accorder cette subvention de $10.000,000 pour ce canal.

Voyons maintenant ce qu'est ce projet, au point de vue stratégique. Avons-nous l'assurance de n'être jamais entraînés dans un conflit ? Pouvons-nous croire que nous ne serons pas un jour molestés par nos voisins du sud ? Cela est peu probable. J'espère ne jamais voir de conflit entre ces deux pays ; mais si cela devait arriver, ne serait-il pas bon d'être prêts ? Ne vaut-il pas mieux préparer des moyens de défense que de rester dans l'état où nous sommes aujourd'hui, avec une frontière exposée de 2,000 milles environ sur le fleuve Saint-Laurent, fleuve commun aux deux pays ? Les Américains ont comme nous le droit de descendre le Saint-Laurent ; ils peuvent, à certaines conditions, se servir de nos canaux, et dans un cas de conflit, ils auraient comme nous libre accès au fleuve. Où serait alors notre protection ?

Exposés comme nous le sommes, ils pourraient nous prendre en un jour. Mais si nous faisons de l'Outaouais une voie navigable jusqu'aux grands lacs, quelle position occuperons-nous alors ? Qui pourrait approcher des districts intérieurs du pays ? Nous pourrions assurément résister à toute attaque dirigée contre nous. L'ennemi ne saurait atteindre sans rencontrer de la résistance, l'intérieur du pays que traverserait ce canal.

Ainsi en dehors du point de vue commercial, nous devons reconnaître le grande importance du projet au point de vue stratégique.

Remontez à trente-cinq ans en arrière, alors que le général sir John Michel commandait les troupes canadiennes, et vous verrez qu'il a prédit l'ouverture nécessaire de cette voie navigable comme très importante pour l'empire, et non seulement pour le Canada.

M. DAVIN : C'est aussi ce qu'a fait le lieutenant Synge.

M. POUPORE : Oui. Il y a nombre d'années, ces hommes comprenaient la nécessité de cette entreprise non seulement au point de vue commercial, mais comme une sauvegarde pour l'Empire britannique.

Aujourd'hui que le gouvernement n'a à s'occuper d'aucune entreprise d'une grande importance, ce serait le moment, ce me semble, d'étudier promptement ce grand projet. Il est vrai que nous sommes à améliorer le système des canaux du Saint-Laurent, mais ces travaux seront complétés cette année. Le gouvernement n'aura plus alors à s'occuper d'autres travaux publics, et il est temps qu'il approuve et aide cette grande entreprise.

On m'a dit, il est vrai : "Pourquoi, M. Poupore, vos propres amis ne se sont-ils pas occupés de ce projet lorsqu'ils étaient au pouvoir ?"

C'est là une question très pertinente, et la réponse que je vais donner sera comprise de tout le monde. Je ne veux pas que cette question soit jetée dans l'arène où se disputent les partis politiques. La question est trop grande pour la rapetisser ainsi. Nous voulons que tous les hommes de bonne volonté se joignent à nous, car il faut de l'union pour mener à bien cette entreprise. Lorsque la guerre hispano-américaine a éclaté, il y a un an, le peuple américain n'a pas demandé à quel parti politique appartenaient ceux qui voulaient s'enrôler. Tous les citoyens de la république se sont levés comme un seul homme pour la défense de la patrie.

Les Canadiens devraient suivre cet exemple et se lever comme un seul homme, non pas pour défendre, mais pour développer leur pays qui contient d'innombrables ressources qui demeurent inexploitées. Je dis donc que ce n'est pas une question politique, mais une question nationale, que dis-je ? une question d'importance impériale. Je suis convaincu que les autorités anglaises, si on leur demandait, aideraient à la réalisation de ce projet.

Mais pour répondre à la question que l'on m'a posée : M. Poupore, pourquoi vos amis ne se sont-ils pas occupés de cette entreprise lorsqu'ils étaient au pouvoir ? Je dirai que l'an dernier l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Haggart) a donné des explications à ce sujet. Il nous a déclaré que, d'après lui, la meilleure manière pour le gouvernement de construire ce canal, serait d'en construire une section chaque année, mais il a ajouté que l'ex-ministre des Finances qui a la main vigoureuse tenait trop serrés les cordons de la bourse publique. Naturellement, je ne crois pas que ce soit là une raison bien forte.

Quant à moi, j'ai répondu à l'honorable député qui m'a posé cette question, que le parti politique auquel j'appartiens avait construit le chemin de fer Canadien du Pacifique, creusé les canaux du Saint-Laurent, terminé l'Intercolonial, et laissé dans l'histoire des preuves de son esprit de progrès et d'entreprise, et une ineffaçable empreinte sur le sol national. Je répète ce que j'ai dit l'an dernier ; les obligations que le Canada a contractées à l'époque de la Confédération étaient immenses et onéreuses. Le gouvernement a dépensé d'énormes sommes d'argent pour développer les territoires du Nord-Ouest, subventionner le chemin de fer Canadien du Pacifique, construire l'Intercolonial, approfondir le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent et de l'Outaouais.

Il est facile à comprendre que, pendant que ces grands travaux étaient en cours, le gouvernement n'était pas disposé à contracter des obligations aussi vastes que

celle qu'entraînerait l'exécution de ce projet. Mais est-il déraisonnable de notre part de demander au gouvernement actuel, qui vient de terminer les entreprises qu'il a commencées en arrivant au pouvoir, et qui n'a presque pas de grands travaux publics à exécuter, de s'intéresser vivement à ce projet ? Est-ce que le souvenir du premier ministre ne vivrait pas éternellement dans la mémoire du peuple, est-ce qu'il ne serait pas un des plus grands hommes que le Canada aurait produits, s'il menait cette entreprise à bonne fin ? La réalisation de ce projet ferait honneur à n'importe quel gouvernement, libéral ou conservateur. Toute administration qui prendrait l'initiative et réussirait à réaliser ce projet recevrait l'appui unanime de toute cette région du Canada, quelles que soient les questions politiques qui pourraient surgir.

Je désire dire bien distinctement que j'écoute peu mes sympathies lorsqu'on me parle de cette entreprise. Je ne suis plus alors qu'un ardent partisan du canal de la Baie Georgienne. Je suis prêt à appuyer tout gouvernement, tout parti, ou tout homme qui nous aidera à construire ce canal. Voilà ma politique, et je ne suis pas le seul qui soit animé de ces sentiments. Si nous pouvons avoir le canal de la Baie Georgienne, nous serons reconnaissants envers ceux qui nous auront aidés. Dans le cas contraire, nous tiendrons compte à ceux qui auront refusé de nous aider. Je ne fais qu'exprimer le sentiment de ceux qui habitent cette région du Canada ; et je parle d'une région dont il ne vous est pas permis d'ignorer les titres, d'une région qui comprend la vallée de la rivière Outaouais, depuis Montréal jusqu'à la rivière des Français, c'est-à-dire 23 comtés environ. Je dis que pas un gouvernement, pas un parti, pas un projet politique ne peut réussir en ayant contre lui cette partie du Canada. Si les gens qui, comme moi, sont intéressés dans le canal de la Baie Georgienne, s'unissaient, afin de faire de cette partie du Canada ce qu'elle devrait être, ils n'auraient qu'à dire : Il nous faut ce canal, et nous abandonnons tout parti qui ne nous aidera pas à l'obtenir.

J'aimerais dire un mot au sujet de l'effet que l'exécution de ce projet aurait sur cette ville où je demeure.

Sir CHARLES TUPPER : Avant que l'honorable député aborde ce point-là, pourrais-je lui demander quelle est la proposition actuelle ?

M. POUPORE : Je remercie l'honorable chef de l'opposition de m'avoir rappelé un point que j'allais oublier. Le syndicat dont j'ai parlé croit que le gouvernement du Canada devrait garantir des obligations jusqu'à concurrence de $20,000,000, à 2½ pour 100, au lieu de $17,000,000 à 2 pour 100, ainsi qu'on demandait l'an dernier. Les honorables députés qui parleront après moi vous donneront des détails à ce sujet.

Sir CHARLES TUPPER : Quel serait le terme d'échéance de ces obligations ?

M. POUPORE : Vingt ans.

Permettez-moi, maintenant, de vous lire un article écrit par un homme qui a une grande expérience en matière d'électricité, M. W. H. Hunter écrit dans l' " Engineer's Magazine," sous le tire " Qu'arriverait-il," l'article suivant qui mérite d'être étudié :

Tous ceux qui désirent la prospérité d'Ottawa, tous les citoyens entreprenants de la capitale devraient assister ce soir à la réunion qui aura lieu à l'hôtel de ville. Il faut que l'assemblée prouve au promoteur du canal de la Baie Georgienne qu'Ottawa s'intéresse vivement à ce projet, et convainque le gouvernement qu'en garantissant les obligations du canal, il favorisera une entreprise qui ouvre des horizons magnifiques, non seulement au district d'Ottawa, mais au pays en général.

Pour se faire une idée des avantages que le canal de la Baie Georgienne offrirait à Ottawa, il suffit de savoir combien le canal de Manchester a contribué à la prospérité de la ville de ce nom. M. W. H. Hunter fait observer, dans l' " Engineer's Magazine " du mois de janvier que les travaux de construction sont poussés avec une rapidité sans parallèle dans la longue histoire de Manchester. Le roulage est tellement considérable dans les rues, que les habitants de la ville se demandent comment ils peuvent prévenir l'encombrement. Les chemins de fer aboutissant à Manchester ont augmenté leurs recettes annuelles à un tel point, qu'ils ont fait ou sont à faire des travaux de prolongement considérables afin de répondre aux besoins toujours croissants du trafic et du transport. En un mot, au lieu de la décadence que l'on redoutait, c'est un regain d'activité commerciale, et au lieu de la ruine, c'est la prospérité. Toutes les personnes qui s'y connaissent savent quelle est la cause de ce progrès sans précédent. C'est là, ainsi que M. Hunter l'observe, un des résultats de la construction du canal de Manchester.

Je crois que le canal de la Baie Georgienne contribuerait plus que personne ne se l'imagine, à la prospérité d'Ottawa. L'an dernier, les journaux de la capitale ont demandé aux principaux hommes d'affaires quel serait le moyen d'encourager et de développer le mouvement industriel et commercial de cette ville. Les réponses ont été différentes, mais je me propose de lire celle de M. William Scott, le gérant de la McKay Milling Company. La voici :

M. William Scott, gérant de la McKay Milling Company dit que, à son avis, la chose qui plus que toute autre contribuerait a faire jouir Ottawa d'une prospérité durable, serait la construction du canal de la Baie Georgienne. Le projet mérite l'appui de tous les hommes d'affaires de la capitale ; car ce canal amènerait à Ottawa les produits du Nord-Ouest, et ferait naître sur son parcours des villes dont le développement serait rapide. M. Scott ajoute qu'il est difficile de se faire une idée de l'importance du commerce de grains. Avant peu d'années, le Manitoba produira annuellement 100,000,000 de boisseaux. L'an dernier, 218,000,000 de boisseaux de blé venant du Manitoba et des Etats de l'ouest sont passés par Buffalo où plus de 50 élévateurs ont été construits. L'établissement du canal de la Baie Georgienne amènerait à Ottawa une grande partie de cette immense trafic, et y nécessiterait la construction de nombreux élévateurs. L'approvisionnement des navires engagés dans les entreprises

de transport provoquerait un énorme commerce dont Ottawa bénéficierait.

Parlant de l'établissement de manufactures locales, M. Scott dit que s'il faut donner quelque encouragement, que ce soit à celles qui existent déjà. Outre l'immense commerce de bois, il y a ici deux fabriques de meubles, des ateliers pour la construction des machines et des wagons de chemins de fer et la plus grande minoterie de la province. Il n'y a pas un article en bois qui ne pourrait se fabriquer à Ottawa, et on devrait donner aux fabricants tout l'encouragement possible.

Voilà l'opinion d'un des principaux citoyens d'Ottawa, opinion partagée, je crois, par tous les hommes d'affaires de la ville.

J'aimerais lire un article d'un journal publié dans mon comté,—un journal libéral, soit dit en passant.—pour démontrer que même ceux qui vivent dans les districts ruraux comprennent parfaitement l'importance et la grandeur de ce projet. Cet article est écrit par le rédacteur de l' "Advance," de Pontiac :

Les actions du canal de la Baie Georgienne ont considérablement monté, lorsque M. Tarte, à la grande assemblée libérale qui a eu lieu, il y a quelques jours, au Monument National, a fait entendre, dans un langage qui ne peut prêter à l'équivoque, que voulant faire de Montréal le Buffalo du Canada, il était en faveur de la construction du canal de la Baie Georgienne, comme étant un des projets dont la réalisation s'imposait pour arriver au grand objet qu'il avait en vue.

Cette déclaration faite par un ministre de la Couronne, en présence de ses collègues et du consentement tacite de son chef, fait entrer cette grande question dans le domaine de la politique active.

La preuve que les projets décrits par M. Tarte ont été approuvés par le gouvernement, c'est la fièvreux empressement avec lequel les journaux de l'ouest de l'Ontario cherchent, par tous les moyens, à lancer les entreprises qui sont intimement liées à leurs intérêts ; et s'il fallait une autre preuve, la conspiration du silence qu'ils ont ourdie contre notre canal suffirait pour nous ouvrir les yeux.

Il n'y a pas lieu de s'étonner de voir les entreprenants citoyens de l'ouest de l'Ontario se croire assurés de la réussite de leurs projets, s'ils jugent des dispositions des habitants de la vallée de l'Outaouais par l'indifférence des hardis pionniers qui se contentent de mesurer au cordeau la vaste étendue des forêts de Pontiac.

Les habitants de la vallée de l'Outaouais, comprenant que l'exécution simultanée des projets décrits par M. Tarte, n'est pas aujourd'hui même avec l'assistance du gouvernement, dans les limites du possible, feraient bien de se pénétrer de la vérité de l'axiome "l'union fait la force," s'ils veulent faire prévaloir leurs titres et développer les ressources que la nature a mis à notre disposition avec tant de prodigalité. La politique n'est pas sentimentale de nos jours ; l'ardent intérêt personnel courra bien le risque de se brûler pour tirer les marrons du feu, tandis que ceux qui se croisent les bras et attendent la Providence, n'auront rien.

Pontiac devrait savoir qu'on a introduit un autre facteur dans la politique de ce district et devrait être prêt à faire tous ses efforts pour que le gouvernement reconnaisse ses droits. Le temps est proche où nous aurons l'occasion de faire valoir nos réclamations avec une énergie inaccoutumée.

L'auteur de cet article est un libéral du comté de Pontiac.

Je suis convaincu, M. l'Orateur, que je fatigue la Chambre, et je constate que je

M. POUPORE.

suis fatigué moi-même. Mais avant de terminer, je désire attirer l'attention sur un travail qui a été lu, à une réunion de la société canadienne des ingénieurs civils à Montréal, par M. Wicksteed, un ingénieur civil qui a une grande expérience dans la construction des canaux. M. Wicksteed traite cette question très au long, et, d'après le compte rendu que j'ai sous les yeux, " M. Wicksteed, en terminant, a fourni des chiffres convaincants, approuvés par M. Marcus Smith, pour démontrer les avantages que possédait la route de l'Outaouais sur celle du Saint-Laurent."

Je désire qu'il soit bien compris que je ne veux pas, en comparant ces deux routes, faire entendre qu'il y a rivalité entre elles. Non. Nous avons besoin du Saint-Laurent aussi bien que de la rivière Outaouais. Il ne peut de même exister de rivalité entre le canal de la Trent, et le canal de la vallée de l'Outaouais. Le canal de la Trent remplira l'objet qu'on a eu en vue en le construisant, c'est-à-dire, établir une voie de communication par eau entre la baie Georgienne et le lac Huron, et transporter tout le fret qui se présentera sur son parcours. Le canal de la Trent n'est pas assez vaste pour le trafic qui vient du lac Supérieur, par voie du Saut Sainte-Marie. Le canal de la rivière Outaouais se rendrait jusqu'à l'embouchure de la rivière des Français, suivrait ensuite la rive du lac Huron, de ce côté-ci de l'île Manitoulin jusqu'au Sault Sainte-Marie, pour s'emparer du trafic dont une grande partie s'en va à Buffalo.

Ce ne serait pas une ligne qui ferait concurrence à celle du Saint-Laurent, ou au canal de la Trent dont l'honorable député (M. Hughes) a si bien fait valoir l'utilité.

Les chiffres donnés par M. Wicksteed démontrent que par la route du Saint-Laurent, il faut parcourir 1,145 milles sur les lacs, 132 milles sur les rivières et 71 milles sur les canaux, c'est-à-dire 1,348 milles en tout. Par l'Outaouais, les navires feraient 575 milles sur les lacs, 372 milles sur les rivières et 33 milles sur les canaux. La longueur totale de la route de l'Outaouais est de 980 milles, soit 368 milles plus courte que la route du Saint-Laurent.

M. Wicksteed dit :

Ainsi, sous le rapport de la distance, la comparaison est énormément en faveur de la route de l'Outaouais En comparant le nombre de jours de navigation par chaque route, vous voyez immédiatement les merveilleux avantages que présente la route de l'Outaouais. Les bateaux prennent, en moyenne, 202 heures et 50 minutes pour faire le trajet de Chicago à Montréal, par le Saint-Laurent, tandis qu'ils pourraient faire le même trajet, par l'Outaouais, en 127·61 heures, soit une économie de 74·89 heures à chaque voyage.

Il ne saurait y avoir de doute sur la différence qui existe entre les deux routes sous ce rapport de la distance. Je ne crois pas non plus que l'on puisse établir une comparaison sous le rapport de la sécurité. La route de l'Outaouais présente cet avantage que la navigation des lacs est beaucoup

plus courte. Sur la route de Buffalo, vous êtes exposés aux tempêtes du lac Huron et du lac Erié. La route du Saint-Laurent présente aussi les mêmes inconvénients. La conséquence c'est que les assurances maritimes sont beaucoup plus élevées qu'elles ne le seraient par la route que nous voulons établir.

Ainsi la route de l'Outaouais est plus sûre, plus courte et à meilleur marché. Lorsque je dis à meilleur marché, je parle de l'économie de temps. Outre tous ces avantages, la route projetée développerait notre propre pays.

Je termine, M. l'Orateur, mais avant de reprendre mon siège, je désire rappeler au premier ministre les bienveillantes paroles qu'il a prononcées à la dernière session et que j'ai citées au commencement de mon discours.

Le PREMIER MINISTRE : Avant que honorable ami termine ses observations, je suis certain que la Chambre aimerait savoir de quelle nature seraient les travaux que la compagnie qui demande cette subvention exécuterait. J'ai compris, par la réponse que l'honorable préopinant a faite à une observation du chef de l'opposition, que la proposition de l'an dernier au sujet de la subvention était abandonnée. On ne demande plus maintenant une garantie d'un intérêt de 2 pour 100 sur $17,500,000, mais de 2½ pour 100 sur $20,000,000. J'ai écouté attentivement mon honorable ami, mais je crois qu'il n'a rien dit de la nature du canal projeté. Quelle en serait la profondeur ? Quelles seraient les difficultés à vaincre, en fait de dragage, de chutes et de déblais ? Nous écouterions ces détails avec un vif intérêt.

M. POUPORE : Je remercie le très honorable premier ministre d'avoir attiré mon attention sur cette partie du projet. Mais je crois qu'il ne m'a pas entendu lorsque j'ai dit que ces faits seraient discutés par ceux qui me succéderaient.

Quoi qu'il en soit, je vais lui fournir les renseignements que j'ai en ma possession. Le canal projeté serait semblable à ceux du Saint-Laurent, c'est-à-dire, aurait 14 pieds de profondeur. Il faudrait faire du dragage aux endroits où l'eau est peu profonde. Les rapports les plus récents que nous avons démontrent que la profondeur normale de l'eau sur l'Ottawa serait de 16 pieds ; mais il nous faudrait creuser pour faire disparaître les battures aux confluents des rivières et aux endroits où se sont déposées des matières sédimentaires.

Le PREMIER MINISTRE : Quelle est la date du rapport ?

M. POUPORE : C'est le plus récent rapport de M. Marcus Smith. Le rapport est en date du 30 décembre 1898. Le canal aura une profondeur de 14 pieds. Nous donnerons aux rivières, au moyen de dragage, une profondeur de 16 pieds. Le canal sera pourvu des écluses nécessaires.

Je vais indiquer un des caractères importants de cette entreprise, et c'est ce qui explique pourquoi le syndicat demande une garantie sur $20,000,000 et non sur $17,000,000. Le syndicat désire que la navigation soit uniforme d'Ottawa à Montréal, et veut construire des élévateurs à différents endroits, notamment à Hawkesbury, Pembroke, à l'embouchure de la Mattawa et de la rivière des Français, ainsi qu'à Arnprior.

Ces détails de l'entreprise seront couchés par écrit et soumis au gouvernement en bonne et due forme. Je n'en parle qu'en passant. Les travaux seront d'une grande solidité comme ceux qu'on exécute actuellement sur le Saint-Laurent. On surmontera les obstacles que présentent les différents rapides sur le parcours de la rivière en construisant une série de barrages en pierre. Le creusement de la rivière se fera de la manière ordinaire, en draguant ou en faisant des excavations subaquatiques.

Le coût total de l'entreprise, d'après l'estimation, sera de $25,000,000. Cela comprend l'élargissement du canal qui se trouve entre Ottawa et Montréal. Il y a un peu plus de 100 milles de navigation entre ces deux villes, et la profondeur de l'eau n'est que de neuf pieds. Il faudra creuser et obtenir 14 pieds d'eau et construire les jetées et les quais qui seront nécessaires à Montréal, et bâtir des élévateurs aux différents endroits que j'ai mentionnés.

Le syndicat désire établir une voie navigable de premier ordre, et c'est pour cela qu'il demande une garantie de 2½ pour 100 d'intérêts sur $20,000,000. Une des raisons pour lesquelles il demande une garantie de 2½ pour 100, au lieu de 2 pour 100, c'est qu'une garantie de 2½ pour 100 donnera une grande valeur à nos bons, tandis qu'avec une garantie de 2 pour 100 nos bons ne pourraient rapporter plus de 80.

Je vous demande pardon, M. l'Orateur, je demande pardon à la Chambre d'avoir parlé aussi longtemps. La meilleure excuse est toujours celle qui est vraie. Ma seule excuse c'est l'importance du sujet, lequel est, j'en suis convaincu, un des plus importants qui puissent occuper l'attention du parlement du Canada. La réalisation de ce projet serait un bienfait pour le pays et favoriserait énormément le développement de notre commerce et la liberté des échanges. Je considère que c'est un des plus vastes projets qui aient été conçus depuis la confédération. Je vous remercie, M. l'Orateur, et je demande aux honorables membres de la Chambre de me pardonner d'avoir abusé de leur patience aussi longtemps.

M. BELCOURT : A la fin de la dernière session, j'ai eu le plaisir d'unir mes efforts à ceux de l'honorable député de Pontiac, afin d'attirer l'attention du gouvernement et de la Chambre sur la vaste importance de cette question vraiement nationale. Je dé-

sire encore aujourd'hui me joindre à mon honorable ami et remercier le premier ministre de nous avoir fourni l'occasion d'exprimer de nouveau nos vues sur cette matière.

Je félicite sincèrement et cordialement l'honorable député de Pontiac du remarquable, éloquent et très élaboré discours qu'il vient de prononcer en exposant cette question. Je regrette seulement de lui succéder. Il a parlé si bien, si éloquemment, et avec tant d'autorité, qu'il m'a rendu bien difficile la tâche de dire quelque chose qui pourrait intéresser la Chambre. Je regrette aussi de ne pas avoir eu le temps de mettre en ordre les nombreuses notes que j'ai recueillies sur la matière. Je crains bien, par conséquent, que mes observations ne soient un peu décousues, et ne présentent cet enchaînement méthodique qui conviendrait si bien au sujet. Quoi qu'il en soit, je vais tâcher de faire de mon mieux et d'étudier cette question sous les aspects que mon honorable ami n'a pas examinés.

Lorsque la Chambre a été saisie de ce projet, l'an dernier, le premier ministre n'a pas hésité à déclarer que la voie navigable que l'on veut établir contribuerait puissamment à assurer au Canada une partie considérable du commerce de l'Ontario et de l'ouest. Je crois que le premier ministre,—et les observations qu'il a faites dans le temps m'autorisent à parler ainsi—aurait été prêt à donner la garantie que mon honorable ami et moi demandions, s'il eût été parfaitement convaincu de la possibilité, de la praticabilité et de la valeur commerciale de cette entreprise.

Pour nous faire pardonner de revenir sur le sujet, il nous suffira de faire observer que, depuis la dernière session, de nombreux et puissants moyens de preuves sont venus s'ajouter à ceux que nous avions déjà au sujet de la possibilité, de la praticabilité et de la valeur commerciale de cette entreprise.

Avec votre permission, j'essaierai, tout en étant aussi court que possible, de convaincre le premier ministre et les honorables membres de cette Chambre que ce projet est non seulement possible et réalisable, mais est au point de vue commercial, d'une valeur qu'on ne peut mettre en doute et qui impose au gouvernement le devoir de donner aux promoteurs de l'entreprise l'aide qu'ils demandent.

Qu'il me soit permis d'indiquer les importants avantages qu'offre la route de l'Ottawa. Mon savant ami m'a laissé bien peu de choses à glaner, mais il y a un ou deux aspects de la question que mon honorable ami n'a pas examinés et qui seraient peut-être intéressants pour la Chambre. L'honorable député a parlé des avantages de l'entreprise au point de vue stratégique et militaire, mais j'avoue que, d'après moi, c'est peut-être un des points les moins importants de la question. Lorsque nous étudions les récents événements et que nous voyons les immenses progrès que l'on a faits pour l'établissement de la paix universelle et les efforts que l'on fait actuellement pour arriver à régler toutes les difficultés internationales par voie d'arbitrage, il me semble que l'aspect militaire et stratégique de l'entreprise n'a pas l'importance qu'il avait il y a quelques années.

Quoi qu'il en soit, la matière a quelque importance, et comme l'a fait observer l'honorable député de Pontiac, en cas de guerre ce serait une voie de communication facile pour transporter les troupes et les munitions dans l'intérieur du pays. Cette route nous permettrait de mobiliser nos forces facilement et d'éviter les dangers que présenterait la route du Saint-Laurent au point de vue stratégique. Mais l'importance militaire de l'entreprise a vivement frappé le public anglais, et pour s'en convaincre, il n'y a qu'à lire les journaux de la mère patrie.

Au sujet des avantages que présenterait cette route au point de vue agricole, il me semble qu'ils sont incalculables. Pour vous en faire une idée, il suffit de savoir que la route de l'Outaouais nous donnerait accès à des millions d'acres de terre dans une des régions les plus fertiles du Canada. Tous ceux qui connaissent le développement récent des districts d'Algoma, de Nipissingue et de Témiscamingue, depuis quelques années, peuvent se rendre compte de l'immense impulsion que l'amélioration de nos voies navigables donnerait à l'agriculture. Nous savons tous que la colonisation du pays suit les cours d'eau et les chemins de fer. Lisez notre histoire: on a d'abord colonisé la vallée du Saint-Laurent, ensuite de l'Outaouais et des tributaires de ces deux rivières. Nos voies navigables ont été les premières causes de la colonisation du pays.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

(En comité)

Bill (n° 74) concernant la Compagnie de Prêts et d'Epargne de Huron et Erié. (M. Beattie).

Bill (n° 75) concernant la corporation permanente du Canada et du Canada occidental. (M. Osler).

(En comité)

TROISIEME LECTURE

Bill (n° 100) concernant la Société de la caisse de garantie et de retraite de la banque de la Confédération et changeant son nom en celui de "La Société de la caisse de la retraite de la banque de la Confédération." —(M. Bertram.)

Bill (n° 70) concernant le Compagnie de garantie et d'assurance contre les accidents de la Confédération du Canada.—(M. Osler).

CHEMIN DE FER D'ONTARIO A LA RIVIERE A LA PLUIE

Le bill (n° 121) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ontario à la rivière à la Pluie est délibéré en comité général et rapporté.

M. BERTRAM : Je propose que le bill soit maintenant lu une troisième fois.

M. SPROULE : J'aimerais que le bill fût renvoyé à la prochaine séance, car j'ai quelque chose à dire à ce sujet, et je ne désire pas prendre maintenant le temps de la Chambre. Si le bill est suspendu, nous aurons occasion de l'examiner, car je ne l'ai pas vu depuis qu'il est sorti des mains du comité.

M. SUTHERLAND : Nous allons consentir, je suppose, à la demande de mon honorable ami. Je tiens à lui dire, que nous avons amendé le bill, au sujet de la ville de Port-Arthur, et peut-être que cette explication lui suffira.

M. SPROULE : Non, ce n'est pas là l'objet que j'avais en vue.

Le bill est renvoyé à la prochaine séance.

CHEMIN DE FER D'EDMONTON A LA SASKATCHEWAN.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 93) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton à la Saskatchewan.

(En comité.)

Article 5.

M. SUTHERLAND : Je propose que le mot "septembre" soit retranché et remplacé par le mot "octobre." Je fais cette motion au nom des promoteurs de l'entreprise, lesquels habitent l'ancien continent, et ils croient qu'ils seraient mieux de faire le changement, et il n'y a pas d'objection de la part du département.

L'amendement est adopté ainsi que l'article tel qu'amendé.

Article 7.

M. OLIVER : J'ai donné avis d'un amendement à cet article. Je vais expliquer mes raisons au comité. La question a été discutée au comité des chemins de fer, et nous en sommes arrivés à une conclusion, mais nous manquions de renseignements que je suis heureux de pouvoir vous fournir. Il s'agit d'obliger ce chemin de fer à traverser un certain village, et le principe en jeu est d'une grande importance pour les Territoires du Nord-Ouest.

Les députés demeurant dans l'est du Canada ne savent peut-être pas que dans l'ouest, c'est la pratique presque universelle des chemins de fer de construire leurs lignes de façon à prélever un tribut que la population considère comme injuste, au lieu de travailler au développement des régions qui sont déjà colonisées. Les pionniers se rendent là-bas et se réunissent pour fonder une ville ; ils construisent des moulins, des magasins et autres maisons d'affaires, et un chemin de fer qui se rend dans le voisinage, ou demande une subvention pour donner à ces gens-là les avantages qu'ont droit d'avoir les premiers occupants du sol, ou il bâtit une gare à quelque distance afin de fonder une ville rivale, de sorte que les pionniers qui ont placé leur argent dans la fondation de la première ville se trouvent ruinés.

C'est là une chose qui est arrivée à maintes reprises dans les Territoires du Nord-Ouest, et il n'y a rien qui soit plus de nature à retarder le développement de cette région. Tout en admettant que les chemins de fer sont nécessaires au développement, tout le monde comprend que si le pays à traverser n'a pas atteint un certain développement, la construction d'une voie ferrée doit souffrir des retards. Le chemin de fer suit le développement du pays. Si ceux qui placent leur argent pour établir des centres d'affaires et qui, bien souvent, consacrent à cette œuvre vingt ou vingt-cinq ans de leur vie, savent que, lorsque le temps est arrivé pour eux de retirer des profits sur leur mise de fonds, on les en empêche, soit au moyen d'une subvention injuste ou en fondant une ville rivale, il est clair que les pionniers se décourageront et suivront les chemins de fer au lieu de les précéder.

Le système qui permet aux compagnies de prélever un tribut sur l'entreprise des gens tend à décourager la colonisation. Il y a un commencement en tout, mais, dans ces cas-là, il y a avortement. L'entreprise échouera si elle ne commence sous d'heureux auspices, et vous, messieurs, qui vous vous plaignez de la lenteur du développement du Nord-Ouest, devriez comprendre que la principale raison de cet état de choses, c'est que le système que l'on a adopté au sujet des chemins de fer de cette région a convaincu les pionniers qu'ils sont destinés à être systématiquement privés du fruit de leur labeur.

Ce sont les colons qui créent ces établissements qui deviennent des centres de population et de richesse, et si vous semez des obstacles sur leur route, ils se décourageront et les plaines de l'ouest resteront désertes. Vous vous plaignez du lent développement du Nord-Ouest, mais je viens de vous en indiquer les causes. L'ouest ressent l'injustice dont il est victime, et les représentants de cette région sont désireux de remédier à cet état de choses. Lorsque nous accordons des privilèges à

une compagnie de chemin de fer, il est de notre devoir de sauvegarder les droits du peuple. Nous n'attendons pas plus des chemins de fer que des autres entreprises commerciales. Ces compagnies ne s'occupent que de leurs intérêts sans se soucier du public.

M. COCHRANE : Est-ce que les hommes qui fondent des villages ne s'occupent pas aussi de leurs intérêts ?

M. OLIVER : Oui. Ce sont des hommes qui envoient des représentants aux communes, des hommes qui paient leur part d'impôts, travaillent au développement du pays et augmentent la valeur de cette contrée. Ils ont droit, par conséquent, de recueillir le fruit de leur labeur. Ce ne sont pas les spéculateurs qui viennent, lorsque les obstacles sont vaincus, après que la moisson est mûre et que la région est colonisée, qui doivent venir récolter ce qu'ils n'ont pas semé.

Quant à moi, en ma qualité de représentant d'un comté du Nord-Ouest, je me lève pour défendre les intérêts des pionniers des territoires et demander justice pour ces gens-là. Au sujet de cette charte de chemin de fer, je veux que l'on oblige la compagnie à passer par le village du Fort Saskatchewan, afin de protéger les intérêts des gens qui sont engagés là dans des entreprises commerciales.

Je pourrais ajouter que, outre le public ordinaire, cet emplacement de ville intéresse particulièrement le gouvernement. Il a été établi en premier lieu comme poste de gendarmerie. Un fort détachement de gendarmerie a été établi là, de sorte que tout ce que l'on fait pour l'avantage de cet emplacement de ville au Fort Saskatchewan, favorisera directement les intérêts du gouvernement fédéral, car, dans cette mesure, cela augmentera la valeur de la propriété de l'Etat. Tout ce que l'on fera au détriment de ce village, sera fait au détriment du trésor fédéral.

En conséquence, il n'est que juste que les députés comprennent qu'ils ont un intérêt immédiat en cette affaire comme administrateurs du trésor public, et à titre de gardiens de la législation.

La contrée est bien colonisée depuis l'endroit le plus rapproché du chemin de fer jusqu'au Fort Saskatchewan, ainsi que sur une distance de trente ou quarante milles au delà, mais rien ne fait immédiatement prévoir la construction d'un chemin de fer plus loin que le Fort Saskatchewan. C'est l'endroit principal de ce projet de chemin de fer. La chose n'est pas stipulée dans le bill, mais, connaissant les conditions du pays, je prétends que c'est l'endroit principal. Il est opportun—et il est probable qu'il les traversera—que le chemin de fer traverse les vingt milles bien colonisés jusqu'au Fort Saskatchewan, où sera établie la tête de ligne du chemin, pour le moment ; et c'est parce que c'est l'endroit important dans le projet que je demande à la Chambre d'examiner la résolution que je suis à la veille de faire.

S'il s'agissait d'une ligne construite sur une longue distance, disons une ligne traversant le continent ou quelque chose de ce genre, il ne serait pas raisonnable de s'attendre à ce que la compagnie déviât de quelques milles pour desservir un district quelconque ; mais, de fait, ce chemin est un chemin de colonisation, s'il est quelque chose, un chemin qui doit profiter des conditions existantes et améliorer ces conditions. Partant, tout milite en faveur de l'amélioration des conditions existantes par la construction d'un chemin à travers cette contrée.

Quant à la question soulevée au comité des chemins de fer, qu'il nous a été impossible de faire connaître au comité l'étendue du village du Fort Saskatchewan, et que, en conséquence, nous n'avons pas pu dire si l'on pouvait y établir un chemin de fer, l'on m'a appris par télégramme que le village s'étend à environ un mille du bord de la rivière. Je connais parfaitement les conditions qui existent là-bas, car j'habite cette contrée et les environs depuis les vingt-trois dernières années ; et je puis affirmer au comité qu'il n'y a aucune difficulté à surmonter pour atteindre le village du Fort Saskatchewan, pas plus qu'il ne peut y en avoir à traverser une région parfaitement unie et peut-être un peu sablonneuse. C'est une région unie ordinaire qui ne présente pas d'obstacles empêchant un chemin de fer d'y pénétrer.

Je demande seulement au comité de protéger les colons en n'accordant pas de charte à ce chemin de colonisation, à moins que les intérêts de ces colons ne soient protégés dans cette charte, et, en agissant ainsi, nous ne ferons pas le moindre tort aux intérêts légitimes du chemin. Je propose donc :

Que la septième ligne de l'article 7 du bill imprimé, soit amendée en retranchant les mots "ou aussi prêt que la chose est praticable" et les mots "ou établissement" où ils figurent dans cette ligne, et laissant les mots "un endroit dans le village du Fort-Saskatchewan."

M. SUTHERLAND : La raison pour laquelle les vues de l'honorable député (M. Oliver) n'ont pas prévalu au comité a été, d'abord, parce que le comité n'était pas certain s'il était possible de passer dans les différents villages mentionnés. J'ignore si les villages sont constitués en corporations, mais quand bien même ils le seraient, il ne serait peut-être pas possible d'y faire passer le chemin. Il pourrait arriver qu'un village fût situé dans un bas-fond ou sur le sommet d'une colline, ce qui empêcherait un chemin de fer de s'y rendre.

Ensuite, le ministre des Chemins de fer et Canaux a présenté à la Chambre un projet de loi pour empêcher qu'il ne se produise des événements comme ceux qui ont eu lieu dans le passé, alors que l'on a vu des chemins de fer construire leurs gares

en dehors d'un village, ou demander aux habitants des concessions pour construire leurs gares dans les villages. Pour ces raisons, le bill a été amendé—les honorables députés se le rappelleront—sur la proposition de l'honorable député de Halton (M. Henderson). Et l'on a cru qu'il suffirait de protéger les intérêts de la population de ce district.

L'honorable député (M. Oliver) a parfaitement raison de dire que dans l'ouest—et, nous le savons, la même chose a eu lieu dans l'est—des localités ont beaucoup souffert de ce que les chemins de fer n'aient pas passé plus près des centres de colonisation. Mais en adoptant une proposition comme celle que l'on fait ici, il serait possible que le comité entravât la construction du chemin de fer. Si l'on accordait des chartes à ces conditions, on ajouterait peut-être des millions de dollars au coût du chemin, de sorte que l'on empêcherait ou l'on retarderait la construction de chemins de fer pour l'avantage des colons dans les parties nouvellement colonisées du pays.

On croit que le bill présenté par le ministre des Chemins de fer et Canaux protégera les intérêts du public sous ce rapport.

M. SPROULE : A mon avis, ce que demande l'honorable député n'est pas déraisonnable, vu qu'il a assuré que l'on pouvait atteindre la localité sans difficultés. Mais je lui demanderai si le village de Saskatchewan est constitué en corporation.

M. OLIVER : Oui.

M. SPROULE : Alors, il me semble que c'est parfait. Sans cela, l'amendement serait peu utile, car, d'après le projet de loi, on peut construire le chemin de fer soit jusqu'au village de Saskatchewan, soit jusqu'à la colonie. Ce dernier terme semble très vague, et cela donnerait à la compagnie du chemin de fer beaucoup plus de latitude qu'elle ne devrait en avoir pour faire le tracé définitif de son chemin de fer. Vu qu'il y a là un village, vu que les colons sont établis et y ont fait des améliorations, et, sans aucun doute, c'est pour les colons que l'on demande un chemin de fer, ces derniers devraient en avoir quelque bénéfice lorsqu'il sera construit. Ceux qui ont visité le Nord-Ouest savent bien que les compagnies de chemin de fer s'occupent fort peu des intérêts de la population fixée le long de la voie. Lorsqu'elles ne peuvent pas avoir des faveurs d'un village, soit sous forme de droit de passage, soit sous forme de concessions de terrains, elles n'y passent pas. A mon avis, il ne devrait pas leur être permis d'agir ainsi dans le cas actuel, vu surtout qu'il n'y a pas d'obstacles à vaincre.

M. CASEY : Je diffère d'opinion avec l'honorable député de l'Alberta (M. Oliver). Règle générale, j'approuve absolument le principe qu'il ne devrait pas être permis à des compagnies de chemins de fer d'obliger un village situé sur leur route de les payer pour avoir un raccordement avec le chemin de fer. Mais il s'agit ici de construire un chemin de fer à travers une région presque inhabitée.

M. OLIVER : Pas du tout. Elle est bien colonisée.

M. CASEY : Si mes renseignements sont exacts, la plus grande partie n'en est pas bien colonisée. Elle est peut-être assez colonisée le long de la Saskatchewan, mais c'est tout. Ce Fort Saskatchewan est dans une vallée.

M. OLIVER : L'honorable député se trompe.

M. CASEY : En tout cas, il est dans une position telle qu'un chemin de fer n'y pourrait avoir accès sans faire de grandes dépenses, des dépenses qui pourraient empêcher complètement la construction de la ligne. Il n'est pas bon de pousser trop loin un principe général. Voici un chemin de fer qui conduira à de nouvelles colonies importantes, et qui créera beaucoup de trafic. Il est toujours raisonnable de supposer qu'un village a été établi pour l'avantage des premiers colons, mais il ne s'ensuit pas que son emplacement convienne à une gare de chemin de fer. Il n'est guère raisonnable de changer d'une manière sérieuse la direction d'une ligne de chemin de fer pour l'avantage de 200 habitants. Le député de l'Alberta recherche, cela va sans dire, l'avantage de quelques-uns de ses commettants, mais il doit tenir compte du fait qu'il y aura encore des commettants. Il doit songer aux colons qui viendront se fixer le long de la ligne autant qu'à ceux qui y sont déjà. Il ne serait pas juste, d'après moi, de dire que le chemin de fer doit pénétrer dans une colonie quelconque qui existe aujourd'hui ; et je ne crois pas qu'il soit juste d'engager un chemin de fer de cette manière. On a cru qu'il était nécessaire, dans l'intérêt public, lorsque l'on a accordé une charte au chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, de l'obliger à passer par Lethbridge et Macleod. J'ai appuyé cette proposition à cette époque, me basant sur le principe général invoqué par mon honorable ami, le député de Grey-est (M. Sproule). Je ne sais pas si nous avons agi sagement en obligeant une compagnie de chemin de fer à passer à ces endroits. Lorsque j'ai vu que cela avait ajouté plusieurs milles au chemin, et obligé la compagnie à construire de grands ponts ; lorsque j'ai vu que cela avait augmenté les pentes—tout cela pour l'avantage de localités peu importantes—je me suis demandé si nous n'aurions pas mieux fait de laisser la compagnie libre de choisir le chemin le meilleur et le plus court depuis Medicine-Hat, pour en faire un chemin direct.

A mon avis, il n'y a pas de colonies très importantes dans ce district, et je suis tenu de me joindre à la majorité des membres du comité des chemins de fer pour m'opposer à la proposition de l'honorable député.

M. OLIVER : On voudra bien me permettre de corriger un enoncé fait par l'honorable préopinant. Je ne sais pas où il puise ses renseignements. J'habite cette contrée, ou presque dans le voisinage immédiat, depuis 23 ans ; et, en ma qualité de député, je prétends humblement qu'un autre député, qu'il veuille accepter ma déclaration, ou non, doit admettre que mon énoncé est une preuve. Qu'il le croie fondé, ou non, il n'est guère libre de dire le contraire de ce que j'ai déclaré lorsqu'il ne connaît pas personnellement les faits. Or, j'assurerai à la Chambre que le village du Fort Saskatchewan n'est pas dans la vallée de la rivière ; il est sur le plateau, et le plateau est uni. Rien ne s'oppose à ce qu'un chemin de fer pénètre dans les limites du village. Tout ce chemin de fer se trouvera dans les établissements actuels. Le chemin ne traverse pas une contrée non colonisée. Il y a, le long du tracé de ce chemin de fer, une population de 10,000 à 15,000, ou peut-être de 20,000 âmes.

M. CASEY : L'erreur vient probablement de ce que l'honorable député ne comprend pas comme moi ce que c'est qu'un pays colonisé. Il y a, dit-il, une population de 10,000 ou 15,000 le long d'un chemin de fer de 200 milles.

Je n'appellerais pas cela une région colonisée ; naturellement, l'on ne s'accorde pas sur la signification des mots "région colonisée." Des établissements sont sans aucun doute dispersés le long de ce chemin de fer, mais d'un autre côté, il n'y a aucun doute que cela provoquera la colonisation des grands districts où il n'y a aujourd'hui aucun colon sur le tracé de cette route.

M. OLIVER : Il n'y a pas le long de cette route de grands districts où il n'y a pas de colons.

M. RICHARDSON : A mon avis, peu importe qu'il y ait 15,000 ou 20,000 habitants le long de cette ligne projetée. La question, importante que le comité doit examiner, c'est de savoir si nous devons protéger les colonies et les villages tels qu'ils existent aujourd'hui. Or, d'après moi, il est presque superflu, et c'est presque critiquer le bon sens de ce comité d'ajouter quoi que ce soit en faveur de la proposition de l'honorable député de l'Alberta (M. Oliver). A la fin du 19e siècle, il serait abominable, il me semble, qu'un membre de la Chambre des communes de la grande confédération du Canada posât le principe que ces villages et ces villes ne doivent pas être protégés ; et cela, surtout, lorsque nous songeons à ce qui s'est passé dans cette région de l'ouest depuis les dix ou quinze dernières années. On a été obligé, en plusieurs circonstances, de transporter des villages importants, où les colons s'étaient groupés, aux stations du chemin de fer, parce que la compagnie avait formellement refusé d'y faire passer sa ligne. Je pourrais mentionner Pilot-Mound, Morden, Deloraine et Nelson, je crois.

Or, il me semble que l'on fait une proposition juste et raisonnable en demandant à la Chambre de déclarer que cet état de choses doit cesser. Même, nous avons vu la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique menacer Winnipeg de la priver des avantages de son chemin, et cela, lorsque cette ville avait une population de 20,000 ou 25,000 âmes. Je me rappelle avoir lu un télégramme de sir George Stephen, aujourd'hui lord Mount Stephen, dans lequel il déclarait que les habitants de Winnipeg étaient des spéculateurs, et qu'il allait les priver des avantages de son chemin de fer.

Ce parlement a le pouvoir de mettre fin à cet état de choses par le bill qui lui est aujourd'hui soumis. C'est bel et bon de dire que le ministre des Chemins de fer et Canaux va présenter un bill, ou qu'il en a présenté un. La chose est bien possible, mais va-t-il faire adopter ce projet à cette session? Nous ne le savons pas. C'est aujourd'hui que l'on doit protéger les droits du peuple. Demander au parlement du Canada d'adopter cette clause équivaut presqu'à une injure.

Je ne doute pas que le comité n'adopte unanimement l'amendement proposé par l'honorable député de l'Alberta. Nous avons eu deux rébellions au Nord-Ouest qui ont coûté au pays des sommes énormes, pour ne rien dire du sang qui a été versé, parce que le gouvernement n'avait pas respecté les droits des colons en jugeant leurs réclamations.

M. COCHRANE : Vous feriez mieux de ne pas remonter si loin.

M. RICHARDSON : L'honorable député a l'habitude de faire des interruptions qu'il croit très spirituelles. Bien qu'il donne à entendre qu'il est très sincère et qu'il désire protéger le public, cependant, nous le voyons voter d'une manière erronée. Mais j'espère qu'en cette circonstance, il donnera un bon vote.

M. COCHRANE : Lisez votre propre journal, et voyez ce que vous avez dit.

M. RICHARDSON : L'honorable député de l'Alberta nous assure qu'il n'y a pas d'inconvénient dans le cas actuel. Il connaît la région, puis il a donné au comité l'assurance que ce chemin peut être construit jusqu'à ce village sans dommage pour la compagnie. Le comité devrait, à mon avis, accepter sa parole, et j'espère qu'il pourra adopter l'amendement de l'honorable député.

M. LaRIVIERE : L'amendement, tel que lu par l'honorable député de l'Alberta, renferme une autre disposition que je ne vois pas ici.

M. SUTHERLAND : Non.

M. LaRIVIERE : Oui, il y avait quelque chose.

M. SUTHERLAND : Mon honorable ami se trompe. C'est l'amendement primitif.

M. LARIVIERE : Une partie en a été retranchée.

M. SUTHERLAND : Le bill, tel qu'il est aujourd'hui rédigé, dit : " dans " ou " a " ou " aussi près qu'il est praticable ". L'amendement retranche tout, sauf " dans ".

M. COCHRANE : J'ai été très surpris d'entendre l'honorable député de Lisgar critiquer ma conduite en cette Chambre. Je lui dirai que je me suis toujours efforcé de voter consciencieusement, et pour ce que je croyais être les véritables intérêts du pays. Ces honorables députés du Nord-Ouest doivent se rappeler, lorsque l'on construit des chemins de fer chez eux, que nous ne pouvons pas imposer à ces chemins de fer des conditions que nous n'imposons pas dans d'autres parties du pays. L'honorable député de Lisgar dit que je vote toujours d'une manière erronée. Il ferait mieux de lire les articles de fond de son propre journal, puis de voir comment il a voté. Il fait de deux choses l'une : où il cherche à tromper les électeurs au moyen de son journal, où il vote d'une manière erronée en cette Chambre, car il ne vote pas d'après les principes que préconise son journal. L'honorable député ferait mieux, à mon avis, d'arranger ses propres affaires, avant d'essayer à faire la leçon aux députés de la Chambre des communes.

M. RICHARDSON : L'honorable député *veut-il me citer un fait* ?

M. COCHRANE : Il me faudrait toute la nuit pour signaler tous ces faits à l'attention. Je ne veux faire perdre le temps du comité en citant tous les cas où les votes de l'honorable député et les déclarations de son journal ne s'accordent pas.

Si je comprends bien, le comité désire rendre justice, et nous avons décidé qu'il valait mieux laisser le bill tel qu'il était. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux nous a distinctement dit qu'il allait présenter un bill qui stipulerait qu'aucune ville ne serait traitée comme les villes dont nous a parlé ce soir l'honorable député de Lisgar.

Ce comité n'agirait pas sagement, d'après moi, s'il adoptait une proposition qui obligerait un chemin de fer à passer par une petite ville au sujet de laquelle nous ne connaissons rien.

Je ne crois pas que ceux qui vont fonder un petit village, dans l'espoir que des chemins y passeront et que cela aura l'effet d'augmenter la valeur de leur propriété, soient des colons. Je serais curieux de savoir si l'honorable député de l'Alberta (M. Oliver) a des propriétés à cet endroit.

M. OLIVER : Non.

M. COCHRANE : Vous avez peut-être un ami qui en a.

M. OLIVER : Les électeurs du Fort Saskatchewan sont les seuls amis que j'aie là.

M. COCHRANE : Dans la partie du pays que j'habite, les pionniers sont les hommes venus coloniser le pays ; ce ne sont pas des hommes qui ont fondé de pauvres petits villages. C'étaient des hommes qui venaient se fixer sur les terres pour les cultiver, et non des hommes qui venaient se fixer dans de petits villages pour exploiter les cultivateurs qui les entouraient. Nous ferions mieux, je crois, de traiter tout le monde impartialement, et de ne pas faire une exception pour ce petit village.

M. WALLACE : L'honorable député de l'Alberta a, à mon avis, soutenu une très bonne thèse ; et je crois que les raisons apportées par le président du comité des chemins de fer et canaux pour refuser d'accepter sa proposition ne sont pas très bonnes.

L'honorable député (M. Sutherland) nous a dit que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) allait présenter un bill, lequel renfermera une disposition pour appliquer ce que contient cet amendement. Le présent bill est avant celui dont parle l'honorable député.

M. SUTHERLAND : Je n'ai pas dit cela; j'ai dit que l'honorable ministre avait présenté un bill, et que ce bill aurait cette disposition, mais qu'il serait sujet à l'approbation de l'exécutif.

M. WALLACE : Nous sommes autant que l'exécutif. Nous avons l'exécutif en cette Chambre, et beaucoup plus que l'exécutif : il ne manque que le Gouverneur, et tous les faits nous ont été soumis ce soir. Ces faits ne sauraient être contestés. L'honorable député d'Elgin-ouest (M. Casey) a essayé de les contester, mais, apparemment, il ne connaissait rien de ce dont il parlait, et il s'est éclipsé, ayant honte des arguments qu'il avait cherché à apporter. Il nous serait facile d'insérer dans le bill ce que propose l'honorable député d'Alberta, et sa proposition est très raisonnable. Comme l'a dit l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) ces grandes compagnies de chemin de fer ont l'habitude de donner des ordres à la population et d'agir d'une manière arbitraire et injuste. Lorsque des colons se fixent dans un endroit, c'est une preuve " prima facie " que cet endroit offre des avantages, et que, sans cela, ils ne s'y rendraient pas pour former un village ou une ville.

Il s'agit ici, me dit-on, d'un village ou d'une ville constituée en corporation : c'est un endroit qui a pris quelque importance.

L'honorable député (M. Oliver) dit qu'aucune difficulté ne s'oppose à l'exécution des travaux, bien que la compagnie du chemin de fer ait dit que ce sont les difficultés qui la portent à construire la gare à un mille ou deux milles plus loin. L'expérience démon-

tre que la population d'un village ou d'une ville doit se grouper autour de la station, et, si cette station est enlevée de l'endroit, cet endroit n'a plus aucune valeur.

Quand ces pionniers vont s'établir dans le pays et choisissent les emplacements, le chemin de fer est construit pour leur faciliter les affaires et transporter le trafic de ces établissements et l'on ne devrait pas permettre à la compagnie de dire : "Nous allons construire notre gare à 2 milles plus loin, sur nos propres terrains ; nous allons édifier une ville rivale et réaliser les bénéfices en vendant nos terrains."

Une compagnie de chemin de fer ne doit pas avoir le droit d'en agir ainsi. Le président du comité des chemins de fer et canaux dit que le ministre des Chemins de fer et Canaux a déposé un bill dont le but est de parvenir à cela. Le bill actuel a la priorité sur le sien ; nous ne savons pas si le parlement adoptera le sien, ni ce qu'il deviendra ; mais nous savons que le bill actuel est maintenant devant la Chambre et qu'il y a de bonne raison pour qu'il soit adopté.

M. l'ORATEUR : Le temps pour la discussion des bills privés est écoulé et la Chambre doit procéder à l'ordre du jour.

DEMANDES DE RAPPORTS.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : M. l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire signaler au gouvernement un ou deux rapports dont le besoin est pressant. L'un d'eux n'est peut-être pas sous sa direction immédiate, mais je lui demanderai de me prêter son précieux concours.

Il y a quelques jours, la Chambre a ordonné l'impression d'un rapport de M. Ogilvie concernant le Yukon. Certains documents qui ont été envoyés à l'imprimerie après celui-là, sont déjà imprimés, et renseignements pris, j'ai constaté que le rapport de M. Ogilvie ne l'est pas encore. Je demanderai à l'honorable ministre du Commerce qui dirige les débats de la Chambre, de vouloir bien hâter l'impression de ce document autant que cela est au pouvoir du gouvernement.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : J'ai pris la chose en note.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Il y a quelques jours, j'ai demandé au ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) de hâter la production des documents concernant la nomination de M. Russell, comme inspecteur des bateaux à vapeur, et sa réponse a été que ce rapport était volumineux. Je lui ai alors demandé de faire un premier rapport, vu qu'un rapport supplémentaire pourrait être fait dans la suite, car il est possible que les papiers qui sont déjà prêts, suffisent au but immédiat que je me propose.

Le 15 mai, j'adressais la même demande au ministre de l'Intérieur (M. Sifton) à propos d'un rapport concernant l'agence des bois de l'Etat à New-Westminster. Une commission a été nommée pour tenir une enquête sur cette agence.

J'ai fait savoir au ministre que je me contenterais du rapport, sans les témoignages qui pourraient être produits plus tard, et je lui ai demandé de hâter la production de la première partie.

Je tenais beaucoup aussi à une question quelque peu personnelle concernant l'examen de M. Bower comme arpenteur fédéral. J'ai transmis au ministre de l'Intérieur une lettre de M. Bower demandant une prompte décision dans son cas. J'espérais pouvoir lui télégraphier aujourd'hui même la réponse du ministre.

Le MINISTRE DU COMMERCE : De quoi s'agit-il ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Il était candidat à un examen qui avait lieu à Victoria pour être admis à la profession d'arpenteur fédéral. Les candidats heureux ont reçu leur certificat et M. Bower, que l'on dit très compétent serait aujourd'hui dans ont reçu leu r certificat et M. Bower, que l'on le même cas s'il n'avait pas été obligé d'interrompre son examen sur un ordre du tribunal lui enjoignant de se rendre à un endroit éloigné pour servir de témoin dans un procès. On lui a permis de subir son examen plus tard, mais il craint de n'en pas connaître le résultat avant août, et cela l'empêche de commencer les travaux qu'il s'est engagé à faire dans la zone des chemins de fer.

Comme il semble n'y avoir aucun doute sur sa compétence, tout se réduit à une question de forme.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je vais prendre note de la chose.

LOI DES LIQUIDATIONS.

M. FORTIN : Je propose la 2e lecture du bill (n° 31) modifiant l'acte des liquidations.

La motion est adoptée et le bill subit sa deuxième lecture.

La Chambre se forme en comité sur le bill.

(En comité).

Article 1.

M. FORTIN : Les dispositions de ce bill ont déjà été expliquées et je re dirai que quelques mots pour rappeler à la Chambre l'objet et le but qu'il se propose.

Les deux premiers articles pourvoient à la nomination d'un ou de plusieurs inspecteurs dans le cas où une compagnie à fonds social, à laquelle s'applique l'acte des liquidations, devient insolvable. Nous savons

tous que l'acte des liquidations s'applique aux grandes corporations commerciales et aux compagnies à fonds social, e t que cet acte pourvoit déjà à la nomination d'un ou de plusieurs liquidateurs ; mais l'acte ne contient aucune disposition autorisant le tribunal à nommer ces inspecteurs.

La nécessité de nommer des inspecteurs dans ces cas, est tellement reconnue que même en l'absence de toute législation, les juges prennent sur eux d'en nommer. Cela est tout à fait irrégulier, mais démontre la nécessité du présent amendement.

D'après le droit commun dans la province de Québec, du moment qu'il y a une cession de biens, quelle que soit la valeur de l'actif, un curateur et un inspecteur sont toujours nommés. Si cela est utile dans les cas ordinaires, il est encore bien plus nécessaire, il me semble, dans les cas auxquels s'applique l'acte des liquidations, puisqu'il s'agit de grandes corporations dont la liquidation exige beaucoup de travail et de surveillance.

D'après l'acte des liquidations, le liquidateur peut être autorisé à continuer les affaires, mais il est privé de l'assistance de l'ancien bureau de direction, car du moment de la mise en liquidation, les directeurs cessent d'agir comme tels.

Le 1er article du présent bill amende l'article 20 de l'acte des liquidations de la manière suivante.

"2. La cour pourra aussi nommer un ou plusieurs inspecteurs, dont le devoir sera d'aider et aviser le liquidateur, et de surveiller en général la liquidation de la compagnie."

On remarquera que ce paragraphe est facultatif. La cour ne sera pas tenue de nommer un ou plusieurs inspecteurs dans tous les cas et, dans la pratique, ce ne sera que sur la demande des principaux créanciers que ces nominations pourront être faites.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable député s'est-il servi des expressions de l'ancienne loi de faillite concernant la nomination d'un inspecteur ?

M. FORTIN : Non.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Il me semble que si ces mots "aider," "aviser," "surveiller," avaient été utiles, on les retrouverait dans l'ancienne loi.

M. FORTIN : Cela ne peut pas faire beaucoup de différence que ces mots soient omis, car il est bien compris qu'un inspecteur est nommé pour assister le liquidateur et exercer une surveillance générale sur les affaires de la liquidation.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Les mots "aider" et "aviser" ; mais le mot "surveiller" peut créer des doutes sur les fonctions respectives de ces deux employés. L'intention de l'honorable député (M. Fortin) est-elle que le liquidateur puisse terminer l'affaire sans le concours de l'inspecteur ? L' "assistance" et l' "avis" sont une chose, mais la "surveillance" en est une autre. Cette dernière peut faire de l'inspecteur, non le conseiller et l'assistant du liquidateur, mais bien un fonctionnaire supérieur sans lequel le liquidateur ne peut agir.

M. FORTIN : L'intention du bill n'est pas de donner de pouvoirs supérieurs comme pourrait le laisser entendre l'expression "surveiller", et je suis tout disposé à amender le paragraphe s'il est susceptible d'être interprété de manière à créer une confusion comme celle qu'on me signale.

Je propose que cet article du bill soit amendé en rayant les mots "et de surveiller en général" et en les remplaçant par le mot "dans".

M. BORDEN (Halifax) : Je n'ai aucun doute que mon honorable ami a étudié les avantages de cet amendement, mais pour ma part, je ne vois pas en quoi ils consistent La position d'un liquidateur, d'après ce bill, diffère beaucoup de celle du syndic général sous l'ancienne loi de faillite. D'après la loi actuelle, le liquidateur n'agit qu'avec l'approbation du tribunal et n'a aucun pouvoir ou très peu de pouvoirs excepté avec la sanction du tribunal. Avec cette sanction, il est autorisé à employer les commis pour l'aider et à nommer un avocat ou un agent.

Si mon honorable ami peut m'indiquer quel but utile accomplirait un inspecteur, à part les services que peuvent rendre des aides, des commis. un avocat ou un agent, je recevrai avec plaisir ses explications sur ce point.

M. FORTIN : Je ne puis parler que d'après ma propre expérience et dans chaque cas où une compagnie a été mise en liquidation, le besoin d'inspecteur se faisait tellement sentir, qu'il en a été nommé dans chaque cas. Le dernier cas que je pourrais citer est celui de la compagnie Pratte qui a été mise en liquidation, l'hiver dernier.

Lorsque la cause fut portée devant le tribunal pour faire nommer un liquidateur, un créancier demanda aussi la nomination d'un inspecteur. Dans cette cause, je représentais quelques-uns des créanciers et je me suis opposé à la nomination d'un inspecteur pour la raison que la loi ne pourvoyait pas à sa nomination. Après que la question eût été discutée à fond, le juge prit la question en délibéré et trois jours plus tard, il déclarait qu'après avoir consulté tous ses collègues—et il y a dix juges dans la ville de Montréal—il en était venu à la conclusion de nommer un inspecteur dans tous les cas de cette nature. L'honorable député (M. Borden) me demande quel besoin il y a de faire cette nomination ; le liquidateur ne peut rien faire sans l'autorisation de la cour, dit-il, et alors quel besoin y a-t-il de nommer un inspecteur ? Or, un avocat ou procureur ne s'y entend guère en fait de pianos ; un fabricant de pianos peut

avoir un grand nombre d'instruments en voie de fabrication ; il peut avoir un assortiment considérable en magasin. Comment tout cela sera-t-il vendu ? A l'enchère ? en bloc? au détail? La fabrique restera-t-elle en exploitation pour finir les ouvrages commencés ? Voilà autant de questions que les inspecteurs sont appelés à décider et ce n'est que pour des détails de cette nature qu'on leur demande leur avis.

Cela est tellement le cas que bien que ces nominations ne soient pas légales, elles sont presque invariablement faites. Dans le district de Montréal, par exemple, les juges n'autoriseront pas le liquidateur à vendre pour $5 de l'actif de la compagnie, à moins d'avoir le consentement écrit des inspecteurs. Les juges ne connaissent, pas plus que l'avocat, les mille détails d'une compagnie à fonds social. Pour être certains que le liquidateur n'abusera pas de son pouvoir, ils exigent une requête signée et approuvée par les inspecteurs.

Il est difficile d'énumérer tous les cas dans lesquels l'inspecteur peut rendre des services, mais si mon honorable ami a eu quelque expérience dans le fonctionnement de cette loi, il admettra avec moi que si des inspecteurs sont nécessaires dans les faillites ordinaires, ils le sont encore bien plus dans les cas auxquels s'applique l'acte des liquidations, qui s'applique, comme on le sait, aux grandes corporations, aux grandes compagnies dont l'actif est considérable. Il peut y avoir entre les actionnaires et les créanciers ordinaires des conflits délicats et difficiles à régler. Il est possible que les actionnaires n'aient payé qu'une partie de leurs actions ; on peut leur demander de verser le plein montant des actions qu'ils ont souscrites, ou d'autres difficultés peuvent surgir. Et dans tous ces cas, l'assistance d'un inspecteur sera d'un grand secours au liquidateur.

M. BRITTON : Ce paragraphe pourrait rendre difficile le but que l'honorable député se propose d'atteindre. Quelle autorité le bill donne-t-il à l'inspecteur ? Supposons qu'il "avise" et que le liquidateur juge à propos de ne pas suivre ses avis, qu'arrivera-t-il ?

M. FORTIN : Tous les conflits de cette nature sont réglés par le tribunal.

M. BRITTON : Quand deux inspecteurs ou plus sont nommés, peuvent-ils renverser la décision du liquidateur ? Dans l'acte des liquidations d'Ontario, qui ressemble sous beaucoup de rapports à l'acte fédéral, ce sont les actionnaires, et non la cour, qui ont le pouvoir de nommer un ou des inspecteurs. Cette loi dit :

Les créanciers de la compagnie peuvent, à une assemblée quelconque, nommer un ou des inspecteurs pour surveiller et diriger les actes des liquidateurs dans l'administration et la liquidation de l'actif. Et dans le cas où un inspecteur serait nommé, le liquidateur exercera ses pouvoirs sujet à l'avis et à la direction de l'inspecteur.

M. FORTIN.

Dans ce cas, il est clair que s'il y a deux inspecteurs et s'ils décident dans un sens, le liquidateur est tenu de suivre leur avis. Mais quand il n'y en a qu'un, si le liquidateur et l'inspecteur diffèrent d'opinion, je suppose que c'est le tribunal qui décide.

La première fois que cette question s'est présentée devant le comité, j'ai dit qu'il était sage de nommer des ins pecteurs. Mais cet amendement tel que rédigé, me paraît de nature à produire beaucoup de difficultés, car il décrète simplement la nomination d'un inspecteur ou plus, sans mieux définir les devoirs de ces inspecteurs et les pouvoirs qu'ils pourront exercer.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable député de Laval me permettra de lui dire que dans la pratique les difficultés qu'il a signalées, sont généralement réglées de la manière suivante : si une compagnie est mise en liquidation, le liquidateur est généralement une prsonne au courant du genre d'affaires de cette compagnie et capable de les continuer au besoin. Dans le cas contraire, et comme cela arrive bien souvent maintenant, si la liquidation est confiée à une compagnie "ad hoc," le liquidateur s'adresse au tribunal pour faire nommer un gérant. Ce dernier, qui est bien au courant de ce genre d'affaires, continue les opérations de la société sous la direction du liquidateur, qui est lui-même sous la direction du tribunal.

Mon honorable ami prétend que dans sa province, l'avis d'un inspecteur, comme il est question ici, serait acceptée par le tribunal sans enquête.

M. FORTIN : Généralement.

M. BORDEN (Halifax) : Il n'en serait probablement pas ainsi dans notre province. Nos juges exigeraient probablement d'autres témoignages ou des affidavit avant de décider. Néanmoins, si le paragraphe est rédigé avec soin et s'il apparaît clairement que la loi sera facultative et que la nomination d'inspecteurs ne sera pas une nécessité, je n'y verrais pas beaucoup d'objection, car l'honorable député est plus en état que moi de juger du besoin qui se fait sentir dans sa province.

Il est cependant un point que je voudrais rendre parfaitement clair. Je voudrais savoir s'il sera nécessaire de nommer un inspecteur en rendant un ordre de mise en liquidation. Il n'ignore sans doute pas qu'il y a eu des difficultés, du moins dans ma province, au sujet de l'article 20 qui suit :

La cour en rendant l'ordre de mise en liquidation pourra nommer un liquidateur.

Je crois que la loi disait autrefois "nommera." Or, par le bill actuel, entend-on stipuler que l'inspecteur sera nommé par l'ordre de mise en liquidation, en même temps que le liquidateur, ou que la cour pourra, en tout temps, nommer ces inspecteurs ? Mon honorable ami ferait bien de voir si son paragraphe est bien explicite sur ce point.

M. FORTIN : Dans nos cours, les choses se passent généralement comme ceci : quand une requête est présentée par un ordre de mise en liquidation, le juge nomme un liquidateur temporaire ; ensuite, il y a une réunion des créanciers et à cette assemblée la mise en liquidation est déclarée définitive et un liquidateur est nommé.

Je connaissais les difficultés signalées par mon honorable ami. Il est à ma connaissance personnelle que le cas s'est présenté de savoir si le liquidateur devait être nommé lorsqu'est rendu l'ordre de mise en liquidation, ou à une réunion subséquente des créanciers. Mais aujourd'hui, la pratique est devenue générale, je crois, et la difficulté ne se présente plus.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Cet article a été amendé, je crois, en 1888.

M. FORTIN : Je ne connais pas cet amendement, mais je sais que la difficulté ne se présente plus. Lorsque la requête est présentée à la cour, on nomme un liquidateur intérimaire, puis on convoque les créanciers en assemblée. A cette réunion on fait nommer un liquidateur par la cour.

Le second paragraphe que je veux ajouter à l'article 20 est facultatif. Mon honorable ami peut voir par les termes employés que cette nomination n'est pas obligatoire. "La cour pourra nommer un ou plusieurs inspecteurs."

M. BORDEN (Halifax) : Si l'honorable député veut bien me le permettre, je dirai que ce paragraphe est rédigé dans les mêmes termes que l'article principal, et je préfèreais, s'il n'y a pas d'objection, qu'il fût expliqué clairement que les deux choses sont différentes. Il est nécessaire de nommer un liquidateur, mais dans certains cas, un inspecteur peut être inutile et mon honorable ami lui-même ne prétendra pas qu'il en faille dans tous les cas. S'il pouvait ajouter quelques mots pour rendre ce point plus clair son amendement serait plus acceptable, à mon point de vue.

M. FORTIN : Il n'y a pas de mot plus clair que "pourra" pour expliquer qu'une chose est facultative. Il est vrai que l'article 20 emploie le même mot.

M. BORDEN (Halifax): Mais l'honorable député sait bien que le mot "pourra" adressé au tribunal est quelques fois employé dans un sens impératif. On en a un exemple dans l'article 20.

M. FORTIN : On pourrait ajouter les mots "quand elle le trouvera opportun," de manière à ce que le paragraphe se lise "la cour pourra aussi, quand elle le trouvera opportun, nommer un ou plusieurs inspecteurs" etc. C'est ce que je proposerais.

M. BORDEN (Halifax) : Cela pourra répondre au but.

L'amendement est adopté.

Article 3.

Le PREMIER MINISTRE : Je demanderai à mon honorable ami de vouloir bien expliquer cet article 3.

M. FORTIN : Il est possible que cet article ait besoin d'être amendé. Voici le but qu'on se propose : En vertu de l'article 31 de l'acte des liquidations, le liquidateur peut, avec l'autorisation du tribunal, exercer certains pouvoirs. Ces pouvoirs sont définis comme suit au paragraphe (f) :

Tirer, accepter, souscrire et endosser les lettres de change et les billets à ordre au nom de la compagnie, et se procurer sur la garantie de l'actif social, à toutes époques, les sommes d'argent qui peuvent être nécessaires ; et la création, l'acceptation, la souscription ou l'endossement d'une lettre de change ou d'un billet à ordre au nom de la compagnie, ont le même effet, pour l'engagement de cette dernière, que si la lettre ou le billet eût été tiré, accepté, souscrit ou endossé par la compagnie ou en son nom au cours de ses affaires.

Or, une difficulté se produit dans la province de Québec. Bien que le liquidateur soit autorisé à prélever de l'argent sur l'actif social, ses fonctions consistent surtout à disposer de cet actif. Or, dans la province de Québec, on ne peut donner aucune garantie sur les biens meubles sans que l'objet ne soit mis en la possession du créancier ou d'un tiers choisi par les deux parties. Alors, si le liquidateur emprunte sur l'actif mobilier de la compagnie, il est obligé de se départir de cet actif, et cela paralyse la liquidation. Le cas s'est présenté précisément dans la liquidation de la Compagnie de pianos Pratte que j'ai déjà mentionnée.

Il y avait un assortiment considérable de pianos en magasin et le liquidateur avait été autorisé à continuer les affaires afin de disposer des pianos en voie de fabrication. Pour cela il lui fallait de l'argent. Le juge l'autorisa à prélever une certaine somme sur l'actif social et il s'adressa à une banque dans ce but. La banque lui répondit : La cour vous a autorisé à emprunter, mais elle ne vous a pas indiqué de quelle manière contracter cet emprunt. Pour que le contrat soit valide, d'après notre droit commun, il faut que la banque prenne possession des pianos.

S'il en avait agi ainsi, il n'aurait pas pu liquider, et dans ce cas particulier, de liquidateur fut empêché d'emprunter les fonds nécessaires pour continuer les affaires de la compagnie. L'amendement est destiné à rencontrer des cas comme celui-là, bien qu'il puisse aller trop loin relativement aux effets négociables. Cependant, cela ne présente aucune difficulté dans la province de Québec où l'hypothèque sur les meubles n'existe pas. Lorsque le bill fut soumis pour la première fois à la Chambre, les députés des autres provinces s'opposèrent à cet article du bill, et c'est alors que je songeai pour la première fois que cette objection pouvait être assez sérieuse, à cause de l'existence de l'hypothèque sur les meubles, qui est reconnue par

toutes les autres provinces à l'exception de la province de Québec.

Il serait donc nécessaire de dire que la garantie offerte par le liquidateur pourrait être affectée d'obligations antérieures accordées à d'autres créanciers, soit au moyen d'hypothèque sur les meubles ou autrement. Je suis disposé à ajouter quelques mots à ce paragraphe, afin de surmonter la difficulté qui pourrait se présenter dans les autres provinces. En premier lieu, je suis prêt à modifier l'article en retranchant les mots suivants : "ou lui escompte un effet négociable." Ceci surmontera parfaitement la difficulté résultant de la manière de prélever des garanties sur l'actif de la compagnie.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Comment cet article va-t-il se lire ?

M. FORTIN (lisant) :

Et nulle livraison de la totalité ou d'aucune partie de l'actif de la compagnie n'est nécessaire pour donner un gage à la personne qui fait un prêt au liquidateur en vertu des dispositions du présent article.

On pourrait peut-être ajouter ici quelques mots, comme les suivants : "le tout sans préjudice des gages pouvant avoir été donnés antérieurement sur les garanties ou l'actif de la compagnie." Je suis prêt à accepter tous les conseils que les avocats et honorables membres de cette Chambre voudront bien me donner. L'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) ou l'honorable député de Halifax (M. Borden) pourraient peut-être trouver une phrase qui exprimerait parfaitement l'idée. Relativement à la province de Québec, la loi telle qu'elle existe empêche toute difficulté de surgir à ce sujet, parce que l'hypothèque sur les meubles n'existe pas chez nous. Mais il vaudrait peut-être mieux, pour éviter toute difficulté qui pourrait se présenter relativement à un gage donné par un liquidateur et à des gages donnés antérieurement à la liquidation sur l'actif de la compagnie, d'ajouter quelques mots.

M. BRITTON : Je suis opposé à l'amendement en ce qui concerne la province de l'Ontario ; il aurait pour effet d'introduire un nouvel état de choses dans cette province et de donner naissance à des procès et à des difficultés interminables. Il ne peut être mis en vigueur dans la province de l'Ontario. Actuellement le liquidateur possède les pouvoirs de n'importe quel citoyen relativement à l'administration des affaires de la compagnie, il est libre de conclure tous les contrats qu'il juge à propos de faire comme si la propriété lui appartenait en propre.

Pour qu'une personne puisse donner une chose en gage, il faut qu'il y ait livraison de cette chose, accompagnée de la possession continue et non interrompue, ou bien cette obligation doit être faite par écrit, et cet écrit, que ce soit un acte de vente ou une hypothèques sur les meubles, doit être enregistré. Alors celui qui traite avec le propriétaire sait à quoi s'en tenir sur la propriété de ce dernier. Si ce projet de loi était adopté, il placerait le liquidateur d'une compagnie insolvable ou d'une compagnie qui est en liquidation dans une position tout à fait différente des autres citoyens, qui peuvent se trouver dans la même position, et il n'y a pas de raison pour cela

Je ne sais pas quel peut être l'effet de ce projet de loi dans les autres provinces. Je parle uniquement au point de vue de la province d'Ontario, où une personne qui prêterait de l'argent et se ferait donner un gage sur les marchandises que le liquidateur a en sa possession, sans se les faire livrer, ou sans se faire donner une obligation par écrit, accomplirait une chose tout à fait nouvelle, et qui pourrait amener des difficultés sérieuses. Il y a à part cela cette question du liquidateur empruntant de l'argent de plusieurs personnes. Quelle sera l'obligation qui aura la priorité sur les autres ? Pourquoi celui qui prête de l'argent le premier au liquidateur serait-il dans une position plus avantageuse que celui qui lui en prête en deuxième lieu, en tant que ce dernier ignore complètement l'existence du gage qui a été donné en premier lieu ? Quand cette question a été discutée devant le comité, on a fait valoir des raisons beaucoup plus fortes que celles que je puis donner moi-même à l'encontre de ce projet de loi, et j'en suis arrivé à la conclusion qu'aucune telle législation ne devait être adoptée par la Chambre du moment qu'elle s'appliquait à la province d'Ontario, car elle bouleverse complètement la loi concernant les contrats relatifs à la propriété personnelle qui existe dans cette province.

M. FORTIN : Je crois que l'honorable député interprète mal l'effet de cet amendement. Il n'est pas question dans cet amendement de créer des conditions spéciales destinées à placer le liquidateur dans une position différente de celle qu'occupe toute autre personne relativement à un contrat de cette nature.

M. BORDEN (Halifax) : Peut-être que les mots suivants, conviendraient à l'honorable député de Kingston (M. Britton) :

——ne sera nécessaire pour donner un gage à toute personne prenant une obligation sur l'actif de la compagnie.

Aucune livraison ne sera nécessaire.

M. BRITTON : C'est là toute l'affaire. Celui qui de cette manière voudra prendre des garanties devra le faire conformément aux lois de la province où la chose aura lieu. Je n'ai pas d'objection à faire à un amendement de cette nature.

L'amendement est adopté et le bill rapporté.

VENTE DES BILLETS DE CHEMINS DE FER

M. BEATTIE : Je propose que le bill (n° 32) concernant la vente des billets de chemins de fer soit lu une deuxième fois.

La motion est adoptée et le bill est lu une deuxième fois.

La Chambre se forme en comité pour étudier ce bill.

(En comité)

Article 1.

M. BEATTIE : Ce bill est soumis à la demande de la Steam Ferry Boat Company, qui fait le service entre Windsor et Détroit. Cette compagnie a été créée en vertu d'une charte accordée par ce gouvernement et elle a, je crois, un capital de près de $400,000 placé dans un certain nombre de vapeurs de première classe. En vertu de sa charte, la compagnie est tenue de vendre dix billets pour 25 cents ; cependant, elle agit avec encore plus de libéralité que cela, et vend des billets au taux de 1½ cent chacun, pourvu que vous en achetiez pour la valeur de $1 en une seule fois. Mais les spéculateurs achètent ces billets en grand nombre, et au moyen de petit porteurs de journaux et d'autres agents, ils vendent ces billets 5 cents chacun à des passagers d'occasion qui ne traversent pas la rivière très souvent, et ne portent pas de billets avec eux. La compagnie se trouve ainsi privée des profits réguliers qu'elle peut réaliser sur ces billets, et elle perd de cette manière une part considérable d'un commerce qu'elle a le droit d'exercer exclusivement. Ce bill stipule que les agents non autorisés seront privés de vendre les billets de la compagnie, et cette dernière se trouvera à recevoir ainsi la même protection que les chemins de fer.

Le bill est rapporté, lu une troisième et adopté.

L'IMMIGRATION CHINOISE

M. MAXWELL (Burrard) : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 49) modifiant l'acte d'immigration chinoise, et voici les quelques remarques que j'ai à faire à l'appui de cette motion : Le peuple de la Colombie Anglaise a certains griefs à faire valoir à ce sujet. Je dois avouer immédiatement que cette question n'est guère agréable à traiter, mais puisque nous sommes ici pour faire honnêtement notre devoir en notre qualité de représentants du peuple, il faut savoir faire valoir les sentiments de ceux qui nous envoient ici, et ne pas plus craindre de parler des choses désagréables que de celles qui ne le sont pas.

Nous ne sommes pas toujours sur un lit de roses et le chemin que nous devons suivre est souvent hérissé de ronces et d'épines. Mais le devoir est là qui nous commande et il faut obéir à sa voix. Il nous faut donc goûter tour à tour aux douceurs et aux amertumes de l'existence, et traiter toutes les questions qui affectent le bien-être ou l'infortune des hommes et des femmes qui travaillent de concert avec nous à augmenter les progrès matériels de notre beau pays. Deux obstacles se dressent devant l'appréciation des difficultés que nous avons à vaincre dans ce pays. Je veux parler franchement—car je sais que la franchise me sera plus profitable que de vouloir essayer de cacher la vérité à ce sujet.

En premier lieu, il s'agit ici d'une question qui intéresse tout particulièrement une des provinces de la Confédération. Les griefs que je veux faire connaître à la Chambre sont d'intérêt local, et ceux qui ont à se plaindre demeurent si loin du reste du pays, qu'il est assez difficile pour certains membres de cette Chambre de comprendre toute l'importance de nos prétentions. Cependant, cet obstacle n'est pas aussi difficile à surmonter qu'il l'était autrefois. Grâce aux efforts continus d'un grand nombre de députés qui m'ont précédé dans cette Chambre, grâce à leurs discours et aux articles des journaux sur cette question, on commence à comprendre son importance, et nous recevons maintenant l'appui de tous ceux qui désirent protéger la classe ouvrière de notre pays.

La découverte de nos richesses minières a aussi eu pour effet d'établir entre notre province et le reste de la Confédération des rapports plus intimes. Cette partie du pays n'est plus une terre inconnue. Plusieurs d'entre vous comprennent les immenses avantages qu'offrait notre province, sont venus nous voir, et ils savent maintenant à quoi s'en tenir sur notre situation matérielle. Vous vous êtes rendus compte par vous-même des choses dont nous avons à nous plaindre, et j'espère que vous allez nous aider à régler cette question pour toujours, et conformément aux désirs du peuple.

Il ne faut pas oublier non plus que lorsque nous souffrons vous souffrez vous aussi. Toronto et Montréal commencent à se ressentir du mal qui, chez nous, est à l'état d'épidémie. Les Chinois se répandent rapidement dans tout le pays, et déjà les classes ouvrières de nos grands centres industriels commencent à souffrir de cette invasion et à se rendre compte des dangers qu'elle offre. Les Chinois au lieu de demeurer dans la Colombie Anglaise se sont répandus dans le reste du Canada, et c'est grâce aux ravages qu'ils causent dans d'autres endroits, que nous trouvons aujourd'hui des personnes qui sympathisent avec nous dans les efforts que nous faisons.

Un grand nombre des honorables membres de cette Chambre n'ont pas une connaissance personnelle des griefs dont nous nous plaignons—cependant nous avons besoin de leur aide. Tous doivent prendre leur part de responsabilité dans cette affaire, et personne ne doit prétexter que cette question ne le concerne pas, parce que sa province n'y est pas intéressée.

Nous sommes ici pour légiférer non seulement pour une partie du pays, mais pour

tout le pays, et ce qui nuit à une partie nuit à tout. En d'autres termes, malgré nos divisions provinciales, nous représentons le peuple canadien tout entier, et c'est en cette qualité que je vous demande de vous unir à nous pour nous aider à obtenir le redressement de ce grief, que nous cherchons depuis longtemps, et qui est absolument nécessaire au bien-être de notre peuple.

En deuxième lieu, cette proposition est contraire aux enseignements que nous respectons tous. Je comprends cela, mais en imposant une taxe de $50, la Chambre s'est éloignée de cette théorie, et le nombre de ceux qui demandent son abolition n'est pas considérable. J'ai deux raisons d'agir comme je le fais, relativement à cette question de l'immigration chinoise. Je suis convaincu que dans leur propre intérêt les Chinois feraient mieux de rester dans leur pays, à part cela ils réussiraient plus facilement en Chine qu'ici à modifier les religions.

Cependant, ce ne sont pas là les seules raisons que je puisse faire valoir. Si nous prenons la peine d'étudier un peu ce qui se passe dans notre pays, que voyons-nous ? La législation actuelle est contraire aux intérêts de la classe ouvrière. Or, l'ouvrier c'est la chair de notre chair et les os de nos os. C'est lui qui soutient nos institutions religieuses, municipales, provinciales et politiques ainsi que nos maisons d'éducation. Sans lui les églises cesseraient d'être fréquentées, le nombre des écoles diminuerait, et nos institutions politiques perdraient leurs meilleurs amis. En d'autres termes, l'ouvrier, c'est le soutien de toutes les choses qui font notre orgueuil. Si dans ce cas j'ai à choisir entre légiférer dans ses intérêts, ou dans l'intérêt des Chinois, je n'hésite pas à dire que nous devons commencer par travailler pour ceux qui appartiennent à notre famille.

Je ne comprends pas une loi ou un enseignement qui puisse nous obliger de négliger les intérêts de nos frères, et toute loi qui peut avoir pour but de les réduire à la misère en faveur d'un peuple encore à moitié civilisé, ne peut être juste. Il n'y a pas le moindre doute que les lois qui sont adoptées par cette Chambre protègent les fabricants et les capitalistes. Soyons donc conséquent avec nous-mêmes en faisant quelque chose pour protéger les intérêts de l'ouvrier.

Pour pouvoir donner à la Chambre un exposé complet de cette question, il est nécessaire de faire voir en peu de mots les efforts qui ont été faits jusqu'ici dans cette direction. Je voudrais payer un tribut de reconnaissance à ces vaillants travailleurs du passé, qui étaient convaincus qu'en travaillant au règlement de cette question délicate et épineuse, ils travaillaient en réalité pour l'émancipation de leur province. Un certain nombre de ces hommes sont morts ou disparus, mais il ne peut y avoir de doute sur la sincérité des motifs qui les faisaient agir. Nous avons marché sur leurs traces,

et si nous sommes sur le point de triompher, je suis bien prêt à admettre qu'une bonne partie de notre succès est due à leurs efforts incessants. Je laisse de côté ceux qui les premiers ont commencé à agiter cette question. A une époque plus rapprochée de nous, ce sujet a pris des développements qu'il est bon de mentionner ici. En 1883, M. Shakespeare proposait :

Que cette chambre est d'avis qu'il convient d'adopter une loi semblable en principe à la loi qui est actuellement en vigueur en Australie, laquelle devra être intitulée, acte de 1881 destiné à restreindre l'immigration des Chinois.

La motion fut mise aux voix et rejetée. Mais le résultat ne fut pas tout à fait nul. Plusieurs discours furent prononcés en faveur de la motion et plusieurs autres n'osèrent se prononcer ouvertement ; mais il était facile de se convaincre par les discours de ces derniers, qu'ils étaient dans la bonne voie pour se convertir. Le chef du gouvernement de cette époque, qui n'est plus parmi nous, mais dont l'absence sera toujours regrettée par ceux qui le connaissaient et l'aimaient, disait :

Il s'agit là d'une question très sérieuse, dont l'importance ne peut être trop bien comprise, d'une question que l'on ne peut mettre de côté et qui doit être discutée. Elle est de la plus grande importance pour la province de la Colombie Anglaise, et d'une importance moins considérable pour les provinces de l'est du Canada.

Je dois dire aux honorables membres de cette Chambre, que cette question peut avoir des conséquences plus graves aujourd'hui qu'elle ne pouvait en avoir à cette époque. les provinces de l'est du Canada sont plus intéressées à sa solution qu'elles ne l'ont jamais été, et je dois dire aux membres du cabinet actuel, en qui nous avons une grande confiance, que nous espérons qu'ils ne tromperont pas notre attente ; il s'agit là d'une question dont on ne peut trop apprécier l'importance, et qui doit recevoir de tous la plus sérieuse attention. En 1884, ce même député, qui représentait alors l'un des comtés les plus importants de la Colombie Anglaise, proposait :

Que cette Chambre est d'avis qu'il est nécessaire d'adopter une loi prohibant l'entrée des Chinois dans cette partie du Canada connue sous le nom de Colombie Anglaise.

Le résultat de cette motion fut que le gouvernement promit de nommer une commission chargée de faire une enquête sur toute la question, et voici ce que disait à ce sujet Sir John A. Macdonald :

Si l'on prend en considération ses relations commerciales et sociales, et toutes ces considérations morales qui font que l'on ne peut favoriser l'immigration chinoise——

Conformément à la promesse faite, une commission fut nommée, et nous trouvons le résultat de ses travaux dans un volume d'une importance considérable. En 1885,

l'honorable M. Chapleau, qui était un des commissaires proposa :

Qu'il est à propos d'imposer un droit d'entrée ou une taxe de $50 sur chaque personne d'origine chinoise entrant en Canada, et qu'aucun navire transportant des immigrants chinois dans aucun port du Canada n'ait le droit de transporter plus qu'un de ces immigrants par chaque cinquante tonnes de son tonnage.

C'est là la loi telle qu'elle existe actuellement. L'honorable ministre eut la franchise de dire à la Chambre que ce bill était considéré comme étant une mesure à peu près inutile, et l'opinion qu'il exprimait alors est aujourd'hui généralement partagée. Les députés de cette époque étaient loin d'être satisfaits, et l'un d'eux dit :

Cette mesure est le premier pas.

L'excitation à ce sujet ne fit qu'augmenter à Victoria, la capitale de la province, et l'ancien juge en chef appuya une motion, qui fut adoptée à l'unanimité, et dans laquelle on demandait aux représentants de la Colombie Anglaise dans la Chambre d'insister auprès du gouvernement pour lui faire comprendre la nécessité qu'il y avait d'adopter immédiatement les mesures les plus rigoureuses pour arrêter l'immigration chinoise dans cette province. Voici ce que disait à ce sujet M. Gordon, l'un des meilleurs représentants que la Colombie Anglaise ait jamais eu :

Personnellement, il voudrait que cette taxe fût portée à $500, mais il n'avait pas d'objection à ce que l'on essayât de mettre cette loi en vigueur pour connaître sa valeur.

C'est donc avec l'espoir d'avoir trouvé là le remède au mal, que le bill devint loi. Depuis cette époque nous avons eu le temps d'apprécier les mérites plus ou moins réels de cette législation. Elle fut mise en vigueur, et malgré toute la bonne volonté possible nous sommes obligés d'avouer que cette loi n'eut pas l'effet attendu. On s'aperçut qu'elle ne répondait pas aux besoins. Le gouvernement de cette époque prétendit que la loi actuelle était plutôt destinée à réglementer l'immigration chinoise qu'à la prohiber.

Aucun de ces résultats n'a été atteint ; et son seul effet a été de faire tomber chaque année plusieurs centaines de dollars dans le trésor ; pour nous notre position n'a pas changé, et nous sommes encore sans moyens de protection. La taxe est insuffisante, car ceux qui amènent les Chinois ici peuvent payer la taxe et importer le nombre de Chinois qu'il leur plaît, car ils sont certains malgré cela de réaliser des bénéfices considérables. L'immigration n'a pour ainsi dire pas diminué, et nous ne sommes pas plus avancés que nous ne l'étions auparavant. Le ministre actuel de la Marine et des Pêcheries, disait en 1886 :

Si cet acte n'atteint pas le but pour lequel il a été adopté, il devrait être rappelé.

Aucun gouvernement ne peut rappeler sans danger la loi actuelle, toute imparfaite qu'elle soit. Bien qu'elle ne nous donne pas le remède demandé, cependant, je n'ai pas d'objection à ce que ces Chinois paient quelque chose pour aider à soutenir les frais d'administration d'un pays qui les traite avec autant d'égards. Nous ne pouvons pas reculer et d'un autre côté, il est impossible que nous restions là où nous en sommes. Ce que nous pouvons faire pour rendre la présente loi efficace, c'est d'augmenter le montant de la taxe et de le porter à un prix si élevé, que ces commerçants devront abandonner leur commerce abominable, empêchant par ce moyen notre pays d'être envahi par une classe d'immigrants dont le Canada peut se passer.

Cette agitation commencée en 1886, s'est toujours continuée depuis. Le mécontentement va sans cesse grandissant, non seulement dans la Colombie Anglaise mais dans tout le Canada, et nous croyons que le temps est arrivé d'adopter des mesures plus énergiques. Sir John A. Macdonald, qui était alors chef du gouvernement, disait en 1883 :

Le parlement du Canada peut dire, quand il jugera la chose nécessaire ; " l'immigration chinoise doit cesser d'entrer dans notre pays," alors les immigrants cesseront d'entrer au Canada et ceux qui y sont déjà ne tarderont pas à disparaître.

Nous croyons que le temps est arrivé pour cette Chambre de fermer la barrière. Cette agitation doit reposer sur de bonnes raisons. Un ancien professeur que l'on sollicitait de s'opposer à une certaine agitation répondit à ceux qui l'importunaient ainsi : " Si cette agitation ne repose pas sur de bonnes raisons elle se dissipera comme la fumée ; mais si elle a raison d'être, rien ne pourra l'empêcher d'atteindre son but." Nous sommes tous un peu de l'avis de ce professeur.

Il y a trente ans que le public s'occupe de cette question dans la Colombie Anglaise, et le mouvement va toujours grandissant. Les années n'ont fait qu'augmenter la force du sentiment public à cet égard. Cette persévérance du peuple de ma province me fait dire qu'il doit avoir raison. Ce n'est pas la première fois que ces griefs sont soumis à la Chambre, mais nous ne pouvons pas demander au gouvernement d'intervenir dans cette affaire, et d'adopter cette mesure, sans appuyer notre demande par des raisons valables. Je viens d'énumérer les raisons qui, à mon avis, suffisent pour justifier le gouvernement d'intervenir. Il peut y en avoir d'autres qui soient encore plus importantes ; mais s'il existe une divergence d'opinions relativement aux raisons qui donnent naissance à cette demande, il n'en existe pas quant à ce qui concerne le principe qui y est contenu.

Nous ne voulons pas de l'immigration chinoise, parce que ceux qui viennent au Canada sont des esclaves pour la plupart. J'ai déjà parlé de ces hommes qui sont à la tête de cette immigration, voilà les véritables coupables et ceux qui sont responsables des difficultés que nous avons eues avec

les Chinois. Ce sont nos modernes Shylock, qui s'engraissent et s'enrichissent avec la misère de leurs pauvres compatriotes. Ils ont des agents en Chine, ces derniers choisissent les victimes. Etant incapables de payer le prix de leur passage et la taxe, les pauvres Chinois s'engagent à demeurer les véritables esclaves de ces maîtres, tant que l'argent emprunté ne sera pas remboursé.

En arrivant ici, ils sont adressés comme de véritables moutons, à leurs propriétaires respectifs, qui est libre d'en faire ce que bon lui semblera pour augmenter ses profits. L'esclave a intérêt à reconquérir sa liberté, mais le maître a aussi intérêt à le garder aussi longtemps qu'il peut à son service, et pour en arriver là il prend tous les moyens. Voici ce que disent des témoins compétents sur cette question. L'honorable John Robson, un ancien premier ministre de la Colombie Anglaise, s'exprimait comme suit :

Je suis d'avis que la plus grande partie des Chinois qui arrivent ici sont amenés aux frais de compagnies privées.

Le révérend Philip Dwyer dit :

Ce sont pour la plupart des jeunes gens non mariés, qui sont importés ici comme esclaves pour servir des fins de spéculation.

David W. Gordon, qui est à la tête d'une société de propriétaires de quais, et qui est aussi entrepreneur, dit :

Autant qu'il m'a été possible de m'en assurer de la bouche des Chinois et d'autres sources sur lesquelles je puis compter, la classe des immigrants, ou pour parler plus exactement les serfs ou esclaves qui partent de la Chine pour venir au Canada sont engagés par les agents des compagnies chinoises parmi les criminels et la classe la plus pauvre de ce pays. Une fois rendus ici, ils font ce que leurs propriétaires croient être le plus avantageux.

Gilbert M. Sproat, qui a reçu un prix de $1,000 pour une étude sur l'Inde et la Chine et qui a étudié la question avec beaucoup de soin, dit ce qui suit :

Les services d'un grand nombre d'entre eux sont retenus au moyen de contrats dont l'accomplissement est garanti par la crainte de punitions cruelles qui seront infligées à leurs parents restés dans la mère-patrie, et ces hommes sont encore moins libres ici qu'ils ne l'étaient en Chine.

Thomas H. King, qui a passé dix ans en Chine, dit :

La plupart des Chinois qui sont amenés ici sont destinés à alimenter le commerce de ces agents ou entrepreneurs de coolis, qui les louent. Ils n'osent pas violer leur contrat.

G. C. Hastings, le juge en chef de la cour Suprême de la Californie en parle en ces termes :

L'ouvrier Chinois est un être servile. Le Chinois est dans un état de péonage. Ce ne sont pas des hommes libres.

M. S. H. Phillips, procureur général des îles Sandwich, a déclaré sous serment ce qui suit :

Les Chinois qui viennent aux Iles Sandwich sont engagés d'avance au moyen de contrats qui sont indéfinis et transférables. Ils sont achetés et vendus corps et âme à la personne qui les emploie pour un certain nombre d'années, généralement cinq ans.

Le consul Bailey, de Hong-Kong, dit :

L'émigration des Chinois vers toutes les parties de l'univers est un commerce organisé à la tête duquel se trouvent des hommes possédant des capitaux considérables, et qui achètent et vendent leur marchandise humaine à tant par tête de la même manière que l'on dispose d'une marchandise au prix du marché. Le coolis chinois est acheté par le commerçant riche pour servir son maître, à un prix très réduit et pour un certain nombre d'années, dans un pays étranger, en vertu d'un contrat pour l'exécution duquel cet homme est obligé dans un grand nombre de cas d'hypothéquer sa femme et sa famille.

Cette preuve est concluante. Elle révèle un état de choses qui n'est rien moins qu'horrible. L'esclavage répugne sous toutes ses formes. " L'homme qui possède un autre homme est une chose tellement injuste qu'il n'est pas besoin d'être prophète pour en faire comprendre toute l'injustice." Alors qu'au Canada, l'on considérait l'esclavage d'une manière différente qu'on le fait aujourd'hui, notre pays a été le premier parmi les nations de l'univers à proclamer que la liberté était un droit inaliénable pour chaque homme, et que personne dans son vaste domaine ne devait s'enrichir en réduisant ses semblables en esclavage. Mais ces principes ont fini par s'oublier, l'esclavage a continué d'exister, les esclaves de souffrir et leurs maîtres de s'enrichir.

Au nom de la liberté, je demande que l'on fasse cesser ce trafic. Au nom d'un droit que certaines personnes ne craignent pas de sacrifier pour l'amour de l'or, je prétends qu'il vaudrait mieux pour ces esclaves chinois n'avoir jamais vu les rives de notre pays, que d'y venir comme on les amène ; or, le seul remède possible à apporter à ce mal, c'est d'augmenter tellement le prix de la taxe, que ces monstres ne pourront plus continuer leur trafic de chair humaine.

En deuxième lieu, nous nous opposons à l'immigration chinoise, parce que ces esclaves sont de dangereux concurrents pour nos classes ouvrières. Si l'on me demandait d'indiquer une raison pour expliquer comment il se fait que ce mouvement ait continué d'exister aussi longtemps, je répondrais sans hésiter que cela est dû à ce que la présence des Chinois dans notre pays est une injustice permanente à l'égard de nos classes ouvrières. Ces dernières se rendent compte de la chose, leurs membres sentent le danger qui les menace ; ils étaient parfaitement dans leur droit en continuant cette agitation, et ils le sont encore lorsqu'ils viennent vous demander de leur aider. Je sais, M. l'Orateur, que cette prétention est discutée, c'est pourquoi je vais être obligé d'exposer les faits de la cause. M. N. Shakespeare, qui a été l'un des membres les plus marquants de cette Chambre, disait à ce sujet :

Il a été constaté que dans toutes les branches de l'industrie où un certain travail manuel est requis, l'ouvrier appartenant à la race blanche était incapable

de faire concurrence à un Chinois, et cela principalement lorsqu'il s'agit des travaux légers qui jusqu'ici ont été exécutés par des femmes ou des jeunes gens.

M. Barnard, qui a lui aussi siégé dans cette Chambre en qualité de député, s'est exprimé comme suit—et il connaissait son sujet :

J'ai étudié sur les lieux cette question de l'immigration chinoise, et j'ai constaté que ces hommes faisaient concurrence à l'ouvrier de race blanche.

Le proposeur du bill qui devint la loi actuelle déclara que l'antagonisme qui existait entre l'ouvrier de race blanche et l'ouvrier chinois était dû à cette cause, et le projet de loi était de rendre justice aux ouvriers de race blanche. Il disait encore :

Je dis que la masse des immigrants chinois appartiennent à une classe de personnes qui devront nécessairement faire concurrence à nos ouvriers, à la classe des ouvriers ordinaires du pays, et je dis qu'il n'est pas surprenant que l'on s'oppose à une immigration considérable de cette classe d'hommes.

Ces témoignages sont pris dans les "Débats", et si je voulais feuilleter le rapport de la commission chinoise un grand nombre d'autres pourraient être ajoutés. Quelqu'un peut maintenant demander comment il se fait que le travail des Chinois ait un effet aussi désastreux sur le travail accompli par les ouvriers de race blanche. Il n'est guère difficile de répondre à cette question. Le Chinois est un ouvrier qui travaille à bien bon marché. Il n'est pas le résultat de la civilisation du dix-neuvième siècle. On ne lui a pas enseigné à repaître ses yeux et son âme de gravures et de musique ; à posséder une jolie résidence, où il y a des tapis, des chaises et même un orgue. Ses besoins sont peu nombreux. Il n'a pour ainsi dire qu'un seul besoin et un seul désir : c'est celui d'amasser de l'argent. Il peut se passer de tout le reste sans le moindre regret. Je crois pouvoir citer à ce sujet une autre autorité, qui est celle de sir Adolphe Chapleau :

Un Chinois peut vivre avec des gages qui ne suffiraient pas à un ouvrier blanc et à sa famille, car il est satisfait d'une poignée de riz, et il lui faut bien peu de choses à part cela. Il devient riche, parmi ses semblables, avec des gages qui ne suffiraient pas à sortir un ouvrier blanc et sa famille de la mendicité. Prenez maintenant ce que dit un ouvrier blanc sur la question. Bien que mon travail soit très pénible, j'y vais avec un cœur léger et je l'exécute avec plaisir, parce qu'il m'aide à faire vivre ma femme et mes enfants. J'espère faire de mes filles de bonnes épouses et des mères dévouées, et donner à mes fils de meilleures chances de réussite dans le monde que j'en ai eu moi-même. Je contribue de bon cœur au soutien des écoles, des églises, des institutions charitables et à d'autres objets qui entrent dans notre vie journalière ; mais après les dépenses occasionnées par le maintien de ma famille et les devoirs dont je viens de parler, il ne me reste pas grand'chose de mes gages à la fin de la semaine.

Maintenant quelle est la position du Chinois? Il peut faire autant d'ouvrage que moi. Il n'a ni femme ni famille. Il n'a aucun de ces devoirs à remplir. Quarante ou cinquante Chinois peuvent vivre dans une maison de même grandeur que la mienne. Il ne désire aucune variété dans ses aliments. Il n'a hérité d'aucun goût pour le confort ou les plaisirs de la société. Des conditions qui le contenteraient et dont il serait satisfait me rendraient la vie tout à fait insupportable.

Comme le dit l'honorable M. Chapleau, ce sont là les sentiments qui animent l'ouvrier, et je ne suis pas prêt à dire qu'il n'est pas excusable ou même justifiable. Voyons maintenant quels sont les résultats importants de cette immigration. En premier lieu, les Chinois encombrent les travaux que jusque-là avaient été réservés à l'ouvrier de race blanche. Ce point est discuté, mais je crois que la preuve est concluante. M. Shakespeare dit :

Il est à ma connaissance que des ouvriers de race blanche qui antérieurement à cette immigration chinoise étaient employés à certains travaux qui leur permettaient de bien vivre ; mais après l'arrivée de ces concurrents, ils durent abandonner leurs emplois et quitter le pays.

Un autre député, M. Homer, rendit témoignage dans le même sens en 1885. Mais il est pour ainsi dire inutile de citer tous ces témoignages. Les faits parlent par eux-mêmes. Dans les mines de houille travaillent environ 600 Chinois ; ils font un travail qui pourrait être accompli facilement par l'ouvrier de race blanche. Prenez maintenant l'industrie du blanchissage qu'ils ont pour ainsi dire accaparée en entier ; vous ne pourrez faire autrement que de constater qu'ils obligent l'ouvrier de race blanche à s'expatrier. Dans la culture des plantes potagères destinées aux marchés, peu d'hommes de race blanche ont été capables de leur faire concurrence, et quand on songe qu'il y en a des milliers d'entre eux qui sont employés dans nos fabriques de conserves alimentaires, vous ne pouvez faire autrement que de constater que l'ouvrier de race blanche a été chassé de tous les emplois.

En deuxième lieu le travail est dégradé. L'éloquent chef de l'opposition disait en 1883 :

Je crois qu'une telle immigration doit avoir nécessairement pour effet de réduire le prix du travail et de le dégrader, or, abaisser le travail dans tout le pays est un principe faux et erroné qui ne devrait pas prévaloir dans les conseils de la nation.

Voilà des sentiments auxquels j'applaudis de tout cœur ; et j'ajoute, en me servant du langage d'un des amis de notre cause, M. Fairbank :

Nulle calamité plus grande ne peut frapper une classe de la société, ou la société elle-même, que tout ce qui peut avoir pour effet d'avilir le travail.

Il s'agit maintenant de savoir si de telles choses doivent exister. Est-il juste et raisonnable que l'ouvrier soit traité de cette manière ? Toutes les lois qui ont été adoptées jusqu'aujourd'hui, et tous les gouvernements qui se sont succédé à la tête des affaires, y compris l'administration actuelle, ont prétendu que nos fabricants devaient être protégés. Tout en étant un partisan du libre-échange, je dis que l'attitude

de nos voisins du sud exige qu'il en soit ainsi.

Protégeons le travail, et l'ouvrier de race blanche. Rendons-nous compte du rôle important qu'il est appelé à jouer dans notre existence comme nation . N'oublions pas que la grandeur du Canada dépend et dépendra toujours non pas tant de ses mines que des hommes qui habitent son sol. Prenons en considération les luttes qu'il est obligé de soutenir, et pour lesquelles il n'a pas toujours les moyens nécessaires. Rappelons-nous combien plus nécessaire est le travail de l'homme de race blanche pour notre pays que l'autre, et je suis persuadé que vous allez prêter une oreille attentive à cet appel qui vous est fait au nom d'une cause juste, et longtemps dédaignée.

On a soulevé contre toutes les mesures du genre de celle qui vous est soumise, une objection qui, je dois l'avouer, a été considérée durant un certain temps comme étant d'une grande force. On prétendait que la rareté des ouvriers de race blanche obligeait ceux qui en avaient besoin à avoir recours aux Chinois. J'ignore si ceux qui parlaient ainsi étaient sincères, ou bien s'ils se servaient simplement de ce prétexte pour introduire dans le pays cet ouvrier à bon marché, ignorant, et passif, afin de s'en servir comme d'une espèce de monnaie pour déterminer la valeur de l'ouvrier de race blanche, quels qu'aient été les motifs qui ont fait agir ces personnes, ce qui se passait alors était de nature à donner un semblant de vérité à cette prétention. En 1883 on nous a dit que nous devions conserver le travail chinois jusqu'à ce qu'il y eût assez d'ouvriers de race blanche pour suffire aux besoins. Sir John A. Macdonald au cours d'un remarquable discours, qui a une grande importance pour le bill actuel, disait :

Aussitôt que cela aura eu lieu, je prendrai des mesures aussi énergiques que celles qui ont été proposées dans cette Chambre par l'honorable député qui a soulevé cette question.

A cette époque on était sur le point de construire un chemin de fer et l'on nous affirme qu'il était impossible de se procurer des ouvriers de race blanche. Il n'y a pas longtemps un autre chemin de fer a été construit, et l'on a réussi à se procurer des ouvriers de race blanche en abondance. Cette excuse est sans valeur aujourd'hui. Nous croyons, et nous avons de bonnes raisons de croire, que les ouvriers de race blanche sont prêts à prendre la place des ouvriers Chinois, si l'on veut rendre justice aux premiers. Il est possible que tous ces ouvriers de race blanche dont nous avons besoin ne se trouvent pas sous la main, et la raison de cela se trouve justement dans la surabondance des ouvriers chinois.

Nous voulons que notre population augmente—mais il ne faut pas que cette augmentation se compose d'Orientaux—ce dont nous avons besoin, ce sont des enfants de la race anglo-saxone, et des enfants de toutes les autres nations qui se joindront à nous pour nous aider à développer les merveilleuses richesses de notre pays, et nous aider à supporter nos institutions religieuses et politiques et nos maisons d'éducation. Comment se fait-il que la plus riche province qui existe peut-être dans tout le Canada, ou dans l'univers entier, ne possède pas tous les ouvriers de race blanche dont elle a besoin ? Comment se fait-il que ces ouvriers nous quittent en aussi grand nombre ? Ce n'est pas parce que nous n'avons pas d'avantages à leur offrir. Ce n'est pas parce que notre climat est rude, ce n'est pas par suite de la pauvreté de notre sol, de nos forêts, de nos mines, des océans qui baignent le littoral de notre province, ou de nos rivières. Comment se fait-il dans ce cas que nous manquions des services de ceux qui par leur travail enrichissent tous les pays ? Je crois que M. Barnard a dit la vérité, et toute la vérité, lorsqu'il a dit :

Je crois que nous pourrions nous procurer des ouvriers de race blanche en abondance, n'était la présence des Chinois, mais les ouvriers de race blanche ne tiennent guère à venir ici tant qu'il y aura parmi nous des Chinois en aussi grand nombre.

Proclamez aujourd'hui par l'adoption de ce bill, qu'à l'avenir l'ouvrier de race blanche jouira des mêmes droits et privilèges, sera placé sur le même pied dans notre pays, qu'il l'est chez toutes les nations civilisées de l'univers, et que la valeur d'un Chinois ne servira pas à établir sa propre valeur ; alors nous verrons les ouvriers de race blanche affluer dans notre province dans des proportions si considérables, qu'ils seront un grand avantage pour tous ; alors les religions seront florissantes, le nombre des écoles augmentera, l'argent circulera plus facilement, la population augmentera dans des proportions extraordinaires ; il en sera de même du commerce, les marchands feront de bonnes affaires, et notre jeunesse trouvera partout mille occasions d'exercer son énergie.

M. l'Orateur, il me semble que tous les honorables membres de cette Chambre doivent être unanimes à admettre que nous avons des sujets de plainte. Il y a déjà longtemps, l'ex-ministre des Finances disait:

Je voudrais que l'on fît quelque chose pour régler cette question d'une manière permanente, pour faire disparaître, si possible, ce que je considère être une injustice à l'égard du peuple de la Colombie Anglaise, et qui exerce une influence un peu trop considérable sur la paix et la prospérité de ce pays.

Le chef actuel de l'opposition disait quelques instants plus tard :

Depuis le commencement de ce débat, je suis fermement convaincu que le peuple de la Colombie Anglaise a des raisons très sérieuses de se plaindre.

Ces deux honorables députés connaissent beaucoup mieux la Colombie Anglaise qu'ils ne la connaissaient à cette époque, et je suis persuadé que ce qu'ils ont vu a eu pour effet de les confirmer davantage dans ce qu'ils ont appris au cours des débats. Une tenta-

tive a déjà été faite pour régler cette question d'une manière définitive. Ceux qui ont rédigé la loi actuelle avaient ce désir. Leurs intentions étaient bonnes, et bien que cette législation eût été plus ou moins efficace, elle n'en était pas moins un pas de fait dans la bonne direction.

Voilà une question qui revient toujours sur le tapis et qui fait partie de tous les programmes politiques. Voici un peuple digne de toute votre considération, qui nous demande d'une voix unanime de régler cette question d'une manière définitive. Des agitations de cette nature sont dommageables tant à la province qu'au pays. Tant qu'elle existera—et elle est loin de vouloir cesser—la désunion règnera entre les différentes classes de la société, le travail sera en lutte avec le capital, et il naîtra de toutes ces difficultés des sentiments qui causent un tort irréparable à la nation.

J'admets que des questions plus importantes que celle-là pourraient occuper notre attention, mais tant que ces griefs existeront, le sentiment de mécontentement qui règne dans toute la province, nous empêchera d'atteindre la noble destinée à laquelle nous sommes appelés.

Qu'allez-vous faire ? Le gouvernement actuel va-t-il faire quelque chose pour venir en aide à l'ouvrier, ou bien va-t-il par un refus ou par son inaction, laisser entendre qu'il a plus d'estime pour un Chinois que pour l'ouvrier qu'il devrait respecter ? Il s'agit de faire un choix, et comprenant l'importance de la question en jeu, je prétends que le choix à faire est celui qui s'adresse aux meilleurs instincts de notre race et de notre pays. On peut nous demander—que voulez-vous ? A cette question je réponds : élevez la taxe actuelle qui est de $50 à $500. Veuillez remarquer que nous ne disons rien contre ceux qui sont déjà au pays. A ceux qui prétendent que nous avons besoin d'ouvriers à bon marché, nous ajoutons qu'il y a actuellement assez de Chinois dans le pays pour faire tout l'ouvrage à bon marché et que nous n'en voulons plus d'autres.

Dans l'état actuel, nous sommes exposés à chaque instant à être envahis par cette immigration ; nous voulons rendre une telle chose impossible en augmentant la taxe. De plus, en faisant cette demande nous ne réclamons pas une chose nouvelle ou qui soit sans précédent. Notre pays n'est pas le seul pays qui ait eu à s'occuper de résoudre cette difficulté, et cette Chambre n'est pas la seule Chambre à qui une législation de cette nature ait été soumise. Pour dire la vérité, nous ne faisons que marcher sur les traces des autres pays. Les Etats-Unis ont réglé cette question d'une manière bien sommaire. Il n'y a pas encore bien longtemps, le gouvernement de Hawaï a dû prendre des mesures de protection contre ces envahisseurs.

Il est peut-être préférable de s'assurer de ce qui a eu lieu à ce sujet à l'ombre de la couronne britannique, Le Queensland a eu lui aussi des difficultés avec cette immigration chinoise, et en 1884 une loi a été adoptée prohibant le travail étranger venant de l'Asie et de l'Afrique. La Nouvelle-Galles du Sud a elle aussi souffert de cette invasion étrangère jusqu'au moment où les législateurs de cette importante colonie furent forcés par la voix du peuple d'élever la taxe à $500. Si l'on doit en croire les renseignements qu'il est possible de se procurer, le fait d'avoir augmenté la taxe a réglé la question pour toujours. Quand la Nouvelle-Zélande s'est vue menacée du même fléau, elle a dû suivre l'exemple de ses devanciers. Il me semble que la conduite suivie par les autres colonies et par d'autres législatures devrait établir des précédents assez forts pour nous avertir d'agir comme ils l'ont fait.

Il est possible que si nous étions les premiers à adopter cette mesure, j'aurais pu hésiter à proposer ou à essayer de justifier sa mise en vigueur ; mais en constatant que d'autres pays ont su trouver le remède à ce mal par une proposition de la nature de celle que je viens de soumettre à la Chambre, il m'a semblé que cette conduite de leur part devait nous encourager à faire comme eux. Cette proposition peut être draconienne—de cela je ne m'occupe guère—tout ce dont je m'occupe, c'est que les autres pays ont réussi à mettre fin à cet abus en ayant recours à ce moyen. Je crois que l'un des membres du cabinet, l'honorable ministre de la Justice, devra regarder cette proposition d'un œil favorable et lui accorder son appui ; car je vois qu'en 1887, il s'est exprimé comme suit à ce sujet :

> Si l'honorable monsieur croit qu'il y a trop de Chinois dans le pays, qu'il double la capitation. Je ne m'oppose pas à une taxe qui serve à exclure les Chinois, mais que la taxe pèse sur le Chinois et que l'épouse chinoise soit exempte du droit d'entrée—il ne s'agit guère de la femme chinoise dans la question qui nous occupe, mais nous espérons qu'il va s'en tenir à l'opinion exprimée par l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur.

Quelquefois au cours de certaines discussions relativement à cette question, on a demandé quelle serait l'attitude de l'Angleterre si nous adoptions une législation de cette nature. Très souvent on a voulu laisser entendre par là que l'Angleterre ne reconnaîtrait pas une telle loi et la désavouerait. Les véritables hommes d'Etat de ce pays savaient le contraire. Sir John A. Macdonald disait en 1884 :

> Je crois que l'Angleterre nous laisse libres d'adopter les lois que nous croirons nécessaires.

L'honorable M. Chapleau disait en 1885 :

> A ce propos, je puis vous dire que, dès que le gouvernement du Canada eut décidé de mettre cette question à l'étude, nous avons reçu des autorités impériales une communication déclarant que, nonobstant le traité de commerce entre la Grande-Bretagne et la Chine, les autorités impériales laisseraient le gouvernement du Canada libre de régler la question comme bon lui semblerait.

Nous jouissons de la même liberté aujourd'hui. On a permis la chose à la législature de la Nouvelle-Galles du Sud, et le très honorable Joseph Chamberlain a déclaré bien clairement au comte Li-Hung-Chang, ami intime du chevaleresque ministre du Revenu de l'intérieur (sir Henri Joly de Lotbinière) que dans ces questions les colonies étaient libres d'agir comme bon leur semblerait. Ainsi donc, nous n'avons rien à craindre de ce côté, et l'occasion ne peut être plus favorable pour aopter une mesure de cette nature.

Mais, on peut dire de plus : Quel va être l'effet d'une législation de cette nature sur nos relations commerciales avec la Chine ? Nous avons une magnifique flotte de navires qui font le service entre Vancouver et la Chine. Ne croyez-vous pas que cette nouvelle taxe va avoir pour effet de nuire à leur commerce ? Je ne le crois pas. Nous pouvons dire sans crainte que nous avons traité les Chinois avec beaucoup d'égards. Les seuls véritables ennemis qu'ils ont dans la Colombie Anglaise ce sont les enfants et les chiens. Expliquez la chose comme il vous plaira, mais chaque fois qu'un chien aperçoit un Chinois, il aboie après lui. Il fut un temps aux Etats-Unis où on les traita bien inhumainement, et ce projet de loi est loin d'être aussi cruel que la loi Geary. Cependant que voyons-nous ? Les hommes d'Etat américains sont en grande faveur à la Cour de Pékin, et l'un d'eux a été choisi pour préparer le traité de paix entre la Chine et le Japon, tandis que les hommes d'affaires américains, les banquiers et les entrepreneurs de cette dernière nation y sont tout aussi bien que ceux des autres pays.

A part cela, il y a des steamers américains qui font le service entre des ports des Etats-Unis et la Chine, et dont les affaires sont florissantes. En un mot, cette législation adoptée par nos voisins n'a rien changé à leurs affaires commerciales. Je regretterais de faire quelque chose qui pourrait être de nature à nuire à la ligne de steamers Empress. Cette ligne fait honneur à ses propriétaires.

Il n'y a qu'un obstacle—c'est le nombre considérable de Chinois employés. Je déclare en toute sincérité que ces derniers doivent céder la place aux enfants des pays qui ont contribué dans une si large part à leur subsistance. Encore une fois, je regrette d'être obligé de faire quelque chose qui puisse nuire à leur prospérité, mais nous pouvons espérer qu'ici comme aux Etats-Unis, la Chine comprendra le nécessité qui nous pousse à agir, et supportera la chose facilement. Notre premier ministre saura, grâce aux inépuisables moyens de conciliation qu'il a toujours à sa disposition, trouver des raisons valables pour aplanir toutes les difficultés.

Je me suis efforcé jusqu'ici, M. l'Orateur, d'exposer ma cause aussi clairement que possible. Il y a déjà plusieurs fois que cette question revient devant la Chambre, et il est difficile de donner à un sujet épuisé l'intérêt que peut offrir une question nouvelle. Permettez-moi d'ajouter que la presse du pays s'est prononcée en notre faveur. Presque tous les journaux de la Colombie Anglaise appuient cette demande. Lorsque je suis arrivé dans cette partie du pays, j'ai constaté qu'ici encore il y avait unanimité sur ce point. " La Gazette " de Montréal dit :

Une augmentation dans la taxe par tête ne ferait pas de mal. Nous avons trop de Chinois non seulement à Montréal, mais dans toutes les cités et les villes importantes de Québec et d'Ontario. Ils prennent la place de l'ouvrier chrétien, et ce n'est sous aucun rapport une bonne acquisition pour notre population.

Dans un article intitulé " Débarrassons-nous des Chinois ", le " World " de Toronto s'exprimait comme suit :

Le Chinois appartient à un peuple que le Canada peut exclure de son territoire. Ce ne sont pas des producteurs dans le sens le plus restreint de ce mot—

Je puis difficilement aller plus loin que cela.

Ils ne cultivent pas. Leurs services ne sont pas requis comme vidangeurs. Un seul Doukhobortse vaut une douzaine de Chinois. A part leur inutilité comme producteurs, les Chinois appartiennent décidément à une race inférieure. Ils ont des habitudes ignobles et sont une menace pour la santé publique.

Ce qui est absolument vrai.

Les Chinois ne s'assimileront jamais au peuple d'aucun pays civilisé. L'assimilation est une chose impossible parce que la race caucasienne est différente de la race orientale et ne voudra jamais se rapprocher de cette dernière. A la Colombie Anglaise où les Chinois sont le mieux connus, c'est là que l'antipathie qu'on leur porte est la plus forte. La taxe de $50 par tête est insuffisante pour empêcher les Chinois d'entrer au Canada. Durant l'exercice finissant le 30 juin 1898, pas moins de 2,263 immigrés Chinois ont payé la taxe et sont entrés au Canada par les ports de la Colombie Anglaise. La moyenne pour les trois dernières années a été de 2,100 par année.

Il est temps que cette importation en gros cesse. En imposant une taxe de $50 par tête le gouvernement déclare qu'il est hostile à toute immigration ultérieure de ces gens dont nous n'avons pas besoin. Comme il a été reconnu que cette taxe de $50 n'était pas suffisante elle devrait être portée à un montant assez élevé pour les empêcher d'entrer dans ce pays. D'autres colonies anglaises ont cru devoir interdire l'entrée de leur territoire aux Chinois. A la Nouvelle-Galles du Sud et à la Nouvelle-Zélande on leur impose une taxe de $500 par tête, et les navires qui transportent les immigrants chinois dans ces colonies, ne peuvent pas débarquer plus d'un Chinois par chaque 300 tonneaux ou 200 tonneaux de capacité du navire.

Le " World " de Toronto, la bible des honorables membres de ce côté-ci de la Chambre, a publié il y a quelque temps un article important à ce sujet. J'espère qu'il était " inspiré ", et je voudrais pouvoir le citer en entier, car c'est un des meilleurs articles que j'aie lu sur cette question. Permettez-moi de vous en citer deux courts extraits :

Le but suprême de toute législation c'est de contribuer au développement d'une nation en obtenant une

classe d'hommes remarquables sous tous les rapports. Pour en arriver là, nous nous imposons des sacrifices considérables afin d'obtenir une classe d'immigrants qui soient un avantage pour le pays, et il est également essentiel et sage de notre part de refuser l'entrée de notre pays à toutes les classes d'immigrants qui peuvent avoir pour effet de rabaisser notre manière de vivre et nos usages.

L'article se termine comme suit :

Si les hommes politiques importants de l'est du Canada pouvaient se rendre compte par eux-mêmes des dangers qu'offre pour l'ouest du pays cette immigration chinoise, ils comprendraient immédiatement le besoin qu'il y a de l'arrêter par tous les moyens possibles.

La législature favorise aussi cette mesure, et je crois que la Chambre et le gouvernement devraient prendre en considération l'opinion exprimée par la législature de la Colombie Anglaise. Lors de la dernière session, la résolution suivante a été adoptée, sur une motion présentée par M. Deane et appuyée par M. Helgesen :

Attendu que la politique reconnue du gouvernement fédéral tend à restreindre l'immigration des personnes de race chinoise au Canada, comme la chose est facile à constater par la mise en vigueur d'une loi imposant une taxe de $50 par tête sur chaque Chinois qui entre dans le pays ;

Attendu que cette taxe par tête est si faible qu'outre son inefficacité elle ne rencontre pas les désirs et les vœux du parlement du Canada à cet égard, comme il est facile de s'en convaincre par l'augmentation sans cesse croissante de l'immigration chinoise dans ce pays ;

Et attendu qu'il est à désirer que des mesures efficaces soient prises aussitôt que possible pour empêcher toute immigration ultérieure de Chinois dans la Confédération du Canada :

Il est résolu, qu'une adresse respectueuse soit présentée à Son Honneur le lieutenant-gouverneur, le priant de vouloir bien communiquer au gouvernement et au parlement fédéraux l'opinion et le désir exprimés par cette législature, que la taxe par tête imposée sur les immigrants chinois soit portée sans délai à la somme d'au moins $500, et que Son Honneur ait l'obligeance de soumettre la chose aux autorités fédérales en leur faisant parvenir une copie des présentes résolutions.

1. Durant l'exercice terminé le 30 juin 1898, ainsi qu'indiqué par les rapports de la douane, pas moins de 2,263 immigrants chinois ont payé la taxe et sont entrés au Canada par les ports de cette province seulement, et la moyenne pour les 3 dernières années est de plus 2,100.

2. Cette invasion jointe à la présente population chinoise de la province qui est estimée à environ 14,000, ainsi que l'accroissement naturel par les naissances a déjà chassé les ouvriers de race anglaise de plusieurs carrières et menace de ne laisser avant longtemps que très peu de travail pour l'ouvrier de race blanche.

3. L'histoire des autres colonies de l'Angleterre ainsi que des autres pays prouve clairement que partout où il y a eu de l'immigration chinoise, lorsqu'elle n'a pas été enrayée, l'ouvrier de race blanche a d'abord été dégradé par la concurrence à laquelle il était soumis et finalement chassé.

4. Que les autorités impériales approuvent les efforts que font les colonies anglaises pour protéger les ouvriers anglais contre l'incursion désastreuse des coolis asiatiques, cela est plus que démontré par le fait qu'elles n'interviennent pas dans les lois restrictives votées et mises en vigueur dans ses colonies.

5. Des restrictions efficaces sont maintenant en vigueur dans différentes colonies. Dans la Nouvelle-Galles du Sud et la Nouvelle Zélande, on impose une taxe par capita de £100 ou de $500, et les navires qui transportent des Chinois dans ces colonies ne peuvent pas en débarquer plus d'un pour chaque 300 et 200 tonneaux de capacité du navire, respectivement. Dans la Nouvelle-Galles du Sud un Chinois ne peut se faire naturaliser.

6. Cette législation a été tellement efficace que la population chinoise de ces colonies est allée en diminuant, tandis que le nombre des immigrants qui se comptaient par milliers avant ces mesures restrictives, est devenu presque insignifiant. Ces colonies seront bientôt presque complètement débarrassées des Chinois. Les derniers rapports indiquent que les départs dépassent de beaucoup les arrivées.

7. C'est un fait bien connu que l'habitude ordinaire des ouvriers chinois est d'envoyer leurs économies en Chine, et quand cela n'a pas lieu, ces économies leur sont extorquées par les "compagnies", (c'est ainsi qu'on les appelle) qui ont amené ces coolis ici, dans un état absolu de servitude envers elles. On a établi par ce moyen un drainage continuel des richesses de ce pays ; on épuise ses ressources naturelles et on appauvrit la population.

Voilà en résumé le sentiment de la population de la Colombie Anglaise. Je puis ajouter que les unions ouvrières de la Colombie Anglaise, comme celles de l'est, sont aussi en faveur de ce bill. C'est un article de foi dans les congrès ouvriers qu'il faudrait imposer une taxe de $500 sur chaque immigrant chinois.

Je dirai aussi que la population en général, celle qui n'a pas d'intérêt direct dans l'affaire, demande avec instance au gouvernement de la délivrer de ce fléau. Quand le télégramme de l'honorable premier ministre a été lu à l'une des plus nombreuses assemblées qui aient jamais eu lieu, je crois, dans la ville de Vancouver, télégramme disant que nos désirs seraient les siens, il s'éleva une acclamation enthousiaste comme je n'en ai jamais entendu, parce que le peuple comprenait qu'il avait enfin trouvé son Moïse politique.

J'espère que le gouvernement sera fidèle à cette promesse. On lit dans la Bible l'histoire d'une pauvre femme qui sans cesse rebutée par ses juges, persista à demander justice et réussit enfin à l'obtenir. La population de la Colombie Anglaise a fait tout son possible pour être délivrée de ce fléau dont elle souffre tant. A mainte et mainte reprise, ses supplications ont été repoussées. Nous faisons aujourd'hui un nouvel effort et j'espère que le gouvernement comprendra enfin qu'il est de son devoir de se rendre à nos vœux, ou que du moins il augmentera les restrictions actuelles.

Encourageons nos classes laborieuses à continuer leur belle œuvre dans les différentes carrières du travail, afin que la Colombie Anglaise si riche, si belle, si fertile devienne le foyer de la bonne vieille race anglo-saxonne, et de toutes les autres races qui voudront se joindre à elle pour faire de la Colombie Anglaise une des plus grandes et des plus prospères provinces du Canada.

M. ELLIS : Je soulève une question de procédure. Il s'agit ici réellement d'une taxe. L'honorable député lui-même le dit et c'est bien là son idée. Or, si c'est une taxe, M. l'Orateur, je prétends respectueusement qu'elle aurait dû être recommandée à la Chambre siégeant en comité général par un message de Son Excellence.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le débat est trop avancé maintenant pour soulever cette objection.

M. ELLIS : Je n'ai pas assisté au débat.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : On n'a exposé qu'un côté de la question, et l'honorable député devrait être un des derniers à demander à clore le débat, sans entendre l'autre côté. D'ailleurs, je crois que l'honorable député de Saint-Jean (M. Ellis) n'a pas expliqué son objection d'une manière suffisante. Il ne s'agit pas ici d'une taxe sur un sujet de Sa Majesté, ni d'impôt prélevé dans le sens ordinaire de ce mot. C'est un droit imposé sur des étrangers qui viennent en ce pays.

M. ELLIS : C'est une taxe prélevée au Canada.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Elle ne ressemble en rien aux droits fiscaux ordinaires, et elle ne tombe certainement pas sous le coup du règlement comme étant un droit imposé aux sujets de Sa Majesté ou aux citoyens du Canada.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : L'honorable député ne réfute pas l'objection soulevée par l'honorable député de Saint-Jean. Il dit que ce n'est pas une taxe, vu qu'elle n'est pas imposée sur les sujets de Sa Majesté. D'après la constitution, les taxes ne sont pas imposées seulement sur les sujets britanniques, mais aussi sur ceux qui ne le sont pas.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le mot taxe n'est pas ici employé dans le même sens que dans ce règlement.

Le PREMIER MINISTRE : Cela ne fait rien puisque le résultat est le même ; il s'agit de prélever de l'argent sur des personnes qui entrent dans le pays et cet argent va dans le trésor public. Si ce n'est pas une taxe, je ne vois pas ce qui en serait une. Quand un homme importe une cargaison de thé, il est tenu de payer une taxe, qu'il soit étranger ou sujet canadien. Je crois l'objection de l'honorable député de Saint-Jean bien fondée, et je conseillerais à M. l'Orateur de réserver sa décision sur le mérite de la question, sauf à la rendre plus tard.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je puis dire qu'en 1885, une motion fut soumise à la Chambre pour prélever une taxe de $50 sur les Chinois qui entraient dans le pays. Et la Chambre a été saisie de cette question par une résolution, comme on peut le voir par les journaux de la Chambre en date du 2 juillet 1885. J'étais sous l'impression que l'on suivrait ce précédent. Mais si la Chambre n'insiste pas, l'objection peut rester en suspens.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le bill était alors présenté par un membre du gouvernement, et il avait naturellement l'assentiment de la couronne.

Le PREMIER MINISTRE : Cette procédure avait été adoptée pour obvier à l'objection que soulève aujourd'hui l'honorable député de Saint-Jean. Mais je conseillerais à M. l'Orateur de réserver sa décision pour laisser se continuer le débat.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le premier ministre désire-t-il que l'on continue la discussion ce soir ? Je n'aimerais pas proposer l'ajournement du débat, mais je voudrais qu'il me fût donné de parler à ce sujet.

M. WOOD : Puisque l'objection est bien fondée, comment peut-on continuer le débat?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : La discussion est réservée jusqu'à ce que le bill vienne devant la Chambre lundi prochain.

M. BRITTON : Je propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que la séance soit levée.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable premier ministre peut-il nous dire ce dont la Chambre aura à s'occuper demain ?

Le PREMIER MINISTRE : Du bill concernant le chemin de fer du comté de Drummond.

La motion est adoptée et la séance est levée à 11 heures p.m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, le 6 juin 1899.

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

PRIÈRE.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 141) pour conférer aux commissaires des brevets certains pouvoirs afin de faire droit à la pétition de la Penberthy Injector Coy.—(M. McGregor.)

DEMANDE DE RAPPORT.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'attirerai l'attention de l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) sur le rapport

imprimé de M. Ogilvie qui vient d'être distribué. Ce rapport parle des témoignages qui accompagnaient le rapport, et je voudrais savoir si on a l'intention de les produire. Je croyais que le tout était rendu à l'imprimerie, mais il paraît que non.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Quand j'ai déposé le rapport sur le bureau de la Chambre, j'ai expliqué que les témoignages étaient très volumineux et qu'ils seraient transcrits aussi rapidement que possible et produits. Tous les commis aux écritures du département sont à l'œuvre et je les produirai aussitôt qu'ils seront prêts.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le ministre peut-il nous donner une idée du temps qu'il faudra encore pour cela ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je crois que tout sera terminé dans 5 ou 6 jours.

M. FOSTER : Une question importante dont l'opposition doit saisir la Chambre attend que ces témoignages soient produits. Il est indispensable que nous les ayons avant de procéder. Dans ces circonstances, l'honorable ministre comprendra que s'il y a des retards, ils ne seront dus entièrement qu'au plus ou moins d'empressement qu'il mettra à produire ces témoignages. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de les imprimer, mais ils devraient être produits sur le bureau de la Chambre le plus tôt possible.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les témoignages seront produits aussitôt qu'ils auront été transcrits.

M. FOSTER : Il y a beaucoup d'argent dans le trésor, et avec les moyens que possède le gouvernement, il est possible de préparer ces documents dans une couple de jours.

Le PREMIER MINISTRE : Nous avons des moyens et beaucoup de bonne volonté, mais les demandes de l'opposition sont bien nombreuses. Cependant, celle de l'honorable député est raisonable et nous allons y voir.

ELECTIONS FEDERALES.

M. INGRAM : Je propose le bill (n° 142) modifiant l'acte des élections fédérales. Mon but est de modifier la loi actuelle qui, à mon avis, n'est pas suffisante pour répondre à toutes les difficultés qui se présentent. Cette loi était excellente jusqu'à ces dernières années, mais vu les moyens avancés et peu recommandables qui sont aujourd'hui en vogue durant les élections, je désirerais modifier certains articles que je trouve incomplets.

Dans certaines parties du pays, dans Ontario principalement, on a pris l'habitude de faire venir des étrangers, des étrangers pour agir comme greffiers. On choisit des experts dans le métier, des gens habiles à changer le contenu des boîtes électorales, à maculer les bulletins, et l'amendement que je propose a pour but d'obliger les greffiers de votation de résider dans la municipalité pour laquelle ils sont nommés.

Dans Ontario, nous nous vantons de notre système scolaire, et si nous en avons un si parfait, il n'y a pas de nécessité de faire venir de l'étranger des gens comme ceux dont je viens de parler.

La loi actuelle exige aussi qu'un candidat mis en nomination fasse un dépôt de $200 ; dans beaucoup de parties du pays, il existe un sentiment très prononcé contre cette disposition de la loi. La loi provinciale n'exige pas ce dépôt et je ne vois pas de raison pour qu'il soit nécessaire dans les élections fédérales.

Je me propose aussi de modifier l'article 30, qui oblige le président d'élection à nommer ses représentants aux bureaux de votation au moins deux jours avant la votation. Il m'est arrivé de demander à un président d'élection de me donner les noms de ceux qui devaient agir comme ses représentants, et il a refusé de me les donner.

Puisque les services de ce fonctionnaire sont payés par les deux partis, je ne vois pas pourquoi il refuserait de donner les noms de ceux qui doivent le représenter à chaque bureau de votation. Je propose d'amender cet article en décrétant qu'à la demande d'un candidat ou de son agent, le président d'élection sera tenu de donner dans un certain délai avant l'ouverture des bureaux de votation, les noms de ses représentants dans chaque bureau.

Je demande aussi que les greffiers de votation soient des citoyens de l'endroit dans lequel ils agissent comme greffiers. Avec la loi actuelle on fait venir des greffiers experts en leur art, et c'est pour cela qu'on les fait venir.

Une VOIX : Des artisans d'élite.

M. INGRAM : Oui ; je propose aussi d'augmenter l'amende contre ceux qui emportent des bulletins en dehors du bureau de votation. C'est une coutume établie maintenant de garder sur soi le bulletin régulier et d'en déposer un autre à sa place ; par cette manière, on s'assure que la personne qu'on a payée pour voter, a voté comme on le voulait.

L'article 65 est aussi amendé

Par le bill actuel le président du scrutin est obligé de remettre à l'électeur qui macule son bulletin par inadvertance un nouveau bulletin. Par la loi actuelle, cela est laissé à la discrétion du président du scrutin. J'ai eu connaissance d'un cas particulier dans lequel un électeur a voté en faveur d'un candidat auquel il était hostile. Il découvrit son erreur après avoir marqué son bulletin, et vint dire au président du scrutin qu'il avait maculé son bulletin et désirait en avoir un autre. Le fonctionnaire demanda

à voir le bulletin, et ayant constaté qu'il était marqué en faveur du candidat de son choix, il dit : Ce bulletin est assez bon comme cela, et il le glissa dans la boîte. Il est bon d'ajouter que c'était un de ces individus importés dont j'ai parlé.

L'article 56 concerne le dépouillement du scrutin, et l'on se rappelle que l'autre jour dans le comté de Waterloo, deux présidents du scrutin ont refusé de permettre aux candidats et aux agents de voir comment les bulletins étaient marqués. La même chose est arrivée dans Elgin-ouest et dans un ou deux autres comtés d'Ontario.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Etait-ce une élection fédérale ?

M. INGRAM : Non, une élection provinciale.

M. HUGHES : C'est la même bande.

M. INGRAM : L'article 56 de l'acte des élection fédérales n'oblige pas les présidents du scrutin à faire voir l'intérieur du bulletin aux agents des candidats, et mon amendement a pour but de l'obliger à faire voir l'intérieur du bulletin aux candidats ou à leurs agents.

L'article 58 concerne la remise des boîtes et il est à ma connaissance qu'un certain président du scrutin rapporta sa boite jusqu'à quelques portes de la résidence du président de l'élection, la garda chez lui toute la nuit et ne la remit que le lendemain matin, vers 10 heures ; l'agent du candidat qui était un adversaire politique, était d'opinion que l'on avait touché au contenu de la boîte. L'amendement à cet article décrète que toutes les boîtes dans un rayon de 12 milles du bureau du président de l'élection devront être rapportées au moins 5 heures après la fermeture des bureaux de votation.

L'article 59 concerne l'état certifié que le président du scrutin est obligé de donner aux agents "lorsqu'il en est requis". L'amendement à cet article fait disparaître ces mots.

Au cas où un président d'élection fait un rapport au greffier de la Couronne en chancellerie, en contrevention avec les articles 64 et 65, il se présente une difficulté à laquelle je veux remédier. Dans le comté de Leeds et Grenville, me dit-on, mon ami (M. Frost) a été déclaré élu et le président de l'élection fit son rapport au greffier de la Couronne en chancellerie, et lorsqu'on voulut demander un recensement des bulletins, on constata qu'il n'y avait rien dans la loi pour obliger le greffier de la Couronne en chancellerie de renvoyer les boîtes au président de l'élection pour que le décompte put avoir lieu. La loi pourvoit à cela dans deux cas particuliers, mais pas dans le cas d'un décompte.

L'amendement que je propose remédiera, je crois, à cette lacune. Il stipule que si un président d'élection enfreint les articles 64 et 65, le greffier de la Couronne en chancellerie, à la demande du président d'élection accompagné d'un ordre du juge qui a droit d'entendre ces causes, devra renvoyer les boîtes pour que le recensement ait lieu de la manière ordinaire.

A différents autres endroits, le bill stipule que la pénalité sera plus sévère pour le vol des bulletins, le changement du contenu des boîtes, la substitution de personnes et toutes les fraudes si bien connues de ces gens passés maîtres dans l'art de voler les élections.

La motion est adoptée, et le bill est lu la première fois.

EXCLUSION DES JAPONAIS, C. A.— VETO FEDERAL.

M. McINNES : M. l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire appeler l'attention du gouvernement sur la rumeur qui veut qu'il ait mis son veto à une loi votée récemment par la législature de la Colombie Anglaise. J'aimerais à avoir une déclaration du chef du gouvernement à cet effet, et si la nouvelle est fondée, à quelle loi le gouvernement a-t-il ainsi mis son veto.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Après une correspondance échangée avec le gouvernement de la Colombie Anglaise au sujet d'une loi votée par la législature de cette province, durant la session de 1898, concernant l'exclusion de la main-d'œuvre japonaise, nous en sommes venus à la conclusion que cette loi ne pouvait pas recevoir la sanction fédérale, et Son Excellence a été conseillée en ce sens. Les documents concernant cette question seront déposés sur le bureau de la Chambre très prochainement.

COMITE DES COMPTES PUBLICS.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Il était entendu que le comité des comptes publics se réunirait aujourd'hui, mais le Solliciteur général (M. Fitzpatrick) étant absent de la ville, j'ai consenti en tant que j'y était concerné à ce que deux affaires fussent remises. Mais le comité ne s'est pas réuni, et je vois par le procès verbal qu'il est convoqué pour 11 heures, demain. Je dois dire que le Solliciteur général m'a écrit à propos de l'autre affaire, et il désire fortement que le comité se réunisse à 10.30 au lieu de 11 heures pour reprendre le temps perdu, je suppose, et aussi pour expédier autant que possible la besogne du comité cette semaine.

Je mentionne cela parce que le président du comité est ici.

M. FRASER : Si le comité ne s'est pas réuni aujourd'hui, c'est parce que le Solliciteur général était absent ainsi que sir Henri Joly de Lotbinière, qui désire assister à la séance. Il n'y a pas d'objection à ce que la séance soit convoquée pour 10.30 au lieu de

11 heures, et si les avis ne sont pas déjà envoyés, je donnerai des ordres en conséquence.

M. FOSTER : Il me paraît y avoir de l'arbitraire dans ceci. Le comité décide de se réunir à certaine heure, à telle date, et uniquement parce qu'un membre qui désire assister à la séance, pour une raison particulière, est absent, le président prend sur lui de décider qu'il n'y aura pas de séance. Je ne crois pas qu'un président de comité ait ce pouvoir. S'il l'a, il ne devrait pas s'en servir. Pourquoi le comité ne s'est-il pas réuni ce matin à l'heure convenue et alors s'il n'avait rien eu à faire, il aurait ajourné à un autre jour ?

Si sir Henri Joly de Lotbinière ne pouvait pas être présent, l'affaire dans laquelle il était intéressé aurait pu être laissée en suspens, car le comité est toujours disposé à concéder cela quand le principal intéressé est absent. Cette manière d'agir me paraît un abus d'autorité.

Je ne parle pas ainsi pour censurer le président actuel, mais un président de comité ne devrait pas s'arroger ce droit. Un comité doit avoir le droit de décider quand il se réunira et quand il décide de se réunir, le président ne devrait pas pouvoir mettre cette décision de côté

M. McMULLEN : Puisque nous en sommes sur ce sujet, il serait peut-être bon d'appeler l'attention de la Chambre et du gouvernement sur la manière peu satisfaisante dont les affaires des comités sont conduites cette année. Plusieurs comités comme celui des chemins de fer, celui des comptes publics, celui de l'agriculture siègent en même temps. Plusieurs députés font partie de deux comités et plus, et malgré leur désir d'assister aux séances et de prendre part aux discussions, ils ne le peuvent pas, ne pouvant pas être à deux endroits en même temps.

Pour la prochaine session du moins, il faudrait en venir à une entente sur cette question, afin de permettre aux députés de s'acquitter de leurs devoirs devant plusieurs comités. Le comité des chemins de fer pourrait siéger le mardi ; celui des comptes publics, le mercredi ; celui des banques et du commerce, le jeudi ; et les autres jours les comités qui ont beaucoup d'ouvrage sur le tapis pourraient se réunir après convention. Un arrangement de cette nature serait préférable à l'état de choses actuel.

M. FOSTER : Le fait de changer la date des réunions d'un comité est important, et j'aimerais à avoir sur ce point l'opinion de l'honorable premier ministre. Qu'il soit bien entendu que ce n'est pas une critique que je fais, je veux seulement que la règle soit bien définie.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Quant à l'observation faite par mon honorable ami., il y a un instant, se plaignant de ce que le comité des comptes publics n'a pas été convoqué, je comprends que cela a été fait après que le président en eût conféré avec l'honorable député de Pictou et le Solliciteur général.

M. FOSTER : Non.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : D'ailleurs le président est ici et il pourra donner les explications nécessaires. L'autre observation de l'honorable député (M. Foster) n'est pas sans valeur, mais il semble y avoir un autre côté à la question.

Quant aux recommandations de l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) je doute fort qu'il soit possible de les mettre à exécution. Tous ces comités n'ont pas la même quantité de besogne à expédier. Le comité des chemins de fer est encombré d'ouvrage, et s'il ne se réunissait qu'une fois ou deux par semaine, il ne pourrait jamais en voir le bout. Il est obligé de se réunir trois et même quatre fois par semaine, et tant que cet état de choses existera, l'intérêt public ne gagnerait rien à des restrictions qui empêcheraient ce comité à prendre tout le temps dont il a besoin.

Les inconvénients signalés par l'honorable député de Wellington-nord et l'honorable député de d'York, existent, mais le remède est loin d'être aussi évident que le mal. Je ne crois pas qu'il soit possible d'établir de règle ; je ne vois pas d'autre moyen qu'une entente entre les présidents des différents comités afin que es séances soient distribuées de manière à convenir à tout le monde. Une règle inflexible ferait plus de mal que de bien.

M. FOSTER : Je ne suis pas complètement satisfait de la réponse du premier ministre à ma première question sur laquelle il a passé assez légèrement. La règle me semble pourtant très claire.

Les comités doivent être ajournés de jour en jour, bien que dans le cas d'un comité spécial surtout, il soit souvent permis au président de fixer un jour et une heure pour la séance, mais cela ne peut être fait que du consentement de tous les membres du comité.

Voilà une règle absolue. Le droit de changer la date de la convocation n'est pas laissé au pouvoir arbitraire du président sans qu'il ait à consulter les membres du comité.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Mon honorable ami sait que cette règle n'est jamais observée. Elle dit que les comités seront ajournés de jour en jour, mais cela est impossible. Si quatre ou cinq comités étaient ajournés tous pour le lendemain, ils ne pourraient se réunir tous.

M. FOSTER : Il est évident que mon honorable ami n'assiste pas à ces séances de comités. A la fin de la séance du comité des comptes publics nous nous consultons pour savoir quand nous nous réunirons de nouveau et nous fixons l'heure et le jour.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Mais la règle dit de jour en jour et cela ne se fait pas.

M. FOSTER : Elle ne dit pas de jour, elle dit :

Les comités doivent être ajournés de jour en jour, bien que dans le cas d'un comité spécial surtout, il soit souvent permis au président de fixer un jour et une heure pour la séance, mais cela ne peut être fait que du consentement de tous les membres du comité.

Avant que la séance soit levée nous fixons un autre jour qui est connu de tous les membres. La coutume actuelle offre de grands inconvénients. Ce matin, je suis venu exprès pour assister à cette séance, je me suis rendu à la salle du comité et là, on m'a dit qu'il n'y avait pas de séance, que le président l'avait remise à un autre jour.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Ce que l'honorable député vient de citer n'est qu'une répétition d'une règle suivie en Angleterre. Voici maintenant ce que je pourrais suggérer à la Chambre. J'ai souvent pensé que c'était une erreur d'avoir un si grand nombre de membres dans nos comités spéciaux. Cela est peut-être nécessaire dans le comité des chemins de fer pour des raisons que tout le monde doit comprendre. J'ai quelque expérience en ces matières, et j'en fais volontiers part à la Chambre, de sorte que si mes vues rencontraient quelque faveur parmi la députation, elles pourraient être prises en considération à la prochaine session.

Je suis entièrement convaincu que les travaux de la Chambre seraient énormément simplifiés si plusieurs comités importants étaient réduits à un beaucoup plus petit nombre de membres. Comme le sait mon honorable ami, ce petit nombre pourrait étudier les questions tout aussi bien et les inconvénients dont il parle et dont se plaint aussi l'honorable député de Wellington-nord, disparaîtraient en grande partie.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable premier ministre a mal compris l'entente qu'il y a eue entre l'honorable Solliciteur général et moi, et pour lui plutôt que pour moi, je tiens à dissiper cette erreur du premier ministre. Ni lui ni moi n'avons cherché à empêcher la réunion d'aujourd'hui. Il s'agissait simplement de nous entendre pour que certaines questions sur lesquelles nous possédions tous deux des renseignements, ne fussent pas discutées à cette séance, vu son absence de la ville. Mais loin de vouloir empêcher la réunion du comité d'avoir lieu, il m'a laissé entendre par lettre qu'il devrait s'y discuter des questions dans lesquelles il n'était pas du tout concerné.

M. CASEY : Les remarques de l'honorable député de Wellington-nord et du ministre du Commerce sont très à propos. Le volume des affaires d'intérêt privé qui viennent devant la Chambre a tellement augmenté que les comités chargés de cette besogne doivent nécessairement se nuire et il est inévitable que deux ou trois siègent en même temps. Dans la Chambre des communes en Angleterre, il y a longtemps que les affaires d'intérêt privé ont pris d'énormes proportions, et l'on a adopté un système que je trouve beaucoup plus rationnel. Ce système consiste à renvoyer chaque bill d'intérêt privé devant un comité de cinq membres dont quatre sont désignés par le sort parmi la députation en général et un président choisi parmi ceux qui appartiennent à la profession d'avocat. Ces cinq membres prêtent serment d'être désintéressés, de juger l'affaire avec impartialité comme le ferait un jury, et ils sont tenus par les règles de la Chambre à assister à toutes les séances du comité. De cette manière, une douzaine de bills peuvent être étudiés en même temps ; ils sont discutés avec beaucoup plus de soin qu'ils ne peuvent l'être devant un comité aussi nombreux que celui des chemins de fer, ou nos autres comités.

J'ai souvent pensé que nous approchions rapidement du jour où il nous faudra adopter quelque système comme celui-là. Je suis heureux que cette question ait été soulevée et que le ministre du Commerce ait mis le poids de sa grande influence du côté de ma manière de voir.

M. WALLACE : Je crois que l'honorable premier ministre n'a pas saisi le sens de la règle citée par l'honorable député d'York (M. Foster), quand cette règle dit que le comité devra se réunir de jour en jour ; je comprends que cela veut dire d'un jour à quelque autre jour, et non pas d'un jour au jour suivant dans chaque cas.

Quant à l'inconvénient signalé par l'honorable député de Wellington-nord, je crois qu'on pourra le faire disparaître si les comités étaient convoqués quelques semaines, je dirai même quelques mois plus tôt qu'ils ne le sont.

Au commencement de la session, et au commencement des deux dernières sessions, nous avons été ici des semaines et des semaines sans qu'un seul comité fût convoqué. Quand les comités ont-ils été convoqués cette année ? N'y avait-il pas déjà près de deux mois que nous étions en session ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Quand le débat sur l'adresse a été clos.

M. WALLACE : Le comité des ordres permanents était à l'œuvre et faisait ses rapports à la Chambre. Pourquoi le comité des comptes publics n'aurait-il pas été nommé et n'aurait-il pas commencé à expédier sa besogne ? Des instructions ont été données à ce comité qu'il aurait à se réunir le plus tôt possible pour terminer certaines affaires restées inachevées à la dernière session. Mais des semaines et des semaines se sont écoulées avant que le comité eût été convoqué.

J'espère que cela servira de leçon à la Chambre et qu'à la prochaine session, le co-

mité sera convoqué pour se mettre à l'ouvrage.

Le comité des comptes publics et le comité des chemins de fer et canaux devraient se mettre à l'œuvre immédiatement, car une grande partie de la législation relative aux chemins de fer, sinon toute cette législation, est prête longtemps avant l'ouverture de la session, et les membres du comité des chemins de fer pourraient examiner ces questions dès le commencement de la session, et empêcher ainsi cet encombrement sur lequel on a attiré l'attention.

M. SUTHERLAND : D'après ce que j'ai observé, la difficulté et l'inconvénient dont s'est plaint l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) proviennent, je crois, de la ligne de conduite suivie et conseillée par l'honorable député d'York, N.B. (M. Foster). A la fin de la séance, quelques membres du comité disent : " Que la séance soit ajournée à demain ou à un autre jour," sans donner au président, ou à ceux qui sont le plus intéressés, l'occasion de consulter les désirs des membres de ce comité et des autres comités. Je vois que, ordinairement, lorsqu'un comité lève sa séance à la demande du président, il nous est donné de consulter les présidents des divers comités, les ministres et les députés la plupart du temps intéressés à la législation soumise aux comités, et, de cette manière, nous tâchons de contenter la grande majorité des députés. Dans toutes les circonstances où quelqu'un a dit que nous allions ajourner la séance jusqu'au lendemain, ou jusqu'au surlendemain, selon le cas, j'ai constaté que l'on répondait généralement au désir des membres du comité.

Il sera bien temps, à mon avis, de trouver à redire lorsque les comités ne sont pas convoqués assez souvent, ou lorsque l'on trouve que l'heure des réunions ne convient pas aux députés.

Relativement à la recommandation de l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), il y a beaucoup à dire des deux côtés. J'admets sans aucun doute avec lui que les choses seraient probablement mieux faites si nous avions des comités moins nombreux ; d'un autre côté, bien que la chose puisse probablement obvier à des inconvénients en ce qui concerne les députés, je crois que si l'on soumet une question litigieuse au comité, tel qu'il est formé aujourd'hui, elle est résolue une fois pour toutes, et il est rare qu'elle revienne sur le tapis ici. Toutefois, bien que, à mon avis, il soit opportun que la Chambre essaie, dans une certaine mesure, de ne pas augmenter le nombre des différents comités, je crois que la recommandation de l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), est tout à fait praticable, et que, sauf dans peu de cas, il ne devrait y avoir aucune difficulté à satisfaire les membres des différents comités. S'ils se réunissaient et arrêtaient, sauf dans des cas spéciaux, que certains comités se réuniraient à certains jours de la semaine, et d'autres comités, à certains autres jours, il serait possible de résoudre la difficulté. Naturellement, un ou deux jours de la semaine ne suffiraient pas au comité des chemins de fer pour examiner la législation soumise à la Chambre, mais il y a plusieurs autres comités qui n'ont pas beaucoup de besogne, et s'ils pouvaient se réunir plus tôt, dans les premiers jours de la session, cela permettrait aux comités les plus importants d'expédier les affaires qui leur sont soumises. Si l'on pouvait convenir du jour où ces comités doivent se réunir, cela serait très avantageux pour la Chambre et favoriserait l'expédition des affaires soumises à ces comités.

M. SPROULE (Grey-est) : L'honorable député de Wellington-nord s'est plaint de la somme de travail à faire, et de ce que, pour faire ce travail, il fallait réunir deux ou trois comités le même jour. Pourquoi ? A mon avis, c'est parce que nous sommes négligents au sujet de l'application des règlements relatifs à la présentation des bills en cette Chambre. J'ai attiré l'attention sur cette matière une couple de fois à la dernière session, lorsqu'elle a été amenée sur le tapis, et il a été compris, je crois, que nous devions observer les règlements aussi fidèlement que possible. Il est arrêté que :

Les pétitions pour bills d'intérêt privé ne seront reçues par la Chambre que pendant les trois premières semaines de la session.

Cependant, aujourd'hui, l'on dépose sur le bureau de la Chambre des pétitions relatives à des bills d'intérêt privé, bien que la session soit commencée depuis près de douze semaines. On en a présenté à maintes reprises durant les six ou huit dernières semaines, et j'ai déjà signalé la chose à l'attention de la Chambre.

Les bills d'intérêt privé ne peuvent être présentés à la Chambre que durant les quatre premières semaines de la session.

La session est commencée depuis près de douze semaines, et nous présentons encore des bills d'intérêt privé ; les honorables députés continuent à présenter des bills d'intérêt privé, par un moyen quelconque, ils ont soumis au comité des ordres permanents, et certaines règles sont suspendues afin d'en permettre la présentation. Dans l'intérêt de la législation privée, je crois, nous devrions observer les règlements de la Chambre d'une manière beaucoup plus exacte. Cela diminuerait nos travaux, ferait connaître convenablement au pays ce qui se fait, et ce serait à l'avantage de tous.

On pourrait faire, je crois, une autre chose qui nous aiderait en ce qui concerne les réunions de ces comités. Pourquoi nos comités ne se réunissent-ils pas le lundi ? On dit que nous ne pouvons pas avoir d'assemblée de comité le lundi parce que les députés vont chez eux. Il est du devoir des

députés de rester ici et de s'occuper de la législation. Si nous avions l'habitude d'avoir des assemblées de comité le lundi, nous verrions les députés s'occuper des travaux. Quand nous comprendrons que le lundi est comme un autre jour de la semaine, que l'on peut convoquer des assemblées pour ce jour-là, les députés resteront ici le dimanche, afin d'être prêts à expédier leur besogne le lendemain. Les députés des provinces maritimes et du Nord-Ouest sont obligés de rester ici, mais la plupart des députés de l'Ontario et de Québec ont l'habitude d'aller chez eux le vendredi soir. Le vendredi soir, les députés qui assistent à la séance sont peu nombreux, très peu nombreux, et ce n'est que le mardi que nous commençons la besogne de la semaine.

Tous les députés seraient ici, s'ils savaient que les travaux de la Chambre commenceront régulièrement le lundi.

Les comités sont convoqués par le président, et lorsqu'il s'agit d'une séance ajournée à un certain jour, le comité doit se réunir ce jour-là. Lorsqu'une séance est ajournée à un certain jour, comme dans le cas actuel, il ne devrait pas être permis à deux membres du comité de se consulter et de remettre encore l'assemblée. La chose est tout à fait irrégulière, et j'allais dire, illégale. Elle est illégale en ce qui concerne les règlements, car, lorsqu'une séance est ajournée à un certain jour, le comité doit se réunir ce jour-là tout comme la Chambre. Il n'est pas juste que le président ou un membre quelconque du comité remette la réunion d'un comité à un autre jour.

M. l'ORATEUR : Il est évident pour toute la Chambre, cela va sans dire, que cette discussion est irrégulière. Comme elle a trait aux règlements de la Chambre, il m'a semblé que c'est de consentement unanime qu'elle s'est continuée, mais je ne voudrais pas qu'on la considérât comme un précédent.

SERVICE POSTAL DU YUKON

M. TAYLOR J'ai ici une lettre que j'ai reçue ce matin, et, comme elle intéresse la Chambre, et, peut-être le pays, je désire en faire la lecture pour l'avantage de l'honorable directeur général des Postes (M. Mulock), que je vois à son siège :

GANANOQUE, ONT., le 5 juin 1899.

M. GEORGE TAYLOR,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR.—Au commencement du mois dernier, j'ai envoyé trois paquets recommandés à mon fils Kenneth à Dawson, par le bureau de poste, mais ils ont été arrêtés à Victoria et m'ont été renvoyés. Je désire beaucoup que ces paquets soient remis à Kenneth, et je ne comprends pas pourquoi ils ont été renvoyés, car je me suis conformé en tout point aux règlements du bureau de poste.

Auriez-vous la complaisance, dès que la chose vous sera possible, de voir si le département des postes à l'intention d'accepter bientôt, en tout temps, des paquets à destination du district du Yukon ?

Bien à vous,
(Signé) W. F. LATIMER.

C'était en mai ; les paquets ont été livrés au bureau de poste, et les frais de port ont été payés. Ils ont été expédiés à Victoria, ils sont probablement arrivés au commencement de mai. Ils ont été renvoyés au bureau de poste d'ici il y a une couple de jours. J'ignore en vertu de quel règlement ou de quelle autorité le directeur de la poste de Victoria les renvoie ici. S'il était contraire à la loi de renvoyer ces paquets, nous devrions nous attendre à ce que le directeur de la poste de l'endroit d'où ils ont été expédiés refusât de les prendre.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : On ne peut pas envoyer de paquets au Yukon tant que la navigation ne sera pas ouverte depuis le lac Bennett jusqu'à Dawson. Je ne sache pas qu'elle soit ouverte. Si elle l'est, et qu'il soit possible de passer dans les rivières et les lacs, les paquets se rendront à destination.

M. FOSTER : L'honorable directeur général des Postes voudrait-il avoir l'obligeance de nous dire en vertu de quel règlement il arrête les colis postaux ? Je suppose qu'il doit être autorisé à faire la chose. En vertu de quelle autorité ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne sache pas que l'on puisse appeler cela " arrêter les colis postaux." Il est physiquement impossible de les transporter.

M. FOSTER : Ce n'est pas tout à fait satisfaisant.

M. l'ORATEUR : Je ne crois pas qu'une discussion soit permise à cette phase.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Nous aurons l'occasion de discuter cette question plus tard.

M. FOSTER : En attendant, je ne sais pas si j'ai droit d'envoyer des paquets.

M. TAYLOR : Mon correspondant désire pas si j'ai le droit d'envoyer des paquets.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député (M. Taylor) n'était pas dans la Chambre, je suppose, lorsque j'ai dit, en réponse à l'honorable député du Cap-Breton (M. McDougall) que lorsque la navigation serait ouverte, le factage ferait partie du service postal régulier, mais non durant l'hiver, lorsque le service est fait au moyen d'attelages de chiens.

M. TAYLOR : La navigation est-elle ouverte, maintenant ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai aucun renseignement à ce sujet. A l'automne et au printemps, il y a une certaine période pendant laquelle il ne peut pas y avoir de navigation.

M. WALLACE : Les règlements—ou le manque de règlements—du directeur général des Postes sont absurdes. Voici un paquet expédié au mois de mai et renvoyé de Victoria. Ne valait-il pas mieux le garder là jusqu'à l'ouverture de la navigation, plutôt que de le renvoyer ? Pourquoi le directeur général de Postes n'a-t-il pas averti le public que les paquets seraient expédiés lorsque la navigation serait ouverte, et que l'on espérait qu'elle le serait à une certaine date ?

M. McDOUGALL : L'honorable ministre a-t-il donné des instructions au sujet de la remise de ces paquets ? Les directeurs des postes dans tout le pays semblent ne connaître aucun règlement à ce sujet.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai déjà dit que, pour l'hiver, les lettres seules pouvaient se rendre au Yukon. C'est ce qui a été confirmé par mes recherches dans le département.

M. WALLACE : Nous ne l'avons jamais su.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce n'est pas ma faute, car l'on m'assure, dans le département, que la chose a été publiée dans les journaux. Jusqu'à présent, il a été impossible de faire des arrangements pour les colis postaux, mais nous avons aujourd'hui un contrat pour un bon service par eau. Je ne crois pas, cependant, que le service commence avant le 15 juin.

M. McDOUGALL : Devons-nous supposer que les directeurs des postes regardent comme officiels les rapports des journaux ?

M. WALLACE : L'explication de l'honorable ministre ne fait qu'embrouiller la question. Assurément il a le moyen de communiquer avec ses subalternes, et s'il a fait un semblable règlement, il devait le faire imprimer et le leur envoyer.

PROLONGEMENT DE L'INTERCOLONIAL JUSQU'A MONTREAL.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je propose :

Que la Chambre se forme en comité général sur le bill (n° 138) Acte à l'effet de ratifier une convention intervenue entre Sa Majesté et la Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada pour assurer le prolongement du réseau du chemin de fer Intercolonial dans la cité de Montréal.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

M. FOSTER : Je veux rappeler à l'attention de la Chambre un point que j'ai mentionné l'autre jour au sujet de l'achat du matériel roulant du chemin de fer du Drummond. Si je comprends bien, le premier arrangement fait avec la compagnie stipulait que le ministre devait acheter le matériel roulant à un prix fixé entre la compagnie et le ministre. La chose n'a pas été ratifiée par la Chambre. Ce marché a-t-il depuis été ratifié ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non ; ce marché n'a pas été ratifié par la Chambre à la dernière session.

M. FOSTER : Je veux dire par le parlement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'a jamais été ratifié par le parlement et nous ne demandons pas au parlement de le ratifier.

M. FOSTER : De fait ce marché ne vaut rien et le ministre a parfaitemnt raison de dire qu'il n'est pas obligé d'acheter le matériel roulant. Il pourra l'acheter, s'il fait un nouvel arrangement qui soit approuvé par le parlement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est mon opinion.

M. FOSTER : On prétend que nous devons donner de fortes sommes d'argent, sous forme de loyer, parce que nous possédons une moitié de ces sections dans lesquelles nous avons un intérêt commun. Supposons alors qu'après 99 ans ce contrat ne soit pas continué, que deviendra cette quote-part d'intérêt ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce sera parfaitement éteint.

M. FOSTER : Voici ce que je veux signaler à l'attention du comité. Nous pouvons jouer sur les mots et dire que nous possédons une moitié de la section entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert, et aussi une moitié de l'autre section ; mais nous n'avons aucun titre réel de propriété. Nous avons simplement le droit de passage, de sorte qu'après 99 ans, à moins de faire un nouveau contrat, nous perdrons tous nos droits.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il ne serait pas raisonnable de dire que nous ne possédons pas une moitié de la propriété. Nous avons pendant 99 ans autant que le Grand Tronc des intérêts dans la propriété, et nous sommes à même de continuer le contrat à perpétuité.

M. FOSTER : L'honorable ministre voudrait-il répondre à une autre question au sujet de laquelle j'ai des doutes ? Quel avantage a le gouvernement dans un demi-intérêt indivis ? Une stipulation de loyer tout simplement ne donnerait-elle pas le même avantage ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai toujours cru que c'était un certain titre de propriété. Il se peut qu'un jour d'autres compagnies veuillent obtenir le droit de passage sur cette double voie, peut-être de Richmond, ou de Sainte-

Rosalie, ou d'autres points entre Saint-Lambert et Richmond. Si alors ces compagnies veulent faire des arrangements raisonnables, nous pourrons participer aux avantages qui en résulteront. Si nous n'avons que le droit de passage, le Grand Tronc pourra accorder le même droit à d'autres compagnies et en retirer de grands avantages indépendamment de nous. C'est ce que le Grand Tronc ne peut faire aujourd'hui. S'il reçoit $1.000, $500 ou $200 par mille d'une autre compagnie pour l'usage d'une partie de cette ligne, nous partagerons les bénéfices.

M. FOSTER : Mais mon honorable ami partage dans les bénéfices non pas parce qu'il a un demi-intérêt indivis, mais en vertu d'une disposition stipulant que lorsque nous aurons payé notre droit de passage, si d'autres compagnies demandent le même droit nous partagerons les bénéfices. C'est une compensation pour le loyer que vous nous avez fait payer avant de nous permettre de nous servir de la ligne. Ainsi, même sans les mots "demi-intérêt indivis," dans le marché, en payant le loyer vous avez absolument le même droit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous aurions ce que nous accorde le contrat. Mais nous ne demandons pas, ni ne pouvons espérer que la Compagnie du Grand Tronc nous donne ce dont parle l'honorable député, à moins d'avoir un demi-intérêt indivis. Le prix que l'on nous demande est basé sur un demi-intérêt et c'est ainsi compris dans le bill ; mais pour qu'il n'y ait pas de doute possible, j'ai inséré l'article suivant qui reconnaît l'interprétation donnée à la disposition. Cet article prévient tout différend entre nous et la compagnie.

M. FOSTER : Mon honorable ami constatera qu'il n'est pas en réalité propriétaire d'une moitié. Il l'admet lui-même lorsqu'il dit qu'après 99 ans si nous ne voulons pas continuer l'arrangement, nous ne restons avec aucun titre. Nous payons simplement un loyer pour une certaine période stipulée et en compensation nous n'aurons pas simplement le droit de nous servir de la ligne, mais notre part de tout ce qui serait payé par d'autres compagnies pour l'usage de ces termini et de ces sections.

M. BORDEN (Halifax) : En vertu de quel article de cet arrangement avons-nous le droit de partager les revenus que le Grand Tronc pourrait retirer d'autres compagnies se servant de cette section du chemin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'article 30, page 11.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre pourrait peut-être nous dire si, d'après lui, l'arrangement comprend ce qui suit : Si d'autres compagnies échangent des droits de passage avec le Grand Tronc, sur cette section, participons-nous dans ces arrangements ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : D'après l'article suivant, nous devons participer à tout bénéfice provenant du droit de passage sur cette section accordé par le Grand Tronc à toute autre compagnie :

Troisièmement. —Que tous les loyers, revenus, bénéfices et recettes provenant maintenant de toute autre compagnie et acquise à la compagnie à raison de l'usage de la ligne entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert ou de l'exercice de tous droits de circulation, privilèges ou droit, et qui pourront lui être acquis à raison de telle concession ou usage, profiteront conjointement à Sa Majesté et à la compagnie, par parts égales, et les parties au présent contrat se rendront compte de ces bénéfices et recettes lorsque se fera la reddition des comptes entre elles de temps à autre. Quant aux autres parties de la ligne de la compagnie ainsi données à bail, la compagnie se réserve par les présentes tous les revenus provenant de toute source quelconque à raison de l'usage de ces parties de la ligne.

Je ne vois aucune difficulté là-dedans. En rédigeant cette clause, je pensais justement à ce que vient de dire l'honorable député, et je crois que cette rédaction est la bonne.

M. HAGGART : Prenons le cas d'un arrangement entre deux compagnies dans lequel chacune à une part indivise ou un bail pour une section ; si l'une fait usage du chemin dix fois plus que l'autre, chaque compagnie sera-t-elle obligée de rendre compte à l'autre de l'usage qu'elle a fait du chemin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'Intercolonial faisait usage du chemin 10 fois plus que le chemin de fer du Grand Tronc, il n'aurait à rendre compte au chemin de fer du Grand Tronc que dans cette proportion quant à l'entretien et aux réparations, et dans l'une des clauses, quant aux améliorations sur une partie quelconque de la ligne.

M. McLENNAN (Glengarry) : Y a-t-il d'autres compagnies qui ont droit d'entrer dans la gare Bonaventure à Montréal ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Aucune autre à présent. Nous n'aurions pas pu avoir seuls l'usage de cette gare par aucune autre ligne. Nous payons un loyer fixe et nous ne devenons pas co-propriétaires de la gare. Nous en avons le plein usage pour nos affaires. Il va sans dire que ces gares sont évaluées à des prix énormes.

M. McLENNAN (Glengarry) : Le Delaware et Hudson n'entre-t-il pas dans la gare Bonaventure à Montréal ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. McLENNAN (Glengarry) : Je vois ici que pour le droit de passage pour l'autre voie, le terrain est évalué à $100 et $150 l'acre, et $500.000 en plus, que signifie cela ?

Est-ce pour le droit de passage dans les deux cas ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne saisis pas bien ce que l'honorable député désire savoir.

M. McLENNAN (Glengarry) : Dans son discours, le ministre a dit que le terrain avait été évalué à $100 et $150 l'acre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que mon discours s'explique très bien par lui-même.

M. McLENNAN (Glengarry) : Dans ce cas, cela coûterait $500,000 de plus.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je regrette que l'honorable député n'ait pas été ici. Sans cela, il ne me demanderait pas de recommencer mon discours.

M. McLENNAN (Glengarry) : Je demande simplement au ministre s'il a dit cela. Il doit savoir s'il l'a dit ; c'est une chose assez importante pour qu'il ne l'ait pas oubliée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je regrette que l'honorable député n'ait pas été ici.

M. McLENNAN (Glengarry) : Puisque l'honorable ministre ne veut pas répondre, je vais être obligé de discuter le point, car il est important et le public a droit d'être renseigné. Je vois que l'évaluation du terrain, à une largeur moyenne de 66 pieds, faisant 8 acres par mille, comme pour le chemin de fer du Drummond, s'élèverait à plus de $1,800 l'acre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vais répéter aussi clairement que possible ce que j'ai dit. J'ai dit que l'estimation faite par mes employés concernant le coût de la construction d'une nouvelle ligne entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert, comprenait une somme de $100 à $150 par acre pour le droit de passage. J'ai dit aussi que cette somme n'était censée comprendre que ce qu'on pourrait appeler la partie rurale du chemin, celle qui passerait à travers les terres et ne comprenait pas les terrains à travers les villes et villages. J'ai dit encore que d'après cette estimation, au lieu de payer $100 et $150 par acre, nous aurons probablement à payer $500,000 de plus pour le droit de passage entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert. Car il ne s'agissait pas de passer à travers des terres agricoles ordinaires, mais à travers des villes et villages sur une partie considérable de la ligne.

M. McLENNAN (Glengarry) : On a critiqué ce que j'ai dit l'autre soir, et nous allons voir maintenant qui avait raison, du ministre et de l'honorable député de Lincoln (M. Gibson), ou de moi. Commençons par les terrains. Je dois dire d'abord qu'il n'y a pas de villes et de villages entre Sainte-Rosalie et Montréal, comme on l'a prétendu. J'ai fait le trajet et on voit là des gares qui ne coûtent pas $200. Saint-Hyacinthe est une ville d'une moyenne population, mais elle est à quelque distance du chemin de fer. Il n'y a pas d'autres villes ou villages près de la ligne ; de sorte que le droit de passage ne coûterait pas plus cher que dans les campagnes ordinaires. Or, à $150 de l'acre, cela ferait $57,600—en accordant 99 pieds, une chaîne et demie, la largeur généralement adoptée pour les chemins de première classe.

Sur le chemin de Drummond, la largeur est de 66 pieds, ce qui fait 8¼ acres au mille. Si le droit de passage du chemin de fer du comté de Drummond était calculé sur le même pied que celui que le ministre a adopté pour calculer le droit de passage sur le chemin de fer du Grand Tronc, le prix qu'il paie pour l'achat du chemin ne suffirait pas pour payer le droit de passage.

Les terres dans Ontario ont autant de valeur que dans n'importe quelle autre province, et je tiens à constater ce fait pour l'avantage des cultivateurs qui connaissent aussi bien que n'importe qui la valeur du terrain. Le rapport du bureau des industries d'Ontario, qui est préparé par les amis de l'honorable ministre, dit que le prix moyen du terrain dans Ontario est de $24.06 l'acre et qu'il n'y a pas un comté où le terrain soit estimé à plus que $46.

Le peuple qui sait cela, sait aussi que l'estimation du droit de passage faite par l'honorable ministre est tout à fait déraisonnable.

Il pourrait acheter une terre de 100 acres pour ce qu'il aurait à payer, d'après son estimation, pour deux acres. Son estimation du coût du terrassement est aussi élevée que possible et celle du coût des ponts est exorbitante. J'ai envoyé un bon ingénieur examiner le pont de Yamaska et j'ai reçu sa réponse depuis que la séance est commencée. Voici un pont avec deux culées et deux piles, d'une longueur de 381 pieds, et le ministre prétend qu'il va coûter $300,000.

L'honorable député de Lincoln et Niagara m'a contredit quand j'ai évalué la maçonnerie à $20 la verge, mais je vois par les rapports officiels du gouvernement que la maçonnerie pour le pont tournant du Sault-Sainte-Marie n'a coûté que $12 la verge. Je calcule que le pont de Yamaska, d'après sa longueur et la superstructure, ne peut pas coûter plus de $50,000.

Sur toute la ligne, les estimations de l'honorable ministre sont extravagantes. Je connais M. Schreiber depuis longtemps, mais je ne l'ai jamais connu aussi libéral qu'il paraît l'être dans ces estimations. Cela me rappelle le cas de ce maître d'école auquel les syndics qui l'engageaient demandaient s'il croyait que la terre était ronde ou carrée, et qui répondait qu'il la croyait carrée, mais qu'il enseignerait qu'elle était ronde ou carrée suivant leur bon plaisir.

On n'a pas dû demander à M. Schreiber de préparer une estimation fidèle. Je crois qu'il est obligé de faire ce que le ministre lui dit de faire. Je regrette de le voir réduit à cette position.

Je suis aussi à étudier le pont sur le Richelieu, mais pour le moment je ne suis pas en état d'en donner le coût probable. Nous nous proposons de construire une ligne droite venant aboutir au Saint-Laurent, à un endroit où un pont pourra être construit, sans pour cela augmenter la longueur du chemin. Nous pouvons construire un pont à aussi peu de frais que celui du chemin de fer Canadien du Pacifique, et je crois qu'il pourra être construit à un endroit où cela n'allongerait pas le chemin.

Comme je l'ai démontré l'autre soir, le pont du chemin de fer Canadien du Pacifique a coûté moins d'un million de dollars. Je prends ce renseignement dans un mémoire qui a été lu devant la Société des ingénieurs canadiens. L'ingénieur en chef du chemin de fer du Canada Atlantique, dit aussi que le pont à Côteau a coûté $1,264,000. M. Peters, ingénieur en chef du chemin de fer Canadien du Pacifique, dit que le pont de cette compagnie sur le Saint-Laurent, à Lachine, a coûté un peu moins d'un million.

L'honorable ministre évalue le coût du pont à Montréal à $10,000,000 ; c'est la première fois que j'entends parler d'un pareil prix pour ce pont.

L'honorable député de Lincoln et Niagara a dit l'autre jour que ce pont a coûté $6,750,000, mais qu'il pourrait être construit aujourd'hui pour $5,000,000. Comment, en présence de pareilles déclarations, le ministre peut-il venir nous dire qu'un pont sur le Saint-Laurent coûterait $10,000,000 ?

La seule raison qu'on puisse trouver à cela c'est qu'il faut que les estimations soient très élevées pour faire excuser les sommes exorbitantes qu'il se propose de payer dans cette transaction. Il paie 5 pour 100 sur tout cet argent, quand il aurait pu emprunter à 3 pour 100 et construire une ligne pour beaucoup moins.

Le ministre se montre très favorable aux grandes corporations. Il a donné au chemin de fer Canadien du Pacifique $2,000,000 de plus que ce qu'il était disposé d'accepter de l'ancien gouvernement pour construire le chemin de fer du-Pas-du-Nid-de-Corbeau. Si les deniers publics doivent être gaspillés de cette façon, il est grandement temps que le peuple le sache.

Quant aux commodités terminales, j'ai expliqué l'autre jour que le gouvernement possède des terrains à la Pointe Saint-Charles, sur lesquels il pourrait faire les améliorations nécessaires, et qui sont dans un endroit propice pour le trafic. Les honorables députés de la droite calculent que les commodités terminales du chemin de fer du Grand Tronc dont nous aurons l'usage, coûtent $20,000,000. Il est heureux pour le pays que nous n'ayons pas eu à payer 5 pour 100 d'in-

M. McLENNAN (Glengarry).

térêt sur la moitié de cette somme depuis 43 ans. Il est facile de voir, M. le président, qu'il aurait mieux valu construire la ligne et établir notre propre terminus.

L'honorable député de Lincoln et Niagara prétendu que j'étais dans l'erreur; que la partie du chemin entre Saint-Lambert et Sainte-Rosalie ne passait pas à travers un pays sablonneux. Je répète que le terrain est sablonneux. Il prétend qu'il y a un marais dans cet endroit. Je dis qu'il n'y en a pas. Il prétend qu'il faudrait faire des tranchées dans le roc qui coûteraient $1.50 la verge. Je dis qu'il n'y a pas une roche sur toute la ligne à moins qu'elle n'y ait été mise. Il n'y a que de petites tranchées, une de 6 pieds et l'autre de trois pieds. Je répète que c'est un superbe pays pour y construire un chemin de fer.

Il a parlé à M. Mann, l'entrepreneur, et lui a dit que j'avais parlé de 12 cents par verge. J'ai dit que si l'on avait demandé des soumissions on en aurait probablement obtenu pour 12 cents, mais j'ai mis 18 cents par verge. Il a induit M. Mann en erreur. Il dit aussi que c'est une grande folie de faire le ballastage pour 30 cents la verge. Il n'y en a jamais eu de fait, dit-il, à moins de 50 cents la verge. Je vais démontrer qu'il ne connaît rien dans ce genre de travail. Si j'avais besoin de quelqu'un pour m'aider à faire des estimations, j'en prendrais quelqu'un de plus compétent que lui. Voici une liste d'entreprises exécutées depuis 1867 : McGreevy et Heney qui connaissaient leurs affaires, ont soumissionné pour du ballastage sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à un endroit où les gages étaient peu élevés, pour 22 cents la verge. Un nommé C. Scripture a demandé 27 cents ; ceci était pour la section 37 du chemin de fer Canadien du Pacifique. Curran et Monette, 30 cents ; Starrs et Hanly, 25 cents et $200 pour poser les rails ; Murphy et Upper—j'ai bien connu ce dernier il y a quelques années—29 cents.

Je ne demande pas au comité de prendre ma parole ; je donne la preuve de tout ce que j'avance. Charlebois et Shanley qui, on l'admettra, s'y entendaient, ont envoyé une soumission au chemin de fer Canadien du Pacifique, pour un endroit où les gages étaient élevés, et ils ont demandé 28 cents la verge ; Wardrope et Ross—M. John Ross est celui qui a construit le Northern Pacific—ont demandé 20 cents par verge. Il y a d'autres soumissions à 28 cents, 25 cents et le reste.

Si l'honorable député de Lincoln et Niagara n'a jamais fait de travaux de cette nature, il devrait se renseigner avant de contredire ces collègues. J'ai moi-même fait du ballastage pour 22 cents la verge, et j'ai réalisé un bénéfice.

Je ne veux pas retarder inutilement le comité ; je sais que le ministre des Chemins de fer et Canaux est décidé à faire accepter son projet ; je regrette que nous soyons dans la minorité et incapables de l'empêcher. J'ai ici un contrat pour la construc-

tion d'une ligne partant de Sainte-Rosalie et se dirigeant vers Sorel, dans lequel la moyenne des excavations est de 8,500 verges par mille. Il y a quelques années, on a payé sur ce chemin 15 cents la verge pour les excavations et $13.00 la verge pour la maçonnerie. On voit par là que quand j'évalue les excavations à 18 cents, je mets un prix suffisant, si l'on tient compte de la nature du pays.

Le prix auquel j'évalue les travaux en maçonnerie est aussi amplement suffisant.

On peut voir que les ponts sont de quelques pieds plus longs que je ne le croyais. En passant rapidement et sans les mesurer, j'ai calculé que les arches avaient 100 pieds, mais je vois qu'elles en ont 127. Si cela fait une différence, elle ne peut être considérable, et je laisse une marge suffisante dans le prix de la maçonnerie et des $30,000 que j'accorde pour dépenses annuelles.

En terminant je répète que l'honorable ministre paie $1,400 et $1,800 par acre pour le terrain dans la province de Québec. Quand la population et surtout les cultivateurs apprendront cela, ils lui demanderont compte d'un pareil gaspillage.

M. FOSTER : L'honorable ministre devrait nous donner quelques explications.

Mon honorable ami (M. McLennan) qui vient de prendre la parole, est par profession, un constructeur de chemin de fer.

L'autre jour, l'honorable ministre a prononcé un discours dans lequel il a cherché à nous convaincre qu'il n'y avait pas de meilleur moyen d'obtenir une entrée à Montréal et d'obtenir une partie du trafic de cette ville, que le projet adopté par le gouvernement. Pour arriver à son but, il a adopté, entre autres moyens, celui de calcuer ce qu'il lui en coûterait pour se rendre à Montréal par une voie indépendante. Pour cela, il ne s'est pas fié à son propre jugement, mais voici ce qu'il dit :

> Je puis lui donner certains renseignements que m'ont communiqués les fonctionnaires de mon département, pas aujourd'hui ni hier, mais avant que j'aie recommandé à mes collègues l'adoption du projet dont la chambre est saisie. On a estimé avec le plus grand soin ce que coûterait une ligne nouvelle et à quelle conclusion en est-on arrivé ? On a estimé que l'établissement d'une voie ferrée de 32 milles coûterait $485,440, et cela sans faire entrer en ligne de compte les deux grands ponts qu'il faudrait jeter, l'un sur la rivière Yamaska, et l'autre sur le Richelieu, et les dépenses considérables qu'entraînerait l'expropriation des terrains nécessaires.
>
> Selon les fonctionnaires de mon département, la construction d'un chemin de fer de 32 milles, dans des conditions ordinaires, coûterait $485,000 ; mais il ne faut pas perdre de vue la nature du pays que nous aurions à traverser. Je reviendrai plus tard sur ce point-là. La construction d'un pont sur le Richelieu coûterait $400,000 et sur l'Yamaska $300,000.

C'est par de pareils calculs et en prétendant qu'il faudra dépenser des sommes énormes pour construire une ligne entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert que l'honorable ministre a cherché à amener la Chambre et le pays à approuver son projet.

Voici maintenant un homme du métier, un homme de cette Chambre qui, non content de s'en rapporter à ses propres connaissances, s'appuie sur le rapport d'un ingénieur et déclare que ce pont sur la rivière Yamaska n'aurait que 331 pieds de long et pourrait être construit pour une somme de $40,000 à $50,000. L'honorable ministre ne peut pas laisser passer cela. Il faut qu'il dise à la Chambre et au pays sur quelle autorité il s'appuyait lorsqu'il nous a fait accepter ou cherché à nous faire accepter ses conclusions en disant qu'un pont sur la rivière Yamaska coûterait $300,000. J'aimerais à entendre ses explications.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député ne s'imagine assurément pas que c'est en m'en rapportant à mes propres connaissances et à mon propre jugement que j'ai donné à la Chambre le coût probable de ces ponts. J'ai pris des renseignements auprès des fonctionnaires du département, dont un est un ingénieur de grande expérience. Il m'a présenté ses estimations basées, je suppose, sur des données qu'il jugeait suffisantes, et m'a dit quel serait, à son avis, le coût probable de la construction de ces ponts et de ce chemin de fer, et ce qu'il faudrait payer pour le droit de passage.

J'ai fait part au comité de ces estimations telles que je les avais reçues de lui. En agissant ainsi, je m'en rapportais à son expérience et je n'ai pas d'autres explications à donner.

Nous avons aussi les déclarations d'un autre membre de cette Chambre, qui a construit des ponts, qui a de l'expérience dans ce genre de travaux et qui déclare que les calculs de l'honorable député de Glengarry sont tout à fait erronés.

Quant à des explications, je ne vois pas quelle autre je pourrais donner, ni ce que l'honorable député (M. Foster) attend de moi. J'ai mis devant la Chambre tous les renseignements que je possédais et tous ceux que j'ai pu me procurer. On ne peut pas s'attendre à ce que tous les ingénieurs tombent d'accord. Ils s'entendent rarement lorsqu'ils abordent une question avec l'idée préconçue d'arriver aux prix les plus bas possible. Je répète que tous les renseignements que j'ai pu me procurer ont été mis à la disposition de la députation.

M. FOSTER : Ce que le ministre devrait faire serait de produire les estimations de cet ingénieur sous sa propre signature. Dans le court espace de deux jours, je n'ai pas pu lire les témoignages qui ont été donnés devant le comité qui a siégé l'an dernier, sur cette question, mais je n'hésite pas à déclarer que je n'ai jamais entendu parler d'une entreprise quelconque ayant à peu près l'importance de celle du Drummond et du chemin de fer du Grand Tronc, dans laquelle on ait agi du commencement à la fin avec une absence si complète de renseignements et de données scientifiques.

Qu'on prenne le témoignage de M. Schreiber ou de qui que ce soit, et je laisse aux membres du comité de dire s'il n'est pas vrai que 99 fois sur 100, les témoins ont été incapables de donner la moindre réponse précise.

Après que M. Schreiber eut répondu à un grand nombre de questions, on lui demanda si ses réponses étaient basées sur des données scientifiques ou sur des chiffres, des mesurages, et il répondit que non.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux fait à la Chambre une proposition qui n'est pas sans importance. Le pont sur la rivière Yamaska a 331 pieds de long ; ce n'est pas un pont difficile à construire. Il devrait nous donner les mesures précises. Il est possible que l'honorable ministre soit dans le vrai et que l'honorable député de Glengarry soit dans l'erreur. L'honorable député de Glengarry peut se permettre de faire un calcul approximatif ; mais le ministre des Chemins de fer et Canaux ne le peut pas. Lorsqu'il nous demande de voter des sommes considérables pour mettre un projet à exécution et qu'il donne comme raison que si l'on adopte un autre projet que le sien, il faudra dépenser $300,000 ou $400,000 pour le chemin, il ne faut pas se permettre d'erreur. Il faut qu'il s'appuie sur des données précises. Tout le monde admet avec lui qu'il est obligé de prendre des renseignements auprès des personnes compétentes. Tous les ministres n'étant pas des spécialistes sont dans le même cas, mais la Chambre a droit de savoir au juste sur quoi un ministre s'appuie lorsqu'il fait une déclaration officielle.

Dans le cas actuel, il y a un écart considérable entre deux opinions, l'écart entre $50,000 et $300,000. L'honorable député de Glengarry dit que ce pont coûterait $50,000, et l'honorable ministre qui prétend que l'autre projet équivaudrait à une dépense de $7,000,000, devrait nous donner les estimations de l'ingénieur, les mesures précises, la largeur de la rivière, l'écartement des arches et tous les autres renseignements, quand il affirme que ce pont sur la rivière Yamaska coûterait $300,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Au cours d'un débat précédent, je crois avoir expliqué clairement au comité que, pris dans son ensemble, l'arrangement que le gouvernement a conclu avec le chemin de fer du Grand Tronc était le meilleur qu'il fût possible de faire en payant $140,000 au chemin de fer du Grand Tronc pour pénétrer au centre de la ville de Montréal, et avoir avec les autres chemins de fer tous les raccordements que nous voudrions avoir. J'ai aussi expliqué que si l'on examine les détails, que si l'on prend les différentes divisions de l'arrangement ou du contrat, tel qu'il est rédigé, si l'on prend, par exemple, cette partie de la ligne entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert, indépendamment du reste de l'arrangement, on constate que même de cette manière le contrat est avantageux.

Je n'ai pas demandé à mon ingénieur d'entrer dans tous les détails et d'aller sur les lieux prendre les mesures précises, car cela n'était pas nécessaire, puisque nous n'avions pas l'intention de construire une autre ligne.

L'arrangement dans son ensemble était avantageux ; le gouvernement l'approuvait et nous avons cru que le parlement le ratifierait. Mais même si l'honorable député voulait construire une autre ligne de Sainte-Rosalie à Saint-Lambert, cela lui coûterait plus cher que ce que nous proposons de payer au chemin de fer du Grand Tronc pour cela. Si l'on calcule le prix du chemin qui est estimé à $485,000 ; si l'on prend les ponts qu'il nous faudrait construire, l'un à $400,000 et l'autre $300,000, et si l'on accorde une marge raisonnable pour le droit de passage à travers un district tout peuplé, il faudrait dépenser une somme double de celle à laquelle nous évaluons notre part du chemin de fer du Grand Tronc, peu importe la précision des mesurages et des autres détails.

L'honorable député prétend qu'on ne s'est jamais lancé dans une entreprise de chemin de fer sans que les mesurages précis fussent faits, mais cela ne concorde guère avec les faits, surtout sous l'ancienne administration. Les documents publics font voir qu'on n'avait pas fait de calculs minutieux quand le gouvernement a acheté du chemin de fer du Grand Tronc, 125 milles, entre la Rivière du Loup et Lévis ; on n'avait pas même fait de calcul. Le gouvernement prit le chemin tel qu'il était et il fallut dépenser près d'un demi-million sur le chemin pour le mettre en état de répondre aux besoins du trafic. Le gouvernement a payé $12,000 par mille pour ce chemin, et où sont les preuves des précautions qu'il avait prises ? Où sont les rapports des ingénieurs qui étaient allés visiter la voie et avaient calculé le coût des terrassements ? L'honorable député peut chercher dans les "Débats" ce qui a eu lieu à cette époque ; il ne pourrait que constater qu'il n'y a rien eu de cela de fait. Jamais un projet de chemin de fer présenté par l'ancien gouvernement n'a été soumis à une critique aussi minutieuse, aussi hypocrite que celle-ci, depuis des semaines, des mois et des années. Qu'on prenne n'importe quel cas dans lequel l'ancien gouvernement a acheté ou construit un chemin de fer se rattachant à l'Intercolonial, et l'on n'en trouvera pas un dans lequel on a fourni des renseignements comme ceux que l'honorable député (M. Foster) exige aujourd'hui.

Je ne prétends pas dire par là que parce que l'ancien gouvernement ne l'a pas fait, nous ne sommes pas tenus non plus de le faire ; je réponds simplement à la prétention de l'honorable député d'York, qui dit

qu'un projet de chemin de fer ne doit jamais être soumis au parlement, sans être accompagné de rapports d'ingénieurs complets et détaillés. Cela n'a jamais été fait par le passé et les exigences actuelles de l'honorable député sont illogiques et déraisonnables. Je n'ai prétendu avoir et je n'ai pas d'autre rapport qu'une estimation générale de l'ingénieur en chef, sur le coût probable de la construction d'un chemin de fer entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert. Ce sont les chiffres qu'il m'a fournis, et je les ai communiqués à la Chambre.

M. FOSTER : L'honorable ministre ne réussira pas à éluder la question de cette manière. Je n'ai pas prétendu que dans tous les cas antérieurs, on nous avait soumis des calculs minutieux et précis, mais j'ai dit que je ne connais pas de cas où dans un marché aussi important que celui-ci, les ingénieurs appelés à donner leur témoignage, aient donné aussi peu de renseignements exacts.

Dans toute cette affaire, l'honorable ministre n'a que ce refuge ; il ne veut pas se compromettre par des calculs précis, car autrement il ne lui resterait plus un seul argument. Il tourne autour de la question ; il nage dans les hypothèses et les probabilités. Et par ces moyens, il a réussi à convaincre ses partisans à tel point que l'honorable député de Wellington-nord a prononcé sur son compte un magnifique éloge dans lequel il vante le ministre pour la masse des détails qu'il a fournis et la conviction absolue qu'il a produite. Mais l'honorable ministre dédaignant les faits, et fort de sa responsabilité ministérielle, se présente devant la Chambre et dit : Ce pont coûtera $300,000, cet autre $400,000 et après avoir entassé tous ces chiffres, il se tourne triomphalement du côté de ses partisans et dit : Ne voyez-vous pas que nous avons parfaitement raison ; voyez ce qu'il en coûterait pour arriver jusqu'à Montréal si nous acceptions l'autre projet ?

L'honorable ministre sait-il quelle est la longueur du pont du chemin de fer Canadien du Pacifique à Caughnawaga ? Je ne le sais pas moi-même, et je suis obligé de m'adresser à lui pour avoir ce renseignement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas ce renseignement non plus.

M. FOSTER : Sans le savoir au juste, je crois que c'est entre 3,000 ou 4,000 pieds, disons 3,600 pieds. Ce pont a coûté moins d'un million et l'honorable ministre prétend qu'un pont sur la rivière Yamaska qui aura environ 330 pieds——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On m'a dit que le pont de Caughnawaga avait coûté environ $1,500,000. Où prenez-vous qu'il a coûté moins d'un million ?

M. FOSTER : L'honorable député de Glengarry a dit, aujourd'hui même, que ce chiffre était pris dans un rapport d'ingénieur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il peut avoir raison, mais mes renseignements sont qu'il a coûté $1,500,000.

M. FOSTER : Je prends le chiffre donné par l'honorable député de Glengarry, appuyé sur l'autorité d'un ingénieur. Mais en supposant qu'il aurait coûté $1,500,000, est-il raisonnable de croire qu'un petit pont dont les arches sont plus rapprochées, jeté sur une rivière comparativement étroite, coûterait aussi cher que le dit le ministre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Savez-vous quelle est la longueur des ponts sud-ouest et nord-ouest sur le Miramichi ?

M. FOSTER : Non.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On me dit que ces deux ponts ont coûté un peu plus de $3,000,000.

M. BERGERON : Cela se trouve dans le Nouveau-Brunswick.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. BERGERON : Les ponts coûtent cher par là.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On ne peut pas calculer le prix d'un pont uniquement par sa longueur. Quand on m'a représenté que le pont de l'Yamaska coûterait $300,000 et que le pont sur le Richelieu avait coûté $400,000, je n'avais rien à dire. Ces chiffres m'étaient fournis par des fonctionnaires responsables. Il y a des ponts qui, relativement à leur longueur, coûtent beaucoup plus cher que d'autres. Il faut tenir compte de la nature de la rivière. J'ai demandé à l'un des ingénieurs pourquoi ces ponts coûteraient aussi cher, et il m'a répondu que probablement la rivière était profonde et que le fond était de nature à en rendre la construction difficile.

M. BERGERON : La rivière Yamaska ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui. Je n'ai pas étudié ce projet dans ses détails. Je me suis procuré suffisamment de renseignements pour me convaincre que la construction d'un chemin indépendant entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert coûterait plus cher que ce que nous payons au chemin de fer du Grand Tronc pour l'usage en commun de sa voie.

M. FOSTER : L'honorable ministre n'améliore pas sa position en imaginant des difficultés pour la construction d'un pont sur la rivière Yamaska. Je ne sais pas même si c'est une rivière navigable.

M. BERGERON : Je ne le crois pas.

Le PREMIER MINISTRE : Elle est navigable en partie.

M. FOSTER : Cela dépendrait beaucoup du tirant d'eau du navire.

Le PREMIER MINISTRE : Elle n'est pas navigable à cet endroit.

M. FOSTER : C'est un joli cours d'eau pour le canotage, mais je ne crois pas qu'il soit bien difficile d'y construire un pont.

Le PREMIER MINISTRE : Je crois au contraire que la construction d'un pont à cet endroit présenterait beaucoup de difficultés.

M. FOSTER : Tout ceci prouve la situation difficile dans laquelle nous nous trouvons. Ni le ministre, ni moi ne sommes ingénieurs, et lorsqu'il s'agit d'une discussion de cette nature, lorsqu'il s'agit d'affirmer des faits qu'un ingénieur seul peut préciser avec quelque exactitude, nous avons le droit de demander qu'au moins les estimations de l'ingénieur soient déposées sur le bureau de la Chambre. Mais le fond de l'histoire est que l'honorable ministre n'a pas d'estimations.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai une estimation disant simplement que la construction d'un chemin de fer coûterait tant, et je crois avoir aussi des détails indiquant par quel moyen l'ingénieur arrive à ce résultat. Le coût probable des deux ponts est aussi indiqué. C'est tout ce que j'avais.

M. FOSTER : Si l'honorable ministre avait les mesurages précis et l'estimation du coût en détail, ce serait suffisant pour la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'avais pas l'intention de *construire ce chemin.*

M. FOSTER : Non, mais le ministre voulait établir par un arrangement absolument convaincant que sa politique était la meilleure, et pour cela, il lance en avant des chiffres, appuyé sur l'autorité de l'ingénieur, et quand nous lui demandons de nous faire voir la preuve de cette autorité, il nous la refuse.

Il y a deux ans, l'honorable ministre a aussi lancé des chiffres fantastiques concernant l'augmentation dans le service des voyageurs et des marchandises. Ces chiffres étaient aussi appuyés sur des rapports d'ingénieurs ; ils ont été donnés à la Chambre, mais par quelque hasard inexplicable, il est impossible de les retrouver dans les "Débats." Je me rappelle cependant, que lorsque le comité siégeait et que M. Schreiber donnait son témoignage, on lui a demandé s'il avait basé ces calculs sur des données écrites, sur une statistique quelconque, et il avoua, sous serment, qu'il n'avait eu aucune donnée écrite et que son estimation n'avait pas été préparée de cette manière, il avait calculé cela à peu près.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il ne s'est pas beaucoup trompé dans le résultat, cependant.

M. FOSTER : A propos du trafic ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. FOSTER : Il était très loin de la vérité. Et ce sont des à peu près comme celui-là que l'honorable ministre nous donne aujourd'hui comme des faits positifs. Il manque à son devoir envers la Chambre en ne nous donnant pas l'estimation de l'ingénieur sur le coût probable de ce pont.

Le PREMIER MINISTRE : Nous voici rendus à la onzième heure ; la gauche a eu toutes les occasions possibles de se procurer tous les renseignements qu'elle désirait sur cette question, et maintenant que nous siégeons en comité général, l'honorable député exige des renseignements précis et détaillés concernant le coût d'un pont sur la rivière Yamaska.

L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a déclaré, l'autre jour, que c'était, non pas son opinion, mais celle de l'ingénieur en chef, que ce pont coûterait $300,000. Nous avons de plus aujourd'hui le témoignage non d'un ingénieur, mais d'un constructeur de ponts, qui déclare que l'estimation de l'ingénieur en chef du département est tout à fait exagérée et que ce pont ne coûterait pas plus de $50,000. Nous voilà donc en présence de deux opinions opposées, aussi respectables l'une que l'autre. Pour ma part, je considère que celle de l'ingénieur en chef vaut au moins celle qu'on lui oppose. Il faudrait pour la mettre de côté autre chose que le simple "ipse dixit" de l'honorable député.

Dans la construction des ponts, ce n'est pas de la largeur de la rivière qu'il faut surtout tenir compte. Il y a d'autres éléments qui contribuent à en augmenter le prix.

L'honorable député a parlé de ce qu'a coûté le pont du chemin de fer Canadien du Pacifique, à Lachine. Je n'ai jamais entendu dire qu'il eût coûté moins de $1,000,000 ; mais on m'a souvent dit qu'il avait coûté moins de $2,000,000. Il suffit, cependant, de comparer ce pont au pont Victoria pour constater la grande différence qui existe entre les deux. D'où provient cette différence ? Les deux ponts traversent le même fleuve, le Saint-Laurent, à moins de neuf milles l'un de l'autre, et cependant, s'ils étaient reconstruits aujourd'hui, l'un coûterait au moins $6,000,000 et l'autre moins de $2,000,000. La raison en est très évidente. A Lachine, le fleuve a peu de profondeur, et je suis certain qu'il n'y a pas plus de trois pieds d'eau sur les flots sur lesquels le pont est construit et qui sont de roc solide, tandis que les assises du pont Victoria ont été jetées en eau profonde.

Maintenant quelle est la condition de la rivière Yamaska ? Elle n'est pas large, mais, bien que n'étant pas un ingénieur, je crois que les fondations du pont dont il est question seraient très coûteuses, parce que les bords en sont en terre argileuse et très élevés. C'est peut-être pour cela que l'ingénieur en chef du département a porté le coût de ce pont à une somme élevée. Je ne le sais pas, mais bien que nous ayons l'opinion d'un ingénieur à opposer à une autre, cette demande tardive de mon honorable ami n'a pas sa raison d'être.

Cette question n'est pas nouvelle ; elle a été renvoyée à un comité spécial de la Chambre à la dernière session, et ce comité a fait rapport. Il n'est donc pas raisonnable de demander les estimations complètes de ce pont au dernier moment. Il y a aussi cette autre raison suprême que la question doit être prise dans son ensemble, et même s'il y avait eu erreur dans l'estimation du coût d'un pont sur l'Yamaska cela ne serait pas une raison pour rejeter tout le projet.

M. HAGGART : L'honorable premier ministre n'a pas suivi la marche de la discussion. L'autre jour, l'honorable député de Glengarry a donné son estimation du coût probable de cette partie du chemin, et il a été contredit par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux qui, à l'appui de sa prétention, produisit l'opinion de son ingénieur. Or, toute preuve de cette nature devrait être produite devant la Chambre afin que nous puissions l'examiner et la discuter. A quoi se réduit cette preuve ? Le ministre dit que ce chemin de 32 milles coûtera $485,000, que le pont sur la rivière Yamaska, coûtera $300,000 et celui du Richelieu, $400,000 ; à cela, il faut ajouter $150 par acre pour le droit de passage.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ces $100 ou $150 par acre sont comprises dans les $485,000.

M. HAGGART : Oui, cela est compris dans le chiffre total de $1,184,000 ; et le ministre prétend que cela justifie l'affermage du chemin entre Sainte-Rosalie et l'extrémité du pont. Il dit ensuite que s'il nous fallait construire le pont, cela nous coûterait beaucoup plus cher que ce que nous payons pour en avoir l'usage en commun, ce qui fait voir l'avantage de son arrangement.

Au contraire, tout cela démontre, comme je l'ai dit l'autre jour, que d'après les estimations de son propre ingénieur, nous pourrions construire le chemin, y compris le pont et l'équipement du chemin, pour moins d'argent qu'il n'en donne pour l'usage en commun du chemin.

M. POWELL : Et il nous resterait encore $300,000 par dessus le marché.

M. HAGGART : Et $300,000 par dessus le marché. D'après son propre ingénieur, le chemin avec des ponts et tout, pourrait être construit pour $1,184,000, et cependant pour cette partie du chemin, il paie $37,500 par année, ce qui, capitalisé, représente une somme de $300,000 plus élevée que celle à laquelle son ingénieur évalue la construction de tout le chemin. Il prétend que ces calculs sont une justification de son arrangement, car le droit de passage n'est pas compris dans cette somme. La ligne traverse un certain nombre de villages et en prenant l'embranchement de Saint-Charles comme précédent, il faudrait, tout en restant modéré, ajouter à cela $500,000, soit de $1,500 à $1,600 par acre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il en a coûté près d'un million pour deux milles de l'embranchement de Saint-Charles.

M. HAGGART : Il n'y a pas à le faire sortir de l'embranchement de Saint-Charles. Le ministre a, dans son bureau, les estimations de chaque mille de terrain qui a été exproprié, et de chaque dollar qui a été dépensé pour droit de passage d'un bout du pays à l'autre. Et il sait que $600 ou $700 par mille sont un prix élevé pour un droit de passage dans une partie ordinaire du pays. Si le droit de passage sur cet embranchement de l'Intercolonial a coûté si cher, c'est qu'il a fallu exproprier à Lévis un grand nombre de quais et d'estacades qui donnaient à leurs propriétaires de forts revenus. De sorte que la plus grande partie de cette dépense n'a pas été faite dans un district rural du tout ; c'est une dépense qu'il faudrait plutôt appliquer à l'amélioration du terminus de l'Intercolonial.

On nous a reproché cette opération comme une des plus corrompues, des plus odieuses et des plus criminelles qui aient été faites dans le monde entier. A mainte et mainte reprise, j'ai entendu le ministre du Commerce dénoncer cette transaction et vouer aux gémonies le ministre des Chemins de fer et Canaux du jour.

Cependant, aujourd'hui, on nous cite cette opération comme une justification de dépenses que l'on veut faire pour un chemin de fer dans un district entièrement rural. Je répète que l'honorable député de Glengarry a parfaitement raison. Que penseront les ingénieurs du pays, que penseront tous ceux qui ont voyagé sur la rivière Richelieu, qui connaissent son lit pierreux et son peu de profondeur, excepté aux endroits où l'on a dragué pour les besoins de la navigation, lorsqu'ils apprendront qu'il est question de dépenser $400,000 pour un pont sur cette rivière et $300,000 pour un pont sur la rivière Yamaska ?

L'honorable ministre a des estimations dans son bureau ; il sait exactement ce qu'a coûté la construction du pont au détroit de Canso et il sait comme moi que son estimation pour ces deux ponts est absolument absurde. Qu'a couté le pont sur le détroit de Canso ? $500,000, si je me rappelle bien, et

quelques-unes des piles étaient à 60 ou 70 pieds de profondeur.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Sur quoi l'honorable député s'appuie-t-il pour dire cela ?

M. HAGGART : L'honorable député de Westmoreland (M. Powell), m'a passé les chiffres l'autre jour. Il a établi une comparaison entre le coût de ce pont et celui de la Miramichi. Certaines piles vont même jusqu'à 90 et 120 pieds au-dessous du niveau de la mer. Presque tout l'argent a passé dans la construction de ces piles, et l'on n'avait pas alors les appareils améliorés dont on se sert aujourd'hui. Un pont sur le Richelieu est une entreprise relativement facile.

Je n'ai pas le moindre doute que l'honorable député de Glengarry avait raison quand il estimait, très libéralement, que ce pont coûterait $60,000 et celui de l'Yamaska, $90,000, soit un total de $150,000. Cependant l'honorable ministre porte ce coût total à $700,000.

M. McLENNAN : Je désire appeler l'attention de la Chambre sur un dessin que j'ai ici.

Je ne veux nullement égarer la Chambre ni faire d'affirmation qui ne puisse soutenir l'examen. J'ai envoyé un enquêteur sur les lieux, et voici un aperçu des renseignements que j'en ai obtenus depuis le commencement du débat. Il y a deux piles et deux culées, et il est facile d'en estimer le coût, même à une plus grande profondeur que celle que j'ai indiquée l'autre jour. J'ai estimé le maçonnerie à $20 la verge cube, chiffre fort élevé, puisque la maçonnerie du pont tournant sur le canal du Saut Sainte-Marie n'a coûté que $12 la verge. Puis, le pont est de 81 pieds plus long que je ne l'avais estimé, après l'avoir parcouru sans prendre de mesurages, et j'ai estimé le coût de la superstructure à $45 le pied. Avant de faire cette estimation, j'ai téléphoné à la "Dominion Bridge Company," de Montréal, pour m'enquérir de leurs prix, puis j'ai fait l'estimation du coût de la superstructure, convaincu de l'exactitude de mon calcul basé sur leurs prix.

Je ne puis m'expliquer qu'on ait porté le coût d'un pareil pont à $300.000. L'on ne saurait se baser sur le coût du pont sur le Richelieu, puisque ce pont a été construit au début, à l'époque de la construction du pont Victoria, et que le coût en a dû être nécessairement plus élevé qu'il ne le serait aujourd'hui. Sur la route que l'on devrait adopter, à mon avis, je constate qu'à quelque distance de l'emplacement du pont actuel, il existe un passage plus facile où la construction d'un pont serait bien moins dispendieuse, et j'ai fait l'estimation de son coût. Le député de Niagara et Lincoln (M. Gibson) dit que c'est un pont tournant. Or, j'ai compté le nombre des piles et des culées et leur chiffre réel ne saurait s'éloigner de celui que j'ai donné à la Chambre, l'autre jour ; et quant à la maçonnerie, mon calcul est probablement assez exact. Il est possible que le pont soit un peu plus long que je ne m'y attendais ; toutefois, j'ai donné le nombre exact d'arches, et même si l'on double le prix de la superstructure, comment, je le demande, le ministre et ses fonctionnaires peuvent-ils porter à $400.000 le coût de ce pont ?

Le PREMIER MINISTRE : Quelle est votre estimation du coût du pont sur le Richelieu ?

M. McLENNAN (Glengarry) : J'en porte le coût à $80,000 ou $90,000 ; et il faudrait y ajouter quelque chose pour l'excédent de longueur des arches et du pont qui sont, paraît-il, plus longs que je ne l'avais calculé, et il y a aussi le coût du tablier mobile ; toutefois, le coût ne saurait dépasser de beaucoup ma première estimation relativement à la superstructure. Il y aurait peu de chose à ajouter à mon estimation. Que le ministre porte le coût de ces deux ponts à $700,000 c'est ce que je ne saurais comprendre, et j'en suis convaincu, tout ingénieur impartial qui se rendrait sur les lieux n'estimerait pas le coût de ces ponts au tiers de cette somme.

J'ai donné, l'autre jour, le coût du pont de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et le ministre a dit qu'à son avis, ce pont avait coûté plus que cela. Or, je constate que d'après les plans et devis de M. Petersen, l'ingénieur en chef, qui a été l'ingénieur de ce pont et s'est occupé de tous les détails de sa construction, détails qui n'intéresseraient nullement le comité, ce pont, connu sous le nom de pont de Lachine a coûté, d'une rive à l'autre, $943,387 : et d'une pente à l'autre, d'après le contrat et les plans—car, on le sait, il y a de longs abords—$998.412.22. Le pont du Coteau a coûté $1,264.000. Je vais passer ce livre au premier ministre s'il désire le voir, et j'ai souligné les passages en question, de sorte qu'il n'aura pas de peine à les trouver. (Il passe le livre au premier ministre.)

Avant de terminer, j'ajouterai au sujet du pont du Richelieu que j'ai envoyé un enquêteur sur les lieux pour l'examiner, mais je n'ai pas encore reçu son rapport, et si je fais erreur, je serai heureux de le reconnaître ; mais quant à l'autre pont, il est impossible qu'il coûte plus de $50,000 à $60,000, y compris même quelques travaux supplémentaires à la superstructure.

M. BERGERON : Le premier ministre a dit, il y a un instant, que le comité était saisi de deux avis différents et que l'un valait l'autre. Cela s'entend de l'avis de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux, qui a déclaré à son ministre que le coût du pont s'élèverait à $300,000, et du renseignement donné par le député de Glengarry.

Le premier ministre, j'en suis convaincu, ne voudrait pas égarer la Chambre ; toute-

fois, je prétends, avec toute la déférence que je lui dois, et sans vouloir le blesser le moins du monde, que nous n'avons pas l'avis de M. Schreiber, mais tout simplement l'avis du ministre des Chemins de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne prétends nullement être en lieu d'émettre un avis à ce sujet.

M. BERGERON : Je le répète, avec toute la déférence que je dois au premier ministre, c'est le ministre des Chemins de fer et Canaux qui nous a dit : "Mon ingénieur en chef m'a donné tel et tel renseignement." Le député d'York (M. Foster) a demandé à mainte reprise des renseignements, et si on nous les eût donnés, cela aurait mis fin à la discussion. Si nous avions par devers nous l'avis de M. Schreiber par écrit, nous serions alors en lieu d'obtenir l'opinion d'autres ingénieurs, ce qui permettrait à la Chambre de discuter et de se décider en connaissance de cause. Au point où nous en sommes, nous n'avons tout simplement que l'opinion du ministre des Chemins de fer et Canaux. Nous ne saurions tenir M. Schreiber responsable, aux yeux du pays, d'un avis qu'il n'a pas donné par écrit, sous sa propre signature. A mon avis, il serait facile de constater si, oui ou non, cet avis est exact. La Compagnie du Grand Tronc a construit un pont sur la rivière Yamaska, rivière sur laquelle le ministre se propose d'en construire un, si le projet de loi en discussion est adopté. Combien a coûté le pont du Grand Tronc ? Le premier ministre le sait. La rivière n'est pas navigable à cet endroit.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai pas prétendu qu'elle le fût.

M. BERGERON : En outre, elle n'est pas large à cet endroit. Et le premier ministre le sait aussi, l'on peut construire ce pont avec une seule arche et sans piles.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pour l'édification de l'honorable député, je lui répète que je tiens ces chiffres de mon ingénieur. Il m'a fait voir comment il était arrivé à cette totalité, en accordant $100 à $150 par acre aux propriétaires de terrains dans le district ; puis il porte le coût du pont de l'Yamaska à $300,000, et celui du Richelieu à $400,000. C'est de mon ingénieur que je tiens les chiffres que j'ai fait connaître à la Chambre.

M. BERGERON : Cela confirme ce que j'ai avancé. Nous avons les renseignements donnés par le ministre lui-même, à côté de ceux donnés par le député de Glengarry. Nous n'avons pas l'estimation de M. Schreiber par écrit, sous sa propre signature, estimation que nous pourrions soumettre à des ingénieurs et discuter plus tard.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Est-ce ainsi que vous allez régler cette question ?

M. BERGERON : A mon avis, ce serait le meilleur moyen de constater dans quelle mesure il y a lieu d'ajouter foi à ces renseignements. Je ne reproche à personne de n'être pas versé dans le génie civil ; mais à mon avis, le ministre, responsable qu'il est au parlement, devrait nous fournir des renseignements sur lesquels nous pourrions nous appuyer, pour discuter la question ; et, si nous avions un rapport de M. Schreiber par écrit, sous sa propre signature, ce serait là un document faisant autorité, et nous pourrions le soumettre à des ingénieurs et le discuter en comité ; chose qu'il nous est impossible de faire en ce moment.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député (M. Bergeron) a par devers lui précisément ce qu'il demande. Le ministre lui a fait connaître l'estimation signée par M. Schreiber, qui déclare que le pont sur l'Yamaska coûterait $300,000.

M. BERGERON : C'est là ce qu'affirme le ministre (M. Blair). Sans reproche, je trouve le premier ministre fort crédule. En outre, il n'est pas bien renseigné sur ces questions. Il nous a dit que le pont de Lachine est construit sur des îlots, tandis qu'il n'y a pas un seul îlot d'un rivage à l'autre. S'il peut se tromper——

Le PREMIER MINISTRE : Il ne s'agit pas de cela pour le moment. L'honorable député joue sur les mots d'une façon indigne de lui. Il veut avoir une estimation signée par M. Schreiber. C'est précisément ce que le ministre lui a donné ; car ce n'est pas sa propre estimation, mais celle même de M. Schreiber que le ministre lui a donnée, à côté de celle du député de Glengarry.

M. BERGERON : Je n'ai jamais vu cette estimation de M. Schreiber. J'ai bien entendu un discours du ministre (M. Blair), et j'ai lu le compte rendu officiel de ce discours, mais je n'ai vu aucun rapport d'ingénieur donnant ces détails et ces chiffres, attestés par l'ingénieur lui-même. Je viens de dire que le premier ministre a commis une erreur au sujet du pont de Lachine. Il a probablement voulu parler du pont du Coteau, qui est bâti sur des îles. Le pont de Lachine a coûté moins d'un million de dollars, et il a une longueur de près de 4,000 pieds. Je ne serais nullement étonné d'apprendre que M. Schreiber refuse de signer cette estimation, portant à $300,000 le coût d'un pont avec une seule arche de 331 pieds.

En parlant du coût peu élevé du pont de Lachine, le premier ministre a dit que cela tenait à ce qu'il est construit sur des îlots. Je le répète, ce pont a été construit d'un rivage à l'autre, sans autre chose que les longrines en fer et les piles sur lesquelles il s'appuie.

Le premier ministre a tenté de tirer un argument de la différence de coût entre le pont Victoria et celui le Lachine. Le pont Victoria, a-t-il dit, a coûté beaucoup plus cher, parce qu'il a été construit il y a au delà de 30 ans, et l'on peut aujourd'hui bâtir des ponts à meilleur marché qu'à cette

époque. Il nous a dit, en outre, que le pont Victoria a été construit à eau profonde et l'autre pont à eau basse. Il fait erreur. Il y a beaucoup d'eau basse où le pont Victoria est construit. De fait, il n'y a qu'un seul endroit où les vaisseaux tirant sept pieds d'eau puissent passer sous ce pont. Le reste est bâti en eau peu profonde, tout comme le pont de Lachine.

En outre, l'on peut aujourd'hui construire des ponts à bien meilleur marché qu'à l'époque de la construction du pont Victoria. Il me semble que le gouvernement a tout intérêt à donner satisfaction non seulement au comité, mais encore au pays, relativement au marché qu'il veut faire sanctionner par le parlement. Pourquoi donc ne pas demander à la Compagnie du Grand Tronc le coût du pont qu'elle a construit sur la rivière Yamaska ?

Il est un autre renseignement que je désirerais obtenir du ministre des Chemins de fer et Canaux ; mais comme il est absent de la Chambre, je m'adresserai au leader du gouvernement.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux a répondu, il y a quelques instants, au député de Glengarry (M. McLennan) que le chemin de fer Delaware et Hudson n'entrait pas à la Gare Bonaventure à Montréal. Je tiens à être certain de la chose. Je demande de nouveau au ministre s'il n'est pas vrai que le Delaware et Hudson entre à la gare Bonaventure, et que le Vermont Central a son terminus à la même gare. Assurément, ces chemins de fer doivent avoir passé un bail avec le chemin de fer du Grand Tronc, afin d'avoir leurs termini à Montréal. Le but du député de Glengarry, en posant cette question, est de constater combien le Delaware et Hudson paie pour l'usage de la gare Bonaventure à Montréal, comme le chemin de fer Intercolonial va le faire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : D'après les renseignements que j'ai obtenus à cet égard, ce n'est nullement à pareilles conditions que ces chemins de fer entrent à Montréal. Ils y entrent précisément comme le Canada Atlantique. Le Grand Tronc prend les trains du chemin de fer du Canada Atlantique au Coteau : il prend ceux du Vermont Central, à quelque endroit de ce côté-ci de la frontière ; et il fait la même chose pour ceux du Delaware et Hudson. Le Grand Tronc prend ces trains et les amène à la gare Bonaventure, recevant en retour, une part des profits réalisés à partir de ces différents points et aussi, je suppose, une certaine proportion des recettes kilométriques sur l'ensemble, à partir de Boston, d'Ottawa ou de quelque autre point de départ que ce puisse être. Voilà en quoi consiste cet arrangement. Le Grand Tronc n'a pas voulu accorder de droit de circulation indépendant. Ce sont les locomotives et les trains du Grand Tronc qui amènent les trains de ces différents chemins de fer à Montréal, sous la direction des employés du chemin de fer du Grand Tronc. Voilà ce que je tiens de la Compagnie du Grand Tronc elle-même.

M. POWELL : Je dois dire que M. Wainwright a attesté la même chose sous la foi du serment, en comité. Le ministre prétend, je suppose, qu'il n'y a point de loyer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce sont là les stipulations relatives à l'entrée de ces chemins de fer à Montréal.

M. BERGERON : Le ministre a-t-il demandé à ces compagnies leur estimation relativement à la valeur du droit d'accès, à Montréal, si elles devaient entrer dans cette ville aux mêmes conditions que l'Intercolonial, d'après le projet du ministre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A mon avis, la meilleure preuve de la valeur de la convention actuelle se trouve dans la convention intervenue entre la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour le droit de circulation dans une contrée à peu près analogue et sur une ligne de chemin de fer qui a demandé des travaux et entraîné des frais de construction à peu près semblables. La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a cru faire un excellent marché en payant $40,000 de loyer pour le droit de se servir de 38 milles de chemin de fer, entre Hamilton et Toronto, pour une période de cinquante ans, sans toutefois avoir obtenu droit d'accès aux gares-termini, mais tout simmplement pour droit de parcours sur ces 38 milles jusqu'à la jonction en dehors de la ville. A mon avis, c'est là la meilleure preuve de la légitimité du prix que nous payons nous-mêmes.

M. BERGERON : Pour le transport des voyageurs sur l'Intercolonial de Sainte-Rosalie à Montréal, quelle est la compagnie qui percevra les profits ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pour les voyageurs transportés sur les trains de l'Intercolonial, c'est ce chemin qui en percevra tout le profit ; pour ceux transportés par les trains de la Compagnie du Grand Tronc, c'est celle-ci qui en bénéficiera.

M. SPROULE : Si le bill à l'étude n'est pas encore adopté, cela est dû à tous les embarras que nous avons éprouvés pour obtenir des renseignements dont nous avions absolument besoin, afin de nous prononcer en connaissance de cause sur les mérites du marché en discussion. Il nous a été impossible d'obtenir ces renseignements, et de fait, nous sommes encore dépourvus de toute information. La simple analyse des quelques renseignements obtenus nous a prouvé leur inexactitude. Le ministre pré-

tend avoir fait un excellent marché et il s'appuie sur des estimations basées sur la comparaison disant, que s'il lui fallait construire un nouveau chemin de fer de Sainte-Rosalie à Saint-Lambert, ce chemin coûterait telle somme. Or, lorsqu'il arrive aux détails, il dit : Mes ingénieurs me disent que la construction du pont sur l'Yamaska coûtera $300,000." Nous avons envoyé un ingénieur compétent sur les lieux, et il nous fait rapport que l'on pourrait construire ce pont pour $40,000 ou $50,000. Le ministère affirme encore que la construction d'un pont sur le Richelieu coûterait à peu près $400,000 ; or, un ingénieur compétent qui est allé faire l'examen du pont projeté, nous déclare que ce pont coûterait au plus $80,000 ou $90,000. L'analyse des quelques estimations que le ministre nous a données prouve donc leur inexactitude, et s'il faut juger du reste du marché par ces quelques détails, nous sommes en lieu de conclure que c'est un mauvais marché.

On nous dit que, pour construire une nouvelle ligne, il faudrait payer $1,400 l'acre pour le droit de passage. Allez donc dire cela aux cultivateurs de l'Ontario, la meilleure province agricole du Canada, que vous payez $1,400 l'acre pour le droit de passage, et ils vous répondront : "C'est absurde ; jamais nous n'avons obtenu de pareils prix ; nous n'avons pas même obtenu le dixième de ce prix pour le droit de passage sur nos propriétés." Et cependant, les terres de l'Ontario sont plus précieuses, au point de vue agricole, que les terres qu'il s'agit d'exproprier à cet endroit.

Le ministre nous dit qu'il n'a pas fait d'estimation soigneuse et précise de ce chemin, avant de l'acheter. Prétend-il que cela justifie son marché ? Si quelque député de la gauche eût fait pareille déclaration, le ministre eût été le premier à le condamner. Il serait le premier à demander une estimation soigneuse et exacte du coût de ces chemins de fer, afin de pouvoir se prononcer en connaissance de cause sur le mérite de ce marché. Nous n'avons, au sujet du marché en discussion, aucun rapport d'ingénieur compétent, rapport qu'il aurait fallu obtenir, et au lieu de nous donner une estimation, en chiffres ronds, il aurait fallu nous faire connaître tous les détails de la dépense. Nous aurions alors consulté des gens du métier qui auraient soigneusement examiné ces estimations et les chiffres leur servant d'appui, ce qui nous aurait permis de juger de la légitimité et du mérite du marché.

Le ministre nous a dit que tous ces renseignements avaient été donnés au comité, et le premier ministre s'est rangé à son avis, si je ne me trompe. Jamais le comité n'a transmis pareils renseignements à la Chambre, si ma mémoire est fidèle. Constater l'emploi légitime ou illégitime des deniers publics votés pour ce chemin de fer, tel était l'objectif de ce comité. Il ne s'agissait nullement de constater le coût de ce chemin de fer ou celui de la construction d'un autre chemin de fer semblable. Jamais le rapport de ce comité n'a été pleinement soumis à la Chambre ; et je ne crains pas de l'affirmer en plein parlement, en présence des révélations actuelles, le moins il sera question de ce comité établi par la droite, le mieux ce sera. Si le rapport du comité en question contient la justification de ce qui se fait ici aujourd'hui, à mon avis, il sera loin de satisfaire la curiosité publique, lorsque le pays se demandera la nature des révélations faites en comité, ou de celles qui auraient pu se produire, au cours de l'enquête sur ce chemin de fer, bien que, toutefois, pareilles révélations n'aient point été faites en Chambre. Les honorables députés feraient acte de sagesse, en gardant le silence à ce sujet, s'ils prétendent invoquer ce rapport à titre de justification du contrat projeté.

Je le répète, sur tout l'ensemble de ce projet, nous manquons de renseignements légitimes et de nature à nous permettre de nous prononcer en connaissance de cause sur les mérites du contrat. En dépit des efforts du comité pour obtenir des renseignements, nous ne savons rien ni au sujet des profits de la voie ferrée pendant la courte période de son exploitation par le gouvernement, ni sur les recettes kilométriques, sur le coût de la construction d'une nouvelle voie ferrée. Nous manquons de tous les renseignements de nature à mettre le comité en lieu de se prononcer de science certaine sur la légitimité du contrat. Les quelques renseignements qu'on nous a donnés sur le coût de construction des ponts sur la rivière Yamaska et sur la rivière Richelieu, ont été soumis à des ingénieurs compétents, en lieu de juger et de se prononcer en connaissance de cause, après mûr examen, et nous constatons une différence importante entre les estimations faites au sujet du coût de ces entreprises. Relativement à la construction du pont sur la rivière Yamaska, l'on nous informe que le coût en sera de $40,000 à $50,000, tandis que le ministre des Chemins de fer et Canaux prétend tenir de son ingénieur que ce pont coûtera $300,000. Relativement au pont de la rivière Richelieu un ingénieur compétent qui a fait un examen sur les lieux, dit qu'il coûtera $80,000 ou $90,000, tandis que le ministre des Chemins de fer et Canaux, se basant sur l'estimation de son ingénieur, affirme que ce pont coûtera $400,000. En présence de ces contradictions entre les estimations de l'ingénieur du ministre et celles de spécialistes, d'ingénieurs compétents, nous sommes grandement en lieu de demander de plus amples éclaircissements, avant que la Chambre sanctionne ce marché. Nous manquerions à notre devoir envers le pays, en ne demandant pas pareils renseignements. Ce serait faire un marché imprudent, et la Chambre serait coupable de le sanctionner, si l'on nous refuse les renseignements auxquels nous avons droit.

M. BORDEN (Halifax) : M. le Président, le ministre des Chemins de fer et Canaux a dit, il y a quelque temps, qu'à son avis, il n'est pas nécessaire, en pareille matière, d'entrer dans des détails très circonstanciés. A son avis, il suffit d'entrer dans des explications de nature générale. Il n'est guère entré dans les détails, quand il nous a affirmé que les deux ponts coûteraient $300,000 et $400,000 respectivement, tandis que le député de Glengarry, homme pratique, et qui a des moyens pratiques de constater le coût de ces ponts, dit que l'un de ces ponts coûterait $40,000 et l'autre de $80,000 à $100,000. L'estimation du député de Glengarry à cet égard se trouve corroborée, si l'on compare la longueur de l'un de ces ponts avec celle du pont de Lachine. Le pont de Lachine a 3,652 pieds de long, d'après le rapport de l'ingénieur, tandis que le pont sur la rivière Yamaska a 331 pieds de long, soit environ un onzième du premier.

Admettons que les ingénieurs aient d'aussi grandes difficultés à surmonter sur l'Yamaska que sur le Saint-Laurent, bien que la chose ne soit guère probable ; et tout en donnant au ministre des Chemins de fer et Canaux le bénéfice du doute à cet égard, il est constaté que le coût du pont n'excéderait pas $80,000 ou $85,000. Le pont de Lachine sur le Saint-Laurent a coûté environ $960,000 ; et le onzième de cette somme se trouve entre $80,000 et $85,000.

L'honorable ministre des Chemins de fer a dit que ce pont coûterait $300,000, et je crois que le comité a le droit d'avoir de plus amples renseignements et des estimations plus complètes et plus sûres, car l'honorable député de Glengarry, un homme d'expérience en ces matières, prétend que cette somme est trop élevée, et nous pouvons nous former une idée assez exacte de la chose en nous basant sur le coût du pont de Lachine.

Je crois que l'honorable ministre devrait parfaire les renseignements qu'il nous a communiqués en fournissant de plus amples détails, afin que nous puissions juger si l'estimation est raisonnable.

L'honorable député d'York (M. Foster) a dit que le pays n'acquérait aucun droit de propriété dans ce chemin de fer, et l'honorable ministre a contesté l'exactitude de cette déclaration. J'abonde dans le sens de l'honorable député d'York. Si au lieu de stipuler que nous serons intéressés pour moitié dans ce chemin de fer, cette convention nous accordait un droit entier et absolu, ce ne pourrait être qu'à titre de locataires, et non pas à titre de propriétaires. Ce serait un bail de 99 ans, avec faculté de renouvellement. Par conséquent, on a donc tort de dire que nous acquérons la propriété de ce chemin, car nous n'avons qu'un droit d'usage en commun durant 99 ans ; et sous ce rapport, notre intérêt n'est pas de la moitié, mais d'un vingtième environ. Nous sommes loin d'être dans la même situation que le Grand Tronc au sujet de ce chemin ; nous ne sommes intéressés que comme locataires. Nous payons un loyer fixe et annuel durant 99 ans, et nous n'obtenons que l'usage en commun et rien de plus.

M. FOSTER : Je crois que le ministre des Chemins de fer et Canaux devrait nous communiquer le rapport de son ingénieur au sujet de l'autre ligne. En ouvrant les " Débats " à la page 4230 je constate qu'il a parlé comme suit :

Nous sommes rendus à Caughnawaga et mes ingénieurs disent :

" Au lieu d'avoir à parcourir 38 milles, depuis Sainte-Rosalie jusqu'à la gare Bonaventure, par la voie du Grand Tronc, il nous faudrait faire 55 milles, nous rendre à Caughnawaga et ensuite revenir à Montréal sur l'autre rive."

Cela est, évidemment, un extrait du rapport de l'ingénieur au sujet de l'autre propositon. Je crois que mon honorable ami devrait produire ce rapport.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai une carte ou un plan, préparé par mon ingénieur, indiquant quel serait le tracé de l'autre route, et le coût par mille.

M. FOSTER : Une carte ne contiendrait par ces mots écrits en italiques.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Comment ?

M. FOSTER : Je dis que ce que je viens de lire est évidemment un extrait du rapport de l'ingénieur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Tous les extraits que vous avez cités se trouvent dans le rapport de l'ingénieur. L'honorable député serait-il assez bon de dire où ces paroles ont été puisées ?

M. FOSTER : Voici ce que vous avez dit :

Nous sommes rendus à Caughnawaga et mes ingénieurs disent :

" Au lieu d'avoir à parcourir 38 milles, depuis Sainte-Rosalie jusqu'à la gare Bonaventure, par la voie du Grand Tronc, il nous faudrait faire 55 milles, nous rendre à Caughnawaga et ensuite revenir à Montréal sur l'autre rive."

Cela doit être un extrait du rapport.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est ce que le plan démontre.

M. FOSTER : Quel plan ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le plans que l'ingénieur m'a remis.

M. FOSTER : Est-ce que mon honorable ami ne voit pas que s'il fait une citation——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai fait aucune citation ; j'ai simplement répété ce que l'ingénieur du département m'avait dit.

M. FOSTER : Je vais lire de nouveau. Ce n'est pas ce que l'honorable ministre lui-même a dit, mais ces mots sont entre guillemets dans les "Débats"; ce qui prouve que c'est une citation.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'on n'aurait pas dû mettre ces mots entre guillemets, car ce ne sont pas les paroles de mon ingénieur. Je disais simplement que, d'après le plan de mon ingénieur, la distance à parcourir serait de 55 milles au lieu de 38 milles.

M. FOSTER : Dans les "Débats," la phrase en question paraît être une citation. Que l'honorable ministre me permette de lui poser une question. Est-ce qu'il est entré en marché, disposé à payer cette somme sans avoir reçu de son ingénieur, un rapport indiquant quel serait le coût d'une ligne indépendante ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas eu de rapport écrit ; mais mon ingénieur m'a dit quels seraient le coût par mille et le parcours d'une ligne indépendante, depuis Sainte-Rosalie jusqu'aux abords de la ville de Montréal, et ce qu'il en coûterait pour construire le pont et se rendre jusqu'au parc aux bestiaux.

M. FOSTER : Cela comprendrait aussi le coût du pont.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, j'ai donné les chiffres que m'a fournis mon ingénieur.

M. FOSTER : L'honorable ministre voudrait-il produire l'état estimatif que lui a fourni son ingénieur ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je croyais l'avoir dans mon pupitre, mais je constate qu'il n'y est pas.

M. FOSTER : Je serai satisfait, si le ministre nous le communique à la séance de ce soir. Je désire aussi obtenir des renseignements sur un point sur lequel le ministre a beaucoup insisté, à savoir, que la nature de la région traversée par le chemin de fer rendait très dispendieuse l'acquisition du droit de passage. Voici comment mon honorable ami s'est exprimé :

> Imaginez-vous ce que coûterait un droit de passage à travers onze villes et villages ; à travers une ville de l'importance de Saint-Hyacinthe ; quant aux autres endroits, l'honorable député et le comité en connaissent l'importance.

Mon honorable ami voudrait-il nous énumérer les onze villes et villages qu'une ligne indépendante aurait à traverser, et quelle en est la population ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je puis vous énumérer ces villes et villages, mais je ne puis vous en donner la population.

M. BERGERON : L'honorable député de Saint-Hyacinthe pourra nous en donner la population.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député de Saint-Hyacinthe pourra peut-être nous renseigner sur la population.

M. FOSTER : C'est la seule chance que nous ayons de nous mettre au courant des faits. Jusqu'ici nous avons marché à tâtons. Que l'honorable ministre nous permette d'obtenir un peu de lumière.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce que j'ai dit l'autre soir au sujet du coût probable d'une ligne indépendante était en réponse à une observation de l'honorable député de Glengarry (M. McLennan). Je ne sais si ce dernier a parlé de la construction d'une ligne parallèle entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert, mais il a parlé d'un chemin qui se rendrait à Caughnawaga et ensuite à Montréal, le long de la rive du Saint-Laurent et sur les bords du canal Lachine. J'ai fait cette déclaration incidemment ; je n'ai pas voulu en faire une des bases de mon argumentation, car notre projet, dans son ensemble, se recommande de lui-même.

A six heures la séance est suspendue.

Séance du soir.

M. FOSTER : Avant de passer à l'article suivant, j'aimerais demander à l'honorable ministre s'il peut nous fournir d'autres renseignements sur le coût d'une ligne indépendante, surtout au sujet du pont de l'Yamaska.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. FOSTER : Est-ce que l'honorable ministre n'a pas trouvé le rapport de son ingénieur ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, je n'ai pas trouvé le rapport de mon ingénieur, mais j'ai trouvé l'état dont je me suis servi l'autre soir.

M. FOSTER : L'honorable ministre objecte-t-il à le déposer sur le bureau.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas l'intention de le déposer sur le bureau.

M. FOSTER : L'honorable ministre veut-il fournir quelques détails au sujet du coût du pont de l'Yamaska, lequel serait, d'après lui, de $300,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai aucun détail. J'ai dit que, d'après l'estimation de l'ingénieur, le coût serait de $300,000.

M. FOSTER : Alors, nous pouvons conclure que l'honorable ministre n'a aucun rapport ou état, signé par un ingénieur d'expérience, soit par le sien soit par un autre.

L'honorable ministre a fait une estimation précise, mais il ne peut l'appuyer du nom d'aucun ingénieur de réputation ou d'expérience.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne sais ce que l'honorable député veut dire par là. S'il veut faire entendre que je n'ai pas reçu ces notes de l'ingénieur, je retirai à la Chambre la déclaration que j'ai faite à ce sujet, et laisserai l'honorable député la commenter ou la critiquer comme il lui plaira. J'ai dit à la Chambre, sous ma responsabilité de député et de ministre, que l'ingénieur en chef et le sous-ministre m'avaient fourni les données que j'ai communiquées à la Chambre l'autre soir, et je crois que mon honorable ami va très loin lorsqu'il prétend que la déclaration que j'ai faite n'est pas exacte. Mon ingénieur en chef m'a fourni des données dont j'ai fait usage, et que j'ai communiquées à la Chambre, qui doit accepter ma déclaration. Si l'honorable député ne l'accepte pas, qu'il la commente et la critique comme il lui plaira. Je crois que ce n'est pas élever le niveau du débat que d'insinuer ou de dire que je ne puis m'appuyer sur l'autorité de mon ingénieur.

M. FOSTER : Il n'y a pas besoin de déployer tant de chaleur et de dire que nous devons accepter les déclarations des ministres. Nous acceptons avec beaucoup de respect les déclarations des ministres au sujet des affaires de leur département, mais la Chambre insiste—et c'est là un de ses droits, pour avoir les rapports des experts qui connaissent certainement mieux ces sujets, tant par leurs études que par leur longue expérience, que le ministre qui ne fait que passer dans le département.

Si l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a en sa possession un rapport de nature à jeter quelque lumière sur le projet d'une ligne indépendante, il est de son devoir de le produire, car c'est lui qui a introduit cet élément nouveau dans la discussion et qui veut induire la Chambre et le pays à accepter le présent projet, parce que, selon lui, l'établissement d'une ligne indépendante serait trop dispendieux.

Je demanderai à l'honorable ministre comment il peut raisonnablement refuser à mettre cet état estimatif devant la Chambre. Ce ne sont pas les ingénieurs du ministre des Chemins de fer et Canaux, ce sont les nôtres. Nous payons leur traitement. Ils restent en fonctions suivant le bon plaisir de la Chambre. Le ministre qui croit que ces fonctionnaires sont sa chose, se trompe étrangement. Le ministre n'a un personnel que parce que le parlement vote le traitement de ces fonctionnaires. Il n'a pas plus de pouvoir pour construire une ligne de chemin de fer que les pages de cette Chambre. Il obtient ces renseignements des fonctionnaires que nous lui donnons et que nous payons. Nous avons parfaitement droit de demander, à l'insu du ministre, le rapport de nos propres employés.

M. Schreiber est notre serviteur et le ministre va trop loin lorsqu'il dit : "Oui, j'ai obtenu ces renseignements de mes fonctionnaires. Si vous doutez de ma parole, vous ne faites pas preuve de la courtoisie qui *doit présider aux débats.*"

Ce n'est pas en ayant recours à ces moyens qu'on effraiera l'opposition ou qu'on portera la conviction dans l'esprit des membres de cette Chambre. L'honorable ministre a basé ses arguements sur des données et des renseignements que lui ont fournis ses fonctionnaires. Pourquoi ne pas avoir immédiatement communiqué ce qu'on lui a demandé. L'honorable ministre a ces renseignements par devers lui, pourquoi ne pas les déposer sur le bureau ? S'il ne les a pas pourquoi ne pas fournir à la Chambre des renseignements que lui ont communiqués des fonctionnaires que nous payons de notre propre argent.

La situation est difficile pour l'honorable ministre, parce qu'il en est maintenant arrivé aux détails de son projet. Tant qu'il peut se borner à de vagues déclarations et parler avec emphase du trafic futur et d'autres choses semblables et ne donner que des estimations incertaines, il ne se tire pas mal d'affaire ; mais il s'embrouille lorsqu'il veut être précis et catégorique.

Nous voulons avoir ces rapports, et savoir ce que valent ces états, autant que pourront en juger des hommes qui ne sont pas du métier. Quel enfantillage de la part du ministre, que de venir dire à environ deux cents députés, tous, je suppose, aussi intelligents que lui, à des hommes d'affaires qui ont droit, tout aussi bien que lui, de tirer les conclusions des renseignements qui leur sont fournis, quel enfantillage, dis-je, de la part d'un ministre de refuser de donner l'état qu'on lui demande ?

L'honorable ministre sait qu'il doit communiquer à la Chambre les raports officiels sur lesquels il base un arguement. Agir autrement, c'est simplement supposer qu'il est le canal providentiel à travers lequel doivent passer tous les renseignements dont les membres de cette Chambre ont besoin. Pour me servir de l'expression du Solliciteur général, je veux puiser l'eau à la source, et je veux avoir le rapport même des ingénieurs.

J'espère que l'honorable ministre ne refusera pas ce qu'on lui demande et qu'il ne dira pas que nous doutons de sa parole parce que nous voulons avoir les données de ses ingénieurs. Les honorables membres de la gauche désirent se conduire en vrais gentils hommes, craignant d'encourir la disgrâce de l'honorable ministre, mais nous revendiquons nos droits et devons démander ces renseignements.

Le Dr Bourinot pose le principe très clairement :

Lorsqu'un ministre de la Couronne cite un document public et en fait la base d'un argument ou d'une

assertion, il doit produire ce document, si on le lui demande.

Le sens commun est, en cela, d'accord avec la pratique constitutionnelle et exige que le ministre fournisse au comité, qui représente ici le peuple, les renseignements les plus complets et produise les documents qu'il cite. La dignité exige aussi qu'un ministre ne refuse pas de communiquer ces renseignements, sous le prétexte qu'une pareille demande implique que nous doutons de sa parole.

Mon honorable ami a fait, l'autre soir, une déclaration qui lui a valu les applaudissements enthousiastes de l'honorable député de Wellington-nord. Il a dit que la construction d'une ligne indépendante serait beaucoup plus dispendieuse. L'honorable ministre n'a pas présenté cet argument sous l'inspiration du moment ; je n'ai pas de doute qu'il le polissait et le repolissait depuis plusieurs jours. Il s'était procuré des notes écrites par ses ingénieurs, il avait causé de la chose avec des hommes du métier, et il a prétendu que la construction d'une ligne indépendante était impossible, vu le coût de l'entreprise. Il y aurait, paraît-il, plusieurs ponts à construire ; l'un coûterait $300,000 et l'autre $400,000 ; il y aurait l'acquisition du droit de passage qui coûterait $150 l'acre, représentant $500.000 de plus. L'honorable ministre a beaucoup insisté sur ces différents points. Je reconnais que ses arguments seraient forts, si ces données étaient exactes. Voyons ce qui en est. Voici ce qu'il a dit :

Imaginez-vous ce que coûterait un droit de passage à travers onze villes et villages, à travers une ville de l'importance de Saint-Hyacinthe ; quant aux autres endroits, l'honorable député et les membres du comité en connaissent l'importance. Serait-il raisonnable de la part d'un gouvernement, est-ce que je ne mériterais pas la condamnation la plus sévère si, en ma qualité de ministre des Chemins de fer, je conseillais à mes collègues d'acquérir un droit de passage depuis Sainte-Rosalie jusqu'à Saint-Lambert, en payant en moyenne $150 l'acre ?

Nous avons droit de savoir quels sont ces onze villes ou villages qui augmenteraient, dans une si grande mesure, le prix des terrains à exproprier. L'honorable ministre renseignera, sans doute, le comité sur ce point.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit, à la séance de l'après-midi, que je donnerais une liste des endroits à traverser et je vais vous la communiquer dans quelques instants. J'ai téléphoné à un des fonctionnaires de mon département, M. Jones, et il m'a répondu qu'il m'enverrait immédiatement cette liste.

M. FOSTER : L'honorable ministre ne peut de mémoire, énumérer quelques-unes de ces villes importantes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je donnerai une liste. J'ai déjà dit à mon honorable ami que je ne pouvais me rappeler le nom de ces différents endroits.

M. FOSTER : Est-ce que c'est votre ingénieur qui vous a dit cela ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il m'a dit qu'il y avait onze endroits.

M. FOSTER : Vous les a-t-il nommés ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. FOSTER : L'on n'a pas donné le nom de ces villes ou villages, et l'honorable ministre se rappelle seulement qu'on lui a parlé de la chose.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je sais que c'était la vérité.

M. FOSTER : Vous saviez qu'il y avait onze villes ou villages ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, mais je sais que c'est ce que mon ingénieur m'a dit. J'ai déjà expliqué longuement au comité, les circonstances dans lesquelles j'ai fait ma déclaration, l'autre soir, et sur quelle autorité je m'appuyais. Je ne sais si mon honorable ami croit qu'il est d'une grande utilité de s'accrocher ainsi à un détail : car il s'agit de savoir si la convention intervenue entre nous et le Grand Tronc est bonne ou mauvaise, et non pas si le pont de l'Yamaska coûterait $300,000, ou seulement la moitié de cette somme.

J'ai dit, l'autre jour, que, selon moi,—et je crois exprimer les vues du gouvernement et je constate que l'honorable député de Compton est parfaitement d'accord avec moi,—qu'il serait mieux pour l'administration de ne pas prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal que d'essayer à y arriver par un autre tracé que celui que nous proposons. Je me suis appuyé sur les avantages que présentait notre convention, et je me suis efforcé d'établir que nous atteignions l'objet que nous avions en vue à un prix raisonnable et que cet arrangement est aussi favorable que ceux que les autres compagnies font avec le Grand Tronc.

C'est en réponse, à une interruption de la gauche, que j'ai dit que les divers projets que l'on avait mis de l'avant,—entre autres celui de l'honorable député de Glengarry,—n'étaient pas aussi favorables, sous tous les rapports, que celui dont la Chambre est saisie.

En ce qui a trait à la construction d'une ligne parallèle de Sainte-Rosalie à Saint-Lambert, j'ai dit que mes ingénieurs avaient estimé le coût de ce chemin à $485,000, sauf les deux ponts, portant à $100 ou $150 par acre les dommages à la propriété. Cependant, ils ne tenaient, et ne pouvaient tenir compte de ce qu'il en coûterait pour traverser les 11 villes et villages.

M. MONTAGUE : Avez-vous un rapport écrit de l'ingénieur ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'ingénieur m'a donné un mémoire dont je me suis servi dans la Chambre, et aussi une carte.

Comme je l'ai dit au comité, il estimait à $485,000, exclusion faite des deux ponts, le coût probable de la construction d'une ligne indépendante depuis Sainte-Rosalie jusqu'à Saint-Lambert. Les chiffres étaient donnés en détail. J'ai dit que le droit de passage était estimé à une somme n'excédant pas $150 par acre, mais voici ce que me disait mon ingénieur :

En estimant le coût de 32 milles de chemin de fer entre Sainte-Rosalie et Montréal, on a basé les calculs sur le terrain de ferme, tandis que lorsque la voie traverse des villes, et il y en a plusieurs, il faudrait faire une estimation en conséquence.

Et il n'a pu estimer quel serait le coût du droit de passage, sauf les $150 par acre qu'il inclut dans l'estimation totale de $485,000. J'ai donné cette information au comité et j'ai dit que les données qui m'étaient fournies au sujet des ponts, en portaient le coût à $400,000, pour le pont sur le Richelieu, et à $300,000, pour le pont de l'Yamaska. La Chambre ne saurait trouver de plus amples renseignements dans les documents que j'ai consultés et que j'avais reçus de mon sous-ministre. Je ne pense pas que les données dont je me sers et qui sont fournies au ministre dans le cours de ses remarques constituent un document public qui puisse être soumis à la Chambre, et par conséquent, je ne crois pas que la demande que l'on me fait soit raisonnable. Je n'ai cité aucun document, mais j'ai donné les informations telles qu'elles m'étaient fournies, et la Chambre connaît tous les détails sur la question ; le coût du pont sur le Richelieu est porté à $400,000, et le coût du pont sur l'Yamaska, à $300,000. Je n'ai aucune objection à fournir les détails à ce sujet, si les honorables députés désirent les connaître ; mais je n'ai dans le moment que le chiffre total.

Je me rappelle maintenant qu'en me donnant son mémoire, l'ingénieur ajouta que ses renseignements au sujet de ces ponts reposaient en grande partie sur les données fournies par la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc, qui a construit des ponts sur ces deux rivières et est ainsi en état de dire quel sera le coût probable de ces deux ponts.

M. POWELL : Voulez-vous me laisser voir le mémoire ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce document est mêlé avec d'autres mémoires que l'honorable député ne tient pas à voir, je crois ; je lui en noterai des parties.

M. SPROULE : Il est intéressant de savoir quels droits a la Chambre relativement aux services des ingénieurs. Il me semble que le pays emploie des ingénieurs pour fournir des informations, non seulement au gouvernement mais au parlement, pour lui permettre de juger de l'opportunité d'entrer dans des engagements importants. Il est donc opportun, dans ce cas tout spécialement, que nous ayons des informations plus définies que celles fournies au ministre, car ce n'est que lorsque nous connaîtrons tous ces détails que nous pourrons juger si nous sommes justifiables d'entreprendre ces travaux. Je ne vois pas pourquoi le ministre refuserait ces détails. Lorsqu'il s'agit d'adjuger des entreprises et que le ministre doit se servir d'informations privées, il peut avoir raison de ne pas fournir ces renseignements à la Chambre ; mais il n'en est pas ainsi dans le moment, et je ne vois pas de raison pour refuser ces renseignements. Si le ministre dit qu'il n'a pas d'autres détails, je crois alors que la Chambre peut douter qu'il possède les renseignements nécessaires à la Chambre avant d'adopter ce bill. Nous voudrions être en état de juger s'il vaudrait mieux construire un nouveau chemin que d'acheter celui dont il est question.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il vaudrait mieux passer par le Grand Tronc, même s'il devait n'en rien coûter par une autre ligne.

M. SPROULE : Cela se peut, car il me manque des renseignements pour pouvoir juger convenablement de la chose. Mais on nous demande de juger du mérite d'un contrat, à titre de représentants du peuple, et pour cela, il nous faut certains renseignements. Nous voulons nous assurer de ce que nous coûterait le même service en construisant un chemin de fer à nous. Ainsi lorsque l'on nous dit que nous ne pouvons construire ce chemin pour le crédit actuellement demandé à la Chambre, nous demandons naturellement sur quels renseignements est basée cette déclaration. On nous dit que ce chemin traverse un pays où la construction d'une ligne entraînerait de fortes dépenses ; mais on ne spécifie pas combien cela coûterait par mille. Le droit de passage, nous dit-on, coûtera cher, parce que le chemin traverse un grand nombre de villages. Ceux qui ne connaissent rien en géographie, sont incapables de se faire une idée de ce que cela coûterait par mille. Le droit de passage, nous dit-on, coûtera cher, et ceux qui habitent cette partie du pays, nous disent qu'ils ne peuvent pas plus que nous nommer les villages en question. Le ministre dit qu'il y en a onze. Nous voulons savoir où ils sont, quelle est leur importance afin de nous assurer de la valeur des terrains dans leur voisinage. Mais ce renseignement nous est refusé. D'après l'honorable ministre, tout est dans le coût de la construction de deux grands ponts. Un de ces ponts coûtera $300,000. Nous voulons avoir l'estimation de l'ingénieur, afin de savoir comment il en est venu à cette conclusion, car un autre ingénieur a examiné la localité et fait rapport que ce pont coûterait $50,000. Lequel des deux devons-nous croire ? L'ingénieur dont l'estimation est citée par le gou-

vernement n'est certainement pas plus désintéressé que l'autre, de fait, on peut dire que ce dernier est plus désintéressé.

Le ministre nous dit aussi que l'autre pont coûtera $400,000. L'autre ingénieur, je suppose, après un examen soigneux portera le coût de ce pont à $80,000 ou $90,000. Ainsi nous avons raison de douter que le ministre possède les renseignements suffisants pour lui permettre de juger convenablement de la chose. Avec les renseignements restreints qui nous sont fournis, il nous est assurément impossible de dire si le marché en question est bon ou mauvais.

La Chambre a droit à de plus amples informations. C'est pour cela que nous employons des ingénieurs. Il est certaines circonstances où l'estimation d'un ingénieur ne peut être soumise à la Chambre, mais ce n'est pas le cas dans le moment, car on ne saurait faire un mauvais usage de telle information. Je ne vois pas pourquoi le ministre ne nous soumettrait pas tous les détails qui lui ont été fournis par l'ingénieur. Si ce dernier ne lui a pas fourni d'autres renseignements que ceux soumis à la Chambre, je conseillerais au ministre de donner instruction à l'ingénieur d'étudier de nouveau la question.

M. HAGGART : Je demanderai au ministre si cette ligne du paragraphe " ci-dessus décrites, et tous points termini et raccordements ci-dessus mentionnés et toutes stations et terrains intermédiaires de la compagnie ", s'applique à ce qui est décrit dans "section commune de Montréal" et "section commune de la Chaudière", et si cela comprend aussi "raccordement avec le chemin de fer Canadien du Pacifique via la jonction Jacques Cartier."

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'en ai aucun doute.

M. POWELL : Le ministre nous pardonnera, si nous sommes portés à considérer comme quelque peu apocryphes, ces certificats du sous-ministre. L'honorable ministre a donné un certificat qui a été soumis au comité du chemin de fer du Drummond, de la valeur de cette section de chemin entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert, soit un million et demi de dollars, et nous avons aujourd'hui une estimation de $1,185,000. Voilà une différence de $315,000 sur 30 milles de chemin de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que l'honorable député fait erreur.

M. POWELL : Oh ! non.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député aurait probablement raison de dire que la section du chemin entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert coûte à la compagnie du Grand Tronc $1,500,000.

M. POWELL : Non, il estime la valeur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce serait raisonnable. Il ne s'agissait pas de Sainte-Rosalie à Saint-Henri, mais de Sainte-Rosalie à Saint-Lambert.

M. POWELL : Peu importe ; il s'agissait de cette section, jusqu'au pont.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député aurait raison de dire que ce chemin de fer vaut $1,500,000, car c'est cela qu'il a coûté au Grand Tronc.

M. POWELL : La chose a été donnée pour l'évaluation, et nous avons maintenant une estimation établissant une différence de plus de $300,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est pour une autre ligne.

M. POWELL : Peu importe, c'est pour une ligne de premier ordre entre ces deux points, c'est-à-dire pour la même distance, ce qui fait qu'il n'y a pas de différence, et l'explication de l'honorable ministre est de peu de valeur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quoi qu'il en soit, vous avez voulu prendre pour un fait ce qui n'en était pas un, et je vous l'ai dit.

M. POWELL : Il est tout à fait indifférent que nous prenions un nouveau chemin, ou un chemin de premier ordre comme le chemin de fer du Grand Tronc. Il s'agit tout spécialement des ponts dont a parlé l'honorable député de Glengarry (M. McLennan). Si, de l'avis de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, il peut se trouver au Canada une ligne aussi parfaite que la Philadelphia Reading ou le New-York Central, ce serait d'après l'honorable ministre, ce chemin projeté du Drummond, la section de quarante-trois milles devant être construite sous la surveillance de l'honorable ministre lui-même et les fonctionnaires de son département. Il serait peut-être de quelque intérêt pour la Chambre qu'il y eût des ponts d'une valeur extraordinaire sur ce chemin. Ces ponts ont été la première chose prise en considération dans la question du coût du chemin.

Lorsque M. Phelps Johnson a rendu son témoignage, je lui ai fait faire deux déclarations. Il s'agissait d'abord du coût de ces ponts, tant sur les anciennes que sur les nouvelles sections de ce chemin. Mais comme cela n'était pas tout à fait suffisant, je lui ai posé une seconde question, et dans ce dernier exposé, nous avons eu plus de détails que nous n'en avions eu d'abord.

Pour la gouverne du ministre, je lui dirai de consulter la page 155 du rapport de l'enquête sur le chemin du Drummond. Le premier item a trait au pont de la rivière Saint-François, qui a coûté $17,500.

Si l'honorable ministre veut consulter la page suivante, il pourra y voir dans la déclaration de M. Phelps Johnson que le pont de la rivière Saint-François consistait en trois arches, dont deux mesuraient 130 pieds de long et l'autre 100 pieds. Avec son expérience, l'honorable ministre sait qu'un pont avec une arche de 150 pieds coûte beaucoup plus cher qu'un autre avec une arche de 127 pieds, comme c'est le cas pour le pont de cette partie de la ligne. Maintenant, qu'il multiplie par deux les 150 pieds de chacune des arches, il aura 300 pieds, et s'il ajoute 100 pieds de l'autre arche, cela fera 400 pieds. Faites un rapprochement avec la longueur du pont sur la rivière Yamaska, et vous aurez une différence de 19 pieds. Or, le pont sur la rivière Saint-François, un pont de premier ordre sous tous les rapports, coûte $17,500.

Si l'honorable ministre veut suivre plus loin le témoignage de M. Phelps Johnson, il pourra voir que ce pont a été construit en 1887, de sorte que avec les prix modernes, il faudrait soustraire 40 pour 100. Nous disons 40 pour 100, mais supposons que nous prenions 25 pour 100.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je croyais que vous alliez ajouter 40 pour 100.

M. POWELL : C'est là toute la différence entre l'opinion de l'honorable ministre, et celle d'un homme du métier qui comprend ce dont il parle. Si au lieu de montrer tant d'empressement, l'honorable ministre eût consulté un homme comme M. Phelps Johnson, il aurait alors estimé le coût de ce pont à $4,000 moins cher, ce qui, soustrait de $17,000, donnerait $13,000 ou $14,000.

Je vais attirer l'attention sur un autre pont, que l'honorable ministre approuvera, je le sais, car il a été construit sous sa direction. Je veux parler du pont de Maddington Falls. Je dois dire que ce pont a été construit en février 1897, et l'honorable ministre remarquera que c'est après le contrat fait entre lui et la Compagnie du chemin de fer de Drummond pour la somme de $15,000.

Si l'honorable ministre veut consulter la page 156 de ce rapport, il y trouvera que d'après M. Phelps Johnson, ce pont de Maddington Falls a une arche de 103 pieds, une de 102 pieds et 4 pouces, une de 100 pieds 8 pouces, et une de 98 pieds et 8 pouces ; soit une longueur totale de 404 pieds ou 23 pieds de plus que le pont de l'Yamaska. Ce sont là des travaux magnifiques faits d'après toutes les règles de la science moderne et approuvés par l'honorable ministre. Or, ce pont a coûté $15,000. C'est un joli prix pour la superstructure. Nous aurions, en outre, $285,000 pour les culées soit $71,250 chacune.

L'honorable député de Glengarry (M. McLennan) a soumis des chiffres et des mesurages que j'ai pris la peine d'étudier et je trouve, en acceptant le prix le plus extravagant, qu'à $20 par verge cube de maçonnerie, le coût de ces travaux est réduit à $40,000. Nous voyons donc que ce pont, ne pouvait pas coûter plus que $50,000. Si l'honorable ministre veut faire une comparaison entre l'estimation du pont de la rivière Richelieu, il pourra voir que le pont de la rivière Nicolet est de 280 pieds de long. Ce pont consiste en 3 arches de 110 pieds, une de 160 pieds, onze petites de 30 pieds chacune, et il n'a pas moins de 15 piles. Ces piles sont faites en deux parties, la première en maçonnerie et l'autre en acier.

Or, le coût de ces tours en acier ajouté au coût de la superstructure ordinaire fait un total de $33,720. L'estimation de l'honorable député de Glengarry est assurément au-dessus de la valeur réelle du pont. Dans ces circonstances, l'honorable ministre ne doit pas s'étonner si les députés de la gauche attachent peu d'importance aux prétendus rapports qu'il nous dit venir de son sous-ministre.

M. FOSTER : M. le Président, je crois que l'honorable ministre est tenu de répondre aux déclarations de l'honorable député de Westmoreland (M. Powell). Ce que nous a exposé l'honorable député est puisé dans les documents officiels, et l'on ne saurait douter de l'exactitude des chiffres qu'il a mentionnés, car ils viennent de source autorisée, ce sont les calculs d'ingénieurs et de constructeurs de ponts.

Ceux qui ont entendu cet exposé et qui persistent à dire qu'un pont sur la rivière Yamaska coûterait $300,000, et un autre sur la rivière Richelieu, $400,000, peuvent également prétendre que l'honorable ministre ne doit pas soumettre à la Chambre les estimations et les mémoires de l'ingénieur à cet effet. Je laisserai au ministre le soin de s'expliquer au pays qui apprendra certainement comment il se conduit en chambre. Je persiste à croire que l'honorable ministre a agi sans aucune information. La Chambre est restée sans aucun renseignement sur la question. En réalité, l'honorable ministre n'a envoyé un ingénieur sur le chemin de fer du Drummond qu'après avoir fait un contrat avec la compagnie de ce chemin, et ce n'est qu'avec peine que nous avons pu obtenir de lui ce rapport, juste au moment où cette mesure était présentée à la Chambre. L'autre jour, j'ai demandé au ministre le rapport de l'ingénieur sur la condition du chemin. Il a promis de le produire ; mais il n'a pas tenu sa promesse. Il n'a pas soumis à la Chambre les informations qu'il devait lui soumettre et que nous désirions avoir. Cela m'amène à une autre conclusion, une conclusion grave. Dans ces circonstances, je dois avouer que j'hésiterais à ajouter foi aux assertions que l'honorable ministre cherche à imposer à la Chambre. C'est peut-être un peu sévère de ma part, mais il me faut faire cette déclaration. Je crois que la ligne de conduite suivie par l'honorable ministre ne peut nous permettre une autre con-

clusion que celle-là. A mon avis, il n'est pas un ingénieur de son département qui voulût signer une estimation portant le coût d'un pont sur la rivière Yamaska à $300,000. Je défie l'honorable ministre de produire un semblable document. Il n'est pas un ingénieur de son département qui veuille estimer le coût d'un pont sur le Richelieu à $400,000. Je défie l'honorable ministre de soumettre à la Chambre une semblable estimation de son ingénieur.

M. le président, que devons-nous conclure de là ? L'honorable ministre (M. Blair) nous a dit, l'autre soir, que l'autre route était si coûteuse que c'eût été une folie d'y songer. Il nous a dit qu'il faudrait dépenser $300,000 pour un pont sur l'Yamaska et $400,000 pour un autre sur le Richelieu. D'après les renseignements fournis ce soir par mon honorable ami de Westmoreland (M. Powell) et l'honorable député de Glengarry (M. McLennan), je crois que $60,000 est le plus que pourrait coûter un pont sur la rivière Yamaska. Quant au pont sur le Richelieu, je ne le sais pas au juste, mais je crois que ½ du prix fixé par l'honorable ministre, serait suffisant.

C'est une situation pénible pour un parlement de voir un ministre, à bout d'arguments, donner des chiffres fantaisistes qu'il dit basés sur des rapports d'ingénieurs, et refuser ensuite de produire ces rapports pour mettre la Chambre à même de les discuter.

L'honorable ministre, pour faire un grand discours et pour bien préciser—je l'avertis de ne pas tenter l'aventure une autre fois,—car cela le met toujours dans l'embarras—s'est lancé dans la question des expropriations et des droits de passage. Il s'est rabattu sur les prix exorbitants payés lors de la construction de l'embranchement de Saint-Charles. Voici ce qu'il nous a dit :

Et ils ne traversaient pas onze villes et villages, ils ne traversaient pas une région de la même valeur que la région comprise entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert ; tous ceux qui connaissent bien les deux régions corroboreront cela.

Il dit encore :

Et remarquez bien, on n'a pas compris les dommages causés aux terres, variant de $100 à $150 par acre. Eh bien ! lorsqu'on en arrive à considérer l'expropriation du droit de passage à travers ce pays, de Saint-Lambert à Sainte-Rosalie——

Ce sont là les deux points dont l'honorable ministre a parlé,

——qui dira quel sera le montant de ces dommages ? D'abord, il n'y a pas là moins de onze ou douze villes et villages considérables, dont quelques-uns de grande étendue, qui se sont développés depuis que le Grand Tronc est construit.

Est-il un membre de cette Chambre qui, en entendant ce discours, n'ait pas conclu qu'il s'agissait là d'une partie du pays dotée sur le parcours de ces 32 milles, de onze ou douze villes et villages considérables qui se sont développés depuis que le chemin de fer du Grand Tronc est construit, et où l'expropriation de la propriété nous imposerait le paiement de dommages considérables et accablants ? Où se trouvent ces onze ou douze villes et villages ? Le ministre n'en a nommé aucun, à part Saint-Hyacinthe. Lorsque je lui demande de déclarer sur quoi il base son renseignement, il répond simplement : "L'ingénieur m'a déclaré que ces villes et villages se trouvent là, et j'ai rapporté son information." Ce renseignement du ministre ne vaut rien. Tel que donné, il était entièrement indigne de foi, et ne pouvait avoir d'autre effet que de tromper la Chambre. Que l'honorable ministre ait voulu ou non tromper celle-ci, voilà qui est différent ; mais je répète que comme il l'a donné, ce renseignement n'a pas eu d'autre effet sur la Chambre et sur le pays que de les tromper.

Voici le nom des villes qu'on a mentionnées.

D'abord, l'honorable ministre (M. Blair) a franchi les bornes dans lesquelles il devait se restreindre : il a dépassé Saint-Lambert, pour mettre à contribution la ville de Montréal. Mais son argument devait rester étranger à Saint-Henri ou à Montréal, cet argument se rapportant au droit de passage entre Saint-Lambert et Sainte-Rosalie. Naturellement, par cet étrange moyen de mettre en question le gros village de Montréal, ainsi que le village considérable de Saint-Henri, il lui était possible de faire la démonstration tout à fait respectable de dommages causés aux terres ; mais ce n'était pas là sa proposition.

Quelles sont les villes en question ?

D'abord, Sainte-Rosalie. L'honorable ministre (M. Blair) voudra-t-il me dire combien il y a de maisons à Saint-Rosalie, là où passe ce chemin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne les ai pas comptées.

M. FOSTER : L'honorable ministre ne le sait pas, et cependant il a présenté un argument élaboré à cet égard. Sait-il que la gare de Sainte-Rosalie est à vingt acres de l'église, laquelle se trouve généralement dans la partie importante de la paroisse ? Il n'y a là rien qu'une gare, et peut-être une ou deux maisons.

Une VOIX : Rien que la gare.

M. FOSTER : Rien que la gare, dit mon honorable ami, lequel connaît la localité.

C'est là l'une des grandes villes d'après l'importance desquelles les dommages causés aux terres doivent se mesurer. Couvrez-en le sol de billets de banque de cinq dollars, ou, mieux encore, d'or, pour déterminer la valeur du grand et florissant village de Sainte-Rosalie, qui s'est développé depuis que le Grand Tronc le traverse !

La ville suivante est Saint-Hyacinthe, laquelle possède une population de huit ou neuf mille âmes, je crois, et c'est la seule ville qui soit sur la liste.

Et quelle est la grande ville que le ministre a ensuite en considération ? Le croi-

sement du chemin de fer des Comtés-Unis, où il y a, je crois, deux bâtiments, et pas plus. Est-ce là une ville considérable ?

M. BERGERON : C'est dans un champ.

M. FOSTER : Mon honorable ami dit que c'est dans un champ. Il n'y a pas même là une maison, ça se trouve éloigné dans les champs. Cependant, d'après le ministre (M. Blair), les dommages causés aux terres seraient quelque chose d'effrayant au milieu de cette ruche industrielle qui s'est développée depuis que le Grand Tronc la traverse.

L'endroit mentionné en quatrième lieu est Sainte-Madeleine. Mon honorable ami (M. Blair) osera-t-il déclarer quelle est la population de Sainte-Madeleine ?

M. WALLACE : De sept personnes.

M. FOSTER : L'honorable député (M. Wallace) peut être près de la vérité. L'honorable ministre (M. Blair) n'a pas autant de volubilité maintenant que lorsqu'il faisait son discours. Il ne tente pas même de répondre à une question catégoriquement. Sainte-Madeleine est à quatre milles de l'église paroissiale, évidemment, on ne traverserait pas de terrain de la fabrique ayant de la valeur.

Et puis, que dire de Saint-Hilaire, à deux milles de l'église, et constituant un fort petit village ? Et de Belœil, à deux milles ou plus de l'église paroissiale, et ne constituant pas une ville, pas même un village ? Et de Saint-Bruno, petite réunion de maisons ainsi que de Saint-Basile et de Saint-Hubert, se trouvant dans le même cas ? Après, vient Saint-Lambert, où doit cesser l'examen que requiert cette discussion.

Eh bien ! je le demande encore au ministre : où se trouvent les onze ou douze villes et villages considérables dont l'importance devait rendre si élevés les dommages causés aux terres, qu'il valait mieux payer cette énorme somme au Grand Tronc pour arriver à Montréal, plutôt que d'essayer de se frayer une autre route à travers ces endroits ?

Voilà tout ce que vaut l'information du ministre (M. Blair). Nul ne l'a entendu sans avoir dû se dire : " Naturellement, si on essaie de faire passer un chemin de fer par des villes et villages populeux et prospères, il faudra payer de fortes indemnités d'expropriation." Pour ma part, c'est l'impression que je reçus des paroles de l'honorable ministre. Mais lorsqu'on en arrive à examiner la chose, on constate que celui-ci a passé à travers champs tout le long du chemin, et que son imagination s'est montrée aussi stérile qu'a été stérile en villes le pays que traverserait ce chemin.

Maintenant, qui a fourni ce renseignement à mon honorable ami ? Est-ce cet ingénieur-là ? Dans ce cas, j'aurais encore plus lieu de douter de la valeur des estimations et des états de celui-ci, et j'aimerais à posséder également sa déclaration relativement aux ponts.

Je dis que cela signifie simplement..... Non, je ne m'exprimerai pas de cette manière. Je dis que la conséquence en a été simplement de tromper la Chambre, d'abord, et ensuite le pays. Est-ce là le genre d'information suivant laquelle le ministre des Chemins de fer et Canaux s'attend à voir cette Chambre adopter ses mesures ? Lorsqu'il en vient à nous fournir un renseignement précis, tel est le genre de renseignement qu'il nous donne, c'est-à-dire un renseignement qu'on trouve dénué de fondement, et composé du commencement à la fin d'un tissu de faussetés,—chose qu'il ne peut nier lui-même, et qu'il n'osera pas contredire par la production à cette fin d'un rapport d'un de ses ingénieurs.

L'honorable ministre n'a rien à dire : tout ce qu'il veut, c'est de s'en tirer du mieux qu'il peut, en disant : " Bah ! l'argument, quoi qu'il en soit, n'était pas si important !" Au contraire, son importance était telle qu'il met en jeu la véracité du ministre. Celui ci essaie de faire adopter ses projets par cette Chambre en invoquant des faits dépourvus d'existence. Je nie ces faits en ce moment, et je défie l'honorable ministre de les établir.

La réputation et la position du ministre ne peuvent se soutenir, s'il n'établit la vérité de ces faits dont il a énoncé l'existence en cette Chambre. Cependant, ce monsieur n'a pas un mot à dire. Il s'abrite tout simplement derrière sa dignité, pour ne rien dire. Un homme sauvegarde mieux sa dignité en prouvant les énoncés que, d'après les rapports de ses fonctionnaires ou de tous ceux dont il peut en requérir la preuve, il fait en cette Chambre, qu'en se tenant à la tête de ses partisans et en face de l'opposition, pour dire : " Je ne vous répondrai nullement : je suis ministre de la Couronne, et lorsque j'ouvre la bouche, silence !"

M. BORDEN (Halifax) : Je remarque que, en traitant cette même question, l'autre jour, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a essayé de contredire la déclaration faite à la Chambre relativement au coût de la construction de la ligne de Sainte-Rosalie à Montréal. Après s'être livré à certaines observations ironiques au sujet des estimations fournies par mon honorable ami le député de Glengarry (M. McLennan), l'honorable ministre s'exprima en ces termes :

Je puis lui donner certains renseignements que m'ont communiqués les fonctionnaires de mon département, pas aujourd'hui ni hier, mais avant que j'aie recommandé à mes collègues l'adoption du projet dont Chambre est saisie. On a estimé avec le plus grand soin ce que coûterait une ligne nouvelle et à quelle conclusion en est-on arrivé? On a estimé que l'établissement d'une voie ferrée de 32 milles coûterait $485,440, et cela sans faire entrer en ligne de compte les deux grands ponts qu'il faudrait jeter, l'un sur la rivière Yamaska, et l'autre sur le Richelieu, et les dépenses considérables qu'entraînerait l'expropriation des terrains nécessaires.

La discussion qui s'est élevée à ce sujet consistait à savoir si, oui ou non, après avoir déclaré à cette Chambre dans le but de contredire l'argumentation de l'honorable député de Glengarry, que sa position s'appuyait sur les estimations et les calculs soigneux de ses fonctionnaires, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux refuse maintenant de communiquer ces estimations et ces calculs à la Chambre. Eh bien ! s'il n'existait pas de règle concernant ce cas, il ne serait que juste, au point de vue du sens commun, que l'honorable ministre produisiît les documents qu'il invoque pour contester les déclarations d'un homme du métier. Mais, de fait, on ne peut douter de l'obligation incombant à l'honorable ministre de produire en cette Chambre les documents qu'il a cités. Voici, en effet, sur ce point, un extrait des plus explicites et des plus clairs de la "Parliamentary Practice" de May :

Un ministre de la Couronne n'est pas libre de lire ou de citer des extraits d'une dépêche ou d'un autre document public non produit, s'il n'est pas disposé à déposer le document cité sur le bureau de la chambre. C'est la restriction de la règle concernant la preuve judiciaire, laquelle prohibe la citation de document non produit comme preuve.

Eh bien ! l'honorable ministre fait une argumentation basée sur des pièces auxquelles la gauche n'a pas accès, et que, cependant, elle a le droit de voir. Il plaide une cause devant un jury composé du public, en s'appuyant sur des documents auxquels seul il a accès, et qu'il nous nie le droit de voir.

Cette autorité constitutionnelle, que ne contestera certainement pas mon honorable ami, ajoute :

Le principe est si raisonnable, qu'on ne l'a pas contesté ; et lorsqu'on objecte à temps, la valeur de l'objection a généralement été acceptée. On a également admis qu'un document cité doit être produit, s'il peut l'être sans nuire à l'intérêt public.

Or, la production des documents en question dans l'espèce ne peut nuire à l'intérêt public, et ces documents sont préparés non pas exclusivement pour le bénéfice du ministre des Chemins de fer et Canaux ou de son département, mais pour le bénéfice du pays qui en paie la préparation. L'honorable ministre ne possède aucune raison quelconque pour refuser de produire ces documents-là, et en justice pour lui-même, pour sa position de membre de cette Chambre et de membre du gouvernement, et pour sa réputation d'homme, il devrait les produire afin de mettre la Chambre en état de juger si, oui ou non, mon honorable ami le député de Glengarry a raison de faire l'estimation qu'il a énoncée relativement au coût de ce chemin et de ces ponts.

M. CLARKE WALLACE : Assurément, le ministre des Chemins de fer et Canaux a quelque chose à répondre aux graves accusations que la gauche porte contre lui. Nous avons réclamé dans tout le cours de ces procédures contre le fait que les documents nécessaires à la formation d'un jugement n'étaient pas produits en cette Chambre, documents que, dit-il, il avait en sa possession lorsqu'il soumis cette mesure à ses collègues.

Pourquoi somme-nous ici ? Pour voter la dépense de centaines de milliers, que dis-je, de millions de dollars de l'argent du peuple en faveur de ce projet. Supposons que je retourne devant mes électeurs, et qu'ils me disent : "Quelle attitude avez-vous prise sur cette question du chemin du Drummond ?" et que je leur réponde : "Eh bien ! aucune particulièrement", leur apportant pour raison que je n'ai pu former de jugement sur cette question parce que le ministre avait refusé avec persistance de fournir la preuve qu'il possédait, ou qu'il disait avoir possédée pour pouvoir justifier le projet aux yeux de ses collègues. Nous sommes les représentants du peuple du Canada, réunis en parlement pour décider du vote de la dépense de plusieurs millions de dollars au sujet de ces entreprises, et l'on refuse de nous communiquer les documents que le ministre dit posséder.

Je défie le ministre de produire ces documents. Il n'en existe pas de semblables aujourd'hui. Il n'est pas d'ingénieur au Canada qui risquerait sa réputation sur les chiffres que nous avons vu citer à la Chambre cette après-midi, ainsi qu'en d'autres occasions. Voudrait-on me faire croire, M. le président, en présence du témoignage apporté par l'honorable député de Glengarry, ainsi que de l'ingénieur qu'il a envoyé là,—témoignage incontestable et concluant,—qu'il existe un ingénieur de réputation en ce pays qui fût prêt à détruire entièrement cette réputation en fournissant des chiffres comme ceux qu'on nous a cités dans ce débat ? On donne, je suppose, le nom de l'ingénieur. On m'a parlé d'un ingénieur qu'on avait envoyé examiner ce même chemin de fer, et qui n'avait pas franchi les limites de la ville de Montréal, vu qu'on n'entendait pas qu'il allât plus loin ; et il est à supposer que c'est cet ingénieur qui aurait fait rapport que tout est pour le mieux, et que le chemin est en parfait état.

La question entière de la construction de ce chemin est ensevelie ou dans l'obscurité ou dans quelque chose qui ne peut supporter la lumière du jour. L'honorable ministre nous déclare qu'il avait soigneusement examiné ce sujet, et qu'il possédait l'avis d'ingénieurs lors de sa recommandation du projet à ses collègues. Eh bien ! je dis hardiment qu'un autre membre du gouvernement avait machiné complètement le marché, et bâclé toute la chose—sinon quant aux détails peut-être, du moins quant aux parties essentielles—longtemps avant cette date. Le ministre des Travaux publics (M. Tarte)—la chose est bien connue—a mis la main au plat, et ce ministre s'est vanté par tout le pays d'avoir arrangé cette affaire.

M. COCHRANE : Il fait plus que de mettre la main au plat

M. WALLACE : Oui, beaucoup plus. On l'a affreusement calomnié s'il n'a pas eu une part fort généreuse du gâteau. Toutes ces choses ont été arrangées par le ministre des Travaux publics. Mais ensuite, le ministre des Chemins de fer et Canaux a paru sur la scène, pour dire, afin de justifier le projet, qu'il avait obtenu l'avis d'ingénieurs.

Eh bien ! qu'il produise les avis obtenus. Qu'on nous permette de les lire. Qu'on nous mette en état de dire au peuple quels sont ces rapports qui justifieront cette Chambre de voter l'argent demandé, ou comporteront sa condamnation si elle le fait. Nous voulons connaître tous les faits.

Cependant, l'honorable ministre refuse avec persistance de nous communiquer les renseignements requis.

La chose peut être favorable aux membres de la Chambre, bien que je ne le crois pas. Je ne crois pas que ces députés qui sont restés silencieux durant tout le temps où cette affaire a été soumise à la discussion soient satisfaits du cours des choses. Nous savons combien ces députés-là insistaient par le passé pour obtenir les renseignements les plus complets au sujet tant des plus petites choses que de celles entraînant la dépense de millions de dollars. Nous connaissons et l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), et l'honorable député de Brant-nord (M. Somerville), et l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson), et l'honorable député de Wentworth (M. Bain), et l'honorable député de Grey-sud (M. Landerkin) : ces hommes n'ont pas un mot à dire sur cette question, parce qu'ils sont trop honnêtes pour justifier ce que, dans leur intérieur, ils savent ne pouvoir être justifié. Ils ont un passé et une réputation, et ils ne veulent pas, même à la demande de ces ministres, se lever pour détruire cette réputation qu'ils ont péniblement acquise par tant d'années passées dans l'opposition.

Mais que propose-t-on de faire ? D'après l'estimation faite par le ministre et soumise à la Chambre, il faudrait payer $1,400 de l'acre les terrains concédés. Imaginons-nous seulement $1,400 de l'acre ! Je sais que lorsque le chemin de fer de Toronto, Bruce et Grey fut construit à travers le pays que j'habite, on n'a pas payé plus que 5 pour 100 de cette somme ; et j'ose dire que les terres valent autant par là qu'à Sainte-Rosalie et Saint-Lambert—$1,400 de l'acre la terre cultivée ! Le chemin de fer traverse une terre de cultivateur, dont il prend quatre acres qu'il paie $5,600 : j'ose dire que les 96 autres acres de cette terre pourraient se vendre, en beaucoup d'endroits, la moitié de ce prix. Telle est la manière dont le ministre fait son estimation des dépenses qu'il faudrait faire pour construire le chemin, afin d'offrir un état de nature à justifier un marché aussi ridiculeusement extravagant que celui qu'on a fait.

Et puis, quant aux villes en question, comme l'a signalé l'ancien ministre des Finances (M. Foster), il n'y en a point, si ce n'est le village de Saint-Hyacinthe.

M. TALBOT : Un village qui a 10,000 habitants, et qui est un des plus grands centres manufacturiers du Canada.

M. WALLACE : Je dis qu'il y a une grande ville—vous pouvez l'appeler cité, si vous voulez, car je suppose qu'elle a atteint cette dignité,—et c'est Saint-Hyacinthe. Je voudrais voir ce jeune homme se lever pour nous mentionner tout autre ville ou village de toute grandeur, situé sur le parcours entier de ces trente milles.

M. TALBOT : Voulez-vous en savoir les noms ?

M. WALLACE : Oui.

M. TALBOT : Lorsque vous aurez fini, je pourrai vous les donner.

M. WALLACE : Comme il semble si empressé, je croyais que l'honorable député allait fournir le renseignement maintenant. Il a reçu ses renseignements du ministre, et celui-ci nous a déclaré qu'il y avait là onze ou douze endroits importants. Il y a bien la ville ou la cité de Saint-Hyacinthe, qui est un endroit considérable, mais on m'informe que ce chemin de fer ne traverse pas cette ville, mais qu'il la côtoie seulement. Si mes renseignements sont exacts ou non, c'est ce que je ne puis dire, mais on a déclaré ce soir que le chemin de fer passe à deux milles de cette cité.

Et puis, que dire des autres endroits ? Il n'y a que des hameaux, d'après tout ce qu'on en sait, et même quelques-uns d'entre eux ne sont pas dignes de ce nom. Par conséquent, si ce n'est à Saint-Hyacinthe, l'indemnité de l'expropriation de la voie ne s'élèverait virtuellement qu'à la valeur de la terre en culture sur tout le parcours de ces 32 milles ; et comme on le sait, la valeur de la terre en culture, dans tout le comté ne vaut pas le dixième de l'estimation de l'honorable ministre.

Passons maintenant à un autre point.

Dans la "Parliamentary Practice," de Bourinot, la règle est posée qu'un ministre n'est pas libre de citer des extraits d'un document, s'il n'est disposé à produire celui-ci. Je demande au ministre des Chemins de fer s'il est disposé à produire les rapports de cet ingénieur qu'il disait posséder lors de la recommandation de cette entreprise-ci à ses collègues.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit ce que je ferais.

M. WALLACE : Eh bien ! Je demande à l'honorable ministre s'il est prêt à produire ces documents.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Terminez votre discours.

M. WALLACE : C'est ce que je veux savoir et j'ai le droit d'exiger une réponse du ministre. Je sais que ç'a été l'habitude de certains ministres de traiter avec mépris toute question qui leur était posée ; mais celle-ci est une question parfaitement pertinente et convenable. Il s'agit de savoir si les documents, dont nous avons le droit d'exiger la production en vertu de la règle que j'ai citée, vont en effet être produits en cette Chambre. Le ministre ne veut pas dire s'il est prêt à les produire.

M. FOSTER : Il a refusé de le dire il y a un instant.

M. WALLACE : Et je suppose que cette réponse évasive qu'il m'a faite signifie qu'il persiste dans son refus. Eh bien ! tout ce que je puis dire c'est que le peuple le condamnera.

Si l'honorable ministre possède un état préparé par un ingénieur, cet ingénieur en est responsable ; et nous devrions être en mesure de comparer cet état à ceux d'autres ingénieurs, et de nous former une opinion quant au coût de construction des ponts jetés sur les rivières et de la fondation d'un chemin de fer, ainsi que de l'enlèvement de la terre et de tous les autres travaux entrant dans la construction d'une voie ferrée. Si l'honorable ministre refuse de fournir des renseignements à la Chambre, si, après avoir communiqué, comme il le dit, les rapoprts de ces ingénieurs à ses collègues, il n'est pas prêt à nous donner l'occasion de juger d'après ces rapports si nous pouvons être justifiables de combattre sa mesure, il traite les représentants du peuple avec mépris. Il traite ceux-ci avec mépris, et le peuple lui-même lorsqu'il sera appelé à se prononcer et qu'il connaîtra les faits renverra le ministre à cause de son défaut de courtoisie et de son refus d'obéir aux règles prescrites par le parlement, règles auxquelles on est toujours resté fidèle jusqu'à l'avènement au pouvoir de ces messieurs, et auxquelles on devrait continuer à obéir.

La liste soumise à la Chambre par le ministre, me dit-on, comprend non seulement les villes et villages situés entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert, mais le ministre a traversé le pont pour pénétrer dans l'île de Montréal, afin de fournir des chiffres élevés relativement à l'indemnité requise en raison de l'expropriation de la voie. Mais l'arrangement en question ne se rapporte qu'au parcours s'étendant de Sainte-Rosalie à Saint-Lambert, et la discussion ne devrait pas franchir ces limites. Quand nous en arriverons à d'autres parties du chemin, nous pourrons les discuter, si nous possédons les documents nous permettant de le faire intelligemment. Mais comme on nous refuse les renseignements concernant la question qui nous est actuellement soumise, je crois probable qu'on nous les refusera également sur les autres points.

Laissez-moi dire, en terminant, que nous sommes obligés d'avoir cette information. Les représentants du peuple ont besoin de tout savoir au sujet du coût de la construction de ce chemin. Ils ont besoin de savoir si le marché passé avec le Grand Tronc est honnête. A mon avis, c'est un marché injuste. Le gouvernement convient de payer la moitié des dépenses, nonobstant le fait que le Grand Tronc fait 90 pour 100 de l'exploitation, transportant non seulement ses propres marchandises mais encore celles du Vermont Central et d'autres chemins de fer. Le chemin de fer Intercolonial ne fait que 10 pour 100 de l'exploitation ; or, d'après la convention conclue, si je comprends bien, il aura à acquitter la moitié des frais d'entretien et d'exploitation. A mon avis, c'est là un contrat léonin et injuste, quand l'on sait qu'il se fait par tout le pays des conventions assurant aux compagnies de chemin de fer le droit de circulation sur les lignes des autres compagnies et ayant pour base la proportion du trafic, base parfaitement comprise et généralement adoptée et qui aurait pu s'appliquer à la convention en discussion.

M. TALBOT : L'honorable député (M. Wallace) nous a défiés de lui citer les noms des villes et villages que traverse cette partie du Grand Tronc que le gouvernement se propose de louer pour l'Intercolonial. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a déclaré que le chemin de fer en question traverse dix ou onze villes et villages. Ces villages sont Sainte-Rosalie, Saint-Hyacinthe, Sainte-Madeleine, Saint-Hilaire, la station de Saint-Hilaire, Belœil, Saint-Basile, Saint-Bruno, Saint-Hubert et Saint-Lambert, dix villages en tout. L'affirmation du ministre est donc parfaitement exacte, sous ce rapport.

Quant à la valeur des terres, donnons un exemple. Il y a un M. Street qui, en 1896, a acheté trois acres de terre, à quatre arpents de distance du chemin de fer, au prix de $1,000. L'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron), qui est un esprit juste et loyal, et qui connaît bien le pays, conviendra que la contrée, à partir de Sainte-Rosalie jusqu'à Saint-Lambert, est l'une des parties de la province où la population est le plus dense. Tout homme impartial conviendra qu'il n'existe pas de meilleure contrée agricole que celle qui s'étend de Sainte-Rosalie à Saint-Lambert. Quant aux villes, il suffit de citer Saint-Hyacinthe. Cette ville a doublé sa population en dix ans. C'est un des importants centres industriels du Canada ; cette ville compte une population de 10,000 âmes, et elle possède plus de fabriques que presque toute autre ville du Canada de 50,000 âmes. La fabrique de tricot, seule, emploie 1,500 ouvriers. Voilà la contrée que le Grand Tronc dessert et que devrait traverser ce chemin de fer, si on le construisait.

M. SPROULE : L'honorable député ne nous a pas dit combien de ces endroits sont villes, et combien sont villages.

M. TALBOT : Toutes ces villes et tous ces villages sont importants.

M. J. G. H. BERGERON (Beauharnois) : L'honorable député (M. Talbot) en a appelé à mon témoignage ; je regrette de ne pouvoir corroborer ses dires, à son gré. Maintenant que ce débat est commencé, je puis bien dire qu'il est une chose qui indique que ce n'est pas pour le bien du pays que l'on a fait ce marché. Le ministre des Chemins de fer et Canaux doit savoir mauvais gré à ceux qui l'ont mis dans l'humiliante posture où il se trouve ce soir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne vois pas pourquoi.

M. BERGERON : Si le ministre ne le voit pas, il le comprendra avant la fin de ce débat et il regrettera probablement de ne s'en être pas aperçu plus tôt. L'honorable député de Bagot (M. Marcil) connaît mieux ces localités que le député de de Bellechasse (M. Talbot) puisqu'il réside dans ce district, et si je ne me trompe, le ministre des Chemins de fer et Canaux, ainsi que le ministre des Douanes (M. Paterson) et autres, ont essayé d'engager l'honorable député (M. Marcil) à corroborer les affirmations du ministre des Chemins de fer ; mais l'honorable député n'a pas osé le faire. Il ne le saurait faire. Voici notre grief, et le public comprendra par ce seul fait la nature de ce marché. Comme nous l'avons déjà dit, le ministre des Chemins de fer et Canaux a mis ce projet en branle sans se donner la peine d'aller aux renseignements. L'on a peut-être pensé que c'est là une exagération. Or, voici la preuve de ce fait, et je signale la chose à l'attention du député de Bellechasse. Le ministre affirme d'abord que la construction d'une ligne de chemin de fer de Sainte-Rosalie, c'est-à-dire, de l'extrémité du chemin de fer actuel de l'Intercolonial, jusqu'à Montréal coûterait $485,000.

Pour mon compte, je serais heureux de voir l'Intercolonial se rendre à Montréal, mais je dois dire que personne ne songeait, il y a trois ans, à le faire arriver à Montréal, par cette ligne. Le ministre n'y aurait jamais songé, si ses collègues ne lui eussent proposé ce projet. L'Intercolonial aurait pu avoir accès à Montréal soit par la voie du chemin de fer de la Rive Sud, soit par un pont à Québec, soit encore par le Grand Tronc ; mais jamais il ne serait venu à la pensée de qui que ce soit de faire un circuit, comme celui que ferait un voyageur qui passerait par Kingston pour se rendre d'Ottawa à Montréal, et il était donné au ministre des Chemins de fer et Canaux de concevoir pareil projet, sous l'inspiration de quelque collègue dans le cabinet, obéissant, je le répète, à tout autre motif que celui du bien public.

Un mot des rapports que le ministre dit avoir reçus des ingénieurs. Je dois déclarer au ministre avec toute la déférence que je lui dois, que nous avons droit d'avoir par devers nous les rapports signés par les ingénieurs eux-mêmes. Avant de nous prononcer en connaissance de cause sur un bill de cette importance, nous tenons à étudier les calculs faits par un ingénieur compétent, dans un rapport signé de son nom, sur les différents travaux qui nous ont été proposés. Le ministre prétend que la construction d'un chemin de fer de Sainte-Rosalie à Montréal coûterait $485,000, abstraction faite de la construction de deux ponts. Je cite ses propres paroles :

Ainsi c'est à $1,185,440 que l'on porte le coût de la construction de 32 milles de chemin de fer de Sainte-Rosalie à Saint-Lambert. Et remarquez bien——

Or, c'est ici précisément que le ministre se place en humiliante posture. S'il eût parlé de science certaine, il ne se serait pas servi de pareilles expressions. Je le répète, il doit ressentir vivement l'humiliation que lui font subir ses auteurs.

Remarquez bien, cela s'entend abstraction faite du prix de l'expropriation des terrains, prix qui est porté de $100 à $150 l'acre. Or, lorsqu'il s'agit de l'expropriation de terres dans une contrée comme celle qui s'étend de Sainte-Rosalie à Saint-Lambert, qui peut nous dire à quel chiffre s'élevera cette expropriation ? D'abord, il y a, au moins, dix ou douze villes et villages d'importance——

Voilà une affirmation que le député de Bagot (M. Marcil) ne corroborera point. Sauf Saint-Hyacinthe, il n'y a pas une seule ville sur le parcours de ces 32 milles. Le chemin de fer ne traverse pas même les villages. Il n'y a pas une seule paroisse dont l'église soit près de la gare, et dans notre province, l'église est d'ordinaire au village. La station de Saint-Hilaire est à plus d'un mille de distance de l'église. La station de Belœil est certainement à plus de deux milles de distance de l'église. Le ministre ajoute :

D'abord, il y a au moins dix ou douze villes et villages, dont quelques-uns sont d'une grande importance——

Conçoit-on qu'un ministre des Chemins de fer vienne en plein parlement en présence de 200 députés et de tout le pays, faire pareille affirmation, non pas de science certaine, mais sur les renseignements de gens intéressés à lui vendre un chemin de fer !

——dont quelques-uns sont d'une grande importance, villes qui ont grandi depuis la construction du Grand-Tronc.

Saint-Hyacinthe est la seule ville qui ait grandi sous le régime protecteur. Ce n'était jadis qu'un petit village, mais depuis l'inauguration du régime protecteur, elle a grandi et atteint l'importante situation qu'elle occupe actuellement.

M. TALBOT : Cette ville a toujours élu un libéral.

M. BERGERON : L'honorable député oublie que le candidat élu à Saint-Hyacinthe à l'inauguration du régime de la protection, était conservateur, l'honorable M. Tellier,

aujourd'hui juge. Les libéraux, il est vrai, ont aujourd'hui la majorité, et ils sont fort ingrats, car, après avoir atteint la prospérité, ils se sont tournés contre les conservateurs et ont élu des libéraux. J'ai cité les paroles du ministre, afin de faire voir dans quelle humiliante situation il s'est laissé placer.

Depuis que le parlement est saisi de ce projet, nous avons été témoins d'un spectacle fort singulier. La chose est admise, le Sénat canadien par son initiative, a empêché le gaspillage de $600,000. Or, comment le gouvernement ose-t-il revenir présenter à la Chambre le même projet ou un projet identique, après avoir reconnu que le premier projet était condamnable ? Le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), qui ne connaît point la contrée traversée par cette ligne de chemin de fer, a affirmé devant la Chambre et le pays une chose inexacte. Est-il croyable que le gouvernement ose proposer au parlement un projet de pareille importance sans donner au peuple tous les éclaircissements voulus à cet égard ? Si la chose est possible, quelle garantie les électeurs ont-ils d'une administration économique ? J'en suis convaincu, quand le ministre a fait cette assertion, il ne savait ce qu'il disait. S'il savait que Saint-Hyacinthe est la seule ville sur toute la ligne de chemin de fer, quand il a affirmé qu'il y a onze ou douze villes sur ce parcours, que penser d'une pareille affirmation ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit : villes et villages.

M. BERGERON : Les paroles du ministre sont inscrites au compte rendu des débats et je les ai citées textuellement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous ne les citez pas exactement.

M. BERGERON : Il est possible que je n'entende pas parfaitement la langue anglaise. Toutefois, j'ai prouvé qu'il n'y a qu'une seule ville. Venons-en aux villages. A Sainte-Rosalie, il n'y a rien autre chose que la gare, le village se trouvant à environ vingt acres de distance de la station. Le croisement du chemin de fer des Comtés-Unis se trouve dans un champ. Il n'y a, à cet endroit, qu'une petite cabane pour l'homme préposé à la manœuvre des signaux, pour empêcher les collisions. Puis vient la gare de Sainte-Madeleine ; il n'y a peut-être pas dix maisons à cet endroit. Le premier ministre connaît parfaitement l'exactitude de mon affirmation et je suis surpris qu'il permette au ministre des Chemins de fer et Canaux de se mettre en pareille posture. Quelle idée que d'accoupler ces deux noms : Saint-Hilaire-est et Saint-Hilaire ! Il n'y a qu'une gare à Saint-Hilaire, à un mille de distance de l'église. Le député de Bellechasse (M. Talbot), dit qu'on a payé $1,000 pour trois acres de terre, à cet endroit. C'est sans doute une jolie localité. J'hésiterais, toutefois, à donner un pareil prix pour trois acres de terre. Vient ensuite le parc d'Otterburn, à l'extrémité du pont de Belœil. Il n'y a pas une seule maison d'habitation à cette gare. Elle se trouve à une distance de dix ou douze acres de Saint-Hilaire. Il n'y a pas même de quai d'embarquement ; c'est un lieu où les gens de Montréal se rendent l'été, en excursion de plaisir. Le ministre appelle cela une ville de quelque importance, un village considérable. Vient ensuite Belœil. On trouve, à cette gare, quelques maisons d'habitation occupées l'été et fermées l'hiver. La gare est à deux milles de l'église. A Saint-Basile, il n'y a pas trois maisons à la gare. Le village est très éloigné du chemin de fer.

Si le ministre prétend qu'il s'est élevé des villes de grande importance, depuis la construction du Grand Tronc, il se trompe encore. La même observation s'applique à Saint-Bruno. Arrivons à Saint-Lambert. La ville elle-même est située à une certaine distance de la station. Il y a quelques maisons d'habitation autour de la gare. Je ne veux parler ni de Saint-Charles ni de Saint-Henri, quand il s'agit du prolongement de l'Intercolonial à Montréal, puisque ce que le ministre propose à la Chambre est le coût de la construction du chemin de fer entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert. Je l'avoue franchement, il me fait peine de voir un ministre en aussi humiliante posture que celle où s'est placé le ministre des Chemins de fer et Canaux, lorsque, sans se donner la peine d'aller aux renseignements au sujet de cette ligne, il vient nous déclarer ici que si l'on construit ce chemin de fer que du reste il n'y a pas lieu de construire, il traverserait dix ou douze villes différentes ou gros villages, lorsque, de fait, il ne traverserait qu'une seule ville. Son but est de faire croire que les terrains coûteraient cher. Et comme l'a fait observer un honorable député, il y a un instant, et cela à bon droit, à mon avis, il n'y a pas un seul lopin de terre qu'on y pourrait acheter qui ne fût autre chose que de la terre arable ordinaire. Le ministre a tout simplement voulu créer au sein du pays l'impression que le coût des terrains expropriés pour permettre au chemin de fer de traverser ces villes et villages, serait fort élevé. Si les autres affirmations du ministre au sujet de ce projet ne méritent pas plus de créance que les assertions en discussion, ce projet est, à mon avis, le plus frauduleux qui ait jamais été proposé au parlement.

M. J. E. MARCIL, (Bagot) : M. le Président, je n'avais pas l'intention de parler sur la question du Drummond, mais vu que j'ai été interpellé par l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron), je crois devoir répondre à son interpellation. Ce monsieur a prétendu, dans son discours, que les villa-

ges qui longent le chemin de fer du Grand Tronc, entre Sainte-Rosalie et Montréal, à part la ville de Saint-Hyacinthe, sont de peu d'importance ou de petites paroisses. Eh bien ! je ferai remarquer à l'honorable député de Beauharnois que Sainte-Rosalie même, qui n'est qu'une paroisse, il est vrai, et dont la station est à deux arpents de l'église,—ce qui est assez près,—je ferai remarquer, dis-je, qu'il y a des bâtisses à partir de l'église jusqu'à la station ; c'est-à-dire que le village se continue jusqu'à la station du chemin de fer du Grand Tronc. On pourrait dire que le village de Sainte-Rosalie, à partir de la station du chemin de fer du Grand Tronc forme un tout avec la partie du village qui se trouve en face de l'église.

Maintenant, je n'ai pas à discuter sur l'importance de la ville de Saint-Hyacinthe, mon honorable ami le député de Beauharnois (M. Bergeron), a déclaré lui-même que cette ville était prospère ; mais il a voulu, surtout, en attribuer le mérite à la politique nationale ; je n'entrerai pas, pour le moment, dans cette question.

J'ai entendu, tout à l'heure, un honorable député de la gauche déclarer que la station du chemin de fer du Grand Tronc à Saint-Hyacinthe était à deux milles de cette ville. Eh bien ! je crois devoir dire à cet honorable député que s'il était passé simplement une fois à cet endroit, il se serait aperçu que le chemin de fer du Grand Tronc ne passe pas à deux milles de Saint-Hyacinthe. Il est vrai que le chemin de fer du Grand Tronc ne passe pas dans le cœur même de la ville de Saint-Hyacinthe—on ne peut pas dire autrement que le chemin de fer du Grand Tronc ne traverse pas la ville de Saint-Hyacinthe—; mais je serais heureux de voir le tracé que ferait mon honorable ami s'il voulait construire une ligne indépendante de celle de la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc ; j'aimerais à savoir où il pourrait tracer cette ligne plus près que celle de la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc pour éviter des expropriations de terrain très dispendieuses, s'il ne voulait pas la passer dans la ville même.

Maintenant, j'en viens à Sainte-Madeleine, paroisse voisine de Saint-Hyacinthe. L'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) a prétendu qu'elle n'était composée que de 7 à 8 maisons. Je crois pouvoir dire à l'honorable député que sa mémoire lui fait défaut, ou bien qu'il y a longtemps qu'il n'a pas passé dans cette région. S'il avait visité Sainte-Madeleine il y a quelques jours, ou même il y a deux ou trois mois, il n'aurait pas pu s'empêcher de dire à cette Chambre que c'est une très jolie paroisse, qui possède des boutiques propres à satisfaire aux besoins de la population ; qu'il y a une très belle église près de la station, et qu'on y trouve un hôtel pour recevoir les voyageurs. Assurément on ne tient pas un hôtel dans un endroit où il n'y a que 7 ou 8 maisons. D'un autre côté, si cette paroisse ne comptait que 7 ou 8 maisons, on n'aurait pas accordé une licence à cette auberge.

L'honorable député qui vient de faire cet avancé est dans l'erreur, car s'il se donnait la peine de faire une excursion dans cette localité, il verrait que c'est loin d'être un village de sept ou huit maisons.

L'honorable député de Beauharnois qui prétend connaître la région comprise entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert ne semble pas, cependant, distinguer Saint-Hilaire Station, du village proprement dit qui porte ce nom.

L'honorable député de Beauharnois ne sait-il pas qu'en partant d'Acton, nous pouvons aller au village de Saint-Hilaire proprement dit, sans nous rendre à la gare de Saint-Hilaire ?

Saint-Hilaire possède une fort belle église, ce qui prouve que c'est une paroisse de progrès. On peut arrêter dans ce village avant d'aller à la station même de Saint-Hilaire.

Cet honorable député ne sait-il pas qu'il y a une distance de 4 ou 5 arpents entre cette gare et l'église, et qu'il y a des maisons sur tout ce parcours. L'honorable député de Beauharnois ne sait-il pas aussi que Saint-Hilaire est un village important et magnifique, où les amateurs de sport, pour me servir du mot anglais, vont en bon nombre ? Plusieurs citoyens de Montréal y passent l'été, quelques-uns même toute l'année.

Mon honorable ami ne sait-il pas aussi que les terrains y sont très coûteux ? Je connais un cas où un citoyen, je parle de M. Brais, a acheté un emplacement mesurant 60 pieds sur 100, pour lequel il a payé $700. Cela donne une idée de la valeur des terrains dans cet endroit-là.

De plus, tout près de la gare de Saint-Hilaire il y a deux hôtels pour recevoir les voyageurs. Est-ce qu'il faudrait deux établissements de cette importance, s'il n'y avait là que quelques maisons seulement ?

Mon honorable ami le député de Beauharnois connaît mieux que cela.

Puis, il y a le village de Belœil. Je ne crains pas de dire que Belœil est un des plus magnifiques villages qu'il y a dans la province de Québec. Depuis l'église jusqu'à la gare, le village se continue et les maisons bordent la voie publique. De fait, il s'étend jusqu'à la station et il n'y a pas d'interruption depuis le village jusqu'à la gare.

Immédiatement en arrière de la station, il y a aussi deux hôtels pour recevoir les voyageurs.

Il y a aussi Saint-Basile qui, bien que ce ne soit pas un village aussi considérable, n'en est pas moins d'une certaine importance ; d'un autre côté, il faut ici prendre en considération le fait que cette paroisse est formée d'un détachement d'une partie de Saint-Bruno et de Belœil et autres. Cette paroisse a été formée dernièrement ; il y a là une belle église, et bien qu'elle ne soit pas très près de la voie ferrée, on la voit cependant de la ligne du chemin de fer.

M. MARCIL.

Il y a aussi le village de Saint-Bruno qui est éloigné de la station de quelques arpents ; c'est un très joli village, et l'honorable député de Beauharnois le sait tout aussi bien que moi. C'est une ancienne paroisse établie même avant la construction du chemin de fer du Grand Tronc et qui est fort prospère aujourd'hui.

L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a eu raison de dire que ces villages ont progressé énormément depuis la construction du chemin de fer du Grand Tronc qui leur a procuré de grands avantages, en leur permettant de vendre et d'exporter à meilleur compte les produits de la ferme.

Saint-Hubert est aussi un village considérable comme Belœil et Saint-Bruno.

Nous en arrivons ensuite à Saint-Lambert. A entendre certains honorables messieurs de l'opposition, Saint-Lambert ne serait pas une ville, mais un simple petit village ordinaire. Eh bien ! pour l'information de cette Chambre et de l'honorable député qui a fait cet avancé, je dirai que Saint-Lambert a été constitué en ville il y a eu un an l'hiver dernier, et qu'elle a une charte spéciale.

Quant aux prix des terres à exproprier, j'entendais, il y a un instant, l'honorable député de York-ouest (M. Clarke Wallace) dire que le prix des terres entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert était d'à peu près un dixième de l'évaluation faite par l'honorable ministre des Chemins de fer, c'est-à-dire qu'au lieu d'être $150 de l'arpent, le dixième de ce montant était tout ce que les terres de cette partie du pays valaient, ce qui en ramènerait le prix à environ $15 de l'arpent. Je demanderai à mon honorable ami de Beauharnois s'il croit réellement qu'on peut, dans Saint-Bruno, dans Sainte-Madeleine et même dans Sainte-Rosalie acheter des terres pour $15 de l'arpent ? Il en est de même pour les paroisses de Saint-Hilaire, de Saint-Hubert et de Saint-Basile. Dans toutes ces paroisses, on n'est pas capable d'acheter des terres à $15 de l'arpent.

M. J. G. H. BERGERON : Combien allez-vous les payer ?

M. MARCIL : Mon honorable ami me demande combien je vais les payer ; je me permettrai de répondre que je n'ai jamais demandé le prix des terres dans ces endroits-là ; mais je baserai mes prix en prenant en considération l'estimation des terres de ma localité qui n'ont pas la même valeur. Je suis en position de dire que l'on ne peut pas acheter des terres dans le township d'Acton au prix de $15 l'arpent, et qu'à plus forte raison, les terres qui longent le chemin de fer du Grand Tronc entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert, terres qui sont bien supérieures comme qualité, ne pourraient pas être achetées pour $15 de l'arpent. Je suis en mesure de dire que le moins que l'on pourrait payer—et je ne veux pas être en dehors de la vérité—ce serait de $100 à $150 de l'arpent et ce ne serait pas de trop.

J'entendais faire certaines remarques par les députés de l'autre côté de la Chambre à l'égard de la construction d'une nouvelle ligne. Je ne me permettrai pas,—et je crois avec raison—de discuter ou de répondre à toutes les observations qui ont été faites par ces messieurs, parce que, à mon point de vue, le gouvernement et ses amis y ont répondu à ma satisfaction. Mais je demanderai à mon honorable ami de Beauharnois qui prétend connaître cette région si, suivant lui, on peut bâtir un pont à Saint-Hyacinthe avec autant de facilité et aussi peu d'argent, qu'on pourrait le faire sur la rivière Saint-François ? Mon honorable ami sait fort bien que la terre qui borde chaque côté de la rivière à Saint-Hyacinthe, est une terre glaise. Il sait aussi que pour construire un pont de l'importance de celui qui devrait être construit sur la rivière à Saint-Hyacinthe, il faut une solidité de chaque côté à toute épreuve ; et à plus forte raison, lorsqu'il faut faire cette construction dans de la glaise, cela est plus coûteux que de l'élever sur le roc. Il sait aussi que sur la rivière Saint-François, l'on a comparé le coût du pont qui existe à Drummondville avec celui d'un pont semblable à Saint-Hyacinthe. Il sait fort bien que la rivière Saint-François est bien différente de la rivière Yamaska à Saint-Hyacinthe, et qu'on ne peut pas établir de comparaisons entre ces deux endroits pour la construction d'un pont. En veut-on la preuve ? C'est qu'à Yamaska, lorsque le pont du chemin de fer du Pacifique Canadien a été emporté par les eaux, on a offert $50,000 de bonus à cette compagnie pour reconstruire son pont entre les deux rives de l'Yamaska et elle a refusé en disant que c'était trop coûteux. La rivière Yamaska est la même rivière qui passe à Saint-Hyacinthe.

J'ai cru devoir, monsieur le président, donner ces quelques renseignements en réponse aux assertions faites par l'honorable député de Beauharnois, sur l'importance des villages et des villes, ainsi que sur la valeur des terrains situés le long de la ligne du chemin de fer du Grand Tronc, entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert. J'ai fait connaître le véritable état des choses tel qu'il est, et je crois que l'honorable député en réfléchissant et en rafraîchissant sa mémoire, constatera que les explications que je viens de donner sont justes, et ne contiennent rien autre chose que la vérité.

M. BERGERON (Beauharnois) : Je désire demander à l'honorable député, avant qu'il reprenne son siège, s'il y a réellement entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert, dix ou douze villes importantes ? Est-il en état de répondre dans l'affirmative ?

M. MARCIL : Je répondrai à l'honorable député : Il me demande si je sais qu'il y a

réellement entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert dix ou onze villes.

Je ne crois pas avoir dit qu'il y avait dix ou onze villes entre ces deux points. J'admets avoir déclaré qu'il y avait dix ou onze villes et villages entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert. Je dis qu'il y a Saint-Hyacinthe dont on a parlé comme étant une ville, bien que ce soit une cité ; à part Saint-Hyacinthe qui est un centre considérable, nous traversons de magnifiques villages, et l'honorable député de Beauharnois le sait. L'honorable député sait qu'il n'y a pas d'endroits qui aient un site plus beau, ou qui aient plus le droit d'être appelés de beaux et grands villages que Saint-Hilaire et Belœil.

M. BERGERON : Je demande à l'honorable député de dire si réellement il y a dix ou douze villes dans cette région-là ? Est-il en état de déclarer qu'il y a dix ou douze villes entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert ? Je lui demande de bien vouloir dire si cet avancé est vrai ?

M. MARCIL : Je ne crois pas avoir vu dans le discours de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux qu'il ait dit qu'il y avait dix ou onze villes entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert. Je crois que l'honorable ministre a dit qu'il y avait entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert dix ou onze villes et villages. Maintenant, je veux expliquer comment j'ai compris l'expression dont l'honorable ministre des Chemins de fer s'est servie : l'honorable ministre a voulu par là dire qu'il y avait dix ou onze villes ou villages importants entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert ; or, je crois qu'il a eu raison. En se servant du mot ville, il entendait sans doute parler de Saint-Hyacinthe, qui est même plus qu'une ville, puisqu'elle est cité.

A part Saint-Hyacinthe, il y a le village de Belœil qui est, l'honorable député l'admettra sans peine, magnifique et prospère. Il y a Sainte-Madeleine qui est une belle paroisse ; c'est un village très considérable, bien qu'il ne fasse que de commencer.

L'honorable député sait fort bien que la paroisse de Sainte-Madeleine est toute jeune, et a été formée de parties détachées des autres paroisses ; de plus, qu'elle progresse à vue d'œil.

En traversant Belœil, on trouve Saint-Basile qui est une paroisse formée tout récemment, car elle n'existe que depuis quatre ou cinq ans ; elle est formée de parties détachées des paroisses environnantes, et progresse à vue d'œil. Elle possède des établissements, non pas industriels, mais pouvant produire tout ce qu'il faut pour satisfaire aux besoins d'un tel village. Elle a une église et des boutiques, et elle progresse à vue d'œil.

Je crois que l'on peut dire qu'il y a dix villes et villages entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert.

M. MARCIL.

M. BERGERON : Mon honorable ami me permettra-t-il de lui poser une question ?... Nous voulons tous la même chose ici...

Quelques VOIX : Non, non.

M. BERGERON : Cela dépend du point de vue auquel on se place...

Dans tous les cas, nous voulons savoir la vérité ; or, je désire demander à l'honorable député qui connaît bien cette partie-là du pays, et qui comprend l'anglais, s'il est en état de déclarer que l'honorable ministre des Chemins de fer avait raison de dire dans son discours qu'il y a dix ou douze villes d'une grande importance entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert ?...

Quelques VOIX : Et villages.

M. BERGERON : Je crois que c'est moi qui pose la question...

A la page 4224 des "Débats", édition quotidienne, l'honorable ministre des Chemins de fer a déclaré...

M. MARCIL : Je demande pardon à l'honorable député... mais lorsque l'honorable ministre a parlé de villes, il avait en vue Saint-Hyacinthe.

Je dis que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux ne pouvait passer sous silence la ville de Saint-Hyacinthe qui est située entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert ; c'est ce qui explique pourquoi l'honorable ministre a déclaré dans son discours que l'on se trouvait à traverser dix ou onze villes et villages.

M. BERGERON : Mon honorable ami me permettra-t-il d'appeler son attention pendant une minute ou deux sur les paroles suivantes : Je vais les lire en anglais, car je sais que l'honorable député comprend cette langue...

M. MARCIL : Très bien.

M. BERGERON : Voici les paroles prononcées par l'honorable ministre des Chemins de fer :

There are, to begin with, no less than eleven or twelve considerable towns and villages, some of them of considerable magnitude, towns which have grown up since the Grand Trunk Railway was built.

On remarquera que l'honorable ministre se sert du mot "towns" au pluriel.

Je demande à l'honorable député s'il peut déclarer qu'il y a plus d'une ville entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert, ou qu'il y a plusieurs villes, comme l'honorable ministre le laisse entendre ?...

M. MARCIL : Je dirai à l'honorable député qu'il y a plus d'une ville sur ce parcours-là, parce qu'il y a la ville de Saint-Lambert qui est incorporée depuis un an, l'hiver dernier. Et nous pourrions dire qu'il y a la cité de Saint-Hyacinthe, parce qu'elle mérite le titre de cité par sa population. En effet, Saint-Hyacinthe dont la population

était d'à peu près neuf mille lors du dernier recensement, compte aujourd'hui,—et je dois le dire pour l'information de la Chambre,—une population de douze mille âmes. Comme le nombre requis pour avoir le titre de cité est de dix milles, je crois qu'on pourrait dire : la cité de Saint-Hyacinthe et la ville de Saint-Lambert. C'est pourquoi, mon honorable ami le ministre des Chemins de fer a eu raison de mettre le mot : ville au pluriel parce qu'il y a la ville de Saint-Hyacinthe et la ville de Saint-Lambert.

M. BERGERON : Il est un fait se rattachant à la question débattue sur lequel je désire appeler l'attention du premier ministre. Le parti libéral nous a répété pendant nombre d'années que sous le régime protecteur inauguré par le gouvernement conservateur, le prix des terres par tout le pays avait diminué ; et voici que ce soir, le député de Bagot (M. Marcil) vient nous déclarer que dans la contrée traversée par le chemin de fer en question, il est impossible d'acheter de pareilles terres pour moins de $150 l'acre. Je livre ce fait à la sérieuse méditation du premier ministre, si jamais il songe à abolir le régime national de la protection.

M. BOURASSA : Cela date de l'avènement des libéraux au pouvoir.

M. McDOUGALL : Il s'est élevé un débat entre le député de Lanark-sud, (M. Haggart), le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) et le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) qui est absent en ce moment, touchant le coût du pont de Grand Narrows, le ministre des Chemins de fer ayant contesté l'exactitude de l'estimation du député de Lanark qui porte à $500,000 ou $520,000 le coût de ce pont. L'on a aussi affirmé, en dehors de cette enceinte, si je suis bien renseigné, que l'affirmation du député de Lanark (M. Haggart) est inexacte.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas dit cela.

M. McDOUGALL : Je n'étais pas en chambre à ce moment, mais l'on m'informe que le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) a révoqué en doute l'exactitude de l'affirmation du député de Lanark. Or, le ministre des Chemins de fer possède dans les archives de son ministère le contrat et tous les renseignements relatifs à la construction du pont de Grand Narrows, et il aurait dû soumettre ces documents à la Chambre. Toutefois, sans prendre la peine de compulser les archives ou d'examiner les budgets soumis à la Chambre d'année en année pendant la construction de ces travaux, je puis informer le ministère que le prix de l'entreprise adjugée à Isbester et Ried pour la construction du pont de Grand Narrows est de $515,000. Je suis certain que les dépenses supplémentaires n'ont pas atteint plus de $5,000, de sorte que la totalité du coût de ce pont ne s'élève pas au delà de $520,000. La longueur du pont est de 1,697 pieds. Il a six arches de 242 pieds de longueur, et une arche de 245 pieds, soit en tout 1,697 pieds. Sa pile la plus profonde a 76 pieds ; et il y en a une autre de 67 pieds. Bien que je cite ces chiffres de mémoire, j'en garantis l'exactitude. Une autre pile a 50 pieds de profondeur et le tablier mobile est construit dans 45 ou 46 pieds d'eau, ce qui est l'endroit le moins profond. Voilà les dimensions de ce pont. Les bases des piles ont une surface de 40 pieds sur 20 et la vitesse du courant à cet endroit est d'environ quatre nœuds. D'après les plans primitifs, on avait donné au pont une longueur de 1,720 pieds, comme l'a fait observer un honorable député, mais plus tard, au cours des travaux, l'on réduisit cette longueur.

M. SPROULE : Je désire dire quelques mots au sujet du refus du ministre de nous donner des renseignements. Or, le ministre possède ces renseignements ou il ne les possède pas. S'il les possède et qu'il refuse de les communiquer à la Chambre, alors il commet une grande injustice à l'égard des représentants du peuple. S'il n'a pas ces renseignements, je lui ferai respectueusement observer qu'il devrait se les procurer et les communiquer à la Chambre, avant de songer à faire adopter ce bill. Il devrait nous donner ces renseignements pour un double motif. D'abord, le ministre est tenu de convaincre la Chambre qu'elle ferait acte de sagesse en votant ce projet, et il devra plus tard convaincre le Sénat de la légitimité de ce projet, avant qu'il puisse être adopté par cette Chambre. Le ministre le sait, le Sénat a rejeté ce projet, il y a deux ans. Pourquoi ? Parce que de l'avis du Sénat, ce n'était pas un projet légitime et que les renseignements soumis n'étaient pas de nature à le justifier d'approuver ce contrat.

Et cependant, après qu'il s'est écoulé un temps considérable, le ministre a de nouveau soumis à la Chambre un contrat qui est sous tous les rapports très semblable à celui qui, il y a deux ans, a été rejeté par l'autre Chambre. Et, bien que le ministre puisse, grâce à sa majorité, dans la Chambre des communes, faire adopter son projet de vive force, même en l'absence de renseignements que la Chambre devrait avoir afin de juger si le contrat est acceptable ou non, il ne doit pas oublier qu'il faudra que le projet subisse l'épreuve du Sénat. S'il refuse de donner les renseignements qui ne peuvent venir que de lui et de ses ingénieurs, alors je dis que sa conduite est une invitation ouverte au Sénat pour que celui-ci rejette de nouveau le projet de loi.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela ferait votre affaire.

M. SPROULE : Je prétends, M. l'Orateur, que c'est une invitation au Sénat pour qu'il rejette le projet de loi. L'honorable minis-

tre (M. Blair) sait qu'il y a plusieurs jours, des renseignements ont été demandés au Sénat, et s'il a l'intention de traiter le Sénat avec ce mépris silencieux qu'il manifeste envers la Chambre ce soir, alors sa conduite est une invitation à cette branche de la Législature, de rejeter le projet de loi pour la deuxième fois. Et si, en l'absence de ces renseignements demandés avec raison, le Sénat prend cette attitude, le Sénat sera suffisamment appuyé par le pays. J'ai examiné avec soin ce marché qui nous est actuellement soumis, et je ne lui trouve que bien peu de mérite de plus que le dernier. C'est en grande partie la même chose que le contrat qui nous a été soumis il y a deux ans.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Très bien, très bien.

M. SPROULE : C'est en grande partie la même chose, et si c'est le même projet qui a été rejeté par le Sénat, comment le ministre peut-il espérer le faire passer maintenant au Sénat, s'il ne donne pas de nouvelles raisons pour que le marché soit ratifié ? Rien ne saurait être plus clair, à mon avis, que le ministre a l'intention d'inviter le Sénat à répéter ce qu'il a déjà fait et à rejeter le projet de loi. On pourra dire que l'achat du chemin de fer du comté de Drummond en vertu de ce contrat est un meilleur marché que l'affermage de ce chemin que l'on avait proposé auparavant. Je veux bien admettre que, dans l'intérêt du pays, il vaut mieux que nous achetions le chemin que d'avoir conclu le marché proposé d'abord. Mais les autres parties du contrat ne sont pas meilleures qu'auparavant.

Vu l'attitude déjà prise par le Sénat, il y a une double raison pour que le ministre fournisse les renseignements désirés. S'il refuse, la Chambre et le pays ne peuvent en arriver qu'à une seule conclusion, ou qu'il n'a pas les renseignements et ne désire pas les avoir, ou bien qu'il ne veut pas donner les renseignements qu'il a en sa possession. Dans tous les cas, il traite les représentants du peuple du Canada d'une façon très peu courtoise. Il ne peut prétendre, comme il l'a fait lors du projet du chemin de fer du Klondike, que c'est une question qui s'est présentée à l'improviste à l'attention du gouvernement, et que, dans la hâte qui s'en est suivie, il n'a pas eu le temps d'avoir des détails.

Dans le cas actuel, le ministre a eu tout le temps nécessaire ; il a ses ingénieurs à son service, et rien ne peut l'empêcher d'avoir les renseignements les plus complets. Je répète qu'il n'a pas mis la Chambre en possession des faits qui nous permettraient de faire notre devoir en cette circonstance. Le ministre n'a pas fait son devoir envers le pays, envers le parlement ni envers la position qu'il occupe en qualité de ministre de la Couronne. J'ai entendu jadis l'honorable Edward Blake faire en cette Chambre une remarque qui, je crois, s'applique avec beaucoup de force à la position dans laquelle nous nous trouvons ce soir. La déclaration de M. Blake était au sujet d'un jugement qui pourrait être rendu par un tribunal. Il disait :

" Il ne suffit pas pour satisfaire cette Chambre de dire que la cour rendrait son jugement. Ce qu'il nous faut c'est un jugement raisonné ; ce que nous voulons, ce sont les raisons sur lesquelles le jugement serait basé, afin que nous puissions les analyser et juger par nous-mêmes si le jugement est juste ou non." C'est ce que nous voulons dans le cas actuel. Ce n'est pas l'ipse dixit d'un ingénieur, mais son jugement raisonné ; en d'autres termes, nous voulons les données que l'ingénieur a eues devant lui pour justifier la conclusion à laquelle il est arrivé lorsqu'il a évalué le coût d'un pont à $300,000 et le coût d'un autre à $400,000. Ce n'est qu'au moyen d'une analyse sérieuse de ces données que nous pouvons arriver à une conclusion exacte sur la question de savoir si son jugement était juste.

M. McLENNAN (Glengarry) : Il y a eu beaucoup de discussion sur la question des dommages aux terres. Nous savons que la véritable évaluation du droit de passage n'est pas la même aujourd'hui qu'elle était lorsque le Grand Tronc a été construit. Puis, nous savons que si nous construisions un autre chemin de fer nous ne le construirions pas sur la ligne du Grand Tronc. Si nous le construisions à 400 ou 500 pieds du Grand Tronc, il ne toucherait pas un seul des villages ou villes le long de la ligne du Grand Tronc, à moins que ce ne fût la banlieue de Saint-Hyacinthe. Donc, toute l'argumentation de l'honorable député à propos du coût considérable des dommages aux terrains tombe à plat.

Mais l'estimation faite des ponts et du terrassement du chemin ne suffisait pas à elle seule pour produire de l'effet sur les électeurs; en conséquence, un montant considérable est ajouté pour le droit de passage, afin de justifier l'énorme dépense faite par le ministre. Il ne faut pas oublier que tout homme qui votera pour cette mesure votera pour payer $1,400 ou $1,800 l'acre pour le droit de passage. Le ministre a dit qu'il faudrait une somme considérable pour les expropriations. Je n'ai aucun doute qu'il éprouve cette crainte, car il s'est un peu mêlé de quelque chose de ce genre ; il n'a pas réussi et " chat échaudé craint l'eau froide."

Nul homme en ce pays ne connaît mieux la valeur d'un acre de terre que le cultivateur, et il comparera le coût du droit de passage au prix qu'il peut obtenir pour son terrain. Lorsque le gouvernement propose de payer pour un droit de passage de la largeur du chemin de fer du comté de Drummond, c'est-à-dire 66 pieds, il propose de payer au delà de $1,800 l'acre. J'ose dire que le ministre ne peut trouver un seul in-

génieur ayant une réputation à sauvegarder et occupant un rang distingué dans la Confédération canadienne qui signerait aujourd'hui une estimation s'élevant à la moitié du montant auquel il estime le coût de ce chemin. Je suis convaincu qu'il ne peut forcer M. Schreiber à signer une estimation pour la moitié de ce montant.

Il est très regrettable que le ministre ne veuille pas condescendre à traiter les membres de la gauche comme un ministre devrait les traiter. Il semble croire que nous n'avons aucun droit ; c'est à peine s'il consent à donner une réponse polie. Je veux faire bien comprendre au comité que c'est une estimation très déraisonnable et très extravagante.

M. A. C. BELL (Pictou) : M. le Président, il est généralement admis que la publicité est l'essence même des garanties données au peuple en vertu d'un système de gouvernement responsable. Toutes les réunions du parlement et des comités parlementaires sont ouvertes au public. Les séances de nos tribunaux sont aussi ouvertes au public. Toutes ces délibérations ont lieu en public et cette publicité est ordinairement considérée comme valant quelque chose. On insiste là-dessus dans un but déterminé—pour la protection du public. Le fait étant reconnu que notre système de gouvernement est basé sur ce principe, il s'ensuit qu'il est essentiel que les pouvoirs établis, que ce soit le gouvernement du pays ou le juge qui préside un tribunal, respectent ce principe de telle façon qu'il puisse atteindre le but que l'on a l'intention de lui faire atteindre. Cela ne peut être fait qu'en donnant au peuple les renseignements les plus amples et les plus complets sur toutes les questions qui affectent ses intérêts.

Or, en ce qui concerne cette question de chemin de fer, qui a occupé l'attention du parlement et du pays depuis longtemps—car il y a maintenant près d'un mois que le ministre des Chemins de fer et Canaux a déposé la résolution sur la question—plusieurs longs discours ont été faits ; et, bien que le ministre des Chemins de fer lui-même ait très longuement traité cette question, j'ose dire que le peuple ne la comprend pas encore parfaitement et qu'il n'est pas en mesure de dire si le gouvernement a agi sagement ou non, s'il applique convenablement les ressources du Canada en achetant le chemin de fer du comté de Drummond et en affermant la propriété du Grand Tronc.

Même les membres de cette Chambre, qui ont eu l'occasion d'écouter tout ce qui a été dit à ce sujet par les orateurs de la droite, sont encore à l'heure qu'il est privés de ces renseignements exacts qui leur permettraient de se former une opinion intelligente sur la question. Pourquoi sont-ils ici et pourquoi cette question leur est-elle soumise par le gouvernement ? C'est sans aucun doute parce qu'il est impossible au gouvernement d'imposer ce marché au pays, excepté avec le consentement des représentants du peuple réunis en parlement. Et cependant, les représentants du peuple réunis en parlement se voient refuser, de propos délibéré, ces renseignements qui leur sont nécessaires pour leur permettre de porter un jugement intelligent sur la question de savoir si le gouvernement agit sagement au sujet de cette question.

Le gouvernement aurait pu facilement, à bref délai, avoir préparé, sous une forme pouvant être comprise même par une personne d'une intelligence très ordinaire, tous les faits de nature à élucider la question de savoir si ce contrat est bon ou mauvais. Il est absolument impossible à un simple membre du parlement d'obtenir ces renseignements ou, du moins, cela est si difficile, qu'il ne peut les obtenir. Prenons un exemple : On nous demande ici de voter une certaine somme d'argent sous forme de loyer annuel pour l'usage des termini du chemin de fer du Grand Tronc dans la ville de Montréal ; mais pour nous former une opinion intelligente sur la question de savoir si nous payons trop ou trop peu pour l'usage de ces termini, il nous faudrait savoir quelle est la somme d'usage que le chemin de fer du Grand Tronc a déjà concédée à d'autres lignes ayant acquis des droits de passage sur sa propriété, et la comparer à l'utilisation cédée au chemin de fer de l'Intercolonial.

Si ces détails étaient soumis au parlement, si un relevé était mis entre les mains de chaque député indiquant le nombre de milles et de voies de garage, le nombre d'entrepôts, les gares des voyageurs actuelles à Bonaventure, le coût de la construction, le prolongement des lignes—si un relevé semblable était mis entre les mains des députés, je crois que tout homme qui a su gagner la confiance des électeurs de n'importe quel collège électoral du Canada, aurait certainement assez d'intelligence pour se faire une opinion judicieuse sur la question et pour décider, en peu d'instants, s'il doit ou non approuver le marché que le gouvernement nous soumet.

Mais le gouvernement refuse de nous donner le moindre renseignement. Et les déclarations qui sont faites au parlement au sujet de cette question sont si vagues, si changeantes, si contradictoires qu'il est impossible à toute personne qui écoute les débats, à moins, qu'elle ne soit déjà considérablement renseignée, de comprendre parfaitement la question et de savoir exactement ce que c'est que cette convention, ou de quoi parlent les orateurs, surtout ceux de la droite.

Par exemple, dans presque toutes ces négociations et dans les délibérations qui ont eu lieu devant le comité d'enquête, la ligne de Sainte-Rosalie à Montréal, qui est la chose la plus importante dans ce contrat, est constamment représentée comme ayant 45 milles de longueur, et le peuple du Canada, s'il a une opinion à ce sujet, dira

qu'elle a 45 milles de longueur, parce que, lorsqu'il est question de la ligne de Sainte-Rosalie à Montréal, il doit être compris que ce dont il est question, c'est de la distance entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert, à l'extrémité du pont Victoria vu qu'il y a un loyer spécial pour cette partie.

Après cela nous arrivons au pont, pour lequel il y a aussi un loyer spécial, et en conséquence, ce dont il est question lorsque nous parlons de la ligne de Sainte-Rosalie à Montréal, c'est de la ligne de Sainte-Rosalie à la Jonction de Saint-Lambert. On en parle comme d'une ligne de 35 milles, pour laquelle nous payons un loyer de $37,500, ou en d'autres termes, un peu plus de $1,000 par mille, et ce marché est défendu sous prétexte que $1,000 par mille est un loyer raisonnable. Mais un examen rapide de la question révèle le fait que la ligne n'a pas même 32 milles de longueur.

Prenez les horaires du chemin de fer du Grand Tronc indiquant les distances, non seulement par milles mais par fractions de milles, et vous constaterez que la distance de Sainte-Rosalie à Montréal, au lieu d'être de 35 milles, n'est que de 31.69 milles, soit moins de 32 milles. Il y a donc une erreur de plus de trois milles, lorsque l'on parle de cette partie de la ligne, et cette erreur a été répétée par le ministre des Chemins de fer et Canaux et intercalée dans la preuve fournie devant le comité, et proclamée dans le pays avec toute l'autorité qui lui vient du fait que cela a été dit par le ministre des Chemins de fer et Canaux. Nous avons reçu cela comme étant l'opinion bien arrêtée du ministre et les renseignements possédés par le gouvernement autant que nous avons pu les obtenir. Si nous traversons le pont Victoria et si nous examinons ces autres parties de la propriété du chemin de fer du Grand Tronc qui se trouvent du côté nord du Saint-Laurent, nous trouvons les noms d'un certain nombre de voies de garage qu'il est très facile de confondre entre elles. Or, il n'eût pas été très difficile pour le gouvernement de faire préparer et livrer à chacun des députés un tableau qui n'aurait pas coûté plus de $5—il eût été facile au gouvernement de fournir à chaque membre du parlement un tracé qui eût indiqué le nombre exact de milles de voies de garage et la superficie exacte, en acres, comprise dans les termini du chemin de fer du Grand Tronc ; et je soutiens que le gouvernement aurait pu aller plus loin et mettre en la possession de chaque député, sans la moindre difficulté, des chiffres indiquant ce qu'a coûté en argent toute la propriété de la compagnie du Grand Tronc et le pont Victoria et la gare Bonaventure.

Il eût probablement suffi d'en faire la demande au chemin de fer du Grand Tronc ; ce plan et ce tracé auraient dû être mis entre les mains de chaque membre du parlement, et nous aurions su parfaitement de quoi nous nous occupons. Mais au lieu de cela, lorsque le gouvernement juge à propos de donner les renseignements qui auraient été précieux pour la Chambre, il me semble que le ministre des Chemins de fer et Canaux se trouve placé dans une position très extraordinaire.

Pourquoi le gouvernement s'éloignerait-il de cette ligne de conduite qui devrait être naturellement suivie par tout gouvernement administrant les affaires d'un pays comme la nôtre, qui jouit des institutions représentatives et dans lequel on s'attend évidemment à ce que le gouvernement soit pris à partie par chaque individu chaque fois qu'il faillit à son devoir ? Pourquoi cette ligne de conduite est-elle suivie ? Qu'est-ce que le gouvernement peut gagner à cela ?

Le parlement est dépouillé de ses droits, les simples représentants du peuple en cette Chambre sont, jusqu'à un certain point, traités avec mépris et insultés parce que ce qui est leur droit inaliénable et indiscutable —le droit aux renseignements les plus complets possible—leur est refusé et l'on nous demande de décider une question, tandis que les détails sans lesquels nous ne pouvons rendre un jugement satisfaisant nous sont délibérément cachés.

Cela étant, c'est réellement une question très embarrassante pour tout représentant du peuple en cette Chambre, lorsqu'il se demande pourquoi l'on fait cela. Pourquoi le gouvernement ne met-il pas la Chambre en possesion des renseignements les plus complets possible ? Est-ce à cause de la difficulté qu'il éprouve à les obtenir ? Rien ne serait plus facile pour le gouvernement ayant un ministère des Chemins de fer bien pourvu de fonctionnaires, en vertu des lois qu'il est appelé à administrer, que d'obtenir promptement tous les renseignements dont nous avons besoin au sujet de chaque chemin de fer placé sous sa direction. Non seulement cela ne serait pas difficile, mais le gouvernement aurait pu avec une facilité parfaite se procurer tous les renseignements et les fournir à la Chambre.

On nous demande de juger une ligne de conduite, lorsque, faute de renseignements, nous ne pouvons déterminer s'il était sage de l'adopter. Comment est-il possible pour un membre de cette Chambre de décider si c'était une opération sage et prudente que de donner au chemin de fer du Grand Tronc $140,000 par année pour l'usage de 38 milles de chemin, même si cela comprend les termini qui se trouvent dans la ville de Montréal ? Cela fait près de 4,000 par mille. La distance réelle, d'après les tableaux d'horaires du chemin de fer du Grand Tronc, de Sainte-Rosalie à la gare Bonaventure, est de 38 milles, et pour cela nous payons $140,000 ou près de $4,000 par mille.

Or, le chemin de fer Intercolonial n'est pas aussi exigeant lorsqu'il afferme ses lignes à d'autres. Il se peut que l'ex-gouvernement soit à blâmer pour avoir fait un mauvais marché, mais on verra par la preuve en-

tendue devant le comité spécial à la dernière session que la ligne dans la Nouvelle-Ecosse de Windsor à Halifax est louée au chemin de fer Annapolis et Windsor pour un tiers des recettes brutes, et que le gouvernement n'a reçu qu'environ $16,000 par année, ou $300 ou $400 par mille, contre $4,000 par mille qu'il paie à d'autres.

Maintenant, pourquoi le gouvernement ne traiterait-il pas les représentants du peuple en cette Chambre comme des hommes raisonnables et intelligents ? On dira peut-être que c'est une proposition extraordinaire, mais nous avons de fortes raisons à invoquer en sa faveur. Il se peut que, de prime abord, vous soyez enclins à soupçonner qu'il y a quelque chose de plus qu'une simple opération commerciale dans cet arrangement. Car, il n'y a aucun doute que l'on affirmait partout dans le pays, lorsque le marché a été d'abord proposé, que cette opération devait rapporter quelque argent à certains politiciens n'appartenant pas au parti conservateur. Il ne peut y avoir aucun doute qu'il courait un bruit à cet effet. Il y a au Canada une foule de gens qui croient encore que cette rumeur était bien fondée.

Et lorsque nous considérons le prix élevé que nous payons pour le chemin de fer du comté de Drummond et ce que nous payons pour le loyer des propriétés du Grand Tronc, cela donne une certaine plausibilité à cette assertion. Or, nous savons que tout accusé qui est innocent recherche une enquête, veut rendre chaque chose claire à la vue de tous. Mais la conduite du gouvernement sur cette question n'est pas exactemet celle que je viens de décrire. Non seulement il ne recherche pas la discussion, mais il refuse à la Chambre les moyens de soutenir la discussion. Il refuse obstinément de donner des renseignements. Il fait encore pis. On m'informe que dans certains cas, le ministre a cité à l'appui de ses assertions des autorités qu'il a plus tard refusé de produire en cette Chambre.

Je n'ai pas besoin d'argumenter pour prouver que cela est mal ; tout homme un peu au fait de la procédure parlementaire sait que cela est mal. C'est absolument contraire à ce qui devrait se faire en cette Chambre et à ce que, comme opposition, nous avons le droit d'exiger. Même sans la leçon que nous recevons en cette occasion, on n'avait pas besoin de nous dire que le gouvernement peut imposer sa volonté à la minorité. Mais il est de notre devoir de protester contre cette manière de conduire les affaires du pays et de démontrer au peuple aussi clairement que possible que si un mauvais marché est conclu l'opposition n'en est pas responsable.

Si nous consentons à ce contrat et s'il se trouve que ce soit un mauvais contrat, comme je le crois, nous voulons que le peuple comprenne que nous avons été virtuellement forcés d'acheter chat en poche, pour nous servir d'une expression populaire, d'acheter un chemin de fer lorsque le gouvernement nous refuse de propos delibéré les renseignements qui nous permettraient de nous faire une idée juste de la valeur de ce que nous achetons.

Nous avons l'avantage d'avoir des hommes possédant des connaissances et une expérience indéniables en fait de voies ferrées, lesquels bien que n'étant pas en position d'utiliser les ressources du pays pour se procurer l'aide des ingénieurs et autres experts, sont cependant en mesure d'acquérir beaucoup de renseignements et qui, à l'aide de ces renseignements et à l'aide de l'expérience qu'ils ont acquise dans la construction des chemins de fer, sont en mesure de donner une opinion précieuse à ce sujet. Nous avons l'honorable député de Glengarry (M. McLennan) qui est connu comme l'un des meilleurs et des plus éminents entrepreneurs du Canada, et il est venu à maintes reprises, et avec toute la force et l'autorité que lui donne son rang indiscutable dans le monde des chemins de fer, nous déclarer que c'est là un contrat imprévoyant, et qu'il y a un grand nombre de moyens grâce auxquels le gouvernement aurait pu obtenir à bien meilleur compte ce qu'il acquiert maintenant.

Lorsqu'un gentleman aussi bien renseigné sur les questions de chemin de fer fait une semblable déclaration cela doit contribuer puissamment à nous convaincre ; et lorsque, en réponse, il n'y a rien que des citations de documents que l'on nous refuse, ou que des déclarations aussi évidemment inexactes que celle qui a été faite par le ministre au sujet des dommages aux terrains sur cette ligne—déclaration dont l'inexactitude a été démontrée par les connaissances locales des honorables députés de Québec—la déclaration faite par l'honorable député de Glengarry est confirmée dans une très grande mesure.

Quant à ces déclarations de l'honorable ministre concernant les villes et villages à travers lesquels ce chemin de fer passerait, les honorables députés en cette Chambre sont en mesure de juger jusqu'à quel point elles sont entièrement inexactes et de nature à induire en erreur. Les honorables députés des provinces maritimes passent sur cette ligne probablement deux ou trois fois durant chaque session. Passent-ils à travers quelque grand ville ou quelque grand village entre Montréal et Saint-Hyacinthe ? Est-ce que chaque honorable député ne sait pas que nous passons à travers des champs ouverts ?

Lorsque vous passez aux gares vous ne voyez aucun édifice dénotant un endroit important. A environ un mille plus loin vous voyez peut-être le clocher de l'église paroissiale, mais nous savons tous que, de Sainte-Rosalie à Montréal la majeure partie du chemin passe à travers des champs cultivés. Lorsqu'on nous dit que ces terres en culture valent $150 l'acre, sachant, comme nous le savons que les meilleures terres cultivées de la partie la plus importante d'Ontario se vendent de $50 à $70 l'acre, nous

sentons que l'on s'est moqué de nous, nous sentons qu'une preuve comme celle-ci ne peut être produite que sur commande, que nul représentant du peuple ne pourrait être amené à se lever en parlement et à faire une semblable déclaration s'il ne faisait, à la demande du ministre, une chose qu'il ne pourra jamais soutenir en dehors de cette Chambre.

Nous nous rappelons les déclarations faites constamment par les membres du gouvernement actuel lorsqu'ils étaient dans l'opposition, au sujet de la ruine qui attendait le Canada par suite de la politique nationale, et nous savions qu'elles étaient fausses et inconsidérées. Mais il n'était guère à présumer qu'en moins de deux ou trois ans après leur arrivée au pouvoir, ils seraient forcés d'amener leurs partisans à rendre malgré eux un témoignage à l'effet que les propriétés agricoles ont atteint une valeur de $150 l'acre, cela étant attribué, comme il faut nécessairement qu'ils l'attribuent, au bon gouvernement qui a existé au Canada durant dix-huit ans.

Il y a plusieurs voies pour arriver à Montréal ; nous savons tous que l'une des questions discutées entre le chemin de fer du Grand Tronc et le gouvernement quand ils ont fait ce contrat, était la possibilité d'établir une double voie sur le Grand Tronc, dont le coût aurait été payé par le gouvernement et la compagnie, dans certaines proportions. C'est là une question qui méritait d'être prise en considération.

Y a-t-il un homme qui, connaissant ce que coûte un chemin de fer, pourrait dire ce que coûterait une voie double sur le Grand Tronc ? Si cet homme existe, il vous dira que le coût s'élèvera au delà de $10,000 par mille. Que le gouvernement, alors, s'il désire se servir de ce chemin oblige le Grand Tronc à doubler sa voie à $10,000 du mille. Cette amélioration donnera plus de valeur au chemin et de plus, l'avantage d'atteindre le commerce de l'est, qu'il n'a pas comme celui de l'ouest entre Montréal et Toronto, qu'il a maintenant.

Le gouvernement, si ma proposition est acceptée, n'aura aucun dommage à payer ; il n'aura pas de droit de passage à payer, et au lieu de donner $320,000, à 3 pour 100, coûteront au Canada $9,600 par année, il aura l'usage d'une voie double entre Sainte-Rosalie et Montréal.

Ce serait à peu près le quart de la somme de $37,500 qu'il a consenti à payer au Grand Tronc et pour cette somme, il aurait le privilège de faire circuler ses trains sur une voie double, ce qui serait un avantage considérable au point de vue de l'économie et de la sûreté des voyageurs et des marchandises. Il se trouverait, dans ce cas, à ne payer que $9,600 par année, au lieu de $37,500.

D'après l'arrangement qu'on nous propose, s'il devenait nécessaire de construire une voie double, le gouvernement serait obligé de payer $37,500 par année, plus l'intérêt à 4 pour 100 sur le coût de cette voie double, sur cette partie du chemin.

Cela me fait l'effet que le gouvernement a fait un marché imprévoyant. On pourrait dire, cependant, que le Grand Tronc ne consentirait pas à doubler sa voie et cela est peut-être vrai. Cependant, je crois qu'il est bien entendu que c'est son intention de le faire. Mais pour les fins de la discussion supposons qu'il ne le veuille pas, d'après les renseignements fournis par l'honorable député de Glengarry (M. McLennan) et d'autres personnes qui connaissent parfaitement les questions de chemin de fer, la nature du terrain entre Sainte-Rosalie et Montréal, nous savons parfaitement que pour $15,000 le mille nous pourrions construire un chemin de fer indépendant jusqu'à Montréal, ce qui coûterait en tout $450,000.

Ce serait une dépense annuelle de $13,500. Pourquoi ne pas faire cela ? Parce que le ministre des Chemins de fer et Canaux veut nous faire croire que la construction de ce chemin indépendant nous coûterait un demi-million de dollars uniquement pour le droit de passage. Cette prétention est absurde. Dans les provinces maritimes, nous ne sommes pas habitués à croire que nous vivons dans un pays inférieur à Ontario et à Québec. Nous avons eu beaucoup de chemins de fer. Jamais il n'a été payé, en expropriation $150 de l'acre pour le droit de passage. L'ancien gouvernement a payé des droits de passage à travers la ville de Dartmouth, N.E. sur les quais, ce qui était une expropriation des plus coûteuses, moins de $1,500 de l'acre. A New-Glasgow où je demeure, ville des plus prospères de la province, où les terrains ont beaucoup de valeur, on a payé, tout au plus $300 de l'acre. Je pourrais citer un grand nombre de cas pour démontrer que la prétention du ministre des Chemins de fer et Canaux est tout à fait erronée quand il dit que le coût du droit de passage entre Saint-Hyacinthe et Montréal, sera de $500,000.

Il est évident que cela est faux, de même que l'assertion que ce chemin de fer traverse dix ou douze villes entre Saint-Hyacinthe et Montréal. Tous ceux qui ont voyagé sur cette section du chemin savent que l'assertion du ministre est fausse. Je suis convaincu que le parlement ne consentira pas à cet arrangement. On ne sait pas encore si ce chemin rapportera des bénéfices à l'Etat. On a dit que le fait de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal mettrait cette partie du chemin en état de donner des bénéfices, et cela était dit lorsque le gouvernement a présenté à la Chambre son premier arrangement.

Eh bien ! d'après les derniers rapports que nous avons, cette partie du chemin a été exploitée durant 4 mois. Nous avons pu alors constater les avantages que nous retirons de ce prolongement, et au lieu d'un surplus, il y a un déficit considérable. Je considère que le gouvernement serait inex-

cusable de continuer cette expérience, tant qu'il n'aura pas été capable de nous en démontrer les avantages. Donnons au gouvernement l'occasion d'exploiter toute la voie durant toute une année, et quand nous aurons le rapport de l'exercice de 1898, nous serons en meilleur état de juger de ce que ce chemin de fer nous rapporterait, si le contrat actuellement soumis à la Chambre était accepté d'une manière permanente.

Nous aurons alors l'expérience de deux années pour constater l'augmentation dans le transport des voyageurs et du fret, dont le ministre des Chemins de fer parle avec tant de confiance, et nous pourrons constater si nos exportations via Halifax, ont augmenté.

Je ne crois pas que le parlement fasse erreur en accordant au gouvernement l'avantage de continuer cette expérience une autre année d'après le système qu'il a adopté depuis deux ans. Si, à l'expiration de cette année, le gouvernement croit qu'il est de son devoir de demander que le pays achète cette voie, nous serons en état de juger s'il a raison ou non d'après les rapports que nous aurons reçus. Actuellement, alors même que le ministre voudrait nous fournir tous les renseignements désirés, je crois que l'on ne saurait se prononcer avec parfaite connaissance de cause.

Dans les circonstances, quand on voit un ministre des Chemins de fer et Canaux, un homme d'une habileté incontestable, un chef de département bien organisé, affirmer des choses qui manquent de preuves et que l'expérience contredit, je crois que nous avons toute raison de nous arrêter, de ne pas aller plus loin avant de connaître les résultats de l'entreprise.

Quand nous constatons que le gouvernement ne nous donne que des renseignements futiles, tel que nous l'avons constaté, je puis dire que ce parlement n'a aucune raison de donner sa sanction, en justice pour le pays, au contrat tel que présenté maintenant, mais qu'il manquerait à son devoir en l'acceptant.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Le préambule du bill sera-t-il adopté ?

M. FOSTER : Oh ! non. Nous ne sommes rendus qu'au troisième article. Comme je l'ai déjà déclaré, c'est la seule occasion qui nous soit fournie de discuter dans tous ses détails ce contrat avec le Grand Tronc, et comme il contient 58 articles, on ne saurait en finir dans une, deux ou trois séances.

Je m'adresse en ce moment à l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier), car le ministre des Chemins de fer et Canaux ne veut rien entendre. Il se renferme dans ce qu'il appelle sa dignité et refuse de communiquer à la Chambre les renseignements qu'il possède. Je suis certain que le premier ministre n'approuve pas cette manière d'agir, mais je crois qu'il ne réalise pas la gravité de la situation.

Un des arguments invoqués, l'autre soir, par l'honorable ministre, c'est qu'il fallait faire le présent arrangement pour la raison que la construction d'une ligne alternative serait plus coûteuse et par le fait même, tout à fait impossible. Nous croyons avoir démontré la non-valeur de cet argument. Lorsque nous avons exprimé cette opinion à l'honorable ministre, il nous a dit qu'il ne connaissait rien personnellement, mais qu'il tenait ces renseignements de ses fonctionnaires. Alors, tout naturellement nous lui avons demandé de soumettre au comité le rapport de ces fonctionnaires pour nous permettre d'en juger. Il ressort de là que qui que ce soit dans cette Chambre en connaît autant que l'honorable ministre des Chemins de fer sur la question. Nous demandons simplement que le ministre nous communique le rapport qu'il a reçu, pour permettre aux membres du comité d'en juger et de se former une opinion. Voici ce que nous a dit le ministre au sujet de ce rapport :

> Se forme-t-il une idée du coût de cette entreprise ? Je puis lui donner certains renseignements que m'ont communiqués les fonctionnaires de mon département, pas aujourd'hui ni hier, mais avant que j'aie recommandé à mes collègues l'adoption du projet dont la Chambre est saisie.

Il faut conclure de là que c'est ce rapport qui a déterminé ses collègues à adopter ses vues et à accepter le projet. Quelqu'un de ses collègues pourrait peut-être nous donner ces renseignements préparés depuis longtemps par les fonctionnaires de son département, car je ne crois pas que parmi les membres du cabinet, il s'en trouve un seul qui soit prêt à approuver un projet de ce genre, à le faire approuver par le conseil, et à autoriser le ministre à le soumettre à la Chambre, à moins qu'il n'ait eu à ce sujet d'autres renseignements que la simple déclaration du ministre des Chemins de fer. Il est évident que les membres du cabinet ont eu ce rapport et ces estimations. Il y a peut-être quelque autre ministre capable de nous renseigner sur la question. L'honorable premier ministre ne pense-t-il pas que les membres de cette Chambre ont droit à ces estimations préparées par les fonctionnaires du département des Chemins de fer, qui sont après tout les serviteurs de cette Chambre et du parlement ? Ces estimations, d'après le ministre, ont été préparées longtemps avant d'être présentées à ses collègues. Le premier ministre ne croit-il pas que nous avons droit de connaître ces détails ? Croit-il que le ministre des Chemins de fer a le droit de se croire supérieur à tout autre député et de dire aux deux cents membres de cette Chambre : J'ai étudié ces estimations et j'en suis satisfait ? Nous aimerions aussi à étudier ces estimations, mais le ministre nous dit : en cela vous m'insultez, car vous semblez vouloir dire que je ne suis pas digne de foi.

L'honorable premier ministre croit-il que ce soit là une manière convenable d'agir de la part d'un de ses ministres ? Ce serait un mauvais précédent à créer. Sommes-nous

ici simplement pour accepter les informations fournies au ministre des Chemins de fer, ou n'avons-nous pas le droit d'étudier ces informations ? Quel mal y aurait-il à nous fournir ces renseignements ? L'honorable premier ministre peut-il nous dire pour quelle raison ils ne sont pas fournis à la Chambre ? Nous doutons de l'exactitude de ces renseignements pour plusieurs raisons. D'abord, parce que le ministre des Chemins de fer nous a déclaré qu'il faudrait $300,000 pour construire sur la rivière Yamaska un pont dont les arches ne dépassent pas 331 pieds, tandis qu'il a été parfaitement établi ce soir par des témoignages d'ingénieurs puisés dans les documents officiels que des ponts plus importants ont été construits pour $15,000 ou $17,000. En outre, l'honorable député de Glengarry, qui probablement en connaît plus que n'importe quel membre de cette Chambre en matière de chemin de fer, nous a dit qu'il avait étudié la question, qu'il avait fait faire des estimations par un ingénieur qui lui déclarait que ce pont pouvait être construit à moins de $60,000. Nous avons une foule d'autres témoignages à cet effet, par exemple la construction d'un pont par le chemin de fer Canadien du Pacifique sur le Saint-Laurent, au coût de $934,000. Trois mille six cent cinquante deux pieds comparés à 331 pieds ; vous pouvez vous-même juger de la différence. Est-il possible qu'un pont de 331 pieds, sur la rivière Yamaska, puisse coûter $300,000, lorsqu'un pont de 3,652 pieds sur le Saint-Laurent ne coûte que $934,000 ? Ainsi nous devons en venir à la conclusion que le ministre a fait une erreur ou dans le cas contraire, il met ses ingénieurs dans une bien fausse position. Ce sont des hommes sur qui nous devons compter pour l'emploi des deniers publics. Vont-ils estimer à $300,000 un pont qui ne doit pas coûter plus de $60,000 ? Je défie le ministre (M. Blair) de soumettre à la Chambre l'estimation de M. Schreiber. L'honorable ministre me répond qu'il ne la produira pas, et que je n'ai pas raison de la demander. Il me dit dans sa dignité : je suis le ministre et vous devez accepter les renseignements que je vous donne. Eh bien ! M. l'Orateur, la Chambre veut savoir si le pays a à son service des ingénieurs compétents. La Chambre veut savoir s'il se trouve dans ce département un ingénieur qui soit prêt à mettre sa signature au bas d'une estimation portant à $300,000 le coût d'un pont sur la rivière Yamaska. Dans l'affirmative, j'aimerais à demander aux membres de cette Chambre intéressés dans ce genre d'industries, si semblable estimation est raisonnable, ou si nous ne devrions pas retenir les services d'un autre ingénieur. C'est là une question grave, mais il en est une plus grave encore : c'est que vous avez aujourd'hui un ministre qui est obligé de se fier aux fonctionnaires de son département, et la Chambre doit-elle l'approuver lorsqu'il refuse de produire les estimations préparées par son ingénieur ? Cela est intolérable. Non seulement cette façon d'agir n'est pas constitutionnelle, mais elle est, dans une certaine mesure, tout à fait contraire aux règles parlementaires. Je demanderai au très honorable premier ministre de ne pas permettre au ministre des Chemins de fer de s'obstiner à mépriser les principes qui nous guident dans cette Chambre, en privant les 212 représentants du peuple de certains renseignements, pour la simple raison qu'il nous dit : Je possède ces renseignements et vous devez vous contenter de l'idée que je vais vous en donner, car, vous n'aurez rien autre chose. C'est là une question très grave, et je tiens à l'exposer.

Il y a autre chose qui soulève chez nous des doutes. L'honorable ministre (M. Blair) a tenté dans un long discours d'exposer à la Chambre, la question du chemin de fer du Yukon, question au sujet de laquelle, ainsi qu'il l'a avoué, il ne connaissait rien. Aujourd'hui, l'honorable ministre a résolu de faire un grand discours et de démontrer que ses partisans, et tout spécialement, l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) étaient de grands hommes ; mais toute son argumentation est tombée ce soir devant une faible critique.

Je désire attirer l'attention de mon honorable ami sur un autre point. Il nous a parlé du prix excessif du droit de passage, et il a voulu donner à entendre à la Chambre qu'en construisant le chemin depuis Sainte-Rosalie jusqu'à Saint-Lambert, vous alliez encourir des dommages considérables à propos des terrains, en raison des onze villes ou villages que le chemin devait traverser. Or, tout le monde sait que cela se réduit tout simplement à une simple contrée agricole, sauf Saint-Hyacinthe ; mais il ne s'agit pas de traverser des villes et des villages sur un parcours de 32 milles. Le chemin ne traverserait tout simplement que des fermes, et lorsque l'on a questionné le ministre à ce sujet, il ne savait rien autre chose que le nom de la ville de Saint-Hyacinthe. Il nous a dit que le nom des villages avait été fourni par quelques-uns de ses fonctionnaires, et il a refusé de nous soumettre l'exposé écrit de son ingénieur. Cette partie de l'argumentation de l'honorable ministre n'est d'aucune valeur. A tout considérer, je crois que nous avons raison, lorsque l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux nous fait des déclarations solennelles en Chambre, de douter de ce qu'il nous dit.

Je demanderai au très honorable premier ministre si nous n'avons pas raison d'exiger que le rapport et l'estimation de l'ingénieur, notre fonctionnaire, soient soumis à ceux qui l'emploient et le paient dans l'intérêt public. Je suis sûr que cet appel fait à mon honorable ami aura son effet, et qu'après avoir pris la chose en considération, il ramènera le ministre des Chemins de fer et Canaux à de meilleurs sentiments. Je suis sûr que l'opposition en demandant ces renseigne-

ments est parfaitement dans ses droits, et il n'est pas un homme d'affaires dans le pays qui ne soit prêt à admettre la chose.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Comme mon honorable ami (M. Foster) fait appel au premier ministre, je lui dois assurément une réponse, bien que je craigne beaucoup d'avance ne pouvoir le contenter. Mon honorable ami se montre si difficile dans sa manière d'envisager cette question que, malgré notre bonne volonté, je ne crois pas que nous puissions le contenter. Il me pardonnera de dire que je ne le crois pas désireux d'obtenir des renseignements, lorsque je constate qu'à onze heures et demie du soir, le comité n'a fait aucun progrès sur ce bill. Mon honorable ami veut savoir de moi si nous en sommes venus à cette conclusion que nous demandons à la Chambre de ratifier, sans plus de renseignements qu'il n'en possède lui-même. Je crois, M. l'Orateur, que les renseignements que nous avons soumis à la Chambre sont suffisants pour permettre à tout député de se prononcer sur le mérite de la question.

Mon honorable ami (M. Foster) est un excellent orateur, mais il me pardonnera de lui dire qu'il est aussi un peu ergoteur. Ce projet qui est aujourd'hui soumis à la Chambre est, à mon avis, d'un mérite incontestable.

L'autre jour, dans un discours très éloquent, mon honorable ami a démontré l'impossibilité d'avoir un chemin de fer depuis Sainte-Rosalie jusqu'à Montréal, pour la somme de $140,000 par année. Capitalisez ce montant à trois, quatre, cinq ou même deux pour cent, et doublez ou triplez le capital ainsi formé, et vous ne pourriez pas obtenir les facilités qui vous sont offertes aujourd'hui depuis Sainte-Rosalie jusqu'à la gare Bonaventure.

Que le montant du capital soit de quatre, cinq, six ou dix millions, et du double de cela, vous ne pourriez pas obtenir pour cela les facilités que vous obtenez en vertu de cette convention. Ceci est une déclaration si large, si claire et si certaine qu'elle ne saurait être contestée avec succès. Mais, l'autre jour, mon honorable ami s'est éloigné de son discours pour répondre à un discours prononcé par l'honorable député de Glengarry. Cet honorable député est un entrepreneur pratique, qui parle avec connaissance de cause et ce qu'il dit doit être traité avec respect. Je ne partage pas toutes les opinions qu'il a exprimées, mais je dois dire que lorsqu'il parle sur une question de ce genre ses opinions ont droit à notre respect parce qu'il est censé savoir ce qu'il dit. Mais, de même que les médecins ne s'accordent pas toujours, les ingénieurs sont, eux aussi, exposés à différer d'opinion ; et mon honorable ami s'est écarté de son sujet, il m'a semblé, du moins, bien que cela fût attribuable à l'abondance de ses arguments, pour répondre à la déclaration faite par l'honorable député de Glengarry au sujet du coût estimatif de la construction d'un chemin de Sainte-Rosalie à Montréal, en entrant dans la ville par le voisinage du pont de Lachine.

Mon honorable ami a d'abord déclaré, et en ce faisant, il n'a pas faussé la vérité, que le chemin de fer serait obligé de traverser environ dix ou onze villes et villages. Or, les honorable membres de la gauche, dans un esprit de chicane, si je puis m'exprimer ainsi, du moins dans un esprit de critique excessive, disent qu'il n'y a qu'une seule ville, Sainte-Hyacinthe. Peu m'importe que vous appeliez Saint-Lambert une ville ou un village ; le fait n'en reste pas moins vrai que de Sainte-Rosalie à Montréal la ligne traverserait la ville de Saint-Hyacinthe et plusieurs des plus riches paroisses de la province de Québec.

M. FOSTER : Paroisses.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai dit paroisses, et des paroisses qui donneraient beaucoup de produits à transporter à un chemin de fer, de ces produits agricoles qu'elles récoltent et qui seraient vendus à Montréal. Mon honorable ami l'a dit. Puis il a dit que les dommages aux terrains s'élèveraient à au moins $150 l'acre. L'honorable député de Bagot, (M. Marcil), qui connaît très bien la localité déclare que le terrain dans ces environs coûterait de $100 à $150 l'acre.

Puis le pont sur l'Yamaska à Saint-Hyacinthe coûterait $300,000, a dit mon honorable ami. L'honorable député de Glengarry l'estime à $50,000. Je n'ai pas besoin de répéter ce que j'ai dit à ce sujet cette après-midi. Mon opinion à ce sujet n'étant pas l'opinion d'un homme du métier, je n'y attache aucune valeur ; mais pour tout homme qui connaît un peu la localité, il est ridicule de supposer que vous puissiez construire un pont sur la rivière Yamaska pour $50,000.

Il y avait un autre pont sur la rivière Yamaska, à la ville d'Yamaska, qui appartenait au chemin de fer Canadien du Pacifique et qui a été emporté par les eaux il y a cinq ou six ans pendant les crues du printemps, et il n'a jamais été reconstruit, bien qu'au moment actuel une subvention de $50.-000,—votée par ce parlement il y a quatre ou cinq ans pour sa construction,—soit offerte. Cette subvention attend depuis lors un entrepreneur, et nul ne l'a acceptée. Or, nous donnons généralement des subventions pour les ponts jusqu'à concurrence de quinze pour cent du coût de leur construction, ce qui porterait le coût de ce pont, lequel est à quinze milles au plus du pont de Saint-Hyacinthe, à $300,000 ou $400,000. De sorte que l'estimation à $50,000 semble ridicule. Le pont coûterait-il $300.000 ? C'est ce que je ne suis pas prêt à dire dans le moment ; mais supposons que l'estimation de l'ingénieur ait été trop élevée, après tout, il n'y a là qu'une matière d'opinion, et ce n'est pas

une raison suffisante pour rejeter la proposition soumise à la Chambre. Qu'est-ce que mon honorable ami de la gauche demande ? Mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et Canaux a parlé après avoir consulté ses ingénieurs et après avoir débattu la question avec eux à maintes reprises. Mon honorable ami sait que dans un échange de vues, et lorsque le ministre dit : "Je vous donne l'estimation de mon ingénieur, et il estime que le pont coûterait $300,000," il vous donne tout ce qu'il peut vous donner même si cela était donné par écrit.

Il y a plus. Comme je l'ai dit cette après-midie—et j'appelle sur ce fait l'attention de l'honorable député d'York (M. Foster)—cette question n'est pas nouvelle ; elle a déjà été débattue en cette Chambre ; elle a été l'objet d'une enquête de la part d'un comité de cette Chambre ; et je trouve dans la liste des documents produits devant ce comité, tous les documents demandés aujourd'hui par mon honorable ami. Parmi ces documents étaient les suivants : première estimation de M. Schreiber du parcours et du coût de la construction du chemin de fer du comté de Drummond de Sainte-Rosalie à la Jonction de la Chaudière; estimation de M. Schreiber quant au montant devant être payé à la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc pour l'usage des terminî à la Pointe Saint-Charles et à la gare Bonaventure, Montréal ; estimation de M. Schreiber quant au montant à être payé à la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc pour l'usage du pont Victoria ; deuxième estimation de M. Schreiber du parcours et du coût de la construction du chemin de fer du comté de Drummond depuis Sainte-Rosalie jusqu'à la Chaudière, y compris l'embranchement de Nicolet.

Toutes ces choses ont été l'objet d'une enquête. Il me semble donc que mon honorable ami, s'il veut réellement avoir des renseignements et s'il ne fait pas une opposition destinée à retarder l'adoption de ce projet de loi, a déjà eu ces renseignements devant la Chambre, et les députés mêmes qui ont été chargés de l'enquête sur cette mesure ont également eu ces renseignements.

M. BERGERON : Je désire déclarer au sujet du pont pour lequel le très honorable ministre dit qu'une subvention de $50,000 a été votée, qu'il n'y a aucun parallèle à établir entre ce pont et l'autre. La largeur de la rivière au village d'Yamaska est double de ce qu'elle est à Saint-Hyacinthe.

Le PREMIER MINISTRE : Elle est certainement plus large.

M. BERGERON : Et mon très honorable ami se souviendra sans doute que ce n'est pas à cause de la dépense que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ne veut pas construire ce pont. Même si nous lui offrions $100,000, elle ne le construirait pas, parce qu'elle était bien aise de cesser de faire circuler ses convois sur cette ligne qui ne lui rapportait rien. Le très honorable ministre sait très bien qu'il ne peut invoquer cela comme un argument pour démontrer la différence dans l'estimation du pont de Saint-Hyacinthe, entre l'honorable député de Glengarry et l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux.

M. BORDEN (Halifax) : Le très honorable ministre se plaint du fait qu'il est 11.30 et que nous n'avons rien de fait. Je crois que, s'il veut réfléchir un instant, il verra que si rien n'est fait, la faute en est aux honorables membres de la droite. Il dit que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux est sorti de son sujet pour répondre à l'honorable député de Glengarry (M. McLennan). Nous ne l'entendons pas de cette manière. Nous sommes convaincus que l'argument dont s'est servi l'honorable député de Glengarry prouve éloquemment que ces résolutions ne devraient pas être adoptées. Il démontre que pour une dépense beaucoup moindre que celle que l'on se propose de faire en vertu de cette convention, un chemin pourrait être contruit à double voie depuis Sainte-Rosalie jusqu'à Montréal et pourvu des facilités d'accès à la tête de ligne.

Comment le ministre des Chemins de fer a-t-il répondu à cet argument ? En opposant à la déclaration faite par l'honorable député de Glengarry les estimations et les calculs des fonctionnaires de son propre ministère. Nous avions les déclarations faites par l'honorable député de Glengarry, un homme pratique, basées sur des observations pratiques, qui démontraient qu'un arrangement beaucoup plus avantageux que celui qui est proposé aurait pu être fait par le gouvernement. Alors, comment le très honorable ministre peut-il dire que le ministre des Chemins de fer s'est écarté de son sujet pour répondre à cet argument ? Il ne s'est pas écarté de son sujet ; c'était bien rester dans le cadre de son sujet que de répondre à cet argument, et il a tenté d'y répondre en déclarant que l'estimation de mon honorable ami de Glengarry n'était pas exacte, et qu'il avait des calculs préparés avec soin il y a longtemps par les ingénieurs et les fonctionnaires de son ministère, lesquels démontraient que l'argument de l'honorable député de Glengarry était faux.

Or, la question que nous avons discutée ce soir est tout simplement celle-ci : Est-il loisible au ministre des Chemins de fer d'essayer à opposer aux arguments des honorables membres de l'opposition la mention de calculs de ce genre, puis d'arrêter la marche de ce comité depuis quatre heures cet après-midi jusqu'à 11.30 ce soir, en refusant de produire ces calculs, en contravention à toutes les règles de la procédure parlementaire ? Cependant le très honorable ministre dit que c'est là une question au sujet de laquelle le ministre des Chemins de fer s'est écarté de son sujet pour répondre à l'honorable député de Glengarry. Il ne

s'est par écarté de son sujet pour répondre à cet honorable député, mais il s'est écarté de son sujet pour enrayer la besogne du comité en refusant de produire les calculs qu'il a lui-même invoqués devant la Chambre.

Je ne considère pas que le très honorable ministre ait le moins du monde répondu à l'appel que lui a fait l'honorable député d'York (M. Foster). La question est tout simplement de savoir s'il est loisible au ministre des Chemins de fer d'essayer à combattre un argument présenté par la gauche et basé sur l'observation et sur des connaissances pratiques en invoquant des estimations et des calculs faits par ses propres ingénieurs, puis de retarder ce comité pendant de longues heures en refusant de produire ces documents pour son information. Il pourrait tout aussi bien déposer ce projet de loi, et ces résolutions et cette convention et dire : J'ai fait une excellente convention avec le chemin de fer du Grand Tronc, prenez-en ma parole, et si vous ne croyez pas que ce soit une excellent convention, vous doutez de ma parole et je traiterai avec mépris toute plainte que vous pourrez faire.

Mais le très honorable ministre lui-même fournit la meilleure réponse à son propre argument, après avoir dit que le ministre des Chemins de fer s'était écarté de son sujet pour répondre à l'honorable député de Glengarry, il a essayé lui-même de répondre à cet honorable député en ce qui concerne le coût de ce pont. La question est de savoir s'il coûterait environ $300,000 ou $50,000. et le très honorable ministre a dit qu'il avait quelques connaissances personnelles au sujet de la région, du droit de passage, &c. Nous avons écouté tout cela avec beaucoup de respect, mais nous écouterions avec beaucoup plus de respect et d'attention les calculs et les estimations sur lesquels le ministre des Chemins de fer a basé son discours de l'autre soir. Le très honorable ministre n'a pas de connaissances techniques sur ces questions, les ingénieurs en ont, et le ministre des Chemins de fer a basé son argument sur les rapports de ces ingénieurs, mais maintenant il refuse de les produire.

J'ose crois qu'il ne peut être justifié en aucune manière dans l'attitude qu'il a prise par aucune autorité qui ait jamais été citée en cette Chambre, et je ne crois pas que le très honorable premier ministre ait réussi à justifier l'obstruction à laquelle ce comité a été assujetti dans le but de faire avancer ce projet de loi.

M. FOSTER : Je ne suppose pas que ce soit l'intention de mon honorable ami de finir l'annexe ce soir.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Quelle est alors l'intention de mon honorable ami ?

M. FOSTER : Mon intention, et je crois que c'est aussi celle de mes honorables amis, est celle que j'ai manifestée l'autre jour lorsque nous sommes convenus de prendre un vote en troisième délibération. Je crois avoir dit qu'en deuxième délibération, il faudrait examiner avec soin tous les articles et que j'aurais beaucoup de critique à faire. En vérité, nous n'avons pas eu l'occasion d'examiner les bases de ce projet avant de siéger en comité en deuxième délibération. L'honorable ministre des Chemins de fer a fait un très long discours sur la résolution ; on a répondu à ce dicours et mon honorable ami se souviendra que nous n'avons pas fait la critique des diverses parties de l'annexe, environ cinquante-huit articles en tout. Nous avons laissé passer cela mais il y en a qui le sont, vu qu'ils affectent de critiquer les cinquante-huit articles.

Tous ne sont pas également importants, mais il y en a que le sont, vu qu'ils affectent les bases de la convention, et il nous faudra un temps considérable pour les tirer au clair. L'honorable ministre peut nous retenir ici jusqu'au point du jour, mais ce n'est pas là la meilleure manière de terminer notre discussion. Nous n'avons nul désir de critiquer injustement ces cinquante-huit articles, mais il nous faut les passer en revue et critiquer ceux que nous considérons comme les plus importants.

Nous avons discuté cet article depuis si longtemps pour bien insister sur le fait que le ministre des Chemins de fer a refusé les renseignements, sur lesquels il a basé son argument, ce qui prouve d'une façon assez concluante qu'il est dans l'erreur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sous quel rapport ?

M. FOSTER : Sous ce rapport qu'il a fait devant cette Chambre une déclaration pour influencer l'opinion des députés et que nous croyons que cette déclaration ne peut être soutenue par les faits ; et comme je ne suis pas spécialiste, comme mon honorable ami ne l'est pas non plus, et comme mon honorable ami qui siège derrière moi n'est pas un expert en fait de chemins de fer, comme l'honorable chef du gouvernement n'en est pas un non plus, pourquoi n'avons-nous pas les renseignements que comporte la déclaration de l'ingénieur ? Chacun de nous peut avoir son opinion et nous pouvons continuer pendant une quinzaine ou plus à opposer assertion à assertion, mais l'argument même de mon honorable ami prouve d'une façon concluante que nous ferons mieux de consulter quelque autre autorité, et que cette autorité est celle sur laquelle le ministre des Chemins de fer a basé l'argument dont il s'est servi, argument que je considère comme erroné.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : M. le président, il me semble qu'une partie de la déclaration de l'honorable député (M. Foster) ne s'harmonise pas avec le reste. Il prétend désirer avoir l'occasion de discuter les 48 articles de ce pro-

jet de loi, et cependant, il s'en est tenu apparemment aux arguments qui se rapportent exclusivement à la question générale, savoir : si une partie quelconque de ce projet de loi doit être considérée ou non, de fait, si le projet de loi aurait dû être voté en deuxième délibération, Sa prétention est que cet arrangement n'est pas avantageux pour le pays, et il dit que l'une des estimations que j'ai présentées au comité l'autre jour, concernant l'érection de deux ponts qui font maintenant partie de la ligne du Grand Tronc entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert, n'était pas exacte, mais était excessive.

Or, je ne puis voir comment la question de savoir si ces estimations, l'une ou l'autre, ou toutes deux sont excessives peut être une question importante affectant la proposition générale soumise au comité. La question de savoir si ce projet de loi doit ou non être adopté, dans son ensemble, avec tous ses articles et les clauses du contrat, ne repose pas sur la question de savoir si l'ingénieur m'a donné une estimation exacte du coût de ces ponts. J'ai cité le mémoire de l'ingénieur à l'effet que le coût du pont sur l'Yamaska serait de $300,000. Que cette estimation soit exacte ou non, ou que les déclarations faites par les honorables membres de la gauche soient acceptées, c'est là une partie très minime de la question.

Dans tout le cours de cette discussion, l'honorable député a prétendu que lorsque j'ai déclaré l'autre jour que j'avais l'opinion de mon ingénieur pour déclarer à cette Chambre qu'il en coûterait $485,000 pour construire un chemin de fer, sans compter les deux ponts sur les rivières Yamaska et Richelieu, et $400,000 pour le pont du Richelieu et $300,000 pour celui de l'Yamaska, soit un total de $1,185,000, je citais des chiffres qui étaient excessifs et exagérés. Eh bien ! si l'honorable député est de cet avis, qu'il en tire les conclusions qu'il lui plaira et qu'il vote en conséquence.

Mais, je ne vois pas, et je ne crois pas qu'un seul honorable membre du comité puisse voir l'à-propos ou l'importance qu'il y a pour nous d'occuper le temps du comité à décider si l'estimation de l'ingénieur est excessive ou non. J'ai dit et redit au comité que l'ingénieur m'avait donné l'estimation totale du coût. Il n'est pas entré dans les détails : il ne m'a pas dit combien de livres de fer ni combien de verges cubes de pierre seraient requises, mais il a donné les chiffres exactement tels que je les ai présentés à la Chambre. Et je ne crois pas que l'honorable député me traite loyalement, je ne crois pas qu'il agisse d'une façon recommandable au point de vue de ceux qui aiment l'équité en cette Chambre, lorsqu'il me demande de produire ce que je n'ai jamais prétendu avoir—un relevé écrit de la main de l'ingénieur indiquant les détails calculés avec soin et exactitude du coût des ponts de l'Yamaska et du Richelieu.

M. BLAIR.

Je ne crois pas que l'honorable député puisse espérer convaincre les membres de la droite, du moins, qu'il désirait tout simplement considérer les articles du projet de loi lorsqu'il fait reposer toute son argumentation sur l'exactitude de la déclaration de l'ingénieur et qu'il compare cette déclaration avec celle des honorables membres de la gauche. Cela n'est assurément pas une raison suffisante pour retarder la considération en détail du projet de loi. Nous l'avons déjà voté en deuxième délibération——

M. FOSTER : Je veux que mon honorable ami s'arrête là. Il ne doit pas se servir de cet argument parce qu'il a été formellement entendu entre les chefs de la Chambre que le vote qui, régulièrement, aurait dû avoir lieu lors de la deuxième lecture serait renvoyé à la troisième, cela étant considéré comme plus commode pour cette Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le vote—cela se peut.

M. FOSTER : Le vote sur le principe du projet de loi. Mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) sait cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami sait que lorsqu'on a suggéré de ne voter qu'à la troisième lecture on s'est placé au point de vue suivant ; il ne s'agissait pas de savoir quel serait le résultat ; il n'y avait pas de doute quant au sentiment de la Chambre à ce sujet, et il était tout simplement nécessaire de remplir la formalité du vote—l'honorable député et ses amis désiraient enregistrer leur protestation—et la troisième lecture du projet de loi a été choisie comme étant l'occasion la plus commode pour cela. L'opinion exprimée par l'honorable député n'est pas, il me semble, l'opinion d'un homme qui désire justifier le retard qu'il apporte à traiter ces articles à mesure qu'ils se présentent maintenant.

M. D. HENDERSON (Halton) : J'ai écouté l'honorable ministre avec beaucoup d'intérêt, et je puis dire avec quelque surprise, lorsqu'il a déclaré que le principe du projet de loi a été confirmé par la Chambre. Je ne l'ai certainement pas compris ainsi lorsqu'a été conclue l'entente en vertu de laquelle le vote doit avoir lieu lors de la troisième lecture au lieu de la deuxième, sur toute la question de savoir si l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond ou le prolongement de l'Intercolonial, est dans l'intérêt général du pays. Je ne crois pas que la Chambre ait encore décidé cette question, et c'est ce que nous déciderons lorsque nous voterons à la troisième lecture.

A mon avis, c'est une question très grave, que celle qui consiste à se demander si ce projet est dans l'intérêt général du pays. Pour ma part, représentant un collège électoral de l'Ontario, je crois que, quels que soient les avantages qu'il offre à la province de Québec ou aux provinces maritimes, ce

n'est certainement pas un projet qui sera avantageux pour la province de l'Ontario. Nous n'avons aucun besoin d'acheter le chemin de fer du comté de Drummond, ni aucune autre voie ferrée dans le but d'amener le chemin de fer Intercolonial dans la ville de Montréal.

Toutes les conditions de la Confédération ont été remplies et mises à exécution en tant qu'il s'agit de la construction de voies ferrées, lorsque l'ancienne province du Canada a été reliée aux provinces maritimes par le chemin de fer Intercolonial tel qu'il existe maintenant. En vertu de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, nous ne sommes pas tenus, nous ne sommes pas appelés à faire plus que ce qui a été fait depuis de longues années. En conséquence, je crois qu'il est douteux que le projet qui nous est soumis soit un projet praticable et puisse être avantageux pour le pays en général.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux, en refusant de donner des renseignements détaillés qu'on lui a, à maintes reprises, demandés avec insistance, nous donne pleinement, à mon avis, le droit de retourner en arrière et de discuter cette question de savoir si ce projet peut être accepté par la Chambre. Lorsque l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper), parlait à la Chambre, il y a quelques instants, il a soulevé une question qui, à mon avis, est très pertinente, et m'a donné l'idée de dire ce que je vais dire maintenant : la question de savoir si le gouvernement a agi sagement en faisant l'acquisition du chemin.

Il est possible que l'honorable député de Pictou ne discutait pas alors la question de savoir si le gouvernement doit prolonger le chemin jusqu'à Montréal, mais peut-être discutait-il la question de savoir s'il avait fait le meilleur marché qui pouvait être fait dans le but de prolonger le chemin jusqu'à Montréal. Mais je vais plus loin, et je dis que je ne considère pas qu'il soit de l'intérêt du pays, surtout des provinces de l'ouest, que ce chemin soit prolongé plus loin que son terminus actuel. Je dois dire que parmi tous les arguments qui ont été invoqués durant la présente session et durant la session précédente, il m'a été impossible d'en découvrir un seul qui m'ait convaincu que le gouvernement a pour devoir de prolonger ce chemin jusqu'à Montréal, ou que le Canada en général doit bénéficier de ce projet, ou qu'il s'agit d'une entreprise dont le gouvernement doit se charger.

Maintenant, j'ai clairement défini ma position, et lorsque la Chambre votera sur le principe de l'achat de ce chemin, je devrai certainement voter contre le projet dans son ensemble. Je puis maintenant citer quelques exemples afin de démontrer de quelle utilité ce chemin peut nous être, à nous, qui habitons la partie occidentale de l'Ontario. Dans la partie ouest de l'Ontario, nous expédions nos produits à Montréal par le chemin de fer du Grand Tronc, et ces produits sont ensuite transférés au chemin de fer Intercolonial pour être envoyés aux provinces maritimes.

Or, je demeure le long de la ligne-mère du chemin de fer du Grand Tronc, et je suis convaincu que les produits expédiés à nos petites stations intermédiaires à l'ouest de Toronto, sont transportés à Montréal probablement en moins de 24 heures ; puis ils sont transmis à ce nouveau réseau du chemin de fer Intercolonial qui doit être d'un si grand avantage pour le Canada, et ces produits ne peuvent être transportés de Montréal à la ville de Halifax en moins d'un mois. S'il doit en être ainsi sur toute la ligne, à quoi servira donc au gouvernement de dépenser millions sur millions dans le but d'améliorer les moyens de transport, s'il est impossible de transporter un colis de 200 livres de Montréal à Halifax en moins d'un mois ?

C'est là un fait d'occurrence quotidienne et qui crée des ennuis aux négociants. Il est impossible aux industriels de l'Ontario occidental, qui expédient des marchandises à l'est, de les faire rendre à destination après qu'elles ont été transbordées du Grand Tronc sur l'Intercolonial. Il semblerait entendu que les marchandises expédiées par le Grand Tronc doivent subir un transbordement sur l'Intercolonial avant de partir pour leur destination, et on les laisse à la gare à Montréal ou bien on les expédie à destination de gare en gare par des moyens de transport fort peu rapides. Je sais qu'il a été ainsi expédié des marchandises du village d'Acton où je demeure, petit centre industriel qui possède des manufactures, au capital de $500,000 à $750,000 et qui expédient leurs produits aux provinces maritimes. Il est de grande importance pour ces industriels que l'expédition de leurs marchandises se fasse avec toute la rapidité possible. Il a été expédié des marchandises du village d'Acton le 25 d'avril, à M. Ross, d'Halifax, et elles ne sont arrivées à destination que le 22 de mai. Voilà qui prouve bien les grands avantages que la province de l'Ontario va recueillir de la dépense de plusieurs millions de deniers publics, dans le but d'acquérir le chemin de fer du comté de Drummond, au bénéfice de quelques individus de Québec.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député s'est-il informé de la date à laquelle ses marchandises ont été délivrées au chemin de fer Intercolonial ?

M. HENDERSON : Elles ont été expédiées d'Acton, à 35 milles à l'ouest de Toronto, le 25 avril et ont dû quitter Acton ce jour-là même, et je ne doute point qu'elles n'aient dû arriver à Montréal en moins de 24 heures ou de 36 heures au plus.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député en est-il certain ?

M. HENDERSON : Je ne saurais l'affirmer positivement, mais d'après ce que je sais de la rapidité avec laquelle la Compagnie du Grand Tronc expédie à destination les chargements qui lui sont confiés, je n'hésite pas à dire que le retard a dû nécessairement se produire sur le chemin de fer que le gouvernement veut acquérir pour le plus grand bénéfice du pays, bien qu'il lui faille un mois pour transporter, d'une province à l'autre, les marchandises qui lui sont confiées.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Savez-vous comment les choses se passaient, avant l'achat du chemin de fer du comté du Drummond ?

M. HENDERSON : Je ne sache pas qu'il ait été fait de plaintes avant cela. De fait, j'ai expédié moi-même des marchandises d'Acton au Cap-Breton, comme le député du Cap-Breton (M. McDougall) peut l'attester, et elles ont pris la moitié moins de temps pour arriver à cette lointaine destination, et cela, en hiver, époque à laquelle le chemin était exposé à être arrêté par les neiges.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quelles sont ces marchandises qu'on a expédiées, lorsque le retard en question s'est produit ?

M. HENDERSON : C'étaient des gants. Des marchandises, expédiées de la ville de London, à M. Ross, à Halifax, le 20 d'avril, ne sont arrivées à destination que le 23 de mai, soit au bout d'un mois et trois jours. Or, le Grand Tronc transporte les marchandises directement de London à Montréal ; puis l'on transborde ces marchandises sur le chemin de fer du comté de Drummond, un chemin de fer d'une puissance d'un cheval, que nous allons payer des millions de dollars, au bénéfice général du pays, tandis que dans l'ouest nous n'en retirerons nul avantage. C'est mon devoir de protester contre ce projet. Il y a quelque temps, il a été expédié d'Acton des marchandises, à destination de Westville, comté de Pictou, en Nouvelle-Ecosse ; or, ces marchandises parties d'Acton le 4 de mai, n'étaient pas encore arrivées à Westville le 2 de juin, époque à laquelle le consignataire se plaignait de l'étonnante expédition apportée par le chemin de fer du comté de Drummond dans le transport des marchandises aux provinces maritimes. Dans une autre circonstance, il a été expédié des marchandises à Yarmouth, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, bien qu'il soit possible que le chemin de fer Intercolonial ne soit pas responsable ici dans la même mesure ; car ces marchandises doivent être transbordées de l'Intercolonial sur d'autres chemins de fer. Toutefois, les marchandises expédiées d'Acton, le 14 avril, n'étaient pas encore arrivées à Yarmouth, leur lieu de destination, le 3 de mai. Tous ces faits démontrent pourquoi ce chemin de fer ne nous est absolument d'aucune utilité, à nous, habitants de l'Ontario occidental, pour les usages du commerce interprovincial. Dans la province de l'Ontario, nous sommes, de fait, très hostiles à ce que l'on achète au prix de millions de dollars, un chemin de fer absolument inutile au pays en général et au bénéfice unique de quelques spéculateurs de la province de Québec, et peut-être à celui de quelques personnes des provinces maritimes. Par conséquent, me plaçant au point de vue de l'absolue inutilité de ce chemin de fer pour l'ouest de la province de l'Ontario, je prétends qu'il n'est pas légitime d'imposer aux contribuables une si énorme dépense, dans le but de procurer un chemin de fer aux gens de la province de Québec. En outre, je suis hostile à l'achat de chemins de fer de l'Etat, à moins que nous n'adoptions le système général de l'achat des voies ferrées par le gouvernement. Pour ces différentes raisons, il est de mon devoir de voter contre le projet de loi.

M. FOSTER : Avant d'aller plus loin, je désirerais savoir du premier ministre à quelle heure il se propose de clore la séance.

Le PREMIER MINISTRE : Il faudrait, avant cela, faire avancer quelque peu nos travaux.

M. FOSTER : Comme nous n'avons pas à adopter le bill article par article, il est assez difficile de nous rendre compte au juste de l'état de nos travaux. L'annexe du bill renferme un grand nombre d'articles, dont quelques-uns ont une grande importance, et que nous nous proposons de discuter.

Le PREMIER MINISTRE : Nous pourrions continuer le débat encore quelque temps.

M. CLANCY : Je n'ai pas encore pris part au débat, et je ne me propose pas d'aborder le principe fondamental du bill, puisqu'il a déjà été discuté à fond. J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt la déclaration du premier ministre, en réponse à la légitime demande du député d'York (M. Foster) et j'ai aussi prêté une oreille fort attentive à la réponse du ministre des Chemins de fer et Canaux. Tous mes collègues ont dû partager sans doute l'étonnement que j'ai éprouvé, en entendant le discours du ministre des Chemins de fer et Canaux. Sa voix a atteint un diapason élevé et il a surtout appuyé sur le fait qu'il a par devers lui des renseignements venant de source autorisée au sujet du coût de ce chemin de fer. Je ne crains pas de le dire, si cette déclaration du ministre avait été débattue au cours de l'enquête qui a eu lieu depuis, les députés ministériels qui sont venus successivement déclarer qu'il ne s'est jamais fait de meilleur marché au pays, n'auraient pas prononcé pareils discours, car le ministre a risqué sa réputation en se plaçant dans une situation aussi peu envia-

ble. Si ces députés eussent su que le ministre des Chemins de fer et Canaux s'est décidé en l'absence de tout renseignement,—car il nous déclare qu'il n'en a pas d'autres que ceux obtenus de l'ingénieur en chef du ministère, qui, dit-il, n'a pas soigneusement étudié la chose,—ils n'auraient pas approuvé aussi chaleureusement ce projet. Le ministre des Chemins de fer et Canaux est d'avis qu'il n'existe au ministère aucun autre renseignement que des calculs approximatifs ; car, si l'ingénieur en chef eût fait de soigneux calculs, il me semble que ces estimations auxquelles le ministre a fait allusion plus tard, devraient se trouver par devers lui, à moins qu'il ne soit homme à agir sans réflexion. Le ministre déclare qu'il a pris une décision, et s'il manque de renseignements, il n'est pas loyal de sa part de venir faire pareille déclaration à la Chambre.

Le projet, dans son ensemble, a été passablement bien discuté. La légitimité et le mérite de ce projet dépendent de l'exactitude des détails. Le ministre s'est engagé à communiquer ces renseignements à la Chambre ; mais il refuse obstinément de les faire connaître au comité. Dans quelle situation le comité se trouve-t-il ? Le premier ministre dit qu'il faudrait pousser un peu la besogne ; or, il sait que pour faire marcher les travaux de la Chambre, il faudrait qu'il nous donnât tous les renseignements qu'il possède. S'il existe réellement des renseignements, des estimations qui ne soient point de simples conjectures, attendons que le ministre les dépose sur le bureau. Il ne saurait légitimement demander au comité d'adopter un seul article ou de faire un pas de plus, si l'on nous refuse ces renseignements ; car, tout bien disposés que nous soyons, quelque désir que nous éprouvions d'exprimer nos opinions, le ministre ne saurait s'attendre à ce que nous présumions que tout est parfait et légitime, car, de fait, tout ce qu'on nous a dit jusqu'ici repose sur de pures présomptions. Les députés ministériels qui se sont hâtés d'émettre leurs opinions, ont supposé que le ministre allait nous communiquer ces renseignements ; or, maintenant que l'heure est venue d'approfondir la question et de constater tous les faits sur lesquels repose cette mesure, il nous est impossible d'obtenir les renseignements nécessaires. En supposant même que nous envisagions la question uniquement au point de vue des affaires, abstraction faite de tout esprit de parti, est-il un seul député qui, en pareille matière, voudrait délibérer et prendre une décision, sans avoir de renseignements à l'appui de sa décision ?

La difficulté s'aggrave davantage, lorsque le ministre vient déclarer qu'il a par devers lui ces renseignements et qu'ils ont servi de base à sa décision, tandis que de fait ces renseignements nous manquent. Le ministre déclare qu'il n'importe guère que ces renseignements nous soient soumis. Malheureusement, le ministre a jugé que ces renseignements avaient bien leur importance à ses propres yeux, et ce n'est que lorsque la mesure en discussion a passé par les différentes phases de délibération que nous avons constaté qu'il existe des renseignements prêtant à l'ensemble du projet un aspect tout différent. Cette tentative d'en imposer à la Chambre a réussi jusqu'ici.

J'ai prêté une oreille fort attentive au discours du ministre des Chemins de fer et Canaux, et je prétends qu'avant d'oser présenter à la Chambre pareille mesure, il devrait avoir par devers lui tous les renseignements les plus circonstanciés. Les députés qui se sont déjà prononcés en faveur de cette mesure auraient lieu, en présence de la nouvelle tournure que prend la question, de modifier leur opinion. Il serait donc légitime d'affirmer, avant de faire un pas de plus, que le ministre est tenu de nous donner tous les renseignements qu'il déclare avoir par devers lui et qui pourraient autoriser les députés à appuyer pareil projet. J'espère qu'on ne poussera pas plus loin ce projet de loi, car il serait déloyal de le faire en pareilles circonstances. Il est possible que, grâce à leur majorité et à leur persistance, les ministres cherchent à nous imposer cette mesure ; mais, à mon avis, il serait déplorable qu'en pareille matière, ils cherchassent à mettre à une trop forte épreuve notre puissance d'endurance. Ils pourront bien réussir à la longue ; mais cela ne saurait les justifier, de refuser de se rendre à une demande si légitime, que le premier ministre devra y accéder. Si le grand corps électoral du pays assistait ce soir à la discussion et entendait les déclarations des ministres, déclarations qui, venant à la suite d'un débat prolongé sur l'ensemble du projet, prêtent un tout autre aspect à la question, il dirait que notre attitude actuelle est parfaitement justifiable. Nous ne saurions espérer expédier la besogne tant que nous n'aurons pas ces renseignements, et ma seule excuse, pour avoir pris part au débat, est la conviction où je suis que mes collègues et moi, nous manquerions à notre devoir en autorisant, par notre silence, une semblable procédure. Notre demande est si juste, et elle met si bien à l'épreuve la bonne foi qui doit inspirer pareille mesure, que notre attitude actuelle est la seule qu'il convient de prendre.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), ayant fait allusion à certains documents qui ont servi de base à son argumentation, il est tenu, à mon avis, de les déposer sur le bureau de la Chambre. Voici ce que dit May à la page 321 de son ouvrage, " Parliamentary Practice " :

Il n'est pas permis à un ministre de la Couronne de lire ou de citer une dépêche ou autre document officiel non soumis à la chambre, à moins qu'il ne soit prêt à

déposer ce document sur le bureau de la chambre. Cette restriction se rapproche de la règle relative à la preuve, devant les tribunaux, règle qui interdit aux avocats de citer des documents qui n'ont pas été produits à titre de preuve. Ce principe est si évident que personne n'a songé à le révoquer en doute, et chaque fois que l'on a soulevé quelque objection à cet égard, les tribunaux y ont généralement fait droit. Il est également admis que tout document qui a été cité doit être déposé sur le bureau de la chambre si la chose peut se faire sans préjudice des intérêts publics

Voici comment s'exprime Bourinot, à la page 409 de son ouvrage intitulé "Parliamentary Procedure and Practice":

Il a été établi par les plus hautes autorités que lorsqu'un ministre de la couronne cite un document public en chambre, et en fait la base d'une argumentation ou d'une assertion, il faut, si on le demande, qu'il produise ce document. Mais il est permis de répéter en chambre un renseignement contenu dans une communication privée. Lorsque l'on cite en chambre de semblables documents privés, il n'y a pas de règle exigeant qu'ils soient déposés sur le bureau de la chambre. La règle relative à la production de documents publics, cités par un ministre de la couronne est nécessaire, afin de donner à la chambre les renseignements-mêmes que le ministre possède et afin de mettre la chambre en lieu de prendre une décision légitime sur la question.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux s'est appuyé, dans son argumentation, sur une citation extraite d'estimations faites par ses propres fonctionnaires. Voici le langage dont il s'est servi en réponse à l'argumentation du député de Glengarry :

Je puis donner à l'honorable député un aperçu du coût de ces travaux, aperçu basé non pas sur mes propres calculs, mais sur les estimations et les calculs soigneux des fonctionnaires de mon ministère, calculs élaborés non pas aujourd'hui, ni hier, mais avant même que je songeasse à recommander à mes collègues l'adoption de ce projet.

Le ministre donne ensuite le résultat de ces calculs, et entre autres choses, il dit que d'après ces calculs, le coût du pont sur la rivière Richelieu s'élèverait à $400,000, et celui du pont sur la rivière Yamaska, à $300,000. En pareilles circonstances, je prétends que le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) n'a pas droit de refuser de déposer sur le bureau de la Chambre les documents auxquels il a fait allusion, documents qui non seulement se rattachent à la question débattue en comité, mais qui sont absolument nécessaires au comité pour décider si, oui ou non, l'opinion émise par le député de Glengarry (M. McLennan) est légitime, ou si celle émise par le ministre est acceptable. Je le répète, notre demande est légitime, car ces documents se rattachent directement à la question de savoir s'il est préférable, dans l'intérêt du pays, d'adopter le projet suggéré par le député de Glengarry, projet tendant à faire construire par le gouvernement ce chemin de fer de Sainte-Rosalie à Montréal, ainsi que ses propres gares-termini sur ses terrains. Il est hors de doute que notre demande est parfaitement pertinente, à la question soumise à la Chambre. Il est hors de doute que le ministre des Chemins de fer et Canaux a fait allusion à des documents officiels. Il est hors de doute, également, que tant dans l'intérêt public que dans le but de maintenir dans son intégrité la procédure parlementaire, il faut déposer ces documents sur le bureau de la Chambre.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : L'honorable député (M. Borden) a soulevé une question d'ordre ; toutefois, à mon avis, il n'y a pas lieu de soulever pareille question. Si ma mémoire est fidèle, le ministre des Chemins de fer et Canaux a communiqué à la Chambre certains renseignements qu'il tient de ses fonctionnaires, sans prétendre citer de documents. S'il existe un document et que le ministre l'ait cité, c'est là une question d'ordre qu'on aurait dû soulever en temps convenable ; mais il n'y a pas lieu maintenant de soulever la question de règlement.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je prétends que c'est maintenant l'heure de soulever cette question d'ordre ; et si le président décide qu'il n'y a pas lieu de produire le document, il va sans dire qu'il est permis d'en appeler à l'Orateur. Si le ministre veut bien se reporter à l'autorité que j'ai citée, il se convaincra que c'est ainsi qu'il convient de soulever la question et que, d'après la pratique du parlement anglais, quand on le juge nécessaire, il est interjeté appel à l'Orateur ; le ministre des Finances fait allusion à l'absence du mot "document," dans le discours du ministre des Chemins de fer et Canaux ; or, je pourrais lui citer un précédent à cet égard : Sir Robert Peel ayant fait allusion à certains renseignements qu'il avait par devers lui touchant les élections, sans qu'il eût, toutefois, cité de document, il s'éleva à ce sujet un débat animé auquel prirent part certains chefs actuels de la Chambre des Communes d'Angleterre et ils essayèrent de faire appliquer le règlement même en pareille occurrence. Les auteurs font mention de certains cas où les ministres d'Etat ayant fait allusion à des renseignements de nature officielle, la Chambre des Communes exigea qu'un memorandum de ces renseignements fût déposé sur le bureau de la Chambre. J'ai sous les yeux un précédent établissant que lord Robert Cecil ayant soulevé la question du règlement, l'Orateur donna immédiatement sa décision dans ce sens. La prétention du ministre des Finances qui nie qu'il y ait eu lieu de soulever la question d'ordre ne tient donc pas debout.

Le MINISTRE DES FINANCES : De quel document s'agissait-il alors ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : On avait demandé au procureur général de déposer un document sur le bureau de la Chambre, et il refusait d'accéder à cette demande sous prétexte qu'il s'agissait d'une pièce de nature privée ; or, lord Cecil souleva la question d'ordre et l'Orateur ordonna la production du document.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans ce cas-là, le procureur général avait cité un document ; tandis que le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) n'a nullement cité de document, se contentant d'énoncer en termes généraux les renseignements qu'il avait obtenus d'un fonctionnaire au cours d'une conversation privée.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Il n'a pas dit cela.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je puis me tromper, mais si ma mémoire est fidèle, le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a prétendu citer aucun document en particulier ; et du reste, quand bien même cela serait, il est trop tard maintenant pour soulever la question de règlement.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Voici les paroles dont s'est servi le ministre des Chemins de fer et Canaux, et je vais les lire de nouveau, de peur que vous-mêmes, M. le président, et le ministre des Finances, ne les ayez oubliées.

Je puis bien donner à l'honorable député un aperçu du coût de ces travaux, aperçu basé non pas sur mes propres calculs, mais sur les estimations et les calculs faits par mes fonctionnaires non pas aujourd'hui ni hier, mais avant même que j'eusse songé à recommander à mes collègues l'adoption du projet en discussion.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas prétendu que cela fût couché par écrit.

M. McMULLEN : Ces paroles du ministre ne donnent nullement lieu de supposer qu'il s'agisse d'un rapport.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le député de Wellington-nord (M. McMullen) s'arroge vos fonctions, M. le président. Je vous prie d'observer que le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a nullement nié que la chose fût couchée par écrit.

M. McMULLEN : Il n'a jamais admis cela.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Que l'honorable député (M. McMullen) veuille bien ne pas m'interrompre. Le ministre a affirmé que les estimations sont simplement approximatives. Voilà tout ce que le ministre des Chemins de fer et Canaux a affirmé ; et cependant, en cela la mémoire lui fait défaut, car il avoue qu'il n'a pas fait simplement allusion à un calcul en chiffres ronds, mais à des estimations et à des calculs soigneux, sur lesquels il a appuyé son argumentation.

M. CLANCY : M. le président, je désire vous faire observer que le ministre des Chemins de fer et Canaux a cité ce soir même un document qu'il avait par devers lui, déclarant qu'il le tenait de l'ingénieur en chef. Ce document contient-il les soigneux calculs auxquels il a fait allusion dans son discours précédent, c'est ce que je ne saurais affirmer ; toutefois, il est évident qu'il a cité un document quelconque ce soir.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je suis enclin à penser que le cas actuel ne demande pas mon intervention. C'est au cours d'un débat qui a eu lieu ces jours derniers qu'il a été fait allusion au document en question, et c'est une règle bien établie, les honorables députés en conviendront, qu'il faut soulever pareille question d'ordre en temps voulu, c'est-à-dire au moment même où l'on cite le document.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le ministre a cité le même document ce soir.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je n'ai pas entendu le ministre citer le document en question ce soir ; peut-être l'a-t-il fait en mon absence. Toutefois, si j'ai bien saisi la pensée de l'honorable député, il affirme que c'est au cours d'un débat qui a eu lieu ces jours derniers que le ministre a fait cette citation, et par conséquent, à mon avis, je ne suis pas en lieu d'intervenir.

M. WALLACE : Permettez-moi de vous faire observer ceci, M. le président : c'est que le ministre ayant fait cette citation, nous avons présumé qu'il avait déposé le document sur le bureau de la Chambre. Ce n'est que le lendemain qu'il nous a été possible de savoir qu'il ne l'avait pas fait, et il était alors trop tard pour soulever d'objection. Il nous faut présumer que tout ministre obéit aux règles bien connues en vogue au parlement anglais et ici. Et du moment que nous constatons que ce document n'a pas été déposé sur le bureau de la Chambre, nous demandons votre décision à ce sujet.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Si je ne me trompe, M. le président, vous avez donné votre décision et je désire en appeler de cette décision à l'autorité de l'Orateur. C'est un point très important.

Le PREMIER MINISTRE : Faites votre motion.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je propose que cette question soit soumise à l'Orateur. L'appel à l'Orateur est un droit qu'on n'est pas obligé d'exercer par motion.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je crois que la procédure à suivre est de faire une motion concluant que je fasse rapport à l'Orateur.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : C'est à la demande du président du comité que je fais la motion.

Le PREMIER MINISTRE : Quelle est votre motion ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'appelle à l'Orateur de la décision du président du comité, et je demande, pour les fins du présent appel, que l'Orateur prenne le fauteuil.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Que l'honorable député couche sa motion par écrit.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Il n'est pas besoin de motion, je réclame simplement le droit d'appel.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député, à la page 483 du traité de sir John Bourinot, lira ce qui suit :

Si dans l'une ou l'autre Chambre, il est jugé opportun de soumettre à l'Orateur une question d'ordre, un député ou un sénateur, selon le cas, proposera que le président rapporte progrès et demande la permission de siéger de nouveau le même jour. Lorsque l'Orateur a pris le fauteuil, le président lui dit que le comité désire être éclairé sur une question d'ordre.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Très bien, je propose que le comité lève sa séance, rapporte progrès et demande la permission de siéger de nouveau.

La motion est rejetée.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Alors, il n'y a pas d'appel de la décision du président ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, vous venez d'en appeler.

M. BERGERON : Je ne crois pas que ce soit là la véritable procédure à suivre.

Quelques VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

Le PREMIER MINISTRE : La question est décidée maintenant.

M. BERGERON : Les honorables membres de la droite n'échapperont pas de cette manière. La même chose est arrivée, en 1896, au cours du débat provoqué par le bill réparateur. Nous avions une immense majorité ; on appelait à l'Orateur de la décision du président, et celui-ci faisait venir l'Orateur, lui rapportait ce qui s'était passé, et la Chambre votait. Le premier ministre n'avancera pas les choses en nous traitant de cette façon.

Le PREMIER MINISTRE : Mais en vous traitant autrement, les affaires n'ont pas marché plus vite.

M. BERGERON : Cela n'améliorera pas la situation. Le premier ministre se rappelle, sans doute, ce qui est arrivé en 1896.

M. FOSTER : La question est bien simple, M. le président, il s'agit de savoir si le droit d'appel dépend du vote de la majorité.

Le PREMIER MINISTRE : Supposons que l'Orateur soit au fauteuil et que vous en appelliez de sa décision, la Chambre voterait sur votre motion. L'honorable député a fait son choix entre les différents moyens qu'il avait à sa disposition, il a proposé que le comité lève sa séance et la motion a été rejetée. Il n'y a pas autre chose à faire maintenant que de revenir à la question principale.

M. HENDERSON : Le premier ministre ne devrait pas, je crois, se retrancher derrière ce moyen, car c'est le président qui l'a forcé à faire cette motion. Ce n'est pas la procédure qu'il voulait adopter. Il en a simplement appelé à l'Orateur, et c'est son droit. Les honorables membres de la gauche seraient privés du droit d'appel, si ce droit dépendait de la volonté de la majorité. Vous feriez aussi bien, dans ce cas de supprimer le droit d'appel. Il me semble que le président ayant demandé à l'honorable député de Pictou de proposer que le comité lève sa séance et rapporte progrès, le premier ministre ne devrait pas profiter de ce fait pour nous priver du droit d'appel que nous pouvons exercer sans procéder par voie de motion. C'est la pratique établie en 1896, lorsque M. Dalton McCarthy exerçait le droit d'appel.

Le PREMIER MINISTRE : J'aimerais savoir si l'honorable député, après ce qui s'est passé depuis l'ouverture de la séance, cette après-midi, a le droit d'en appeler à ma loyauté. Je suis certainement bien disposé à faciliter l'expédition des affaires de la Chambre, et c'est mon devoir d'en agir ainsi, mais lorsque l'on veut délibérément faire de l'obstruction, il est aussi de mon devoir de prendre les moyens d'empêcher cette obstruction.

M. FOSTER : Mon honorable ami n'a pas le droit de se servir de pareilles expressions. Il n'y a rien dans ce qui s'est passé depuis le commencement de la séance qui l'autorise à tenir ce langage.

Le PREMIER MINISTRE : On a soulevé une question d'ordre, parce qu'un certain document n'avait pas été produit. Il y a huit jours, lorsqu'il a été question de ce document, l'Orateur était au fauteuil, et personne ne s'est plaint de ce qu'il n'était pas produit, mais aujourd'hui que l'Orateur n'est pas au fauteuil, on demande au président d'ordonner la production de ce document. Si quelqu'un a le droit de décider les questions de rappel aux règlements, c'est bien l'Orateur et non pas le président du comité, et lorsque celui-ci décide avec raison que la question soulevée n'est pas de sa compétence, on appelle de sa décision à la Chambre ; c'est évidemment là de l'obstruction.

M. BERGERON : Au cours de la session de 1896, la Chambre a été saisie d'une question semblable. M. McCarthy refusa d'accepter la décision du président du comité, il demanda d'en appeler à la Chambre, et il démontra qu'en 1885 on avait décidé qu'il y avait appel du comité à la Chambre. Le gouvernement avait alors une forte majorité, mais comme on avait appelé de la décision du président du comité, l'Orateur prit le fauteuil. Le président dit à l'Orateur ce qui s'était passé en comité, et le vote fut pris, sans discussion. Pourquoi ne sommes-nous pas traités comme l'opposition, en 1896, lorsque nous appelions de la décision du président ? Est-ce que nous sommes traités d'une façon différente, simplement parce que les partis

n'occupent plus les mêmes sièges que dans ce temps-là ? Est-ce là l'attitude d'un gouvernement qui se dit libéral ?

M. TAYLOR : L'honorable premier ministre s'est trompé lorsqu'il a dit que le ministre des Chemins de fer et Canaux avait fait, l'Orateur étant au fauteuil, un discours dans lequel il parlait de ses documents. La Chambre siégeait en comité, lorsque l'honorable ministre a fait mention de ces documents.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député de Halifax (M. Borden) en soulevant l'objection, ne voulait pas parler de ce qui s'était passé aujourd'hui, mais de ce qui s'était passé il y a huit jours, lorsque l'Orateur était au fauteuil.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Depuis longtemps il est d'usage, en ces matières, de s'en rapporter à la pratique de la Chambre. L'honorable député de Beauharnois a parlé de ce qui s'était passé en 1896, quant à moi, je parlerai de ce qui s'est passé en 1885. En 1885, ainsi qu'en 1896, sur une simple motion verbale,—et c'est ainsi que l'on a procédé ce soir—concluant que le comité levât sa séance et rapportât progrès, le président cédait sa place à l'Orateur, exposait la question en litige, et l'Orateur, après avoir repris le fauteuil, mettait la question aux voix, le Chambre votait, se formait de nouveau en comité et le comité se remettait à l'œuvre.

Voici la procédure que Bourinot indique :

Si quelqu'un soulève une question d'ordre en comité, le président la décidera lui-même à moins qu'il ne préfère en référer à l'Orateur. L'article 76 des règlements porte que le président doit décider les questions d'ordre qui s'élèvent en comité général, sauf appel à la Chambre, mais son ordre au comité ne peut être censuré que par la Chambre, lors de la réception, par l'Orateur, du rapport de ce comité.

C'est par déférence pour l'Orateur que l'on a suivi la pratique dont je parle, parce que l'on considère que c'est l'Orateur qui doit décider en dernier ressort les questions d'ordre et de pratique parlementaire, non seulement lorsque la Chambre est en séance régulière, mais siège en comité. Le président n'a pas le droit d'empêcher l'Orateur de décider la question en litige, si quelque membre du comité le demande.

Selon Bourinot, tout membre du comité, s'il croit opportun de décider une question d'ordre, peut proposer que le comité lève sa séance, rapporte progrès et demande la permission de siéger de nouveau. Lorsque l'Orateur a pris le fauteuil, le président fait rapport que le comité désire être éclairé sur la question en litige. La motion portant que le comité se lève et rapporte progrès ne donne pas lieu à une discussion. La Chambre examine la matière, et l'Orateur, ayant été requis de donner son avis, décide la question en litige. C'est la pratique invariablement suivie, depuis 1885, dans tous les cas, qu'un membre du comité peut appeler de la décision du président et faire motion que le comité lève sa séance, rapporte progrès et demande à siéger de nouveau. Cette motion passe naturellement, et la question est soumise à l'Orateur.

M. CLANCY : Quel autre moyen avons-nous de savoir si la majorité de la Chambre désie infirmer la décision du président du comité, si nous ne pouvons en appeler à l'Orateur ? Le vote ne se prend pas en comité, mais seulement lorsque l'Orateur est au fauteuil. Alors j'aimerais savoir comment le comité peut décider qu'il n'y a pas d'appel, puisque aucun vote ne peut se prendre en comité.

Le PREMIER MINISTRE : Je comprends qu'il est de mon devoir de renseigner la Chambre, autant qu'il est en mon pouvoir de le faire, toutes les fois qu'une question de cette nature se présente. L'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper)) s'est un peu pressé de demander que la séance fût levée.

M. TAYLOR : Il n'a pas demandé que la séance fût levée.

Le PREMIER MINISTRE : Oui ; c'est là la motion de l'honorable député. Je me rappelle très bien ce qui s'est passé en 1896 et en 1885. Je me rappelle un cas qui s'est présenté en 1896. Quelqu'un proposa que la séance fût levée, on souleva une question de la nature de celle dont la Chambre est saisie et on en appela à l'Orateur. On proposa aussi que la séance du comité fût levée ; de sorte qu'il y avait deux motions d'ajournement. Les règlements n'ont pas été interprétés dans le temps comme les interprète aujourd'hui l'honorable député de Pictou. Même lorsqu'ils font de l'obstruction, les honorables membres de la gauche peuvent invoquer les règlements en leur faveur ; et les règlements portent que le président quitte le fauteuil, appelle l'Orateur, lequel met la question aux voix, sans discussion.

M. INGRAM : Je désirais attirer l'attention sur une décision encore plus récente. A la dernière session——

Le PREMIER MINISTRE : Aucun débat ne peut avoir lieu maintenant.

M. INGRAM : Je désire simplement attirer l'attention sur ce précédent. L'honorable député de Kent (M. Campbell) qui était président du comité général rendit une décision outrageante, on en appela et l'Orateur fut mandé : Le résultat——

M. RUSSELL : L'Orateur fit observer que cela était irrégulier et qu'il ne pouvait y avoir appel à l'Orateur d'une décision de l'Orateur.

M. INGRAM : Dans tous les cas, sa décision était une condamnation de l'honorable député de Kent.

M. RUSSELL : S'il désire la présence de l'Orateur, l'honorable député de Pictou, aurait dû faire déclarer par la Chambre qu'il était opportun de soumettre la question à l'Orateur. La procédure qu'il a suivie provoquerait, entre l'Orateur et le président du comité, un conflit que les règlements de la Chambre ne peuvent susciter. Il aurait dû demander à la Chambre de faire venir l'Orateur, afin d'obtenir la décision de ce dernier.

M. BERGERON : Pas du tout.

M. RUSSELL : Il est évident que l'honorable député, ayant demandé la décision du président, doit en appeler à la Chambre s'il ne veut pas accepter cette décision. Je cite l'article 76 des règlements :

Les questions d'ordre qui s'élèvent en comité général sont décidées par le président, sauf appel——

Pas à l'Orateur, comme dit mon honorable ami, mais

——à la Chambre.

Je comprends que c'est précisément ce que nous faisons en conformité de la motion de mon honorable ami.

Le comité lève sa séance, et l'Orateur-suppléant prend le fauteuil.

M. FLINT : Au nom du comité, je——

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je ferai observer que l'honorable député d'Yarmouth (M. Flint) n'a aucun droit——

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable député d'Yarmouth n'a aucun droit de prendre une qualité officielle.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : M. Flint rapporte certaines résolutions du comité général——

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'ai l'honneur de vous faire observer——

Quelques VOIX : A l'ordre.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'ai l'honneur de vous faire observer que M. Flint n'a absolument rien fait en ce sens.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : ——et rapporte une question soumise au comité. Sur motion de sir Charles Hibbert Tupper, le comité a levé sa séance pour faire décider cette question par l'Orateur.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je ferai respectueusement observer que M. Flint ne présidait pas le comité et n'a fait aucun rapport à l'Orateur dans les termes que vous avez mentionnés.

M. l'ORATEUR-SUPPLANT : A l'ordre. L'honorable député n'a aucun droit.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'ai le droit de protester contre une procédure irrégulière.

M. BERGERON : C'est simplement ridicule que d'appeler d'une décision à l'homme qui l'a rendue.

Le PREMIER MINISTRE : Non, l'appel se fait à la Chambre. La question d'ordre——

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je soulève une question d'ordre.

Quelques VOIX : A l'ordre.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je soulève une question d'ordre.

Le PREMIER MINISTRE : Je dis que—

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je soulève une question d'ordre, et j'ai droit d'interrompre le premier ministre. Je conteste, monsieur, le droit que vous vous arrogez de prendre le fauteuil. Il y a eu appel et le comité a demandé à son président de rapporter à l'Orateur la décision que vous avez rendue vous-même en votre qualité de président du comité général, et je conteste le droit que vous vous arrogez de prendre le fauteuil. Je réclame le droit de soumettre la question en litige à l'Orateur de la Chambre des Communes, et cela sans discussion.

Le PREMIER MINISTRE : M. l'Orateur n'a aucune question d'ordre à décider ; car on appelle non à l'Orateur, mais à la Chambre. On dit que dans un discours qu'il a fait l'autre jour, le ministre des Chemins de fer et Canaux a cité un extrait d'un document. Le président du comité a décidé que, suivant lui, l'honorable ministre n'avait cité aucun document, et que, s'il l'eût fait, on aurait dû soulever une semblable question. On appelle de cette décision à la Chambre et non à l'Orateur.

M. BERGERON : Mon très honorable ami n'a pas le droit de parler ainsi. Il sait que ce n'est pas là la procédure à suivre. Le président du comité doit faire rapport à l'Orateur lui-même, et non pas au premier mier ministre ou à un autre député. C'est le président du comité qui doit faire rapport à l'Orateur lui-même, et le premier ministre n'a pas le droit d'intervenir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Que M. l'Orateur décide.

M. BERGERON : L'homme qui est actuellement au fauteuil n'est pas M. l'Orateur.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, dans les circonstances.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : J'ai agi en qualité de président du comité et j'agis maintenant en qualité d'Orateur de la Chambre. M. l'Orateur m'a prié de le remplacer, en son absence.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Allez-vous décider que vous n'avez pas le

droit de décider la question que j'ai soulevée, et que, vu que vous étiez président du comité, vous ne pouvez vous faire rapport à vous-même ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : C'est ce que j'ai déjà décidé.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Est-ce que je puis parler sur la question d'ordre ? L'honorable député (sir Charles Hibbert Tupper) est dans l'erreur. Cette question a été discutée à fond en 1885. L'Orateur n'a rien autre chose à faire que de prendre le fauteuil et de soumettre à la Chambre la question d'ordre. Il ne s'agit pas de connaître son avis ou d'obtenir sa décision. Il met la question aux voix et cela sans discussion.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le temps n'est pas arrivé pour la Chambre de se prononcer sur ce point, parce que vous devez faire rapport à un autre député remplissant les fonctions d'Orateur, et il vous est impossible de soumettre vous-même cette question à la Chambre, vu que vous étiez président du comité. Avant de soumettre la question à la Chambre, vous devez en votre qualité de président du comité, faire rapport à une autre personne remplissant les fonctions d'Orateur de la Chambre des Communes.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : La question d'ordre soulevée par l'honorable député (sir Charles Hibbert Tupper) est irrégulière, je crois. L'Orateur et le président du comité général sont deux personnes distinctes, mais en l'absence de M. l'Orateur, c'est l'Orateur-suppléant qui doit prendre le fauteuil. Et actuellement, l'Orateur-suppléant qui a pris le fauteuil agit en qualité d'Orateur.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'en appelle à la Chambre de cette décision. Je ne veux pas assumer la responsabilité de ne pas en appeler.

Le PREMIER MINISTRE : Encore un autre appel.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Mon honorable ami me permettra de terminer mes observations. Il y a un rapport fait, non pas par le président du comité, mais par M. Flint, que le président du comité a invité d'agir à sa place, et c'est là un pouvoir que le président du comité a parfaitement le droit d'exercer. Quant à la question d'ordre qui m'est soumise, en ma qualité d'Orateur, je décide qu'elle est soulevée trop tard, vu que le débat au cours duquel mention a été faite de ce document, a eu lieu il y a plusieurs jours.

M. FOSTER : C'est la Chambre qui doit décider cela, suivant le précédent établi en 1885. Il y a un instant, vous étiez Orateur-suppléant et vous êtes maintenant Orateur, mais parce que vous vous êtes subitement transformé, cela ne vous donne pas le droit, en qualité d'Orateur, de décider cette question.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Les députés vont être maintenant appelés à exprimer leur opinion.

Les députés ayant été appelés,

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) a soulevé une question d'ordre en comité général et prétendu que le ministre des Chemins de fer et Canaux, ayant, dans son discours du 1er juin, fait mention d'un document préparé par les fonctionnaires de son département, devrait maintenant déposer ce document sur le bureau de la Chambre. Le président du comité ayant été requis de donner sa décision sur la matière, a décidé que la question d'ordre était irrégulière, parce que, entre autres raisons, on aurait dû la soulever le 1er juin, lorsque mention a été faite de ce document.

On appelle maintenant à la Chambre de cette décision. La question est comme suit : " Que la décision du président du comité soit confirmée." Ceux qui sont en faveur de la motion voudront bien se lever.

On prend le vote :

POUR :

Messieurs

Angers,	Lewis,
Bazinet,	Macdonell,
Beith,	Mackie,
Bell (Prince-est),	McCarthy,
Blair,	McClure,
Bostock,	McGregor,
Bourassa,	McHugh,
Bourbonnais,	McIsaac,
Brown,	McMillan,
Burnett,	McMullen,
Calvert,	Madore,
Campbell,	Malouin,
Casey,	Marcil,
Copp,	Martineau,
Costigan,	Meigs,
Davies (sir Louis),	Mignault,
Dupré,	Morrison,
Ellis,	Paterson,
Ethier,	Pettet,
Fielding,	Richardson,
Fisher,	Rinfret,
Fraser (Guysborough),	Rogers,
Fraser (Lambton),	Russell,
Godbout,	Rutherford,
Haley,	Savard,
Holmes,	Scriver,
Hurley,	Semple,
Johnston,	Sifton,
Joly de Lotbinière (sir Henri),	Snetsinger,
Landerkin,	Stenson,
Laurier (sir Wilfrid),	Stubbs,
Lavergne,	Sutherland, 66
	Turcot.—65.

CONTRE :

Messieurs

Bell (Addington),	Marcotte,
Bennett,	Morin,
Borden (Halifax),	Pope,
Clancy,	Reid,
Foster,	Sproule,
Ganong,	Taylor,
Henderson,	Tupper (sir Charles Hibbert),
Hughes,	
Kaulbach,	Wallace, et
LaRivière,	Wilson.—20.
McLennan (Glengarry),	

La décision du président du comité est confirmée.

M. BERGERON : J'ai pairé avec l'honorable député de Bellechasse, car autrement j'aurais voté contre la décision.

M. FLINT : J'ai pairé avec l'honorable député d'Annapolis, car autrement j'aurais voté pour la décision.

M. BRITTON : J'ai pairé avec l'honorable député de Bruce-nord (M. McNeill), car autrement j'aurais voté pour la décision.

M. PARMALEE : J'ai pairé avec l'honorable député de Toronto-ouest, car autrement j'aurais voté pour le maintien de la décision.

M. EARLE : J'ai pairé avec l'honorable député de King, N.-B. (M. Domville), car autrement j'aurais voté contre la décision.

M. INGRAM : J'ai pairé avec l'honorable député de Middlesex-nord (M. Ratz), car autrement j'aurais voté contre la décision.

M. ROSAMOND : J'ai pairé avec l'un des députés d'Hamilton, car autrement j'aurais voté contre la décision.

La Chambre se forme de nouveau en comité général sur le bill.

(En comité.)

M. BENNETT : Lorsque le pays apprit avec étonnement, il y deux ans, que le gouvernement avait l'intention de conclure avec le chemin de fer du comté de Drummond, l'arrangement que l'on avait en vue pour prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal, non seulement les journaux conservateurs, mais les journaux libéraux crurent que cette nouvelle était un canard. Le "Globe" avait dit plus d'une fois qu'il ne serait pas de bonne et saine politique de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal.

Plus tard, le "Witness," de Montréal, un journal libéral bien connu, disait le 12 juin 1897, au sujet de ce projet :

Le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal semble être un projet hasardeux, et il semble imprudent de créer une charge annuelle de $210,000, lorsque le public ne demande pas le prolongement de ce chemin.

Ainsi on voit que c'est avec étonnement que le public a appris, il y a deux ans, que le gouvernement avait mis cette question à l'étude. Je n'ai pas besoin de revenir sur le long débat qui a eu lieu il y a deux ans. Une majorité servile a voté ce projet de loi, mais heureusement pour le pays, qu'il y a une autre Chambre qui surveille la dépense des deniers publics.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre !

M. BENNETT : Comme je le disais, heureusement pour le pays, il y a une seconde Chambre, ou un Sénat, qui, agissant dans l'intérêt public, est intervenue et a sommairement rejeté ce bill. La position des honorables membres de la droite était tellement faible que le gouvernement n'a pas osé faire ce que, dans le cours ordinaire des choses, il aurait dû faire. Voici un gouvernement, appuyé dans les communes, par une grande majorité, qui adopte une certaine politique ; voici un gouvernement qui s'engage dans une certaine voie, approuvé par une grande majorité des communes ;— mais il me fait plaisir de dire que certains membres de la droite n'ont pas pu avaler la pilule qu'on leur présentait. J'ai confiance que les honorables députés de Laprairie (M. Monet) et de Charlevoix (M. Angers) donneront le vote qu'ils ont donné en cette circonstance.

Le gouvernement avait le droit de faire appel au corps électoral pour faire approuver son projet et imposer aux contribuables une charge de plus de $7,000,000. Il n'a pas jugé opportun d'assumer une aussi grande responsabilité, sachant bien que le peuple n'approuverait pas une pareille proposition. C'est pour cette raison qu'il a fait l'arrangement temporaire qui est en vigueur depuis un an ou deux. Quels ont été les résultats de cet arrangement ? Nous savons que les années passées, les opérations de l'Intercolonial se sont soldées en un découvert.

Cette année, le découvert est considérable, bien que ce chemin de fer accusât un excédent, lorsque l'honorable ministre (M. Blair) est entré en fonction. Il n'y a pas de doute que s'il avait administré son département suivant les principes que l'on suit dans le cours ordinaire des affaires, le ministre serait en état d'exposer à la Chambre et au pays la véritable situation, et d'indiquer les causes du découvert considérable que nous constatons. Que le découvert ait été le résultat de la prise de possession du chemin de fer du comté de Drummond, ou soit attribuable à d'autres causes, il n'y a pas de doute que, par le passé, les découverts de l'Intercolonial ont été considérables.

Quoi qu'il en soit, la proposition dont la Chambre est saisie est la même que celle qui nous a été soumise, quoique la somme à payer au chemin de fer du comté de Drummond ait été réduite de $10,000. J'ai été étonné de voir le gouvernement nous soumettre cette proposition cette année, car je pensais que le gouvernement allait adopter le projet que le ministre des Chemins de fer et Canaux avait indiqué à Halifax, en janvier dernier.

Je me rappelle avoir lu, dans le "Globe" de Toronto, en janvier dernier, une lettre de l'honorable député de Halifax (M. Russell). Celui-ci disait que le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal avait donné de piètres résultats et serait toujours un fiasco complet. Pour prouver son assertion, l'honorable député disait que le ministre des Chemins de fer et Canaux, parlant à une réunion de la chambre de commerce de Halifax, avait donné de bonnes raisons pour expliquer ce fiasco. La lettre était très longue, et je ne puis en reproduire exactement

les termes, mais je viens de vous dire quel en était le point saillant.

Voici le cas que citait le ministre des Chemins de fer et Canaux pour démontrer que le prolongement en vigueur serait toujours un misérable fiasco. Les agents de l'Intercolonial allèrent trouver un expéditeur qui envoyait ses marchandises à un port de mer, par la voie du Grand Tronc, et lui demandèrent d'expédier ses marchandises par la voie de l'Intercolonial. Ces marchandises venaient de l'ouest de l'Ontario ou des provinces de l'ouest. L'expéditeur répondit : Nous préférons envoyer nos marchandises à Portland, parce que la distance à parcourir est infiniment plus courte que par la voie de l'Intercolonial, de Lévis à Saint-Jean.

Les agents de l'Intercolonial, après cet échec, allèrent trouver un client du chemin de fer Canadien du Pacifique, lequel leur dit : je ne veux pas transborder mes marchandises d'un wagon du chemin de fer Canadien du Pacifique dans un wagon de l'Intercolonial, pour les faire transporter de Montréal à Saint-Jean.

A ce sujet, il serait à propos de comparer la distance entre ces différents points, et d'indiquer la situation désavantageuse dans laquelle se trouvera l'Intercolonial, prolongé jusqu'à Montréal par la voie du chemin du comté de Drummond. De Montréal à Saint-Jean, par voie du chemin de fer Canadien du Pacifique, la distance est de 480 milles ; et par voie de l'Intercolonial, de 740 milles, tandis que la distance de Montréal à Portland, par voie du Grand Tronc, n'est que de 297 milles. Ainsi, l'Intercolonial, dans les circonstances, ne peut espérer faire une forte concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique et au Grand Tronc.

L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a dit, d'après l'honorable député de Halifax (M. Russell), que nous nous trouvions entre deux feux. L'honorable ministre a dit que la chose qui restait à faire était d'établir une ligne entre Montréal et quelque endroit situé sur les lacs de l'ouest de l'Ontario, et il fit observer,—je parle toujours d'après la lettre de l'honorable député de Halifax,—que le chemin de fer Canadien du Pacifique transportait une immense quantité de grain d'Owen Sound à Montréal, et que dans un avenir prochain, la production des grains augmenterait considérablement, au Manitoba. Il fit, en outre, observer que le Grand Tronc transportait des millions de boisseaux de grain, et que le seul moyen pour l'Intercolonial de faire des affaires florissantes, était de s'unir au chemin de fer de Parry Sound, faisant le trajet entre Montréal et Ottawa et entre ce dernier endroit et Parry Sound.

Lorsque je lus cette lettre de l'honorable député (M. Russell), j'ai pensé qu'il préparait les voies à l'honorable ministre et que le gouvernement proposerait à cette session d'acheter la ligne Booth, de Montréal à Parry-Sound. Nous savons que le gouvernement actuel a l'habitude de présenter, aux dernières heures de la session, ses mesures les plus importantes et ses projets les plus dispendieux et les plus extraordinaires. Je ne serais pas surpris de voir le gouvernement proposer, à la fin de la session, d'acheter le chemin de fer de Parry Sound. Les journaux ont publié beaucoup de lettres à ce sujet. Nous savons tous que lorsque le ministre des Chemins de fer et Canaux s'engage dans une voie, il ne recule plus, et je suis convaincu qu'il mettra à exécution le projet qu'il a annoncé à Halifax et qu'il dépensera des millions de dollars pour acheter la ligne Booth. Je crois que le ministre avait raison lorsqu'il disait, à la chambre de commerce de Halifax, que le lamentable fiasco de l'Intercolonial, dans cette année de prospérité, ne devait pas lui être attribué, et que le seul moyen de combler le découvert, était d'acheter la ligne Booth qui aboutit au lac Huron, et de faire concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique et du Grand Tronc. Je suis surpris de constater que l'honorable ministre n'ait pas encore saisi la Chambre de son projet.

On a exprimé des opinions bien diverses sur le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal. Le "Wifness," de Montréal a dit que l'entreprise, au point de vue des affaires, était mauvaise et le "Globe" lui-même l'a condamnée. Le sentiment des hommes d'affaires du pays, sans distinction de parti, n'était pas favorable à ce projet, qui, sauf une certaine diminution dans le prix, est le même que celui dont la Chambre est saisie. Le public redoutait ce projet et l'a toujours vu d'un mauvais œil, à tel point que le gouvernement a craint, lorsque le bill a été rejeté par le Sénat, d'en appeler au peuple, quoique le droit constitutionnel lui dictât cette ligne de conduite. Nous pouvons dire la même chose au sujet de l'affaire du Yukon ; parce que le gouvernement savait que le pays était contre lui.

M. McLENNAN (Glengarry) : M. le Président, je vous ferai observer qu'il n'y a pas quorum.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je vais prendre la fauteuil.

M. l'Orateur-suppléant, ayant pris le fauteuil, déclara qu'il y avait quorum.

La Chambre se forme de nouveau en comité.

M. BENNETT : Je remercie l'honorable député de Glengarry (M. McLennan), car il a certainement augmenté le nombre de mes auditeurs qui, je l'espère, écouteront mes observations avec autant de bienveillance que les quelques députés qui étaient présents lorsqu'on a fait remarquer qu'il n'y avait pas de quorum.

Il y a deux ans, dis-je, le public envisageait ce projet avec confiance, et la raison, jusqu'à un certain point, était que le mi-

nistre des Travaux publics, et non pas le ministre des Chemins de fer et Canaux, avait pris ce gigantesque projet sous son aile protectrice. Il y avait un enchaînement de circonstances tendant à démontrer l'entente que le ministre des Travaux publics avait dans la matière. Je n'ai pas besoin de m'étendre longuement sur les déclarations du ministre des Travaux publics et sur les lettres qu'il a écrites dans les journaux, ou sur les témoignages qu'il a donnés sous serment au cours de l'enquête qui a eu lieu. Qu'il me suffise de dire que son témoignage contredisait ses lettres et ses déclarations, et que le public avait une raison de plus de se défier du projet. Selon le "Star," de Montréal, ce chemin de fer a été offert en vente, d'un bout à l'autre du pays, pour $400,000.

Une VOIX : Adopté.

M. BENNETT : Un instant. J'attends que le président décide qui a la parole.

M. SUTHERLAND : J'ai autant de droit d'être ici que vous-même.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre.

M. BENNETT : Je n'ai pas demandé à l'honorable député d'Oxford-nord (M. Sutherland) de me faire la leçon.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre.

M. BENNETT : Pourquoi ce marché a-t-il été fait ? Le "Star", de Montréal a dit qu'on avait offert ce chemin en vente pour $400,000, et je crois que l'honorable député de Compton (M. Pope) a dit que pendant un certain temps, il aurait pu l'acheter pour $500,000.

L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) a dit à mainte reprise, qu'on était entré en pourparlers avec lui au sujet de la vente de cette voie ferrée. Les débats qui ont eu lieu, à diverses reprises, à ce sujet, ont clairement démontré que le chemin de fer du comté de Drummond était loin de valoir la somme que le gouvernement actuel voulait donner pour en faire l'acquisition. En outre, il fut démontré que ce chemin ne servait qu'au transport du bois,—du bois de corde et de l'écorce de pruche—et que ses recettes étaient tellement insignifiantes, comparativement à ses dépenses, que les profits nets n'étaient que de $20,000 par année, environ.

Malgré tout, le gouvernement proposait de payer cette somme énorme pour acquérir ce chemin de fer. Tout homme d'affaires prévoyant peut facilement voir que si ce chemin de fer peut à peine subsister aujourd'hui, en transportant du bois de corde et de l'écorce de pruche—car le nombre de voyageurs est insignifiant—les recettes tomberont virtuellement à rien, lorsque les forêts seront épuisées.

Il était aussi bien connu que M. Greenshields, le véritable propriétaire du chemin, avait acheté cette voie ferrée, à un prix bien moins élevé que celui que le gouvernement voulait payer ; et, vu le rang que M. Greenshields occupe dans le parti libéral, le public a immédiatement conçu des soupçons sur le caractère du marché.

Si le ministre des Chemins de fer et Canaux s'était lui-même chargé de l'affaire, la défiance eût été moins forte, mais en voyant le ministre des Travaux publics prendre la chose en mains dès le début, le public a eu des doutes, car tout le monde sait que le ministre des Travaux publics est le maître du cabinet. Nous l'avons entendu dire, à l'ouverture des Chambres, qu'il était prêt à remettre son portefeuille entre les mains du premier ministre ; mais il ajouta que pas un gouvernement ne devait se croire trop fort, et que la chute d'une administration est dans l'ordre des choses possibles, voulant faire entendre par là que si on lui arrachait son portefeuille, il se vengerait en le faisant perdre à d'autres.

En fin de compte, l'affaire fut confiée à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux qui fut bien forcé de s'en occuper. Quelle était la proposition ? Le 2 février 1897, on envoya M. Schreiber inspecteur le chemin de fer du comté de Drummond. Imaginez-vous un homme d'affaires, envoyant inspecter dans le mois de février, lorsque le sol est couvert de trois ou quatre pieds de neige, un chemin de fer qui doit grever son budget de quelques millions de dollars.

Mais la proposition est extraordinaire sous d'autres rapports. Nous constatons que les Chambres ont été convoquées pour le 25 mars. On devait s'attendre à voir le gouvernement confier à ses amis ce qu'il entendait faire au sujet d'un projet aussi important au point de vue pécuniaire ; mais, pour des raisons d'une nature particulière, ce n'est pas ce qu'il a fait. Le jour précédant l'ouverture des Chambres, le 24 mars, le gouvernement adopte un arrêté ministériel autorisant le ministre des Chemins de fer et Canaux à signer le marché. La session commence le lendemain, et ce n'est que le 15 mai que fut signé le contrat relatif au chemin de fer du comté de Drummond. Si c'était un projet raisonnable et que le gouvernement pouvait recommander à ses amis, pourquoi tant tarder à signer le contrat ?

Mais le marché a été entouré de circonstances encore plus louches que celles que je viens d'indiquer. Ce n'est que le 11 juin que la Chambre fut saisie du projet d'achat de ce chemin de fer. Ce n'est pas tout ; il y a encore des choses plus étonnantes, car nous constatons que, dans cette circonstance, il ne put convaincre ses propres partisans, car nous voyons que les 14, 15 et 16 juin, il envoyait des fonctionnaires de son département examiner ce chemin de fer et préparer des rapports de leur inspection.

Voilà les auspices sous lesquels est né ce bill, en 1897. Le projet de loi éveillait les soupçons et, bien que voté par la majorité de cette Chambre—il n'y eût que deux parti-

sans de l'administration qui se prononcèrent contre—le bill fut sommairement rejeté par le Sénat. Le gouvernement n'eût pas le courage d'en appeler au peuple, parce qu'il sentait bien que l'opinion publique lui était contraire.

Passons maintenant à la convention que l'on a faite avec le Grand Tronc. Le Grand Tronc a son terminus dans la ville de Montréal, et son pont sur le Saint-Laurent, et les représentants de cette compagnie, en hommes d'affaires, voulaient obtenir le plus possible, et ils auraient certainement manqué à leur devoir, s'ils n'eussent accepté la très avantageuse proposition que le gouvernement leur faisait. Le Grand Tronc est bien disposé aujourd'hui à conclure le marché tel qu'il est aujourd'hui. En comparant l'arrangement de cette année avec celui dont la Chambre a été saisie il y a deux ans, nous voyons que les termes du chemin de fer du comté de Drummond sont un peu meilleurs, mais que ceux du Grand Tronc sont les mêmes, sauf une légère différence.

Le Chambre a voté, l'an dernier, la subvention de $300,000 destinée à améliorer le pont Victoria ; mais, quant aux facilités terminales et à l'usage de la voie, l'arrangement actuel ne diffère pas de celui qui a été conclu il y a deux ans. Mais en ce qui concerne l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond, il y a une économie de $10,000 par mille. On estime que, sous ce rapport, et sous certains autres, on épargne de $400,000 à $500,000 et peut-être davantage. Il est évident, cependant, que le gouvernement était disposé, il y a deux ans, à faire une proposition qui, dans l'espace de deux ans, s'est améliorée au point que l'on économise aujourd'hui de $500,000 à $600,000. Peut-être qu'une plus longue discussion dans cette enceinte aurait l'effet d'améliorer l'arrangement actuel et d'épargner une somme encore plus grande.

Le projet actuel a été l'objet de nombreuses critiques. L'honorable député de Glengarry, un entrepreneur expérimenté, s'est appliqué à démontrer que le gouvernement ne faisait pas un marché avantageux, mais serait mieux de construire une ligne indépendante. On a fait observer que la question d'un terminus à Montréal serait facile à résoudre, vu que le gouvernement possède là des terrains considérables qui, par leur situation, conviendraient bien à l'établissement de gares et stations. On a aussi fait observer que la région était propice à l'établissement d'un chemin de fer, qu'on pourrait se dispenser de faire des excavations dans le roc, que les ponts ne seraient pas nombreux, et qu'en somme, on pourrait construire là une voie ferrée à aussi bon marché que dans les prairies de l'ouest.

A l'encontre de cette proposition, le ministre des Chemins de fer et Canaux a fait un discours très énergique, au cours duquel il s'est efforcé de prouver que l'achat du droit de passage serait fort dispendieux. Le ministre s'en est sans doute laissé imposer pour quelque intéressé ; car son argument ne tient plus debout, depuis qu'il a été prouvé que toutes ces villes et tous ces villages populeux et florissants que le chemin de fer projeté, au dire du ministre, doit traverser, se résument à une ville de quelque importance et à quelques villages de traverse de sorte que, virtuellement, le coût du droit de passage n'excéderait pas celui des terres cultivées ordinaires.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux nous a aussi déclaré qu'il faudrait construire des ponts fort dispendieux, et à l'appui de son affirmation, il a cité certaines estimations qu'il tient de ses ingénieurs. Pour mon compte, je ne suis pas en mesure de me prononcer de science certaine sur les faits, mais des députés qui connaissent la localité en question, ont donné à la Chambre des estimations qui ne concordent nullement entre elles, de sorte qu'il faut rester dans les ténèbres, tant que le ministre n'aura pas déposé sur le bureau de la Chambre les états et les estimations de ses ingénieurs. M'est avis que les ingénieurs et les fonctionnaires publics, qui sont à la solde du peuple, sont tenus de rendre leurs services au bénéfice du pays.

Quant aux estimations apportées par le ministre à l'appui de ses affirmations et à l'aide desquelles il cherche à étayer l'attitude qu'il a prise, il serait préférable, dans son propre intérêt, qu'il communiquât à la Chambre l'estimation de son ingénieur. Il est hors de doute que le ministre a admis clairement que son ingénieur a par devers lui des renseignements sur le coût estimatif de ces travaux. Il y a grande divergence d'opinions sur le coût de ces ponts, et sur la nature des rivières à traverser. Quelques députés affirment que les eaux de ces rivières sont basses, offrant des fondations naturelles pour les culées, tandis que d'autres prétendent que les rivières sont profondes et que le coût des ponts en question serait élevé. Quoi qu'il en soit, le ministre a déclaré qu'il a par devers lui des estimations du coût probable, et pour que la Chambre puisse se prononcer en connaissance de cause sur la question, il faut qu'on lui soumette ces estimations. Or, nous déclarent et le premier ministre et le ministre des Chemins de fer et Canaux, cela est tout à fait indépendant de la proposition dont est saisi le comité. Nous ne saurions, pourtant, nous prononcer sur cette question, tant que nous ignorerons le coût de ces travaux. La convention conclue avec le Grand Tronc nous assure, il est vrai, certains privilèges à Montréal, et il est également vrai que nous ne saurions nous attendre à fixer ces prix, pour notre propre compte. Toutefois, les ingénieurs et le chef du ministère sont là pour nous renseigner ; or, qu'ils nous donnent l'estimation du coût des lignes dont on nous fait la proposition alternative, y compris celui des ponts, et nous serons bien mieux en lieu de décider s'il est préférable d'accepter la proposition du Grand Tronc.

Un autre excellent argument que le député de Pictou (M. Bell), a soutenu avec succès est celui-ci : c'est que, eu égard aux folles dépenses et au complet insuccès de l'exploitation de ces deux années dernières, il serait préférable de ne pas nous engager davantage et de nous en tenir tout simplement à la convention provisoire. De l'aveu du ministre lui-même, le projet actuel est marqué au coin de l'absurde. Voilà ce qu'il a déclaré à Halifax. A son avis, le gouvernement ne saurait exploiter ce chemin de fer qu'à perte, et le seul remède à la situation, ajoute-t-il, est l'achat de la ligne Booth, de Montréal à Parry-Sound sur la Baie Georgienne. Par la convention projetée, le gouvernement s'engage à une dépense de $7,000,000, et l'achat de la ligne Booth coûtera encore plusieurs millions. Le gouvernement aurait alors une ligne s'étendant de la Baie Georgienne à Montréal, pour le transport des grains descendant par la voie des grands lacs. Or, voici que le premier ministre déclare qu'il est à étudier sérieusement la proposition tendant à la construction d'un canal qui, une fois établi, transportera tout le grain du Nord-Ouest, et cela au détriment même de ce chemin de fer dont l'acquisition coûtera si cher. Le ministre des Chemins de fer et Canaux déclare qu'il faut approfondir à 14 pieds les canaux du Saint-Laurent, et il espère que le trafic de transport des grains par la route du Saint-Laurent assurera une forte augmentation, la seule chose nécessaire étant l'amélioration du service de ce trafic dans le havre de Montréal. Et si le ministre met à exécution la proposition qu'il a émise, d'après une lettre dont l'auteur est le député d'Halifax (M. Russell), les canaux du Saint-Laurent concurrenceraient la ligne du chemin de fer en question.

En prévision de la possibilité de cette immense dépense et de ses résultats, le gouvernement ne ferait-il pas acte de sagesse en y regardant à deux fois avant de se lancer dans cette entreprise, et au lieu de lier les mains au pays par un contrat de 99 ans, de continuer pendant quelque temps encore la convention provisoire déjà conclue

Je me souviens que lorsque le ministre des Chemins de fer et Canaux, il y a deux ans, déposa ce contrat sur le bureau de la Chambre, il s'éleva des objections à l'encontre de cette mesure, même du côté ministériel. L'on proposa d'y apporter quelques modifications, mais le ministre déclara que sa loi était immuable comme celles des Mèdes et des Perses ; c'était à prendre ou à laisser Lorsque le bill fut transmis au Sénat, le gouvernement essuya une rebuffade de la part d'un sénateur que ces messieurs prônent sans cesse comme l'un des grands génies du pays en finance et comme l'un des boulevards du parti libéral. Au cours de ses observations, le sénateur Cox déclara, en plein Sénat, que cette convention était marquée au coin de l'absurde relativement à l'obligaion de payer au Grand Tronc 5 pour 100 sur toutes les améliorations. Bien plus, le sénateur Cox dit : "Voici, à mon avis, ce qu'il faudrait faire au sujet de ce contrat : il faut nous former en comité et chercher en hommes d'affaires en quoi il est possible de le corriger et de l'amender. C'était là un excellent avis. Or, l'avis donné par le sénateur Cox, il y a deux ans, est tout aussi applicable aujourd'hui qu'il l'était à cette époque.

La presse libérale s'est fortement occupée de cette question du chemin de fer du comté de Drummond, prétendant que le gouvernement avait été pleinement justifié au cours de l'enquête tenue l'année dernière par un comité. De fait, dans l'enquête tenue par ce comité, il ne s'agissait nullement de savoir si c'était une bonne proposition au point de vue commercial ; il s'est agi de toute autre chose, et dans les conclusions du rapport de ce comité auquel les honorables députés font allusion, il n'y a pas un mot de justification à l'endroit de cette proposition au point de vue commercial. Si ce contrat est sanctionné et que le gouvernement achète ce chemin de fer, et que son exploitation, à l'avenir, ressemble à celle du passé, le peuple comprendra avant longtemps toute la faute qui aura été commise. La faute serait encore plus grande, si on allait lier le pays pour 99 ans ; et si le Sénat a été si pleinement justifié dans l'attitude qu'il a prise il y a deux ans, en rejetant ce bill, assurément les ministres courent au-devant de la défaite en agissant aussi arbitrairement qu'ils le font aujourd'hui.

Certes, le ministre des Chemins de fer et Canaux ne doit pas s'attendre à autre chose qu'à un verdict défavorable de la part du Sénat, car le gouvernement doit présumer qu'en présence de ce qui s'est passé il y a deux ans, le Sénat n'aura guère pour agréable pareille proposition. Si le Sénat ne fait pas pas d'aussi vives instances que nous pour se procurer les renseignements qui, au dire du ministre, sont entre les mains de ses fonctionnaires, j'en serais fort étonné.

Je regrette d'avoir tant abusé de la patience de la Chambre, à cette heure avancée de la nuit. J'aurais préféré porter la parole à une heure moins avancée, mais puisque le premier ministre a déclaré qu'il n'y avait d'autre alternative laissée aux orateurs désireux de prendre part au débat que de porter la parole à cette heure indue, force m'a bien été de saisir cette occasion d'exprimer ma pensée. Je voterai le rejet du bill en discussion. Depuis que la proposition à l'étude nous a été soumise il y a deux ans, j'ai porté la parole dans nombre d'assemblées politiques dans mon propre comté, et partout où j'ai parlé de la question de l'achat du chemin de fer du comté de Drummond, j'ai été aussi chaleureusement applaudi que je l'ai été, j'allais dire, au sujet de mon attitude sur le bill du chemin de fer du Yukon. J'avoue que ce dernier projet est beaucoup plus impopulaire que celui-ci. Si je brigue de nouveau les suffrages populaires, j'en

profiterai pour discuter la proposition à l'étude, proposition qui, s'il faut ajouter foi au compte rendu donné aux journaux par le député de Halifax (M. Russell), ne serait, suivant la déclaration du ministre des Chemins de fer et Canaux, qu'une somme de dépenses inutiles pour le pays à l'avenir, comme elle l'a été depuis deux ans.

M. FOSTER : Je désirerais que le ministre nous donnât quelques éclaircissements sur les calculs qui lui ont servi de base pour arriver à établir ce loyer de $140,000. Le ministre a dû appuyer son estimation sur une base quelconque, et pour mon compte, je n'ai pas encore entendu expliquer la chose. Le ministre est tenu de dire à la Chambre sur quelle estimation et sur quelle base il s'est appuyé pour décider que ce loyer de $140,000 est légitime.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je dois dire à l'honorable député que l'estimation de ce loyer de $140,000 ne s'est point faite comme il le pense. De prime abord, la compagnie du Grand Tronc avait demandé une somme plus élevée, et ce ne fut qu'après des pourparlers au sujet de cette proposition que la compagnie fit des concessions, et en dernière analyse, nous sommes tombés d'accord sur ce loyer de $140,000. Au début des négociations, la compagnie du Grand Tronc avait fait l'estimation de certaines sections de son système que nous voulions affermer, et à une certaine phase des pourparlers, la compagnie baissa ses prétentions et nous tombâmes d'accord sur un prix juste et raisonnable à payer pour les privilèges et les droits que nous voulions obtenir. Je le répète, nous reconnûmes que la compagnie du Grand Tronc ne se trompait guère dans l'estimation qu'elle faisait des privilèges de ses gares et de ses termini à Montréal. J'ai soumis au comité, qui a fait enquête sur cette question, les chiffres, les esimations et les documents que m'a fournis l'ingénieur en chef qui a lui-même déclaré, au cours de son interrogatoire, qu'à son avis, le prix que la Compagnie du Grand Tronc avait consenti à accepter était raisonnable et se rapprochait de sa propre estimation du loyer. Lorsqu'il s'est agi de l'usage du pont——

M. FOSTER : Quelle somme offriez-vous de payer pour les termini ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je le répète, la somme de $140,000 sur laquelle nous sommes tombés d'accord, n'est point basée sur l'estimation faite des différentes parties du chemin de fer. Le Grand Tronc, je l'ai déjà dit plus en détail, a estimé à $50,000 l'usage du pont; il a porté à $37,500, sur le pied d'un taux d'intérêt de 5 pour 100, la moitié de l'usage de sa ligne, de Sainte-Rosalie à Saint-Lambert. Cette estimation de la Compagnie du Grand Tronc a été soumise au comité d'enquête, comme en fait foi le rapport, et ces chiffres ont plus tard subi une réduction. Nous pourrions appliquer cette réduction au pont et à la ligne de Sainte-Rosalie à Saint-Lambert, mais la différence après tout serait de peu d'importance. L'estimation des ingénieurs du ministère excédait celle de la Compagnie du Grand Tronc relativement au pont. Elle se rapprochait de l'estimation que la Compagnie avait faite de la valeur de ses termini, et les ingénieurs acceptèrent l'estimation de la compagnie relativement à la ligne de Sainte-Rosalie à Saint-Lambert. Les différents totaux proposés par la Compagnie du Grand Tronc furent réduits, et peu importe que l'on applique cette réduction à une partie de la voie ou à l'autre. Nous sommes tombés d'accord sur un loyer annuel de $140,000.

M. FOSTER : Le ministre (M. Blair) n'a pas fait connaître à la Chambre la base sur laquelle a été établi ce loyer de $140,000, et il n'est guère probable que deux hommes d'affaires tombent ainsi d'accord, sans estimation, sans calcul, sur un prix à payer en chiffres ronds. Il a dû se faire quelque tentative d'estimer les propriétés, et voilà précisément ce que la Chambre veut savoir. Ce comité-ci est absolument indépendant du comité spécial d'enquête sur l'affaire du chemin de fer du comté de Drummond. Ce comité-ci se propose d'adopter la loi à l'étude, basée sur une convention, et c'est le devoir du ministre de nous dire sur quelle base il s'est appuyé pour porter à $140,000 le loyer annuel pour les trois privilèges en question. Il dit que ces trois privilèges ne sont point dinstincts ; et cependant, dans son discours, il en a parlé comme s'ils étaient distincts. Je suppose que l'on est tombé d'accord sur ce prix de $140,000 en faisant l'estimation des différents privilèges, et qu'alors on a établi un taux de loyer, basé sur ces privilèges. Le Chambre manque absolument de renseignements sur ces estimations, et c'est ce qu'il lui importe de connaître.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je tiens à traiter l'honorable député (M. Foster) avec tout le respect voulu ; mais je doute qu'il soit sérieux. Après tout ce que j'ai dit, il n'est pas en lieu de me demander de me répéter. Je l'ai déjà déclaré, les fonctionnaires de mon ministère, l'ingénieur en chef surtout, m'ont déclaré qu'à leur avis, le loyer réclamé par la Compagnie du Grand Tronc au sujet de ces termini et des privilèges de gare, était légitime, et il a affirmé la chose sous la foi du serment.

M. FOSTER : Sur quelle base s'est-il appuyé pour établir ce loyer ? Certes, il n'a pas dû décider, sans calcul, qu'il vous fallait payer $50,000 à $60,000 par année pour l'affermage de ces termini ? Il n'y a pas un seul homme d'affaires qui agirait ainsi. Je ne veux pas faire au ministre l'injure de croire qu'il se conduirait de la sorte. Il a dû certainement appuyer sur une base quel-

conque son estimation des privilèges consentis.

M. BORDEN (Halifax) : Il y a une semaine, j'ai demandé au ministre des renseignements sur la proportion dans laquelle le Grand Tronc et l'Intercolonial utilisent la voie en question. J'ai alors fait observer au ministre qu'il devait avoir par devers lui les renseignements demandés ; car, depuis plus d'une année, le chemin de fer Intercolonial paie à la Compagnie du Grand Tronc le coût de l'entretien, sur le pied proportionnel de l'utilisation de la voie, et chaque mois il se fait un relevé statistique de cette proportion. Le ministre (M. Blair) me dit alors qu'il communiquerait à la Chambre ces renseignements et les derniers relevés reçus au ministère. J'ai été absent quelques jours, et il est possible que le ministère ait tenu sa promesse ; mais j'ai beau feuilleter le compte rendu des débats, je n'y vois rien.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai déposé sur le bureau le rapport que je vous avais promis.

M. FOSTER : Est-ce que le ministre ne veut pas me répondre ?

Une VOIX : Adopté.

M. FOSTER : Lorsqu'un député pose une interpellation, on ne fait point justice à sa demande en criant : " Adopté." Pour mon compte, je ne le tolérerai point, et mieux vaut en finir pour une bonne fois. C'est tout simplement brutal. Les honorables députés n'ont rien à gagner à ce procédé. Je l'ai mainte et mainte fois déclaré, et le ministre est tenu d'accepter ma déclaration ; je ne fais point d'obstruction, mais c'est mon droit de critiquer le gouvernement, et je le ferai tant que je le jugerai nécessaire. Quand le premier ministre nous a accusés, nous députés de la gauche, de faire de l'obstruction, il nous a accusés à tort, et les honorables députés ne feront guère marcher la besogne en criant : " Adopté."

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Il me semble que mon honorable ami (M. Foster) n'a pas lieu de tant s'exciter. Nous sommes en pays libre, après tout, et il ne faut pas trop s'étonner s'il se manifeste quelque impatience à trois heures du matin. Il me semble que l'honorable député (M. Foster) proteste en vain, quand il nous affirme qu'il ne fait point d'obstruction. Même en ce moment, pour lui dire franchement ma pensée, il ne fait rien autre chose que de l'obstruction. Il persiste à poser une question à laquelle il a été répondu mainte et mainte fois. Qu'il se reporte au discours prononcé par le ministre l'autre jour, et il y trouvera sa réponse. Je me rappelle fort bien que lorsque le ministre (M. Blair), en donnant des éclaircissements sur sa mesure et en demandant au parlement de voter ce crédit, a divisé le chemin de fer en trois sections. D'abord, il y a l'usage de la section de la voie de Sainte-Rosalie à Saint-Lambert, puis viennent les privilèges relatifs au pont du Grand Tronc, et enfin, ceux relatifs à l'usage des termini à la gare Bonaventure. Quant à l'usage de la voie entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert, il en a fait une estimation que j'oublie en ce moment ; il a dit que nous avions la copropriété de cette partie de la voie. Puis il a donné son estimation du privilège relatif au pont du Grand Tronc, et je me rappelle parfaitement, chose que l'honorable député (M. Foster) ne saurait avoir oubliée, que lorsque le ministre a abordé la question des privilèges relatifs aux termini de la gare Bonaventure, il a dit que ce privilège avait une valeur presque inappréciable. C'est parfaitement vrai. Il est presque impossible de faire l'estimation des avantages se rattachant à l'usage de la gare Bonaventure, et quand on songe aux avantages d'un terminus au cœur même de la ville de Montréal, il est vrai de dire que sa valeur est presque inappréciable. Il nous faudrait faire une expropriation dans l'un des quartiers de la ville où les terrains ont une haute valeur, et il serait presque impossible de le faire sans dépenser quatre, cinq ou même six millions de dollars. Une dépense de six ou même de dix millions de dollars ne nous donnerait pas à Montréal ce que nous obtenons, grâce au contrat en discussion. Supposons que le coût du chemin de Sainte-Rosalie à Saint-Lambert, celui du pont et des termini s'élevât à $5,000,000, à 3 pour 100, la somme à payer s'élèverait à un chiffre aussi élevé que ce loyer de $140,000.

Que mon honorable ami étudie sérieusement ce marché ; qu'il tienne compte des privilèges consentis par la compagnie du Grand Tronc ; l'accès à Montréal, l'usage du pont et des gares-termini dans le centre de la ville, et qu'il calcule ce que cela représente de capital. Comment ! M. l'Orateur, au prix que nous payons, nous obenons ces privilèges aux plus bas prix possible. Jamais le pays n'a conclu de meilleur marché. L'honorable député pense-t-il qu'au taux de 3 pour cent, nous pourrions obtenir pour $5,000,000 ce que nous obtenons aujourd'hui ? Il nous serait impossible de l'obtenir même au prix de $10,000,000. Il me semble que dans ce fait là seul, l'honorable député trouve la réponse qu'il désire.

M. FOSTER : De l'avis du premier ministre, qu'obtenons-nous en payant ce loyer de $140,000 ?

Le PREMIER MINISTRE : Nous obtenons, en premier lieu, la copropriété du chemin de fer entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert.

M. FOSTER : Au bout de 99 ans, vous restera-t-il quelque chose de ce chemin de fer ? Aurez-vous la propriété d'un seul pied de ce chemin de fer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Alors, nous cesserons de payer le loyer de $140,000.

M. FOSTER : Pourquoi parlez-vous de copropriété de cette voie ferrée, lorsque vous ne possédez rien ? Vous ne faites que payer le loyer.

Le PREMIER MINISTRE : J'affirme que nous sommes copropriétaires. L'honorable député nie la chose, parce que, dit-il, la propriété est limitée. Que l'honorable député consulte le député de Halifax, et il apprendra ce que c'est la propriété limitée ; mais tant qu'elle existe, nous avons la copropriété du chemin de fer du Grand Tronc, de Sainte-Rosalie à Saint-Lambert. L'honorable député nie la chose, mais je maintiens mon affirmation quand même. Puis, il y a un autre privilège : l'accès à Montréal par le pont Victoria, puis enfin l'usage des garestermini à Montréal. Voilà les privilèges pour lesquels nous payons $140,000 par année.

M. FOSTER : Alors pourquoi le ministre insère-t-il au contrat une clause stipulant qu'il doit payer sur le pied de la dépense par mille parcouru ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Nous payons sur ce pied, pour l'entretien de la route.

Il y a une grande différence entre acheter une propriété et l'entretenir en bon ordre de façon à garantir la sécurité de l'exploitation. Il y a une grande différence entre être propriétaire d'un chemin et payer le salaire des cantonniers et des préposés aux gares. En outre, nous partagerons le coût sur le pied du volume du trafic, chose qui ne peut se constater avec précision que sur le pied de l'usage de la voie. La Compagnie du Grand-Tronc paie sa proportion. Si elle transporte 60 ou 75 pour 100 des marchandises et des voyageurs, elle paiera 60 ou 75 pour 100 du salaire des employés, des cantonniers, des frais de ballastage et de réparations de toute nature. Voilà ce que cela veut dire. Je le demande aux honorables députés : le gouvernement, après tout, ne gagne-t-il pas davantage à payer le loyer représentant son intérêt dans la valeur de la propriété, qu'a verser le capital, sans avoir d'intérêt à payer ? Nous pouvons mettre fin à la convention si nous voulons, à l'expiration du bail, si les corconstances n'autorisent pas la chose. Nous payons un loyer modéré pour l'usage du chemin : voilà tout. Nous n'avons pas dépensé de capital pour l'acquérir.

M. BERGERON : Combien pouvez-vous faire circuler de trains dans chaque sens à la gare Bonaventure chaque jour ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne saurais dire ; mais nous pouvons faire circuler chaque jour en chaque sens plus de trains que nous n'en faisons circuler aujourd'hui ou que nous ne pourrons en mettre en marche probablement d'ici à vingt ans. Nous pouvons en faire circuler autant que notre trafic l'exige. Nous avons droit de nous servir du pont et des termini du Grand Tronc, tout autant que la Compagnie du Grand Tronc elle-même.

M. BERGERON : Cela est-il stipulé au contrat ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. BERGERON : Supposons que pour une raison quelconque, le gouvernement constate qu'en prolongeant l'Intercolonial à Montréal, le déficit est plus considérable qu'auparavant, et qu'il soit préférable de discontinuer la chose, devra-t-il payer quand même $140,000 par année ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'entendons pas badiner à cet égard. Nous avons l'intention de continuer l'exploitation de l'Intercolonial.

M. BERGERON : Le ministre comprend sans doute ma pensée. Je veux dire que le résultat peut être pire la première année que plus tard ; or, il y a un déficit de $200,000, et il y a plusieurs chemins de fer qui desservent Montréal.

Si, le déficit augmentant, le gouvernement en arrivait à la conclusion que ce prolongement jusqu'à Montréal est une mauvaise entreprise et décidait d'y renoncer, serait-il tenu de payer les $140,000 par année ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le bail ne nous permet pas d'interrompre ces paiements selon notre bon plaisir, et il en est de même du Grand Tronc. Il faut le consentement des deux parties. J'espère que mon honorable ami ne perd pas de vue les explications qui ont été données au sujet du résultat obtenu l'an dernier. Mon honorable ami parle d'un plus fort déficit ; j'ai expliqué au comité à quoi cela était dû.

M. BERGERON : J'accepte les explications que nous a données l'honorable ministre ; mais nous ne savons pas ce que l'avenir nous réserve, et s'il devenait nécessaire de mettre fin à ce contrat, je voudrais savoir si nous serions alors obligés de payer les $140,000 par année. Il n'est pas à craindre que le Grand Tronc néglige de remplir ses obligations.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est tout aussi possible que le Grand Tronc désire mettre fin au contrat. C'est un marché également avantageux pour le compagnie et le gouvernement.

Mon honorable ami parle du chemin de fer de la Rive Sud qui, une fois construit, pourrait faire tort à l'Intercolonial. Je ne crois pas. Si cette ligne est construite, elle ne fera pas de concurrence à l'Intercolonial. La ligne du Drummond a un commerce qui lui est propre et que ne saurait lui enlever la ligne de la Rive Sud.

M. CLANCY : Ces deux lignes ne sont-elles pas parallèles ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui ; mais à une distance de plusieurs milles. ce qui ne saurait permettre une concurrence avantageuse, même pour le trafic local, sur l'Intercolonial ou le prolongement de Montréal.

M. CLANCY : Pourquoi le chemin de fer du comté de Drummond ferait-il exception à la règle générale et serait-il exempt de la concurrence à laquelle sont exposés tous chemins de fer parallèles ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député peut me signaler un cas semblable, je dirai qu'il n'y a aucune raison pour qu'un tel cas n'ait pas exactement les mêmes résultats. Cette section de chemin de fer est dans une position spéciale. A une extrémité de la ligne, à Lévis, nous avons le parcours de l'Intercolonial, et à l'autre extrémité, le Grand Tronc. Or, une petite ligne entre Saint-Lambert et la Chaudière n'aura que le trafic sur son parcours. Cette ligne ne peut compter sur aucun autre trafic. Le prolongement jusqu'à Montréal n'a pas été acquis comme une ligne locale, bien que le trafic fait sur cette ligne jusqu'à présent ne soit pas à dédaigner. Mais la chose ne doit pas être prise au point de vue du trafic local ; mais ce chemin devient un tributaire et donne au gouvernement le contrôle d'un trafic considérable qu'il ne pouvait espérer autrement. La ligne du Grand Tronc, par Richmond jusqu'à la Chaudière, ne fait pas même de concurrence à l'Intercolonial, et cela, grâce à l'arrangement fait à cet effet. C'est nous qui transportons ce fret. D'après le contrat fait avec le Grand Tronc, non seulement nous avons tout le trafic de l'ouest destiné à l'Intercolonial ; mais aussi tout le trafic local de Montréal destiné aussi à l'Intercolonial.

M. FOSTER : Cela était-il stipulé dans le premier arrangement fait avec le Grand Tronc ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je dois avouer que le second contrat, qui est un document tout à fait indépendant, nous est plus avantageux à ce sujet.

M. FOSTER : Dans quelle mesure ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne saurais le dire dans le moment. Lors de la mise en vigueur du contrat, il y a eu entre nous quelques malentendus sur l'interprétation, mais après avoir acquis de l'expérience, et avec l'aide du gérant temporaire du trafic, M. Harris, qui est versé dans toutes les opérations de ce genre sur l'Intercolonial, nous avons compris que nous pouvions améliorer notre position. Nous avons défini clairement, et le Grand Tronc l'a compris, que tout trafic de l'ouest destiné à l'Intercolonial, à l'est de la Chaudière, ou à tout point sur le prolongement de Montréal qui n'est pas directement desservi par le Grand Tronc, nous appartient.

M. BERGERON : Et leur fret doit passer par le Grand Tronc ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce fret est délivré à l'Intercolonial à Montréal.

M. BERGERON : Et le fret doit être transbordé d'un wagon à un autre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les wagons ne sont déchargés que lorsqu'il s'agit de colis ; dans le cas d'un wagon portant des marchandises en grenier, nous le transportons sur notre ligne, sauf à payer le nombre de milles parcourus au Grand Tronc.

M. FOSTER : Est-ce là la différence ? D'après le premier arrangement, l'expéditeur avait la haute main. Dans le cas d'expéditions de l'ouest à Montréal, pour des points sur l'Intercolonial, ces marchandises étaient délivrées à Montréal, si l'expéditeur avait indiqué la chose. Mais cela n'a-t-il pas été changé dans le second arrangement ? Maintenant, tout ce fret transporté par le Grand Tronc doit être délivré à Montréal.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que la différence entre les deux contrats n'est pas aussi bien définie que le dit l'honorable député.

M. FOSTER : Je veux que la chose soit bien définie, et j'ai pour cela des raisons, et mon honorable ami doit savoir quels sont les deux contrats.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas ici le premier arrangement, mais j'ai le second.

M. TAYLOR : J'aimerais à savoir comment l'honorable ministre explique le fait que depuis que cet arrangement est en vigueur, les taux de fret pour les marchandises de l'ouest expédiées à certains endroits sur l'Intercolonial, sont plus élevés qu'ils ne l'étaient sous la direction du Grand Tronc ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député prétend que c'est un fait.

M. TAYLOR : Je le sais, car j'expédie des marchandises à tous ces endroits, et j'avais à payer un taux de 55 cents, mais cette année, il n'en est pas ainsi, et comme nous sommes obligés de payer le fret d'avance, nos marchandises nous coûtent plus cher que d'après l'ancien arrangement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas que le tarif soit plus élevé.

M. TAYLOR : Je sais qu'il l'est.

M. CLANCY : Le ministre veut-il prétendre que nous avons de meilleurs taux grâce

à ce prolongement jusqu'à Montréal ? Lorsque l'honorable ministre a présenté ce projet, le grand objet qu'il prétendait avoir en vue était de rétablir l'équilibre dans les finances du chemin de fer Intercolonial. Veut-il dire que ce chemin de fer paiera ses dépenses au lieu d'avoir constamment des déficits comme cela a été si souvent le cas ? Et alors nous dira-t-il que les taux de fret vont être réduits ? S'il ne doit pas en être ainsi, je ne vois pas comment ce projet est dans l'intérêt du pays.

Le PREMIER MINISTRE : Il est maintenant trois heures du matin, et bien que je ne puisse dire que nous avons fait une bonne journée de travail, nous avons cependant fait de la besogne. Nous prendrons le premier item à la prochaine séance de la Chambre. Je propose que le comité lève sa séance, rapporte progrès et demande la permission de siéger de nouveau.

La motion est adoptée. Le comité lève sa séance et fait rapport.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que la séance soit levée.

M. FOSTER : Avant que la séance soit levée, je demanderai à l'honorable ministre ce qu'il a l'intention de soumettre à la Chambre demain. Le même sujet ?

Le PREMIER MINISTRE : Le même sujet.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 3.05 a.m. (mercredi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, le 7 juin 1899.

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

PRIÈRE.

W. J. CHRISTIE, OFFICIER DU DEPARTEMENT DU REVENU DE L'INTERIEUR A WINNIPEG.

M. FRASER (Guysborough) : Je propose.

Que la preuve en rapport avec les papiers soumis à la Chambre dans l'affaire de M. W. J. Christie, ci-devant officier du département du Revenu de l'intérieur à Winnipeg, et renvoyée au comité des comptes publics, soit imprimée au fur et à mesure, chaque jour, pour l'usage des membres du dit comité, conformément à la recommandation contenue dans son rapport.

La motion est adoptée.

STATUTS DE LA COLOMBIE ANGLAISE

Le PREMIER MINISTRE : Sur l'ordre de Son Excellence, je désire déposer sur le bureau certains documents relatifs au désaveu de lois adoptées par la législature de la Colombie Anglaise, et, avec le consentement unanime de la Chambre, je demanderai que ces documents soient imprimés de suite, et que le règlement soit suspendu.

La motion est adoptée.

BILL RETIRE.

M. CAMPBELL : Je propose :

Que le bill (n° 89) acte concernant la Compagnie d'assurance du Canada sur la vie, soit retiré, et qu'il soit ordonné de rembourser les honoraires payés pour ce bill, moins les frais d'impression et de traduction, conformément à la recommandation contenue dans le rapport du comité des banques et du commerce.

La motion est adoptée.

ACTE DES POIDS ET MESURES.

M. GANONG : Je présente le bill (n° 143) modifiant de nouveau l'acte des poids et mesures à l'égard de la vente du poisson. L'objet de ce bill est d'établir une unité de poids dans la vente du hareng et de la sardine. Cela n'affecte probablement que mon comté, mais c'est d'une absolue nécessité. Ces poissons se vendent surtout sur les marché américains. Le type de vente pour ces deux sortes de poisson a été le boucaut, mais il n'y a pas d'unité de poids pour le boucaut, et, comme l'honorable député le sait, il est impossible de prendre le poids du poisson en boucaut. Le boucaut ne sert que d'unité de vente, et les pêcheurs ont l'habitude d'accepter, comme unité, cinq barils par boucaut, mais comme il n'y a pas de mesure reconnue pour ces barils, il surgit constamment des doutes sur la quantité que doit contenir un boucaut. L'objet de ce bill est d'établir qu'un boucaut contiendra l'équivalent de cinq barils de 25 galons chacun.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière) : Il est difficile de se prononcer sur ce projet avant qu'il soit imprimé. Je le soumettrai alors à l'étude des fonctionnaires du département, et je verrai s'il est possible de se rendre au désir de l'honorable député. L'idée d'un département des poids et mesures était de rencontrer autant que possible les exigences du public, mais je ne crois pas qu'il faille pour cela entrer dans trop de formalités administratives. Bien qu'il ne semble pas logique tout d'abord de modifier constamment l'acte des poids et mesures, il faut se rappeler que l'idée de la loi est de se conformer autant que possible aux exigences du commerce, et par le fait même favoriser les intérêts publics. D'un autre côté, il faut agir avec prudence et ne pas s'exposer à détruire l'uniformité de notre système.

Lorsque le bill de mon honorable ami sera imprimé, je pourrai, si la Chambre me le permet, discuter la question et voir s'il convient ou non d'adopter cette mesure.

La motion est adoptée et le bill est lu une première fois.

INTERCOLONIAL — PROLONGEMENT — MONTANT REALISE PAR LE GRAND TRONC.

M. FOSTER :

Quel montant a été retiré par le Grand Tronc depuis le 1er juillet 1898 jusqu'à date, par mois, comme quote-part de l'Intercolonial pour frais d'entretien des sections communes de la Chaudière et de Montréal, y compris les facilités terminales, et combien a été payé par mois ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Voici quels ont été les montants réalisés par la Compagnie du Grand Tronc depuis le premier juillet 1898, comme quote-part de l'Intercolonial comme frais d'entretien, y compris les facilités terminales :

1898—	
Juillet	$2,336 66
Août	1,900 74
Septembre	1,888 08
Octobre	1,521 78
Novembre	2,000 08
Décembre	1,071 52
1899—	
Janvier	482 45
Février	488 30
	$11,689 63

Le compte de mars soumis par le Grand Tronc a été vérifié par l'expert-comptable de l'Intercolonial à Montréal. Les comptes des mois subséquents ne sont pas encore reçus. Voici quels ont été les paiements faits au Grand Tronc ; il n'en a pas été fait en juillet, août, septembre, novembre, décembre et janvier :

En octobre	$8,006 29
février	4,087 92
mars	3,702 85
avril	3,071 60
mai	970 75
Total	$19,839 41

La différence entre les deux totaux est de $8,149.78, à compte sur le montant réclamé pour le dernier exercice fiscal.

LA REINE vs. COULOMBE.

M. CASGRAIN (par M. Taylor) :

1. Quelles mesures ont été prises par le gouvernement pour faire exécuter la sentence prononcée dans la cause de la Reine vs Coulombe et autres par Son Honneur le juge Chauveau à Québec ?

2. Quelles instructions ont été données par le gouvernement en cette affaire, et comment ces instructions ont-elles été remplies ?

Le SOLLICITEUR GENERAL (M. Fitzpatrick) : Le gouvernement n'a donné aucune instruction pour faire exécuter la sentence prononcée dans la cause de la Reine vs Coulombe, mais les agents du département ont des instructions générales de percevoir tout montant dû sur des jugements.

Sir HENRI JOLY DE LOTBINIERE.

INTERCOLONIAL—WAGONS.

M. BERGERON (par M. Taylor) :

1. Quelle compagnie ou manufacture des Etats-Unis d'Amérique a construit des wagons de toutes formes ou description pour le chemin de fer Intercolonial du Canada depuis le 1er juillet 1897 ?

2. Les contrats ont-ils été donnés par voie de soumission ?

3. Dans l'affirmative, à qui les soumissions ont-elles été envoyées et de qui ont-elles été reçues ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : On a déjà répondu à cette question. Cependant comme il peut y avoir certains points douteux, je vais lire de nouveau cette réponse. 1. La Compagnie Wagner, de Buffalo. 2. Oui. 3. La Compagnie Pullman ; Smith et Cie et la Compagnie Wagner. Avant de faire un contrat avec les fabricants américains, le département s'est adressé au Grand Tronc, au chemin de fer Canadien du Pacifique, à MM. Crossen et Cie ; Rhodes, Curry et Cie, et autres. Les deux dernières compagnies ont refusé l'offre, parce qu'elles avaient déjà des travaux à faire pour l'Intercolonial. Les deux premières compagnies n'ont pas voulu entreprendre les travaux, parce qu'elles avaient déjà trop de besogne.

INTERCOLONIAL—SECTION DE LEVIS-SAINTE-FLAVIE.

M. GAUVREAU :

1. Est-il à la connaissance du ministre des Chemins de fer que certaines réparations sur la division de Lévis à Sainte-Flavie, au lieu d'être faites à la Rivière-du-Loup, sont envoyées à Moncton, parce qu'il n'y a pas assez d'outils et d'employés à la Rivière-du-Loup pour faire ce travail de réparation, les ateliers étant envahis par l'ouvrage ordinaire du chemin ?

2. Dans l'affirmative, l'honorable ministre, malgré le rapport de M. Johgins, se propose-t-il d'ordonner de nouveaux outils et un plus grand nombre d'employés afin de garder aux usines de la Rivière-du-Loup ce qu'elles ont droit d'avoir ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Les ateliers principaux de l'Intercolonial sont à Moncton, et il y en a d'autres à la Rivière-du-Loup et à Halifax. Certains travaux peuvent toujours être exécutés à Moncton. Il se fait autant d'ouvrage actuellement, à la Rivière-du-Loup que par les années passées, et la division de Lévis et Sainte-Flavie n'envoie pas plus d'ouvrage à Moncton qu'autrefois. 2. On a demandé un marteau à vapeur et un tour pour compléter l'outillage aux ateliers de la Rivière-du-Loup, mais ce n'est pas notre intention d'employer plus d'ouvriers pour le moment à cet endroit.

ATELIERS—RIVIERE-DU-LOUP.

M. GAUVREAU :

1. Est-il à la connaissance du ministre des Chemins de fer que les meilleurs mécaniciens, ingénieurs, tourneurs, etc., employés aux usines de la Rivière-du-Loup laissent le service parce qu'ils ne sont pas payés en raison de leur travail et de leur habileté, et qu'ils

vont dans les usines du Grand-Tronc de chemin de fer ou du chemin de fer Canadien du Pacifique où ils reçoivent des gages plus élevés que ceux qu'ils recevaient?

2. Que le surintendant, Alex. Ouellet, a demandé plusieurs fois au département à Moncton ou à Ottawa d'augmenter les salaires, ce qui lui a toujours été refusé?

3. Dans l'affirmative, l'honorable ministre entend-il donner une augmentation de salaire à ces employés spéciaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): 1. Les meilleurs ouvriers ne désertent pas les usines de la Rivière-du-Loup; depuis douze mois, il n'en est parti que trois; on ne sait pas où ils sont allés, mais on suppose qu'ils ont voulu améliorer leur position, comme tout le monde cherche à le faire. 2. Le contremaître Ouellette a recommandé de temps à autre une augmentation de gages pour certains de ses ouvriers, comme font tous les contremaîtres, et le surintendant s'est occupé de ces recommandations comme de toutes les autres qu'il reçoit. Il y a continuellement, sur toute la ligne, des demandes d'augmentation de gages et ce n'est qu'assez rarement qu'elles peuvent être accordées. 3. Il n'est pas question d'accorder une augmentation générale des gages à la Rivière-du-Loup, vu qu'ils sont raisonnables, mais chaque cas sera traité selon son mérite.

INDICATEUR DE L'INTERCOLONIAL.

M. GAUVREAU:

Quand le nouvel horaire d'été pour le chemin de fer Intercolonial sera-t-il mis en vigueur?

Est-il à la connaissance de l'honorable ministre que le train éclair n'arrêtera pas à Trois-Pistoles comme par les années passées?

Dans l'affirmative, va-t-il donner des ordres pour que ce centre, un des plus importants de Témiscouata, profite de l'arrêt de ces trains rapides comme dans le passé?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): Le nouvel indicateur sera mis en vigueur le 19 juin courant. Le train éclair arrêtera à Trois-Pistoles pour les voyageurs, mais il n'y aura pas d'arrêt pour les repas.

MACHINES POUR L'INTERCOLONIAL.

M. GAUVREAU:

Est-il à la connaissance de l'honorable ministre des Chemins de fer que le surintendant, Alex. Ouellet, des usines de la Rivière-du-Loup, a demandé un certain nombre d'outils et de machines, tels qu'un marteau à vapeur, des tours et des *shapers*, et qu'il n'a pas eu de réponse à ces demandes?

Dans l'affirmative, le ministre se propose-t-il de faire droit à ces justes demandes?

Si non, pourquoi?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): Il est à la connaissance du ministre des Chemins de fer que le contremaître Ouellette a demandé au surintendant un marteau à vapeur et un tour. Ces demandes sont à l'étude et la décision sera rendue dans quelques jours.

BOITES EN ACIER.

M. HODGINS (par M. Hughes):

Un certain nombre de boîtes d'acier ont-elles été achetées pour l'usage du département de l'Intérieur ou des Sauvages au cours de l'année dernière? Dans l'affirmative combien? Par qui ont-elles été fournies? Des soumissions ont-elles été demandées au moyen d'annonces publiques ou par lettres? Si elles ont été demandées par lettres, combien de personnes ont été averties? A qui la demande a-t-elle été donnée? Pourquoi des soumissions n'ont-elles pas été demandées publiquement?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton): Ces articles ont été achetés par le ministère des Travaux publics, et je demanderai à l'honorable député de vouloir bien attendre une couple de jours.

GARDE-PECHE BOARDMAN.

M. GANONG:

La position de gardien spécial des pêcheries, ci-devant remplie par feu C. E. Boardman, de Milltown, N.-B., a-t-elle un nouveau titulaire? Dans l'affirmative, qui a été nommé, et sur la recommandation de qui?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies): Personne n'a été nommé à la place de M. Boardman. Il est possible que l'inspecteur local, ait employé quelqu'un temporairement.

B. BROWN, DE CAMPOBELLO, N.-B.

M. GANONG:

Barth. Brown, de Campobello, N.-B., est-il employé actuellement dans le département des pêcheries? Si non, quand a-t-il été destitué, et pour quelle raison? Qui a été nommé à sa place, et sur la recommandation de qui?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies): 1. Non. 2. Le 10 mai 1899, pour incompétence. 3. Charles Savage. 4. Le ministre de la Marine et des Pêcheries.

JAMES GLASS, CHARLOTTE, N.-B.

M. GANONG:

A quelle date James Glass a-t-il été nommé gardien spécial des pêcheries, dans le comté de Charlotte, N.-B.? Sur la recommandation de qui?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies): James Glass a été nommé gardien spécial des pêcheries en juillet 1889. Le registres antérieurs à cette date ont été détruits par le feu de 1897. 2. Le ministre de la Marine et des Pêcheries du jour, sur la recommandation de J .D. Chipman.

W. H. TRUEMAN, SAINT-JEAN, N.-B.

M. BELL (Pictou):

H. Trueman, avocat de Saint-Jean, N.-B., a-t-il été nommé à un emploi dans le département des Che-

mins de fer et Canaux? Dans l'affirmative, quelles sont ses fonctions et quel est son salaire?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Non.

FACTEURS DE LONDON.

M. BEATTIE :

1. Pourquoi les facteurs de la poste à London sont-ils obligés d'aller à pied quand leurs collègues des autres cités sont transportés gratuitement par les tramways quand un cent et quart seulement est imposé pour une course?

1. Le ministre des Postes se propose-t-il de porter les salaires des facteurs au montant auquel ils seraient arrivés si leur augmentation n'avait pas été arrêtée, ou se propose-t-il de ne leur donner qu'une année d'augmentation à la fois?

3. Les facteurs recevront-ils en une fois cet arriéré de salaire qui leur est légitimement dû?

4. Pourquoi un si grand nombre d'hommes sont-ils employés dans le service sans être nommés officiellement, ce qui les prive de leur congé annuel?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : Je demanderai à l'honorable député de vouloir rédiger son interpellation de manière à la rendre plus conforme aux règlements de la Chambre. Elle pèche en ce qu'elle contient des allégations de faits et prête à la discussion. Il est difficile de répondre à une interpellation de cette nature, sans s'exposer à donner lieu à des malentendus. Si l'honorable député voulait la rédiger autrement, j'y répondrais demain

M. l'ORATEUR : Je comprends l'objection soulevée par l'honorable ministre, et je demanderai à l'honorable député de rédiger son interpellation autrement, de manière à n'affirmer aucun fait, et de la rendre simplement interrogative. Cette recommandation s'adresse aussi à tous les honorables députés qui font des interpellations. En observant cette règle, on simplifierait beaucoup la besogne.

COMMISSIONS SOUS LE GRAND SCEAU.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER :

Quand ont été faits les règlements (s'il en est) concernant l'émission de commissions sous le grand sceau, en vertu du chapitre 14, 56 Victoria.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Le 7 septembre 1893, il a été adopté un arrêté du conseil en vertu des dispositions du statut 56 Victoria, chap., 14, réglant les honoraires qui seront payés sur les commissions. Il n'y a pas d'arrêtés ministériels généraux sur cette question, ni avant ni après cette date.

JUGES ET POLITIQUE.

M. BENNETT :

Le 2 juin courant, le Solliciteur général s'étant exprimé dans les termes suivants :—"Je crois qu'il n'y a pas d'axiome mieux accepté que celui qui dit qu'un juge, en montant sur le Banc, devrait briser toutes attaches avec l'un ou l'autre des partis politiques, et qu'il n'y a rien de plus nuisible à la bonne administration de la justice que de voir des juges qui, après avoir accepté de faire partie de la magistrature, se concertent avec les politiciens et disent qu'à un moment donné, ils descendront du banc pour entrer dans l'arène politique. J'aurai occasion de revenir sur ce sujet avant la fin de la session."

Quels sont le juge ou les juges mentionnés dans ce discours? Un juge ou des juges ont-ils donné avis officiel au département de la Justice de leur intention de quitter le banc pour le motif énoncé ci-dessus?

Le SOLLICITEUR GENERAL (M. Fitzpatrick) : Cette interpellation n'est peut-être pas tout à fait dans l'ordre, mais on me permettra de profiter de l'occasion pour dire sur quoi je m'appuyais pour tenir ce langage. C'est sur un article du "Star" de Montréal, numéro du 10 février 1899, dont voici un extrait :

L'HISTOIRE SE REPETE.

On se rappelle que le *Star* a cru de son devoir de critiquer sévèrement certains chefs conservateurs qui durant les derniers temps de son administration, se sont conduits d'une manière aussi ridicule que honteuse. Cette attitude était conforme à notre politique bien connue de blâmer librement les actes des ministres ou des ministères qui nous paraissent contraires à l'intérêt public.

Quand sir Charles Tupper prit ensuite les rênes du pouvoir, à la demande de sir Mackenzie Bowell, il se mit à l'œuvre avec l'assurance d'être vaillamment secondé par des personnages qui lui laissaient espérer qu'il pourrait donner un bon gouvernement à son pays. Quelques-uns des meilleurs citoyens, des juges et d'autres fonctionnaires haut placés, lui avaient promis de faire partie de son cabinet, s'il remportait les élections. Cela permettait au parti conservateur de nourrir de belles espérances qu'il aurait, du moins un ministère capable et honnête, après être sorti de la tourmente électorale.

Quant à la dernière partie de la question, je crois que la gauche est plus en état d'y répondre que moi et de dire quels sont ces juges.

Sir CHARLES TUPPER : Avec le consentement de la Chambre, il me sera peut-être permis d'ajouter quelques mots à ce que vient de dire l'honorable Solliciteur général. Il est absolument faux que j'aie été en communication avec un seul juge, concernant la formation de mon cabinet, et je n'ai jamais songé à demander à un seul juge de devenir mon collègue.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je dois dire que je n'ai jamais prétendu m'autoriser du nom de l'honorable chef de l'opposition pour parler comme je l'ai fait. Je n'avais d'autre autorité que cet extrait du "Star" que je viens de lire.

DOMMAGES A LINDSAY.

M. HUGHES :

1. Le gouvernement sait-il que M.R.J. McLaughlin, de Lindsay, s'est fait donner par les fermiers établis autour du lac Cameron vingt pour cent des sommes qui leur ont été versées pour dommages causés à leurs terres par inondation,—les dites sommes ayant été

prises à même les fonds publics et étant en dehors de tous honoraires pour affaires légales?

2. Quelles sommes ont été payées pour dommages causés aux terres par inondation, sur les bords du lac Cameron, depuis le 1er juillet 1896?

3. Quelles sommes ont été payées à M. McLaughlin lui-même en dehors des vingt pour cent qu'il a retirés des fermiers en rapport avec le canal de la Trent?

4. Les chèques pour les dommages ci-dessus mentionnés étaient-ils faits payables aux fermiers intéressés, ou les vingt pour cent retirés des fermiers ont-ils été déduits par le gouvernement et les chèques donnés à M. McLaughlin?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vais être obligé de demander à l'honorable député de changer la rédaction de son interpellation.

M. HUGHES : Pas du tout.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Alors, je demanderai à l'Orateur si je suis tenu d'y répondre.

M. l'ORATEUR : Je crois qu'il serait préférable de dire : M. un tel a-t-il fait ceci, ou cela ?

M. HUGHES : Je sais qu'il l'a fait.

M. l'ORATEUR : Le ministre peut n'en pas être informé, et cela serait tout différent. Si l'honorable député demandait si la chose est vraie, au lieu de l'affirmer, son interpellation ne présenterait pas cette objection.

M. HUGHES : Je demande si le gouvernement sait s'il a fait telle chose. Je ne dis pas que le gouvernement a été mêlé à la chose.

M. l'ORATEUR : L'objection consiste en ce que l'honorable député affirme un fait que le gouvernement peut ignorer.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : J'ignore si ce fait est vrai.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Voici les autres parties de la question. L'honorable député demande : Le gouvernement sait-il que M. R. J. McLaughlin s'est fait donner par les cultivateurs autour du lac Cameron, 20 pour 100 ? Si on me demandait si le gouvernement sait si M. McLaughlin a reçu quelque chose, il n'y aurait peut-être pas d'objection à répondre, puisque cela n'impliquerait de blâme pour personne. Mais c'est une accusation de dire qu'il s'est fait remettre 20 pour 100 par les cultivateurs. La troisième et la quatrième partie de la question sont basées sur la supposition que la première est vraie, et je ne puis y répondre sans être obligé de parler d'un fait que j'ignore.

M. l'ORATEUR : Je crois que le ministre a raison et que la question devrait être posée autrement.

M. MONTAGUE : Si quelqu'un demandait si le gouvernement sait qu'un fonctionnaire s'est absenté de son poste, cela serait-il contraire au règlement ?

M. l'ORATEUR : Je crois qu'il vaudrait mieux demander au gouvernement si tel fonctionnaire s'est absenté.

M. MONTAGUE : Où est la différence ? Il y a une affirmation de fait dans les deux cas.

M. l'ORATEUR : Ce n'est pas mon opinion.

M. HUGHES : Je ne sais pas si cette question peut être discutée à présent ; sinon, je la discuterai une autre fois.

M. l'ORATEUR : Elle ne peut pas être discutée à présent.

M. HUGHES : Très bien, je choisirai une autre occasion.

La Chambre passe à l'ordre du jour.

M. HUGHES : Avant d'attaquer l'ordre du jour, M. l'Orateur, je désire faire quelques remarques à propos d'un incident qui intéresse mon comté. Autour du lac Cameron, les terres de plusieurs cultivateurs ont été inondées. Durant la dernière élection, le candidat libéral, M. McLaughlin, avec ou sans la connivence du gouvernement, a fait un marché avec ces cultivateurs.

M. l'ORATEUR : L'honorable député va-t-il proposer une motion ?

M. HUGHES : Je proposerai ma motion avant de terminer. Il convint avec eux de les faire indemniser par le gouvernement à condition qu'il garderait 20 pour 100 de ce qu'il obtiendrait. Or, il leur a fait payer des dommages. Je ne dis pas qu'ils n'avaient pas droit à cet argent ; j'en connais qui méritaient d'avoir plus que ce qu'ils ont reçu, et d'autres n'ont rien eu du tout. M. Wm. Jordan, un bon conservateur, n'a rien eu, bien qu'il réclame $700 ; mais il n'a pas voulu consentir à la commission de 20 pour 100. Je suppose que c'est pour cela qu'il n'a rien eu.

Je sais positivement que M. McLaughlin a fait ce marché et qu'il a retenu 20 pour 100.

Je voudrais savoir si le gouvernement a été de connivence dans ce marché. M. McLaughlin était le candidat libéral, à la dernière élection, et il s'est aussi fait payer des honoraires pour le règlement de ces réclamations. Il a été aussi mêlé à d'autres transactions et s'est fait payer par les municipalités et les particuliers pour des services purement politiques.

Je voudrais savoir si le gouvernement sait que M. McLaughlin a ainsi extorqué 20 pour 100 à ces cultivateurs, si les chèques étaient faits pour le montant de l'indemnité moins ces 20 pour 100, et qui a endossé les chèques. Je propose maintenant que la séance soit levée.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : M. l'Orateur, je ne veux pas qualifier trop sévèrement le procédé auquel

l'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes) a recours pour saisir la Chambre de cette affaire. Mais le moins qu'on puisse exiger, c'est qu'un député qui désire obtenir un renseignement se conforme aux règlements. La règle veut qu'il n'y ait rien de blessant, ni de nature à donner lieu à un débat, dans une interpellation. Il a jugé à propos d'enfreindre ce règlement et il a refusé de changer la forme de sa question, et c'est alors qu'il propose que la séance soit levée pour avoir l'occasion de saisir la Chambre de cette affaire.

J'ignore si la question qu'il pose est fondée ou non. Il prétend que M. McLaughlin a extorqué 20 pour 100 sur toutes les réclamations qu'il a réglées. Je n'ai pas à juger M. McLaughlin, et la Chambre non plus, mais je dis que M. McLaughlin a le droit d'être supposé innocent jusqu'à ce que sa culpabilité soit démontrée, et l'honorable député abuse de sa position en accusant ainsi un de ses concitoyens, à l'abri des privilèges d'un député. Il peut calomnier qui que ce soit, et ceux qu'il calomnierait n'auraient aucun recours contre lui. Mais à part d'être député, il est aussi journaliste et si ce qu'il dit est vrai, il est de son devoir de porter l'affaire à la connaissance du public. Il peut faire cela dans son journal, mais il aura alors à répondre de ses actes. Je soumets cette considération à l'esprit de justice de la Chambre. Si un député est attaqué il peut se défendre, mais quand l'attaque est dirigée contre une personne en dehors de la Chambre, elle ne peut pas se défendre et cette manière d'agir doit être répudiée par les deux partis.

Sir CHARLES TUPPER : J'approuve une grande partie de ce que vient de dire l'honorable premier ministre, mais je crois qu'il fait erreur quand il dit que le privilège dont jouissent les députés en n'ayant pas à répondre de ce qu'ils peuvent dire ici, peut avoir quelque influence sur la conduite qu'ils ont à tenir. Je le sais, les députés aux communes jouissent de certains privilèges ; mais ils ne sauraient se prévaloir de ces privilèges pour lancer en pleine Chambre des assertions calomnieuses contre des personnes étrangères à la Chambre, sans se perdre de réputation et sans déroger à leur caractère de député. C'est une erreur, à mon avis, de supposer que les députés jouissent de l'immunité, s'ils lancent injustement contre des étrangers des calomnies qu'ils ne soient pas en lieu de prouver et de soutenir soit en pleine Chambre soit en dehors de l'enceinte parlementaire.

J'aborde la question débattue, et je prétends que l'attaque dont il s'agit est dirigée contre une autre personne que celle dénommée. J'établis une distinction entre la première et la seconde partie de la question :

Le gouvernement sait-il que M. R. J. McLaughlin, de Lindsay, a soutiré des cultivateurs dans le voisinage du lac Cameron vingt pour cent des indemnités qui leur ont été versées pour l'inondation de leurs terres, ces sommes provenant de la caisse du gouvernement fédéral, et étant en sus de tous honoraires à titre de services professionnels ?

Cet exposé de faits est-il vrai, oui ou non ? Mon honorable ami (sir Wilfrid Laurier) affirme que c'est une calomnie. Il dit que le député, auteur de cette déclaration, a lancé en pleine Chambre une calomnie que les privilèges dont jouissent les députés ne l'autorisent pas à porter.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami (sir Charles Tupper) se trompe du tout au tout. J'allais soulever une question d'ordre. Au moment d'aborder la question, M. l'Orateur la déclara hors d'ordre, après quoi le député de Victoria-nord (M. Hughes), proposa que la Chambre levât sa séance. Il déclara, au cours de ses observations, que M. McLaughlin avait soutiré 20 pour 100 aux cultivateurs. Mes observations ne portaient point sur la déclaration faite plus tard par le député de Victoria-nord, au cours de son argumentation.

Sir CHARLES TUPPER : A mon avis, cela est tout à fait indépendant de la question en discussion. Je ne veux nullement révoquer en doute la sagesse de votre décision, M. l'Orateur ; je me contenterai de dire que je serais heureux si vous vouliez mûrement reconsidérer la question, l'étudier sans parti pris, et voir dans quelle mesure elle s'écarte du règlement. J'accepte la décision de M. l'Orateur ; mais M. l'Orateur n'est pas infallible, et si, après mûre réflexion, il est d'avis qu'il puisse modifier sa décision, il lui est loisible de le faire. Il est libre d'en agir ainsi, et je suis certain qu'en tenant pareille ligne de conduite, et en reconsidérant sa décision, le prestige de sa charge aurait tout à y gagner.

Pour le moment, j'admets que la décision de M. l'Orateur est légitime. Si la déclaration en question est calomnieuse, le gouvernement est en lieu de venger M. McLaughlin et de confondre la calomnie. Pourquoi ne le fait-il pas ? Si M. McLaughlin n'a pas fait la chose, tout ce que le ministre des Chemins de fer et Canaux avait à faire était de répondre un "non" catégorique à la question, et la chose en serait restée là. On demande au ministre des Chemins de fer et Canaux si les allégations contenues dans telle déclaration sont conformes à la vérité des faits. Mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) dit que cet exposé de faits est tout simplement une calomnie à l'adresse de M. McLaughlin. En pareilles circonstances, le gouvernement est tenu de suite de déclarer que cette déclaration, à son avis, est dénuée de fondement. Mais lorsque le ministre (M. Blair) se retranche derrière le règlement de la Chambre ainsi qu'interprété par M. l'Orateur, pour ne pas apporter de réponse, il prend le meilleur moyen de confirmer l'accusation portée contre M. McLaughlin, si toutefois accusation il y a. Si le ministre

est en lieu de nier l'exactitude de cette affirmation, il commet une grave injustice envers M. McLaughlin en ne le faisant pas. Quant aux questions subséquentes, il est facile de les modifier, si l'on juge qu'elles enfreignent les règlements de la Chambre. Le but des règlements parlementaires est d'assurer la justice entre les deux côtés de la Chambre, ainsi qu'entre la Chambre et les personnes du dehors, et nos communs efforts doivent tendre à maintenir ces règlements dans toute leur intégrité. A mon avis, la conduite tenue par le ministre (M. Blair) est déplorable au point de vue des intérêts de M. McLaughlin, s'il n'est réellement pas coupable de ce que lui reproche un député qui, autant que j'en puis juger, n'est pas homme à porter pareille accusation sans avoir la certitude absolue qu'il est en lieu de la prouver à la satisfaction du parlement et du pays.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'est guère possible d'émettre une proposition aussi déloyale et aussi déraisonnable que celle expressément formulée ici même par le chef de l'opposition (sir Charles Tupper) S'il fallait s'en tenir à la doctrine établie par l'honorable député, il suffirait à tout député de faire une interpellation sous une forme comportant une infraction directe des règlements parlementaires, pour forcer le gouvernement à prendre au sujet de cette interpellation une attitude de nature à jeter de l'odieux sur les intéressés. Je conviens avec l'honorable député (sir Charles Tupper) que c'est le devoir de tout député de faire respecter les règlements. Il serait assurément fort déplorable que M. l'Orateur ou la Chambre encourageassent un écart quelconque de ces règlements, puisqu'ils sont le fruit de l'expérience du passé et qu'ils ont été établis dans le but de mieux assurer le maintien de l'ordre, l'expédition des affaires publiques, ainsi que l'harmonie et la bonne entente entre les députés. Lorsqu'il se fait quelque interpellation d'où il puisse résulter quelque atteinte à la réputation d'autrui, et que cette interpellation s'écarte des règlements de la Chambre, il n'y a pas d'autre moyen de maintenir l'ordre que de faire observer avec tous les égards voulus à l'auteur de cette interpellation irrégulière qu'il s'est écarté des règlements parlementaires. Alors, si le député est bien disposé, et qu'il ne cherche ni à transgresser le règlement ni à laisser une impression désagréable sur l'esprit de la Chambre, il est parfaitement libre de se rendre à l'avis qui lui a été donné, de modifier sa question et de la présenter sous une forme acceptable, de façon à pouvoir obtenir les renseignements qu'il désire.

Mon honorable ami (sir Charles Tupper) déclare que tous nos efforts doivent tendre à faire observer le règlement, et force lui est de convenir, d'après la décision de M. l'Orateur, qu'il a été porté atteinte au règlement dans le cas dont il s'agit. En pareilles circonstances, il est indigne de l'honorable député (sir Charles Tupper), de suggérer à la Chambre de prendre une attitude de nature à porter préjudice à la personne dénoncée. L'honorable député fait une interpellation scandaleuse, en suggérant au gouvernement de tenir pareille ligne de conduite. J'ai déjà fait observer à l'honorable député (M. Hughes), que son interpellation était irrégulière et que s'il consentait à la modifier, je me ferais un plaisir de lui apporter une réponse immédiate. L'honorable député a encore pleine liberté de suivre mon avis. Je suis prêt à lui donner une réponse circonstanciée, du moment qu'il aura modifié sa question, de façon à la rendre conforme au règlement.

M. McMULLEN (Wellington-nord) : L'honorable député (M. Hughes) a porté une accusation contre M. McLaughlin dans son interpellation, et rien ne saurait l'empêcher de prendre les mesures nécessaires pour prouver cette accusation. Le nom de M. McLaughlin est mentionné dans le rapport de l'auditeur général, et pourquoi l'honorable député (M. Hughes) n'a-t-il pas demandé de faire comparaître M. McLaughlin et de le faire examiner par le comité des comptes publics ? Voilà la ligne de conduite qu'il lui faudrait tenir, et alors M. McLaughlin serait en lieu de se justifier ; tandis qu'en présentant la question sous cette forme, vous jetez de l'odieux sur M. McLaughlin, sans le mettre en mesure de se défendre.

M. GEORGE TAYLOR : Je désire savoir du ministre (M. Blair) à quelle décision il fait allusion, car je vois au compte-rendu des " Débats " de 1894, page 286, que le député de Grey-sud (M. Landerkin) a posé la question que voici :

Le gouvernement sait-il que M. le sénateur Sanford a passé beaucoup de temps à Washington à discuter les questions relatives au tarif des Etats-Unis, avec certains membres du Congrès?

Voilà une question qui cadre parfaitement avec celle inscrite actuellement à l'ordre du jour.

M. FOSTER : C'est bien pis.

M. TAYLOR : La question est pire et plus injurieuse. Feu sir John Thompson apporta à cette question une réponse digne d'un gentleman ; et sa conduite offre en cela un contraste frappant avec la conduite actuelle des honorables députés de la droite à l'endroit de l'opposition. Aujourd'hui, ces messieurs établissent de nouvelles règles basées sur la décision de l'Orateur, et forts de l'appui du cabinet, ils nous disent virtuellement qu'il nous faut nous soumettre sans mot dire au traitement qu'il leur plaît de nous infliger. Voici la réponse apportée à l'interpellation en question par feu sir John Thompson :

Peu avant la session, le sénateur Sanford m'informa que pour certaines raisons personnelles, il était très important qu'il se rendît à Washington, dans

l'intérêt de ses propres affaires ; et quant à l'expression de mon approbation, je dois dire qu'il m'a été impossible de ne pas approuver son intention en pareilles circonstances, bien que sa présence eût été fort utile ici, pour l'étude de certaines mesures dont le Sénat a été saisi. J'ignore le temps que le sénateur a passé aux Etats-Unis à discuter la question du tarif américain.

Il me serait facile de trouver dans le compte rendu des " Débats nombre d'autres réponses semblables apportées——

M. l'ORATEUR : Je ne veux pas interrompre l'honorable député ; mais il doit se rappeler que la motion de l'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes), qui est tout à fait dans l'ordre, n'a pas été proposée dans le but d'en appeler à ma décision. Il y a un temps et une procédure établis, et qu'il faut suivre, quand l'on veut critiquer la décision de l'Orateur, ou en appeler de cette décision, mais ce n'est pas le moment de le faire. De fait, le député de Victoria-nord n'a pas fait allusion à ma décision ; il a soulevé une question principale tout à fait distincte touchant la conduite de M. McLaughlin, et la Chambre est maintenant libre de discuter cette question. Ce n'est point le moment de critiquer la décision de l'Orateur.

M. MONTAGUE : L'honorable député (M. Taylor) répond au ministre.

M. l'ORATEUR : Le ministre des Chemins de fer et Canaux s'est tenu dans les généralités.

M. FOSTER : C'est ce qu'il fait d'ordinaire.

M. l'ORATEUR : Le Ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) et un autre député n'étaient peut-être pas autant dans l'ordre qu'il l'aurait fallu. J'espère que l'honorable député (M. Taylor) se bornera à la question soulevée par la motion.

M. TAYLOR : Je suis à répondre au ministre des Chemins de fer, qui a attaqué le chef de l'opposition à cause de certaines observations de ce dernier, et lesquelles, a-t-il affirmé, étaient hors d'ordre. Je veux savoir à quelle règle le ministre des Chemins de fer fait ici allusion. Il ne s'agit nullement de l'Orateur. Il s'agit d'incidents qui se sont passés en Chambre en 1894 ; il s'agit d'interpellations faites par des membres de l'opposition, et auxquelles les ministres de l'époque apportèrent des réponses respectueuses. Je regrette d'avoir à ajouter qu'aujourd'hui les ministres n'apportent à nos interpellations des réponses respectueuses que si cela convient, ce qui arrive assez rarement.

M. l'ORATEUR : L'honorable député comprend parfaitement le point d'ordre soulevé et actuellement en discussion. Si le ministre des Chemins de fer et Canaux a apporté une réponse à une question soulevée par le chef de l'opposition et que tous les deux se soient écartés du règlement, cela ne saurait justifier l'honorable député de s'en écarter lui-même.

M. TAYLOR : Je veux savoir du ministre des Chemins de fer et Canaux à quelle règle il a fait allusion. Il avait alors un volume quelconque par devers lui, et il nous a déclaré, en s'appuyant sur cet auteur, qu'il faut observer le règlement. Il entend, sans doute, que le chef de l'opposition est tenu de donner avis avant de porter une accusation contre lui.

M. l'ORATEUR : L'honorable député comprend parfaitement ma décision.

M. TAYLOR : Sans doute, et je m'incline devant cette décision ; mais pour le moment, je réponds au ministre des Chemins de fer et Canaux.

M. l'ORATEUR : Je le répète, deux noirs ne font pas un blanc, et si l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux et le chef de l'opposition se sont quelque peu écartés de l'ordre, cela ne justifie nullement l'honorable député de s'en écarter.

M. TAYLOR : Alors, je veux savoir si le ministre des Chemins de fer et Canaux a fait alusion à votre décision.

Des VOIX : A l'ordre !

M. TAYLOR : Que les députés observent eux-mêmes l'ordre et la besogne de la Chambre y gagnera. Si le ministre des Chemins de fer et Canaux veut convenir qu'il a fait allusion à la décision de M. l'Orateur, lorsqu'il a violé cette décision, alors je me tairai; toutefois, j'ai compris qu'il discutait une règle de la Chambre et non pas la décision de M. l'Orateur. Si le ministre ne s'est pas écarté de l'ordre——

M. l'ORATEUR : Je ne saurais tolérer pareille chose. L'honorable député sait parfaitement que le député de Victoria-nord (M. Hughes) n'a soulevé aucune question d'ordre au sujet de la décision de M. l'Orateur ou de la règle de la Chambre. S'il avait soulevé pareille question, la chose eût été irrégulière. Que l'honorable député s'en tienne donc à la question fort simple et fort claire soulevée par l'honorable député de Victoria-nord. Faisons abstraction de tout le reste.

M. TAYLOR : Alors, si je comprends bien ce dont il s'agit, le député de Victoria-nord a proposé que la Chambre levât sa séance, afin de pouvoir attaquer le ministre des Chemins de fer et Canaux pour n'avoir pas répondu à son interpellation, et voilà la question actuellement en discussion.

M. l'ORATEUR : Je vous rappelle au règlement. J'affirme catégoriquement et sans réplique que ce n'est point là le point soulevé par le député de Victoria-nord. Le point d'ordre qu'il a soulevé ne se rattache nullement à la question de savoir si, oui ou non, le ministre a répondu à l'interpellation, mais elle se rattache à la conduite d'un certain M. McLaughlin.

M. HUGHES : Et à la conduite du gouvernement.

M. l'ORATEUR : Ainsi qu'à la conduite du gouvernement relativement à M. McLaughlin.

M. TAYLOR : Et voilà sur quoi roule le débat. Il ne saurait être question là de votre décision, M. l'Orateur. Il s'agit de discuter la conduite du gouvernement actuel comparée à celle du gouvernement précédent, relativement aux interpellations.

M. l'ORATEUR : Si c'était là la question soulevée par le député de Victoria-nord, l'honorable député serait parfaitement dans l'ordre en continuant la discussion sur l'habitude des cabinets respectifs au sujet des interpellations. Mais il ne s'agit nullement de cela, et voilà pourquoi je prie l'honorable député de s'en tenir à la question.

M. TAYLOR : Comme toujours, M. l'Orateur, je veux m'incliner devant votre décision ; je fais tout simplement observer que j'attaque le gouvernement pour n'avoir pas répondu respectueusement aux questions posées par les députés de la gauche.

M. l'ORATEUR : Cela est hors d'ordre.

M. TAYLOR : Alors, je remettrai la chose à une autre séance où je pourrai à mon gré citer force précédents. En attendant, j'espère que les ministres tiendront compte de nos observations et qu'ils feront preuve d'un peu de respect pour l'opposition tant que, pour notre malheur, ils dirigeront les affaires du pays.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : Il est regrettable, dans l'intérêt de M. McLaughlin, que je connais personnellement comme l'un des avocats de Lindsay et qui a brigué les suffrages populaires, à titre de candidat libéral, aux dernières élections, il est regrettable, dis-je, que cette affaire obtienne toute la publicité que lui donnera demain la publication de ce débat dans les journaux, alors qu'il sera connu que pareille accusation a été portée sans que le ministre ait daigné lui opposer une simple dénégation dans l'intérêt de M. McLaughlin. Le ministre connaît personnellement M. McLaughlin, de fait, je puis affirmer la chose en connaissance de cause, puisque M. McLaughlin a accompagné le ministre lorsqu'il est venu dans le comté faire l'inspection du canal de la vallée de la Trent ; et à titre de membre du barreau comme à celui de partisan politique, il aurait été en droit de s'attendre à ce que le ministre saisît la première occasion pour réfuter cette calomnie, si toutefois calomnie il y a. Pendant trois jours, au moins, le ministre a eu avis que cette interpellation allait être posée au ministère ; et puisque la réputation, le caractère et l'hononeur de M. McLaughlin se trouvaient en jeu, la question était certainement de nature à attirer l'attention du ministre. Le ministre s'est hâté d'empêcher toute réponse à cette interpellation, et pourquoi ? Si l'interpellation est denuée de fondement, le ministre aurait dû désirer qu'il n'y fût pas donné de publicité. Quant à la première question, c'est une allégation de fait, le député de Victoria-nord (M. Hughes), affirmant clairement que M. McLaughlin a obtenu, sous forme de commission ou de toute autre convention antérieure, une part de ces fonds. Inutile de faire allusion à la troisième question. Quant à la quatrième, si le ministre y eût apporté une réponse catégorique, soit dans l'affirmative soit dans la négative, elle aurait incriminé——

M. l'ORATEUR : Que l'honorable député me permette de lui faire observer que les seules questions relatives à M. McLaughlin auxquelles il puisse régulièrement faire allusion ne sont pas celles inscrites à l'ordre du jour, mais bien les questions soulevées par le député de Victoria-nord.

M. HUGHES : C'est le gouvernement que je veux attaquer.

M. l'ORATEUR : Il ne s'agit pas de savoir si c'est le gouvernement ou M. McLaughlin ; mais l'honorable député ferait bien de laisser de côté les détails de l'affaire, et de s'en tenir aux questions soulevées par la motion.

M. BENNETT : Alors j'oublierai complètement qu'il existe une question, et je me souviendrai uniquement du fait que le député de Victoria-nord aujourd'hui a publiquement accusé M. McLaughlin d'avoir fait valoir auprès de certains intéressés l'influence politique dont il dispose dans son comté relativement à la distribution des faveurs et des emplois, et d'avoir obtenu leur consentement à une certaine convention lui permettant de soutirer une part des sommes reçues par ces personnes ; et j'ajoute que si cette allégation est fondée, le ministre des Chemins de fer et Canaux savait si, oui ou non, il a été versé certaines sommes à M. McLaughlin, comme on le prétend. Comment le ministre aurait-il pu répudier cette présomption ? Il aurait pu dire : " Tous semblables deniers payés par mon ministère le sont par chèques, et je produis les chèques, à l'appui de ma déclaration, attestant que ces deniers ont été directement versés aux intéressés, et non pas à M. McLaughlin en premier lieu. " Dans le cas dont il s'agit, rien au monde n'empêchait de verser directement ces deniers aux intéressés, porteurs de créances ; et si M. McLaughlin était porteur de quelque créance contre les intéressés, à titre professionnel, il aurait dû régler ses comptes d'avocat directement avec eux. On prétend que M. McLaughlin a reçu ces deniers, à titre de rétribution pour services politiques ; et le ministre, sachant parfaitement depuis trois ou quatre jours que cette interpellation allait être adressée au cabinet, aurait pu exonérer M. McLaughlin en disant que les chèques n'étaient point

payables à ce dernier, mais directement aux intéressés eux-mêmes. Il est malheureux, dans l'intérêt même de M. McLaughlin, que le ministre n'ait point répondu directement en premier lieu.

M. GEORGE McHUGH (Victoria-sud) : Je ne prendrais pas la parole, s'il ne s'agissait d'un de mes commettants, homme honorable, qui est ici concerné, et j'espère que la Chambre me prêtera sa bienveillante attention pendant quelques minutes. Je connais parfaitement M. McLaughlin : c'est un homme fort honorable, un avocat pratiquant dans la ville de Lindsay ; et je suis convaincu que l'on ne saurait prouver les accusations portées contre lui et qu'il n'a rien fait dans toute cette affaire qui puisse porter la moindre atteinte à sa bonne réputation. Il est possible, je suppose, qu'il ait été employé à titre d'avocat par quelques-uns de ceux qui cherchaient à se faire indemniser par le gouvernement ; mais je ne crains pas de l'affirmer, si cette affaire est étudiée à fond, ni le député de Victoria-nord (M. Hughes), ni personne autre ne pourra constater que M. McLaughlin ait exigé rien au delà de ses honoraires légitimes, à titre de conseil pour ses clients Je ne blâme nullement l'honorable député de Victoria-nord d'avoir évoqué cette affaire au tribunal de la Chambre ; mais lorsqu'il cherche à nous faire croire que M. McLaughlin a soutiré de ses clients des sommes illégitimes, la question prend un aspect tout différent ; et j'ajouterai que l'honorable député a fait retomber sur M. McLaughlin des soupçons que ne mérite nullement un homme aussi digne et aussi honorable que cet avocat. Je n'ai aucun blâme à infliger, ni au député de Victoria-nord, ni à M. McLaughlin. Ils sont tous deux mes commettants ; car, bien que le député de Victoria-nord représente l'autre moitié du comté, il demeure cependant à quelques pas de chez moi, et je ne pense pas qu'il y ait lieu de me constituer ici le champion de M. McLaughlin et de le défendre contre pareille accusation, lorsque je suis convaincu que l'on ne saurait rien prouver de semblable contre lui. Je sais que M. McLaughlin s'est chargé des intérêts de plusieurs clients du lac Cameron, qui cherchaient à obtenir des indemnités du gouvernement ; et je sais aussi que d'autres avocats se sont également chargés de faire redresser les griefs d'autres intéressés dont les terres avaient été inondées, mais je ne sache pas qu'aucun avocat, chargé de ces choses, ait exigé de ses clients autre chose qu'une légitime rémunération pour ses services.

Je ne veux pas intervenir ; je me contenterai de dire que je proteste contre les insinuations que l'on fait sur le compte de M. McLaughlin, sans donner à celui-ci l'occasion de se défendre.

M. BERGERON : Je félicite mon honorable ami de l'attitude qu'il prend en se faisant le défenseur d'un de ses électeurs, M. McLaughlin ; mais ce dernier y aurait beaucoup gagné, si le ministre des Chemins de fer et Canaux avait répondu de façon à l'exonérer complètement des accusations que l'honorable député de Victoria a formulées contre lui.

L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a dit qu'il pourrait répondre à l'interpellation de l'honorable député de Victoria, mais qu'il ne voulait pas le faire parce que cette interpellation n'était pas conforme aux règlements de la Chambre. Mon seul objet en prenant la parole, est de démontrer que notre conduite était bien différente de celle que l'on tient aujourd'hui. Il paraît que l'on n'interprète pas maintenant les règlements de la Chambre d'une manière aussi libérale que sous l'administration conservatrice. Je vous lirai une courte interpellation faite en 1894, le 28 mai.

Quelques VOIX : A l'ordre.

M. BERGERON : Pour vous démontrer comment on faisait les interpellations, et comment on donnait les réponses dans ce temps-là.

M. l'ORATEUR : L'honorable député était ici, je crois, lorsque j'ai décidé que la question dont la Chambre était saisie avait trait à la conduite de M. McLaughlin ou du gouvernement à l'égard de M. McLaughlin, et qu'il ne s'agissait pas de savoir si l'on devait répondre à l'interpellation. Tout député pouvait soulever cette dernière question en temps et lieu, mais il est trop tard aujourd'hui pour le faire.

M. BERGERON : Si je ne me trompe, l'honorable député de Victoria (M. Hughes) a inscrit une interpellation à l'ordre du jour et l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas voulu y répondre parce que les termes dans lesquels elle était conçue ne lui plaisent pas. M. l'Orateur a décidé—je ne discute pas la décision—que le ministre des Chemins de fer et Canaux, vu la forme de l'interpellation, n'était pas obligé d'y répondre. Quelques instants après, le ministre des Chemins de fer et Canaux voyant qu'il serait beaucoup mieux pour M. McLaughlin, de répondre à cette interpellation, a dit qu'il était prêt à répondre pourvu qu'il modifiât la forme de l'interpellation.

Je veux simplement démontrer qu'une interpellation semblable a déjà été faite et qu'on y a répondu. Il me semble évident que nous nous départons de ce qui était autrefois une des règles de la Chambre.

M. l'ORATEUR : On veut par là sans doute condamner ma décision. L'honorable député, vu la position qu'il occupe ici, ne devrait pas faire une chose semblable.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne partage pas votre avis, M. l'Orateur, car il est possible que votre décision soit strictement conforme aux règlements, et peut-être que dans le cas que mon honorable ami a signalé à

notre attention, la décision eût été semblable, si on avait soulevé la même objection. L'honorable député (M. Bergeron) fait observer que, sous l'ancienne administration, on a fait de semblables interpellations, sans que personne objectât.

M. l'ORATEUR : C'est là une très intéressante question, mais elle ne découle pas de celle que l'honorable député de Victoria a soulevée. Pour nous tenir dans de justes limites, nous devons nous borner à la question qui a provoqué la motion d'ajournement. Que les honorables députés lisent les interpellations qui sont inscrites à l'ordre du jour, et ils constateront que dans plusieurs cas, je n'ai pu réussir à faire observer la règle qui devrait prévaloir ici, à savoir que les interpellations ne doivent contenir aucun argument, ni énoncer aucun fait.

M. MONTAGUE : Je crois que le ministre des Chemins de fer et Canaux vous doit des excuses, M. l'Orateur, car il vous a mis dans une situation difficile en vous forçant de rendre plusieurs excellentes décisions. L'homme qui a violé—bien innocemment, sans doute,—le principe posé par M. l'Orateur, c'est le ministre des Chemins de fer et Canaux. Il a discuté les règles générales qui concernent les questions d'ordre, et, implicitement, la décision que vous avez rendue, après le discours de l'honorable député de Victoria. Si l'honorable ministre ne s'était pas aventuré sur ce terrain, je crois que vous n'auriez pas eu la peine de décider les subtiles questions qui ont été soulevées.

M. SPROULE : Si l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux avait par devers lui des renseignements qui lui permettaient d'expliquer ou de contredire les énonciations de faits de l'honorable député de Victoria-nord—et à en juger par ses observations, je dois conclure qu'il possède ces renseignements,—il aurait dû les communiquer à la Chambre. Mais il ne s'est pas donné la peine d'expliquer ou de nier ces énonciations. Il se contente de dire : Je connais personnellement l'homme qu'on accuse et je sais qu'il n'a rien fait de mal. Dans ce cas, qui est plus en position de nous donner les faits que le ministre des Chemins de fer et Canaux qui possède tous les renseignements ? S'il ne vient pas à la rescousse de son ami politique, d'un des candidats ministériels, quelle conclusion le pays doit-il en tirer ? C'est que le ministre ne voulait pas laisser connaître les faits. S'il est en possession de certains renseignements de nature à disculper M. McLaughlin, il fait beaucoup de tort à son ami en ne les communiquant pas à la Chambre.

M. HUGHES : On me permettra peut-être de dire quelques mots en réponse à certaines observations faites au cours de ce débat. Je dois vous demander pardon, M. l'Orateur, de vous avoir mis dans cette embarrassante situation, mais la longue expérience que vous avez acquise sur les sièges de l'opposition vous a enseigné que l'interpellation que j'ai eu l'honneur d'inscrire à l'ordre du jour était anodine, comparée à celle que l'ancien gouvernement a été obligé de souffrir pendant des années. Quoiqu'il en soit, si l'honorable ministre m'eût demandé de modifier les termes de mon interpellation, je me serais volontiers rendu à son désir. Mais ce n'est pas ce qu'il a fait.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. HUGHES : Je vous demande pardon.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vais répéter à l'honorable député ce que j'ai dit. Je lui ai demandé s'il consentirait à modifier son interpellation de manière à en éliminer les termes blessants. L'honorable député m'a à peine donné le temps de finir ma phrase, il s'est levé et a répondu que non.

M. HUGHES : Les "Débats" démontreront que l'honorable ministre m'a demandé de changer mon interpellation, parce qu'elle contenait une énonciation de faits. Je n'ai pas voulu consentir à cela, et j'ai rougi pour les membres de la droite qui ont souffert l'impertinence—je retirerai cette expression si elle n'est pas parlementaire—l'assurance des ministres, qui nous ont dit, d'un air de grand seigneur, de demander un rapport ou de modifier l'interpellation,—agissant, non pas comme des représentants du peuple canadien, mais comme s'ils étaient à la tête de quelque miniscule principauté de l'Europe.

M. l'ORATEUR: J'espère que l'honorable député restera dans les limites qu'il a tracées lui-même.

M. HUGHES : C'est ce que je vais faire, M. l'Orateur. Je ne veux pas vous occasionner de nouveaux embarras. Le premier ministre, avec le tact subtil et avec l'habileté qui en font un maître en ces matières, a voulu détourner l'attention des faits, en disant que je ne parlerais pas ainsi en dehors de cette enceinte.

Le premier ministre ne me connaît pas, s'il croit que je n'aurais pas le courage de répéter ailleurs ce que je dis ici. Les faits sont vrais, et je veux simplement savoir si le gouvernement est complice. Il n'y a pas de doute que M. McLaughlin a pris, a extorqué, ou s'est fait promettre—je me soucie peu des termes que vous emploierez—20 pour 100 sur les sommes que le gouvernement a payées aux cultivateurs dont les terres avaient été inondées près du lac Cameron.

Pour excuser M. McLaughlin on dit ici qu'il agissait en qualité d'avocat. Est-il raisonnable de croire qu'un cultivateur conservateur emploierait cet homme dans une cause de cette nature ? C'est là un travail que font les évaluateurs et les ingénieurs du gouvernement, et non les avocats du gouvernement. Si le gouvernement n'a rien à se reprocher

dans cette matière, sa ligne de conduite était toute tracée. Si cet homme a extorqué cet argent à ces gens-là—si l'expression est trop énergique et blesse la sensibilité du ministre des Chemins de fer et Canaux, il peut m'en indiquer une autre et je m'en servirai——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est ce que je vous ai conseillé de faire.

M. HUGHES : Si l'honorable ministre m'avait demandé d'employer une autre expression, je me serais incliné devant son désir. Mais après sa longue expérience, je croyais que cette expression ne l'offusquerait pas. Je croyais que l'expression passerait sans attirer sur sa joue la rougeur qu'il me fait peine d'y voir aujourd'hui.

Cette affaire est bien simple. Le gouvernement a-t-il connu et approuvé les actes de M. McLaughlin ? L'honorable député de Victoria-sud (M. McHugh) admet les faits, mais il dit que cet homme agissait en sa qualité d'avocat. Je dis que M McLaughlin a dit qu'il était le représentant du gouvernement dans le comté, et que c'est en se couvrant de ce titre qu'il a extorqué ou pris l'argent de ces gens-là. Nous savons que sous un autre gouvernement, les commissaires des licenses forçaient les hôteliers à leur donner des pots-de-vin. Nous savons que, sous le gouvernement actuel, un fonctionnaire n'a obtenu sa nomination qu'en payant une commission. Je veux savoir si le gouvernement permet à ses meneurs d'exercer ce petit commerce dans le comté que j'ai l'honneur de représenter. S'il en est ainsi, je déclare que je les dénoncerai toutes les fois que les faits viendront à ma connaissance.

Notre bon ami, l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), fidèle à son vieil amour, me conseille de lire le rapport de l'auditeur général. Je sais que le rapport de l'auditeur général mentionne ce que M. McLaughlin et bien d'autres ont ramassé autour de la table ministérielle, mais ce rapport ne va pas plus loin que le 1er juillet 1898, et il s'est écoulé bien des jours depuis cette date. Je veux savoir ce que cet homme a reçu depuis le 1er juillet, et si le gouvernement approuve ce prélèvement de commissions. Si le gouvernement condamne ce système, nous saurons sur qui imputer le blâme.

Je ne vous demanderai pas de nouveau pardon, M. l'Orateur, de vous causer tant d'ennuis. J'aime toujours à m'incliner devant vos décisions, et de vous épargner toute la peine que je puis vous épargner, car il y a trop de membres de cette Chambre qui créent des embarras et font des interpellations répréhensibles. C'est là une chose que je regrette infiniment d'avoir à constater. Le ministre des Chemins de fer doit savoir qu'il est de son devoir de répondre à l'interpellation que j'ai inscrite à l'ordre du jour.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je me ferai un plaisir de me rendre à cette demande, si l'honorable député (M. Hughes) veut bien retrancher le mot malsonnant qui se trouve dans sa première question, et éliminer dans les troisième et quatrième, les énonciations qui ne devraient pas s'y trouver.

M. HUGHES : Je croirais manquer à mes devoirs envers la Chambre, envers le pays et violer l'esprit des institutions parlementaires en me rendant à la demande de l'honorable ministre.

M. OSLER : On a dépensé près d'une heure et demie dans une discussion inutile et qu'on aurait évitée, si le ministre des Chemins de fer avait donné une réponse honnête à une interpellation honnête. Je ne sais pas très bien comment une interpellation doit être inscrite à l'ordre du jour, mais, dans le cas actuel, l'interpellation est bien simple et la réponse à donner était bien simple.

M. l'ORATEUR : Je ferai observer à l'honorable député que ce n'est pas là la question soulevée par la motion d'ajournement.

M. OSLER : Je vous fais des excuses, M. l'Orateur. Je ne connais pas les faits, mais je suis sous l'impression que le ministre désire cacher quelque chose. Je suis certain que c'est là le sentiment de tous ceux qui l'ont vu refuser de répondre à cette interpellation. Je ne pourrais concevoir, s'il n'eu était pas ainsi, comment le ministre ferait perdre une heure et demie à la Chambre en rendant cette discussion nécessaire. Je crois que le ministre ne veut pas répondre à cette interpellation à la satisfaction de la Chambre.

La motion d'ajournement est rejetée.

GREVE DES CANTONNIERS DU GRAND TRONC.

M. MACLEAN : Avant d'aborder l'ordre du jour, j'aimerais, dans les intérêts et la sécurité du public, attirer l'attention du gouvernement sur la grève des cantonniers du Grand Tronc. Je vous lirai à ce sujet quelque chose qui a paru dans les journaux du matin et du soir.

M. H. F. McKenny, de cette ville, secrétaire de l' "United Brotherwood of Railway Trackmen", a publié ce matin la déclaration suivante au sujet de la grève des cantonniers du Grand-Tronc, commencée le 22 mai, et qui a duré depuis sans interruption, excepté pendant quelques heures, le 5 juin. M. McKenny a lancé une circulaire dans laquelle il dit :

"Pendant cette lutte importante, entreprise afin d'obtenir des salaires qui leur permettront de vivre et des heures de service raisonnables, les cantonniers du Grand Tronc sont restés dignes, et se sont soigneusement abstenus de tout acte de violence et de toute infraction aux lois du pays. Nous sommes convaincu qu'ils ont conquis, par leur attitude, le respect et l'admiration de tous les esprits justes et impartiaux, et que la victoire définitive leur est maintenant assurée. Les cantonniers qui ne se sont mis au courant de leur besogne quotidienne qu'après un long appren-

tissage, en sont arrivés à la conclusion que la compagnie n'a pas d'autre objet que de vaincre l'union, et feint d'ignorer que des trains de voyageurs peuvent dérailler d'un moment à l'autre, vu le mauvais état de la voie, laquelle n'est plus surveillée par les hommes chargés de prévenir de pareils accidents.

"Se rendant compte des grands dangers auxquels sont exposés les voyageurs et les expéditeurs, l'union a adressé une requête à sir Wilfrid Laurier demandant que le différend entre la compagnie et les employés soit soumis à l'arbitrage. On désirait conclure le meilleur arrangement possible, mais M. Wainwright laissa entendre par la suite que la compagnie désirait effectuer un règlement MM. Powell et Taylor, membres du Parlement, s'offrirent comme médiateurs et accompagnèrent la députation qui se rendit à Montréal, où M. Hays, gérant général du Grand Tronc, promit de remédier aux griefs des cantonniers.

"Le croyant sincère, les hommes étaient prêts à reprendre leur ouvrage et la demande d'un arbitrage fut retirée.

"Lundi matin, au moment où les cantonniers allaient se rendre à leur poste, on les informa qu'ils n'auraient de l'emploi qu'en se faisant inscrire de nouveau aux bureaux de la compagnie et que même quelques-uns d'entre eux seraient destitués.

"La compagnie nie maintenant s'être engagée à reprendre tous les hommes et le conseil exécutif a décrété une autre grève. Nous demandons au public si nous ne sommes justifiables de continuer la lutte contre une corporation qui fait preuve de si peu de franchise dans ses paroles et ses actes.

Voici un cas où les chefs d'une association d'hommes qui demandent un salaire et des heures de travail convenables affirment que cette grande corporation a violé sa parole. S'il en est ainsi—les hommes sont convaincus qu'on a fait preuve de mauvaise foi à leur égard,—le public court des dangers sérieux ; et il est du devoir du gouvernement, et surtout du ministre des Chemins de fer, d'intervenir, au nom de la population du pays, et de forcer cette puissante corporation à étudier les griefs des cantonniers et à y porter remède.

Le Grand Tronc dit maintenant pour s'excuser que les hommes n'auraient pas dû se mettre en grève. La compagnie m'a informé par dépêche qu'elle voulait faire quelque chose pour les hommes, leur payer un meilleur salaire, mais qu'elle condamnait l'attitude des cantonniers. Les grévistes ne luttent que pour leur droit, et si on doit leur faire des concessions, que ce soit avant que la sécurité publique soit compromise.

J'espère que non seulement le premier ministre dont le nom est mentionné dans cette circulaire, fera un déclaration publique, mais aussi que les autres membres du parlement dont les noms ont été mentionnés, et qui allèguent, me dit-on, que le Grand Tronc a violé son engagement envers les grévistes, nous raconteront les faits, et que ces déclarations mettront fin au différend actuel qui compromet la sécurité des gens qui voyagent sur le réseau de la compagnie.

Il est à ma connaissance personnelle que la semaine dernière, un de nos plus distingués concitoyens qui est un ardent ami du Grand Tronc et qui voyage toujours sur cette ligne lorsqu'il vient à Ottawa, a jugé qu'il était plus sûr pour lui de prendre un des convois du chemin de fer Canadien du Pacifique. Je sais qu'il y en a d'autres qui partagent les mêmes craintes. Tout cela prouve que le public croit que la ligne du Grand Tronc est plus ou moins sûre à l'heure qu'il est. Il est temps que le gouvernement intervienne.

Samedi dernier, je me rendais de Hamilton à Toronto sur un convoi bondé de voyageurs. Certaines personnes qui avaient été laissées par erreur sur le quai d'une gare intermédaire, firent des signaux afin d'arrêter le train. Le mécanicien et le conducteur comprirent qu'on avait enlevé un des rails de la voie, et qu'un accident était imminent. Un excellent jeune homme de Toronto fut tellement alarmé qu'il se jeta à bas du convoi et se brisa la jambe à deux endroits.

Voilà quelques exemples du sentiment de malaise que cette grève a provoqué dans le pays. Je dis qu'il est temps que le gouvernement et le parlement interviennent,—et ils ont le pouvoir d'intervenir,—afin de mettre fin à cet état de choses et de faire renaître la confiance du public dans le Grand Tronc. Je propose l'ajournement de la séance.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je regrette que mon honorable ami ne m'ait pas fait savoir qu'il saisirait aujourd'hui la Chambre de cette question.

M. MACLEAN : Je viens justement de lire le journal qui contient cette circulaire.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je ne fais aucun reproche à mon honorable ami ; mais je dirai que s'il m'eût prévenu qu'il saisirait la Chambre de cette question et m'eût demandé de faire une déclaration sur la matière, j'aurais été en état d'apporter la correspondance que j'ai en ma possession et d'en donner lecture à la Chambre.

Vu que je n'ai pas cette correspondance sous les yeux, je parlerai de mémoire et vous dirai ce qui est arrivé, non seulement avant, mais après la motion dont l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) a saisi la Chambre l'autre jour.

La semaine dernière, ayant appris par les journaux, la grève des cantonniers, j'écrivis à M. Wainwright, l'aide-surintendant du Grand Tronc, pour lui demander de me renseigner sur ce qui avait eu lieu. J'ai rencontré M. Wainwright mercredi et jeudi soir. Le jour suivant, une députation de l'Association des cantonniers eut une entrevue avec moi et me communiqua les termes et conditions que, suivant elle, les grévistes avaient le droit d'exiger des autorités du Grand Tronc. Naturellement, je promis de faire tous mes efforts afin d'obtenir des concessions de la Compagnie du Grand Tronc.

Je voulais voir M. Wainwright ce jour-là, mais je n'ai pu le rencontrer. Le même soir,—vendredi—j'appris que la députation qui avait eu une entrevue avec moi, s'était abouchée avec certains membres de cette Chambre. Je télégraphiai alors à M. Wainwright que, s'il en était ainsi, mes services n'étaient plus requis. M. Wainwright me répondit que les renseignements que j'avais reçus n'étaient pas tout à fait exacts. Sur ces entrefaites, j'appris que plusieurs membres de cette Chambre étaient allés à Montréal pour avoir une entrevue avec le gérant du Grand Tronc. J'envoyai alors par le courrier le mémoire que la députation des cantonniers m'avait mis en mains. Je l'adressai à M. Wainwright, priant celui-ci de le remettre à M. Hays. J'exposai en même temps les réclamations des cantonniers et lui dis que, si mes renseignements n'étaient pas exacts, si la question n'était pas réglée, je me ferais un plaisir, ou plutôt un devoir, de m'aboucher de nouveau avec les intéressés.

Voilà l'attitude que j'ai prise et tous les renseignements que j'ai eu ma possession. J'aurais préféré lire la correspondance et la déposer sur le bureau, afin de permettre à la Chambre de suivre au jour le jour, la marche des négociations. Je n'ai qu'un mot à ajouter, et je répèterai ce que j'ai dit dans des occasions précédentes : mes chaleureuses sympathies sont acquises aux hommes qui cherchent à améliorer leur sort.

Je ne blâme personne en cette affaire ; je ne veux faire de reproches à personne ; mais, à un certain moment, l'affaire m'a été enlevée, et, en conséquence, je n'ai pas poursuivi mes efforts. Si les cantonniers s'adressent encore à moi pour avoir l'influence du gouvernement en leur faveur, afin que cette malheureuse grève puisse finir, je croirai qu'il est de mon devoir d'employer cette influence, pour faire cesser le plus tôt possible ce malheureux état de choses.

M. CASEY : Non seulement les journaux, mais des lettres venant de personnes habitant Saint-Thomas et autres endroits où convergent les chemins de fer ont attiré mon attention sur cette grève. Jusqu'ici, je n'ai rien dit en cette Chambre à ce sujet, car je savais que le cabinet s'occupait sérieusement de la question, et que tout ce qu'il pouvait faire, par voie de négociations, il le faisait pour régler ces difficultés. Mais je ne saurais attendre plus longtemps sans dire publiquement quelques mots sur la question. A mon avis, les cantonniers ne cherchent pas simplement à revendiquer des droits.

Bien que ce soit là une question très sérieuse, ce n'est pas une question au sujet de laquelle le gouvernement peut intervenir directement ou officiellement. L'année dernière, cette Chambre—et la chose a été décidée ailleurs en diverses circonstances—l'année dernière, dis-je, cette Chambre a décidé que les rapports entre patrons et employés sont de la juridiction des gouvernements provinciaux seulement. Tout ce que l'on peut faire, alors, entre les patrons et les employés des compagnies de chemin de fer serait ce que le très honorable premier ministre nous a dit qu'il fait lui-même : offrir ses services amicaux, comme négociateur entre les parties, et essayer d'obtenir des conditions aussi bonnes que possible aux cantonniers en grève.

Mais la question a un autre aspect qui, je crois, intéresse directement le gouvernement ; il s'agit du danger auquel l'état de choses actuel expose les voyageurs. L'honorable député d'York (M. Maclean) a attiré l'attention sur la chose d'un manière explicite. Tous ceux qui connaissent quelque chose en fait de chemins de fer, savent qu'une négligence absolue de la voie pendant très peu de jours, est de nature à amener de très sérieux accidents, et cette pensée nous fait frémir. Cet état de choses porte directement la situation actuelle à la connaissance officielle du gouvernement. Lorsqu'une compagnie de chemin de fer ne réussit pas à maintenir à l'œuvre un nombre suffisant de cantonniers, il doit arriver un temps où cet état de choses concerne ceux que sert cette compagnie. Naturellement, cela arrive dans des cas extrêmes. Nous ne saurions supposer qu'une compagnie de chemin de fer peut continuer pendant longtemps l'exploitation de sa ligne sans une équipe de cantonniers compétents ; mais les meilleurs cantonniers qu'elle peut avoir sont ceux qui connaissent le chemin, ceux auxquels les différentes sections du chemin sont familières depuis longtemps, et qui savent exactement où il peut y avoir des réparations à faire.

Je termine, espérant que le gouvernement insistera auprès de la compagnie du chemin de fer pour qu'elle prenne les moyens de mettre fin à cette grève. On a proposé de régler la difficulté par voie d'arbitrage ; c'est un excellent moyen. Il n'y a pas encore longtemps, en Angleterre, dans des circonstances analogues, lord Roseberry a proposé un arbitrage, et la chose a réussi. Il a adopté ce moyen dans le but de mettre fin à cette grève, et cet acte de sa part a eu l'effet de lui attirer beaucoup de sympathies à lui et à son cabinet, et de faire du bien au public et aux ouvriers. Le gouvernement est en mesure d'employer des moyens de même nature auprès de la compagnie, pour en arriver à un règlement, s'il lui est impossible d'obtenir le même résultat par des négociations amicales. A mon avis, l'on ne saurait exagérer la gravité de la situation. Plus cette grève continuera et plus on persistera à exploiter ce chemin sans faire attention à l'état de la voie, plus il sera à craindre qu'il n'arrive des accidents.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le très honorable premier ministre a fait connaître à la Chambre la

méthode qu'il avait adoptée, à titre de chef du cabinet, relativement à ce malheureux état de choses, et, en agissant ainsi, il s'est occupé de la question au point de vue des cantonniers. En faisant cela, il a convaincu la Chambre, j'en suis sûr, qu'avec le gouvernement, il désire intervenir autant qu'il est en son pouvoir de le faire et autant qu'il en a les moyens de hâter le règlement de cette grève.

Mais j'admets volontiers que ce n'est là qu'un aspect de cette question. L'autre aspect, qui concerne plus particulièrement le public, qui concerne les voyageurs et la protection de la vie ou de la propriété, l'honorable député (M. Maclean) qui a amené le sujet sur le tapis, et l'honorable préopinant (M. Casey), y ont fait allusion. La Chambre me permettra peut-être de dire un mot de cet aspect de la question, car il intéresse plus particulièrement—et cela avec raison—le ministère des Chemins de fer et Canaux et celui qui en est le chef.

Dpuis le commencement de la grève, avant que d'honorables membres de la Chambre eussent soulevé la question, l'on m'a remis des lettres. Subséquemment, j'ai reçu deux ou trois mémoires explicites signés par un certain nombre de gens dans chaque localité, lesquels disaient qu'à leur avis, il était beaucoup à craindre que le chemin ne fût peu sûr, et que, en conséquence, la vie et la propriété étaient en danger. Permettez-moi de vous dire qu'il est de notre devoir à tous, tant à titre de membres du parlement qu'à titre de membres du gouvernement, de ne pas exagérer sans raison une situation de ce genre. Le fait d'exagérer l'état de choses aurait certainement des résultats d'une nature très grave, puisque cela tendrait à alarmer davantage le public. A mon avis, nous devrions plutôt être disposés à calmer l'excitation qu'à l'augmenter. Ces communications m'ont été faites d'une manière précise, et, vu qu'il en était ainsi, j'ai cru de mon devoir d'agir. Je me suis mis à l'œuvre, bien que, à mon avis, je fusse parfaitement sûr—et il n'est que juste que je le dise ici—que le public ne saurait avoir dans le pays plus d'intérêts que n'en a le Grand Tronc à voir à ce que la circulation de ses trains ne coure aucun risque, soit en ce qui concerne le transport des voyageurs, soit en ce qui concerne la propriété. Il m'a semblé que c'était un devoir pour moi, puisque les plaintes étaient faites aussi explicitement. Cela m'a été envoyé samedi dernier, et, immédiatement, j'ai averti la Compagnie du Grand Tronc que j'avais reçu ces plaintes, que je me proposais de les examiner, et je lui ai demandé de faire tout ce qu'elle pourrait pour me faciliter cet examen. J'ai employé plusieurs ingénieurs, et je les ai fait partir lundi matin, et je dois dire que la Compagnie du Grand Tronc m'a donné toute l'aide qu'elle a pu me donner. Les ingénieurs, je crois, étaient réellement partis dans le but d'examiner les parties du chemin de fer où ils avaient été envoyés, lorsque l'avis m'est arrivé lundi matin ; tous les journaux publiaient une nouvelle portant que la difficulté était résolue et que les ouvriers avaient repris leur travail ; en conséquence, j'ai rappelé les ingénieurs.

Je ne les ai pas renvoyés depuis, mais il convient peut-être que l'on fasse un examen du chemin comme celui que l'on avait alors l'intention de faire. Je n'ai eu aucun renseignement qui m'ait porté à croire qu'il y avait nécessité urgente en cette affaire, car, comme hommes d'expérience, nous savons qu'un chemin de fer dont on a eu soin, un chemin de fer construit aussi solidement sous tous les rapports que le Grand Tronc, ne tombe pas en ruine et ne devient pas dangereux très rapidement.

M. CASEY : Il est possible que les carvelles et les rails se desserrent en tout temps.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est possible que les carvelles et les rails se desserrent, mais le gérant du Grand Tronc, en réponse à la lettre que je lui ai envoyée, m'a assuré très positivement qu'il avait un nombre suffisant d'hommes sur chaque section de la ligne pour voir à ce que tout ce qui arriverait fût surveillé, et que l'on donnait toute garantie possible au public. La Chambre peut être convaincue, je crois, que je ne négligerai pas mon devoir et que je veillerai à la sécurité des voyageurs.

M. IVES : Je suis très heureux d'observer le changement absolu de ton du ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair).

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La question d'abord soulevée avait trait à l'intervention du gouvernement.

M. IVES : La question discutée avait trait à l'intervention du gouvernement pour sauver la vie des voyageurs si elle était en danger. En cette circonstance, l'honorable ministre (M. Blair), croyant évidemment qu'il n'avait pas de raison particulière d'adopter une autre ligne de conduite, a prétendu que le gouvernement était tout à fait impuissant et qu'il lui était impossible d'intervenir. J'ai alors très modestement exprimé l'avis que la loi relative aux chemins de fer donnait au ministre des Chemins de fer et Canaux le pouvoir de faire inspecter le chemin, et, s'il constatait qu'il était dangereux, de faire une des choses suivantes : Il pourrait diminuer la vitesse des trains, ordonner qu'une locomotive précédât tous les trains de voyageurs, et que ces derniers trains n'eussent qu'une certaine vitesse, ou le ministre pourrait arrêter absolument la circulation des trains de voyageurs. J'ai ajouté que le directeur général des Postes

pourrait retirer les subsides accordés pour le transport des malles, mais alors, le ministre des Chemins de fer et Canaux a prétendu que nous ne pouvions rien faire. Ce n'est que dix jours après qu'il s'est conformé à la disposition de la loi, et qu'il a ordonné une inspection par des ingénieurs, et ces derniers, nous dit-il, étaient partis lorsque l'on a annoncé que la grève était terminée, et il les a rappelés. Il est important que le ministre (M. Blair) soit maintenant au moins convaincu qu'il a le pouvoir d'agir.

Il dépend du gouvernement de résoudre toute la question. Le ministère des Chemins de fer et Canaux peut, en vertu de la loi, exercer son autorité sur le Grand Tronc comme sur les autres chemins de fer du Canada. Comme je l'ai dit, le ministère des Chemins de fer est responsable, et si la voie est endommagée, si des accidents arrivent et que des voyageurs perdent la vie, le gouvernement devra répondre au pays de ce qu'il a fait ou de ce qu'il n'a pas fait en cette affaire. Les ouvriers, paraît-il, étaient prêts à retourner au travail et croyaient que la grève était finie ; mais ils ont été trompés, et, aujourd'hui, à tort ou à raison, ils comprennent que M. Hays et les principaux fonctionnaires du Grand Tronc les ont dupés. On les a engagés à retourner au travail en leur faisant la promesse implicite que leurs griefs seraient redressés, et avant leur retour, on s'est donné beaucoup de mal pour les prévenir qu'ils devaient reprendre leur besogne aux anciens gages, et que la compagnie n'avait pas l'intention d'employer ceux qui avaient travaillé le plus activement à faire augmenter les gages.

Je dis que le désappointement, et le sentiment qui en est le résultat naturel rendent la situation plus dangereuse aujourd'hui qu'elle ne l'était au commencement. Les choses étaient déjà mauvaises ; elles sont bien pires aujourd'hui, et le gouvernement devra veiller avec beaucoup de soin pour que l'intérêt public ne soit pas mis en péril par cet état de choses. Les cantonniers ne sont pas des capitalistes ; ils sont absolument incapables de rester sans ouvrage pendant un peu longtemps ; ils ont des familles à nourrir, et si l'on ne fait pas bientôt un compromis, et si ces hommes restent beaucoup plus longtemps dans un demi-dénûment, il serait étonnant que l'on n'eût pas à constater des dommages causés à la voie dans une intention criminelle dans différentes parties du pays.

La compagnie du chemin de fer, comme le dit le ministre, fera incontestablement tout en son pouvoir pour la sûreté du public et de la propriété, mais il lui sera tout à fait impossible de sauvegarder l'intérêt public, et le gouvernement, s'il fait son devoir, doit intervenir d'une manière active et efficace. D'abord, il devra voir à ce qu'il n'y ait aucun train rapide, et ce sera là incontestablement une intervention efficace, et c'est ce que le gouvernement devra faire, à moins que l'on ne mette fin à la grève.

M. IVES.

M. McNEILL: La question qui nous est maintenant soumise est l'une des plus importantes qui puissent dans le moment, attirer l'attention de la Chambre. J'aime à croire qu'on la discutera abstraction faite de tout esprit de parti, et une raison qui me porte à faire cet énoncé, c'est que je vais parler contre ce que le ministre (M. Blair) a dit, et je désire qu'il soit compris qu'en agissant ainsi, je ne suis poussé par aucun préjugé politique. Je parle de l'énoncé que le ministre a fait à titre de député, et non comme membre du cabinet.

Je regrette beaucoup l'attitude que le ministre (M. Blair) a prise relativement à cette question : et, à mon avis, il ne se rend pas compte du danger que courent aujourd'hui les personnes qui voyagent par le chemin de fer du Grand Tronc. Le principe posé par le ministre est absolument mauvais. Ce principe comporte que la compagnie est tout aussi intéressée que tout citoyen du Canada relativement à cette question. Je ne le crois pas. Parce que la Compagnie du Grand Tronc a tant d'intérêts, nous devrions, dit-il, être convaincus qu'elle va voir à ce que la voie soit sûre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit que c'était son intérêt à le faire.

M. McNEILL : Je comprends parfaitement ce que l'honorable ministre a dit. C'est là-dessus qu'il a basé son argument, et c'est un mauvais principe. Il prouve beaucoup trop. Si cela est vrai, cela est vrai pour tous les chemins de fer. Si cela est vrai, toute législation adoptée dans la mère patrie dans le but de protéger le public contre la négligence des compagnies de chemins de fer—si j'employais un mot dur, je dirais contre l'avidité des compagnies de chemins de fer—est inutile. Dans la mère patrie, comme le savent tous les membres de cette Chambre, l'on a été obligé de se saisir de cette question et de dire aux compagnies de chemin de fer : "Vous ne devez pas seulement considérer les bénéfices de votre compagnie ; vous devez tenir compte de l'intérêt public et de la sûreté publique, et nous ne vous permettrons pas de dire que vous protégerez vos bénéfices contre la sûreté du public." Il y a dans la mère patrie une législation réglant les heures de travail sur les chemins de fer ; et pourquoi ? Parce que, dans l'intérêt de la sûreté publique, il est nécessaire que les règlements prévalent. Si l'argument de l'honorable ministre des Chemins de fer est juste, cette législation est absolument inutile, car les compagnies de chemins de fer surveilleront leur propriété, et, par là, protégeront le public. Or, j'ose dire aujourd'hui que l'état de choses sur le réseau du Grand Tronc est une cause de très grand danger pour les voyageurs, et quelles que soient les mesures que le gouvernement peut prendre relativement à cette matière, il doit les prendre promptement.

Il y a, à mon avis, beaucoup de force dans ce que l'honorable préopinant a prétendu, c'est-à-dire, que les hommes comprennent aujourd'hui, non seulement qu'ils n'ont pas été traités justement dans le premier cas et qu'ils n'ont pas reçu, comme ils auraient dû en recevoir, des gages suffisants pour leur donner des moyens d'existence, mais que l'on a manqué de parole à leur égard. Il est possible qu'il y ait des gens qui se laissent emporter, et il est possible qu'ils soient poussés à faire des choses qu'ils seraient peut-être les premiers à regretter plus tard. L'état de choses est, à mon avis, les plus dangereux, et le gouvernement devrait s'en occuper immédiatement.

J'aimerais beaucoup que mon honorable ami, le député de Westmoreland (M. Powell) qui, je crois, a pris une grande part aux négociations qui ont eu lieu, eût l'obligeance de dire à la Chambre et au pays en quoi ont consisté ces négociations, et si, à son avis, il y a eu manque de parole, afin que la Chambre et le pays sachent réellement où en est la question.

En tout cas, nous savons que les hommes étaient retournés à leur travail ou étaient prêts à y retourner, et aujourd'hui, nous savons que la grève dure encore, car ils savent qu'on ne les a pas bien traités, et que l'on a manqué de parole à leur égard.

J'ai été peiné d'entendre, il y a un instant, les énoncés faits par l'honorable député d'Elgin, portant que cette Chambre ne peut pas intervenir entre les compagnies de chemin de fer et leurs employés, car c'est une question provinciale. Je ne puis pas croire que ce soit là un bon principe. Si c'est une question qui concerne la sécurité publique, cette Chambre peut assurément intervenir.

M. INGRAM : J'aimerais que l'honorable député déclarât que cela a été dit par l'honorable député d'Elgin-ouest (M. Casey).

M. McNEILL : J'ai parlé de l'honorable préopinant, l'honorable député d'Elgin-ouest (M. Casey). Je ne crois pas que l'honorable député d'Elgin-est (M. Ingram) ait parlé.

Cette question relative aux heures de travail, je crois, est une question dont la Chambre devrait s'occuper très promptement. Un énoncé que je ferai relativement à une question que je connais sera en soi suffisant pour démontrer que cette matière des heures de travail en ce qui se rattache aux chemins de fer est basée sur un principe tout à fait faux. Je connais des employés de compagnies de chemin de fer qui, chaque jour de la semaine—la même équipe—arrivent avec un train quelques minutes avant minuit, souvent à minuit, puis, après que le train est arrivé, il leur faut faire le garage nécessaire et remiser leur locomotive, et, règle générale, ils ne peuvent pas aller se coucher avant une heure du matin ; et, chaque jour, ces hommes doivent être prêts à 6 heures du matin à partir de nouveau après avoir formé leur train et après avoir fait tous les préparatifs nécessaires. C'est-à-dire que ces hommes n'ont pas plus que quatre ou cinq heures par jour—généralement quatre heures—pour se reposer. Voilà assurément une chose qui concerne la sécurité publique. Au moins, c'est ainsi qu'on la considère en Angleterre, où la chambre de commerce est intervenue et a porté les compagnies de chemin de fer à abréger les heures de travail, alors que l'on travaillait 12 heures par jour, au lieu de travailler 18 ou 19 heures et demie, comme dans le cas que j'ai mentionné. Si cet état de choses existe au Canada, cela ne peut que mettre en danger la vie des voyageurs. On m'a dit—et je ne doute pas que ceux qui m'ont dit cela ne m'aient dit la vérité—et j'ai déjà mentionné la chose en cette Chambre—que des mécaniciens s'étaient endormis sur leurs locomotives, simplement parce qu'ils étaient exténués de fatigue, et qu'ils n'avaient pas autant de repos qu'il en faut. Ces hommes qui doivent travailler environ 19 ou 19 heures et demie par jour, on les tue lentement. Il n'y a pas de constitution qui puisse résister. C'est comme s'ils prenaient régulièrement une certaine quantité de poison. Cela signifie simplement la mort pour ces hommes ; cela signifie l'affaiblissement de leur constitution, et ce n'est pas seulement pour les employés que je parle—et tous ceux qui ont dans le cœur une parcelle d'humanité doivent avoir des sympathies pour eux—mais je parle aussi pour les voyageurs, dont la vie est mise en danger par cet état de choses.

Je n'ai pas l'habitude d'avoir de sympathies pour les grèves. Il est possible qu'une grève soit un mal nécessaire ; quoi qu'il en soit, c'est un grand mal. Mais jamais je n'ai eu autant de sympathies pour des hommes en grève que j'en ai pour ces malheureux, soit au Canada, soit dans un autre pays.

J'espère que le gouvernement s'occupera immédiatement de cette question, et fera son possible pour mettre ces hommes dans la position où ils devraient être. Si le gouvernement agit énergiquement au sujet de cette question, je crois que la difficulté sera bientôt résolue au moyen d'un arbitrage ou autrement.

M. WALLACE : Je partage tout à fait l'opinion que vient d'exprimer l'honorable député de Bruce-nord (M. McNeill), opinion portant que cette grève traverse maintenant une phase très critique. On serait très porté à croire que les autorités du Grand Tronc ont agi de mauvaise foi envers ceux qui sont intervenus pour tâcher d'effectuer un règlement, et il est très malheureux, à mon avis, qu'un malentendu de cette nature ait eu lieu et que les choses soient dans cet état compliqué. Si je comprends bien, le très honorable premier ministre a dit, il y a quelques instants, qu'après avoir constaté que des membres du parlement offraient leurs services, il s'était retiré. J'aimerais savoir s'il est intervenu avant les députés dont il a été fait mention.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai dit que j'avais eu une entrevue avec M. Wainwright mercredi et jeudi de la semaine dernière. Vendredi, un comité de cantonniers est venu me trouver et m'a remis cette procuration. J'espérais voir M. Wainwright cette après-midi-là, mais je ne l'ai pas vu. J'ai appris ce jour-là que certains membres de la Chambre et les cantonniers étaient réunis et allaient voir eux-mêmes les autorités du chemin de fer. J'ai alors écrit à M. Wainwright, lui disant : "J'apprends que vous négociez maintenant avec les hommes, de sorte que, je suppose, mes services ne sont plus nécessaires."

M. WALLACE : Les énoncés faits par le très honorable premier ministre et par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, lorsque cette question a été amenée sur le tapis avant aujourd'hui, étaient d'une nature telle, que nous n'étions pas beaucoup portés à supposer qu'ils étaient prêts à intervenir.

Le PREMIER MINISTRE : A ce moment-là, je négociais avec M. Wainwright.

M. WALLACE : C'était avant ce temps. De fait, on a dit que le temps n'était pas arrivé pour qu'on pût intervenir efficacement. Mais l'honorable député de Sherbrooke (M. Ives) a signalé, concernant les chemins de fer, l'article de la loi donnant au gouvernement d'amples pouvoirs pour protéger la vie du public, faisant remarquer en outre que le directeur général des Postes possède un grand pouvoir de surveillance sur les chemins de fer relativement au transport du courrier, de sorte que le gouvernement aurait pu, de l'une et l'autre de ces manières, employer d'efficaces moyens d'exercer une pression sur les chemins de fer pour provoquer un règlement.

Il paraît maintenant que deux choses ont été faites. Alors que les employés ont été requis de retourner au travail, par suite de l'entrevue que l'honorable député de Leeds (M. Taylor) et l'honorable député de Westmoreland (M. Powell), ont eue avec les gérants de la Compagnie du Grand Tronc, et alors que ces messieurs supposaient avoir fait un règlement qui donnerait satisfaction, voici qu'on constate que ce chemin de fer fait un choix. Ce dont il s'agit maintenant, ce n'est pas que les employés doivent retourner à l'ouvrage, c'est que ces employés peuvent demander à être repris au service de la compagnie—ce qui est tout à fait différent, et ce qui signifie que cette compagnie saisit cette occasion d'opérer complètement le renvoi de tous les hommes employés à l'entretien de son chemin, pour faire un choix de ceux qu'il lui faut. Elle profite de cette grève pour adopter un procédé d'élimination en masse.

Une autre particularité de nature à intéresser le public en général est le fait que la Compagnie du Grand Tronc choisit des hommes qui ont pris une part active à la grève—les contremaîtres de section surtout.—et que ces hommes sont dépouillés en grand nombre de leur ancien emploi. S'il en est ainsi, c'est-à-dire si ceux-là qui ont essayé d'effectuer un règlement ont été trompés, le cas devient alors plus grave, la question plus envenimée, et la position plus critique, aujourd'hui, qu'aux premières phases de la grève.

Le public suit cette affaire avec beaucoup d'intérêt. D'abord, vu les énormes privilèges dont les compagnies de chemin de fer ont été gratifiées, vu les grands avantages qui leur ont été accordés, nous sommes tenus de voir à ce qu'elles emploient tous les efforts possibles pour assurer la sécurité absolue du public voyageur et de leurs employés. Si le travail de dix-huit cents hommes employés à l'entretien est suspendue, la chose est de plus de conséquence que s'il s'agissait du travail de dix-huit cents conducteurs, mécaniciens et chauffeurs, car dans ce cas-ci les trains ne pourraient pas circuler et les affaires se trouveraient arrêtées, chose peu satisfaisante, sans doute, mais n'offrant aucun danger pour la vie humaine. Dans le cas dont il s'agit maintenant, les trains circulent grâce aux mécaniciens et aux conducteurs, mais la fondation du chemin et les ponts ne sont pas entretenus comme ils doivent l'être, c'est-à-dire au moyen d'une inspection quotidienne—inspection nécessaire à cette saison de l'année, surtout, alors qu'il y a eu de fortes pluies et qu'il y a lieu de craindre les éboulements et les inondations. La plupart des accidents qui sont arrivés sous ce rapport par le passé, se sont produits à peu près à cette époque de l'année. Nous sommes maintenant dépourvus de la protection qu'apporte cette inspection.

Quant à la question de savoir si l'on a bien traité ou non ces hommes, j'ai appris certains détails à ce sujet, d'un homme intéressé dans ces questions. Il m'a dit qu'à la ville de Meaford ces employés devaient prendre le train de cinq heures et demie du matin pour aller à Collingwood, où ils furent employés durant tout l'hiver à élever des constructions et à exécuter d'autres travaux. Ils travaillaient tout le jour à Collingwood, et retournaient par chemin de fer à Meaford où ils arrivaient à neuf heures et quarante du soir ; et pour tout ce temps, ils recevaient les gages d'une journée, savoir : 97 cts. Il ne leur était accordé aucune allocation de subsistance, s'ils s'absentaient. Ainsi, ces gens-là devaient s'abstreindre à un régime assez dur, savoir : celui de partir à cinq heures et demie du matin l'hiver, pour retourner chez eux à neuf heures et quarante du soir ; il leur fallait faire cela quotidiennement durant tout l'hiver, moyennant 97 cents par jour.

Dans ce cas, et vu la plus grande prospérité des temps, ces hommes étaient assez justifiables de demander l'augmentation de leurs gages, vu surtout que l'autre grande

compagnie de chemin de fer du Canada, le Pacifique, accorde des gages plus élevés pour le même genre de travail.

Ils s'adressèrent à la compagnie en la manière prescrite par les principaux officiers de la compagnie eux-mêmes : ils soumirent leurs plaintes aux fonctionnaires inférieurs, et on leur répondit qu'on ne pouvait rien faire. Ils demandèrent alors à s'adresser au chef de l'administration de la compagnie, M. Hays, et celui-ci refusa de les recevoir. Si tel est le cas, il ne leur restait plus qu'à se mettre en grève.

C'est sous cet aspect que la presse nous montre la chose. Ainsi, la cause de ces employés de chemin de fer excite beaucoup de sympathies, grâce aux rudes traitements que leur font subir les compagnies de chemin de fer, et au fait que lorsque leurs griefs ont été soumis comme ils devaient l'être aux autorités du chemin de fer, on leur a refusé cette considération et cette attention auxquelles tout homme a droit, peu importe son occupation ou la qualité de celui qui l'emploie.

J'espère donc que le premier ministre saura trouver des moyens efficaces pour agir avec l'autorité et le pouvoir que comporte sa position. Je suis sûr qu'il peut agir efficacement, s'il le veut, relativement au règlement des difficultés existant entre les autorités du Grand Tronc et les employés de ce chemin.

M. H. A. POWELL (Westmoreland) : M. l'Orateur, comme un ou deux des députés qui ont parlé ont exprimé le désir, partagé par plusieurs membres de cette Chambre, de me voir exposer ce qui a eu lieu relativement à l'arrangement intervenu avec M. Hays, je rapporterai aussi brièvement que possible ce qui s'est passé, bornant mes remarques, autant que faire se peut, aux lettres et dépêches que j'ai en ma possession.

Dans l'après-midi de vendredi dernier, M. Wainwright a été en négociations avec M. Taylor, le député de Leeds-sud—il vaudrait probablement mieux dire que M. Wainwright a eu une entrevue avec M. Taylor. J'arrivai juste au moment où la conversation était sur le point de finir. Il était question d'un règlement des difficultés existant entre le Grand Tronc et les hommes employés à l'entretien de ce chemin, et l'on discutait la proposition d'établir durant dix jours ce que j'appellerai un " modus vivendi," en vertu duquel la grève serait suspendue, et dans l'intervalle, un règlement interviendrait entre le Grand Tronc et ses employés représentés par M. Taylor et quelque autre membre du parlement. Comme j'avais été chargé, en 1896, de la cause des hommes employés à l'entretien de la voie de l'Intercolonial, et que j'avais agité pour eux la question de l'augmentation de leurs gages, M. Taylor me demanda si je voulais l'accompagner auprès des membres de la grande loge de la " Trackmen's Union," à Ottawa. M. Taylor réussit à réunir ces messieurs, et ceux-ci déclarèrent n'être pas autorisés à accepter de propositions, les personnes autorisées à cet égard étant les officiers de l'union de la ville de Montréal. Toutefois, ils se prononcèrent tout à fait en faveur de la proposition, et, vu que j'avais agi dans leur intérêt auparavant, ils me prièrent de me rendre à Montréal, en compagnie de M. Taylor, pour voir les officiers de l'ordre autorisés à négocier. Conséquemment, M. Wainwright, M. Taylor et moi nous rendîmes à Montréal le lendemain matin. Nous eûmes en arrivant une entrevue avec les officiers en question. Ils nous dirent que ce qu'il y avait de mieux à faire, c'était de voir ce que M. Hays était disposé à concéder ; et, suivant leur conseil, nous allâmes chez M. Hays.

Je dirai fort peu de choses concernant l'entrevue que nous avons eue avec M. Hays, et rien de plus de ce qui est nécessaire à l'appui de la proposition que je vais énoncer.

Voici l'attitude ferme et énergique prise par M. Hays. Il ne voulait pas traiter avec les employés tant qu'ils seraient en grève, ni leur faire aucune promesse quelconque tant qu'ils ne seraient pas retournés au travail. Seulement, dès que ces employés auraient repris leur besogne, il serait volontiers disposé à s'aboucher avec M. Taylor et moi, ou deux autres membres quelconques du parlement, à tout endroit et en n'importe quel temps qu'on fixerait, faisant la déclaration un peu singulière que s'il le fallait pour être fidèle à son engagement, il se rendrait ou à Gananoque, ou à Ottawa. Il ne voulait pas démordre de cela, ni promettre rien de plus.

Nous retournâmes alors auprès des officiers de l'union. Nombre de rumeurs circulaient relativement à ce que nous pourrions appeler un assoupissement des grévistes, rumeurs comportant que plusieurs retournaient au travail, et aussi que les autorités du chemin de fer avaient réussi à remplacer leurs anciens employés. Je déclarai aux officiers de l'union que, d'après moi, s'ils se fiaient à M. Hays, ce qu'il y avait de mieux à faire, probablement, dans les circonstances, c'était d'accepter sa proposition. J'ajoutai, toutefois, que, vu que cette proposition était si différente et si éloignée de ce que les employés avaient réclamé en se mettant en grève, ils devraient communiquer par dépêche avec les loges inférieures, et obtenir leur assentiment avant d'accepter la dite proposition.

Je partis alors pour Ottawa, au moment même où les représentants des grévistes à Montréal s'abouchaient avec les chefs de l'ordre connu sous le nom de l'Ordre des mécaniciens et des chauffeurs. Je ne sais rien, si ce n'est par ouï-dire, de ce qui s'est passé entre eux, mais je suis informé que les représentants des grévistes furent fortement conseillés par les chefs de l'ordre

des mécaniciens et des chauffeurs d'accepter la proposition de M. Hays, et qu'on a acquiescé à cet avis. Par suite, M. Taylor, qui était resté à Montréal, adressa à M. Hays, vers sept heures, une note que je citerai littéralement, autant que M. Taylor se la rappelle, et que voici :

M. C. M. HAYS,
Gérant du Grand Tronc.

Des dépêches sont maintenant envoyées à tous les hommes, les avertissant de retourner au travail immédiatement.

(Signé), GEO. TAYLOR.

M. Hays ne répondit nullement à ce message. Il ne se plaignit pas de ce qu'il n'était pas conforme aux termes de sa proposition. Je pourrais dire qu'il n'est pas possible qu'il y ait eu erreur de ma part quant à la proposition consistant à reprendre tous les hommes qui s'étaient mis en grève. De fait, il a demandé à M. Taylor et à moi-même de leur conseiller de retourner au travail.

A mon retour à Ottawa, j'ai été quelque peu surpris d'apprendre, après l'avis que j'avais donné, que la proposition de M. Hays avait été acceptée avant qu'on eût communiqué avec les membres ou les officiers des divisions inférieures de l'union.

Le lendemain matin, c'est-à-dire le lundi matin, on me remit la dépêche suivante adressée à W. Pole, le chef de l'ordre, à l'hôtel Saint-James, à Montréal :

J'ai reçu du contremaître de la voie des instructions ordonnant qu'il ne soit pas permis aux employés qui n'étaient pas à leur besogne samedi, le trois juin, de reprendre leur travail sans au préalable avoir fait la demande, acceptée par moi, d'être employés de nouveau. Veuillez télégraphier promptement.

Pour des raisons manifestes, vu les difficultés existant entre les employés inférieurs et la compagnie, je ne donnerai pas le nom de celui qui a signé cette dépêche. Je répondis à celle-ci par un message adressé à M. Hays. La mention de cette date du 3 juin me mit sous l'impression que M. Hays ou un autre officier de la compagnie avait émis un ordre statuant que ceux qui ne reprendraient pas le travail avant le 3 juin se verraient refuser de l'emploi ensuite, et je m'imaginais que cet ordre empêchait les officiers subalternes de reprendre les hommes tout le long de la ligne. C'est sous cette impression que j'envoyai le télégramme que voici :

5 juin 1899.

M. Charles M. Hays,
Gérant du Grand Tronc, Montréal.

J'ai reçu avis que des contremaîtres à Bridgebury refusaient de permettre aux employés de retourner au travail. Veuillez arranger l'affaire.

(Signé), H. A. POWELL,

J'ai virtuellement donné là le nom de l'auteur de la dépêche, mais je n'y puis plus rien.

Après l'envoi de cette dépêche à M Hays, j'eus communication d'un autre télégramme adressé à l'exécutif de l'ordre, 193 Sparks Chambers, Ottawa, disant :

Le contremaître refuse d'employer les hommes qui ne travaillaient pas le 3 juin. Répondez.

Je répondis par le télégramme suivant, adressé à M. Hays :

M. CHARLES M. HAYS,
Gérant du Grand Tronc, Montréal.

D'autres avis nous apprennent qu'on refuse de reprendre, si ce n'est à certaines conditions, les anciens employés du chemin généralement. Ne pouvez-vous pas faire disparaître immédiatement les difficultés ?

(Signé) H. A. POWELL,

Voici le télégramme que j'ai reçu en réponse :

MONTRÉAL, 5 juin 1899.

Vos messages reçus. Vous vous rappellerez que j'ai pris le soin de vous faire bien comprendre, à vous et à M. Taylor, que je ne faisais de promesses d'aucune nature quelconque quant au fait que les ouvriers retourneraient au travail. Nous reprenons à notre emploi, aussi rapidement que leurs demandes peuvent être prises en considération, autant des anciens employés que nous en avons besoin et dont la conduite n'a pas été répréhensible dans le cours de la récente grève. Vous êtes mal renseigné quant au fait qu'on refuserait dans d'autres circonstances de reprendre les anciens employés.

(Signé) CHARLES M. HAYS.

Je répondis :

M. CHARLES M. HAYS,
Gérant du Grand Tronc, Montréal.

Vos télégrammes reçus. Vous n'avez pas fait d'autres promesses que celle d'entamer des négociations concernant leurs griefs si les grévistes retournaient au travail. Cette promesse s'appliquait à tous les grévistes, et non pas à une partie d'entre eux, comme vous le savez. Votre conduite, si vous y persistez, rendra de nouveau la situation critique.

J'écrivis ensuite à M. Hays une lettre dont voici le texte :

OTTAWA, 5 juin 1899.

M. CHARLES M. HAYS,
Gérant du Grand Tronc, Montréal.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu votre télégramme cette après-midi, et j'y ai répondu par une dépêche que vous avez sans doute reçue maintenant. J'ai été informé que vous ne reprenez pas les hommes sans condition, suivant notre entente. Comme M. Taylor et moi nous l'avons dit, nous avons représenté les grévistes a qui les officiers de l'association demandaient d'avoir une entrevue avec vous ; et comme vous avez exprimé le désir de voir les hommes retourner au travail, nous priant de les conseiller de le faire, il est difficile de concevoir comment on peut interpréter vos remarques de manière à en restreindre l'application à une partie de ces hommes seulement. Une restriction aussi importante que celle-là aurait dû être faite expressément. Vous avez certainement déclaré clairement et formellement qu'il ne serait pas prudent de votre part de faire une promesse quelconque aux hommes tant qu'ils ne seraient pas retournés au travail, et vous avez refusé de faire tout autre promesse que celle-ci, savoir: qu'aussitôt que les hommes seraient retournés au travail, vous entameriez concernant leurs griefs des négociations d'un caractère raisonnable et amicale. Vu que vous n'aviez nullement exprimé qu'il était de votre intention d'exercer votre discrétion quant au fait de reprendre les hommes, j'ai suggéré, et non en vain, j'espère, l'opportunité d'agir suivant les vues que M. Taylor et moi connaissions, et

M. POWELL.

que nous communiquions au comité. Naturellement, je ne demande pas que vous repreniez les employés qui se seraient rendus coupables du crime de causer du dommage à la propriété de la Compagnie. Il serait réellement trop regrettable qu'une affaire qu'on a été si près d'être réglée fût de nouveau sujette aux disputes et à l'agitation.

Votre bien dévoué,
(Signé) H. A. POWELL.

M. Taylor retourna dans la soirée à Ottawa, et à son arrivée en cette ville, le lundi soir, je lui montrai les communications télégraphiques échangées entre M. Hays et moi. Là-dessus, il adressa à M. Hays un télégramme dont voici une copie :

M. CHARLES M. HAYS,
Gérant du Grand Tronc.

Je viens d'arriver ici. J'ai vu les messages échangés entre vous et M. Powell. J'ai vu plusieurs bandes de gréviste sur ma route. Tous partaient pour aller travailler ce matin, mais le conducteur de la voie refusa de les laisser reprendre leur emploi jusqu'à ce qu'ils signassent de nouvelles demandes, et j'ai appris que les instructions sont qu'on devra reprendre une partie des hommes seulement. Voilà qui est contraire à notre entente, et si vous donnez suite à cela, je crains que la situation ne soit pire qu'auparavant. Je vous conseille fortement de reprendre tout le monde à l'exception de ceux qui ont violé la loi, et tout se passera facilement.

(Signé) GEO. TAYLOR.

J'ai reçu aujourd'hui de M. Hays une lettre répondant à la fois à ma lettre et au télégramme de M. Taylor. On remarquera que mon télégramme se rapportait uniquement à la proposition dont il avait été question entre nous. Voici la lettre de M. Hays, laquelle fut écrite hier :

MONTRÉAL, 6 juin 1899.

Honorable H. A. POWELL, M.P., Ottawa.

CHER MONSIEUR,—J'accuse réception tant de votre télégramme que de votre lettre en date du 5 juin, relatifs aux employés en grève du Grand Tronc, et je dois vous dire que l'un et l'autre reposent sur un malentendu relativement à l'état de choses actuel.

Le lendemain du jour où ces employés ont quitté leur travail, je leur ai fait addresser des avis les avertissant que tous ceux qui ne seraient pas retournés à leur poste dans un délai de vingt-quatre heures seraient considérés comme ayant volontairement abandonné le service de la compagnie, et que nous nous réservions le privilège de les traiter ensuite comme bon nous semblerait. Dans le cours de la grève, nous avons engagé un nombre tout à fait considérable d'hommes pour les remplacer. Il y eut à Kingston, à Actonvale et à un ou deux autres points de la ligne des actes de violence de la part des grévistes, ou de la part de leurs amis poussés par eux, que seuls des officiers de justice ont pu faire cesser. Lorsque, suivant l'avis de leurs chefs, après votre intervention dans l'affaire, les grévistes ont abandonné leur attitude menaçante pour demander à reprendre leur emploi, nous ne pouvions pas, comme vous le comprendrez, les traiter sur un autre pied que celui de nouveaux hommes se présentant pour obtenir de l'emploi. En justice pour ceux qui étaient venus nous offrir leurs services lorsque nous en avions besoin, nous ne pouvions pas nous dispenser des services des employés nous donnant satisfaction, pas plus qu'on ne pouvait s'attendre à nous voir donner de nouveau de l'emploi à des hommes qui s'étaient rendus coupables d'actes de violence, soit par eux-mêmes, soit par d'autres agissant à leur instigation. Excepté dans ces deux cas—et ils ne s'appliquent pas à un grand nombre,—nous reprenons les anciens employés aussi rapidement que leurs demandes peuvent être prises en considération. S'il devait résulter de l'application de ce système la commission d'une injustice dans un cas particulier, je serais heureux de le prendre en considération lorsque ce cas serait signalé.

Comme M. Taylor m'a télégraphié dans le même sens que vous l'avez fait, peut-être serez-vous assez bon de lui passer cette lettre pour qu'il en prenne également communication.

Votre bien dévoué,
(Signé) CHAS. M. HAYS,
Gérant général.

Je puis dire que l'allégation de cette lettre énonçant qu'un avis avait été adressé aux employés n'était jamais parvenue à ma connaissance. Il n'avait jamais été question entre nous d'exception quant à quelqu'un, ni quant à quelque classe d'hommes, bien que, naturellement, il dût y avoir l'entente implicite qu'on reprendrait les grévistes, et non pas les criminels, c'est-à-dire, ceux qui avaient agi de manière à tomber sous le coup de la loi criminelle.

M. INGRAM : Je voudrais savoir de l'honorable député (M. Powell) s'il a compris qu'il y avait eu un ordre d'émis le samedi, 3 juin, avertissant les hommes d'avoir à reprendre le travail dans un délai de douze heures.

M. POWELL : Non, je ne sais ni n'ai appris rien de l'émission d'un ordre quant au fait de retourner au travail, ni le trois juin ni en n'importe quel autre temps. Je me suis simplement imaginé que cela aurait pu probablement avoir lieu. C'était une simple déduction de l'assertion du télégramme.

M. INGRAM : Le gérant général en savait-il quelque chose ?

M. POWELL : Je l'ignore. Il résultait de l'entente que les hommes devaient retourner au travail. Aucune restriction quelconque n'avait été faite. Les grévistes devaient retourner à leur emploi, et M. Hays n'a fait aucune promesse quelconque, si ce n'est que, dans le cas où l'on reprendrait le travail, il entamerait immédiatement des négociations avec M. Taylor ou moi, ou avec tout autre membre du parlement, relativement aux griefs dont les hommes se plaignaient. Il nous conseilla d'inciter les hommes à retourner à leur poste.

Je puis dire que depuis lors, les officiers supérieurs de l'union, à Ottawa, se sont adressés à moi pour savoir ce que cela signifiait. M. Lowe s'est rendu à Ottawa, et je lui ai déclaré simplement qu'il n'y avait pas de doute que l'arrangement était qu'on reprendrait tous les employés. Si j'avais eu la moindre idée qu'on aurait accepté la proposition de M. Hays sans en avertir les loges inférieures, je serais resté à Montréal pour y obtenir que l'arrangement fût explicite et définitif, dans le cas où il aurait été possible de l'avoir par écrit. Mais mon départ pour Ottawa m'a empêché de voir à la chose.

Le chef de l'ordre m'a dit que le comité avait émis des ordres dans le but de renouveler la grève, et qu'il avait fait un appel aux hommes. Cet ordre aurait été émis lundi soir, le 5 de ce mois, et il devait entrer en vigueur hier matin. J'ignore l'état de choses actuel, bien qu'un membre de l'union m'ait informé hier soir que les hommes, généralement sur tout le parcours de la ligne, spécialement dans l'Ontario, étaient maintenant, en grève, et qu'aujourd'hui, la grève serait universelle sur toute la voie du Grand Tronc, depuis Portland jusqu'à Sarnia. Si cela est vrai ou non, c'est ce que je ne puis dire. Lorsque j'ai fait, en compagnie de M. Taylor et de M. Wainwright, le voyage à Montréal, vendredi soir, M. Taylor et moi avons porté attention à la voie depuis la jonction du Coteau jusqu'à la gare de Montréal. Il était environ dix heures lorsque nous sommes arrivés à cette gare. Sur cette étendue de chemin, nous avons vu seulement un homme réparant un ponceau avec une pelle, ainsi qu'un autre marchant sur la voie. Nul autre être humain ne pouvait y être aperçu, si ce n'est deux groupes d'enfants de quatre à six ans, dont les livres qu'ils portaient pouvaient faire supposer qu'ils allaient à l'école.

M. GEO. TAYLOR (Leeds-sud): M. l'Orateur, comme je suis l'une des personnes qu'on a mentionnées relativement à cette affaire, je crois qu'il est bon que je dise quelques mots.

D'abord, ce n'est pas moi qui ai provoqué l'entrevue que j'ai eue avec M. Wainwright. C'est celui-ci qui m'a fait parvenir sa carte en cette Chambre vers trois heures et demie vendredi, et je suis allé le rencontrer dans le couloir. Il a commencé par me reprocher mon discours du mardi précédent, concluant que c'était la première fois que la chose avait été soulevée en Chambre. S'il consulte les "Débats", du 27 mai, il verra que l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) et d'autres députés ont fait de plus énergiques déclarations que les miennes. En effet, si l'on prend communication de mon discours, on verra que je n'ai pris parti ni pour la compagnie de chemin de fer ni pour ses employés. J'ai exposé les faits, et c'est ce que les "Débats" révèlent.

J'ai discuté quelques instants avec M. Wainwright sur ce que j'avais dit le mardi précédent. Il me dit que j'avais déclaré que le chemin était dans un état dangereux. Je lui demandai pourquoi la grève n'était pas réglée, et il me répondit: "Pourquoi ne la réglez-vous pas?" Je lui déclarai que je pouvais la régler dans vingt-quatre heures. "Eh bien! faites-le," s'écria-t-il.

Juste à ce moment, l'honorable député de Westmoreland (M. Powell) passa, et nous eûmes ensemble encore une discussion dont la conséquence fut que j'envoyai chercher de par la ville les membres de l'exécutif de la "Trackmen's Union." Ils arrivèrent avec

l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke).

Ces messieurs, l'honorable député de Westmoreland et moi-même avons discuté quelque peu cette question, à ma chambre et je leur ai montré la déclaration que nous avions reçue de M. Wainwright. Le comité exécutif nous a répondu, à l'honorable député de Westmoreland et à moi-même, qu'il ne pouvait se prononcer en aucune façon avant l'assemblée qu'il devait tenir dans la soirée; il nous a promis, en outre, de nous rencontrer de nouveau immédiatement après cette réunion qui se tenait à huit heures.

M. Wainwright avait l'intention de retourner à Montréal par le train de 6.30 heures. M. Powell qui me permettra, ainsi que vous, M. l'Orateur, de l'appeler de son nom, dans cette Chambre, M. Powell s'est rendu auprès de M. Wainwright, dans le wagon de ce dernier, à la gare, et lui a dit que d'après l'entrevue que nous avions eue avec le comité exécutif, nous croyions avoir du nouveau dans la soirée et il lui a demandé de retarder son départ au lendemain matin.

M. Wainwright répondit immédiatement: Je vais rester et dans l'intervalle me mettre en communication avec Montréal. C'est alors que, dans le wagon même de M. Wainwright, j'ai rédigé un télégramme dont les termes, suivant moi, embrassaient toute la question en litige, télégramme que je lui ai laissé du reste pour qu'il le complétât selon les réponses qu'il recevrait de M. Hays. J'ai compris, en quittant M. Wainwright, qu'il avait préparé et envoyé à Montréal un télégramme quelconque.

A neuf heures, le même soir, nous avons eu notre entrevue avec le comité exécutif, entrevue dont nous faisions connaître le résultat à M. Wainwright quelques minutes plus tard. M. Wainwright nous a alors dit qu'il avait pu communiquer avec M. Hays et nous a demandé de nous rendre à Montréal dans la matinée. C'est ce que nous avons fait et vous connaissez le résultat de notre voyage que M. Powell vous a raconté dans tous les détails. M. Powell est parti pour Ottawa par le train de 5.30 heures; pendant ce temps, j'essayais à avoir une entrevue avec d'autres membres du comité exécutif de Montréal, pour obtenir certaines informations au sujet de l'attitude des mécaniciens. J'ai rencontré l'un des membres de ce bureau, qui m'a demandé fortement de conseiller aux cantonniers de retourner à leur travail et d'attendre le résultat de l'entrevue que le bureau exécutif aurait avec M. Hays quand celui-ici le jugera opportun. On doit tenir compte aux mécaniciens d'avoir donné ce conseil aux cantonniers; ils ont fait plus que nous, et l'on a pu immédiatement envoyer aux différents secrétaires de l'association dans tout le pays environ 58 télégrammes contenant tous la même phrase, le même mot convenu d'avance entre les

cantonniers et disant à ces derniers de retourner à l'ouvrage.

J'ai pris ensuite le train de 8 heures pour retourner chez moi ; j'espérais que les parties intéressées trouveraient l'enquête satisfaisante. Mais à mon arrivée, le lundi, j'ai vu une foule de personnes à la gare ; j'ai conversé avec un grand nombre d'entre elles et c'est en arrivant ici, à 6 heures, que j'ai envoyé le télégramme que M. Powell a lu. Ainsi que je le dis dans cette dépêche, nous ne demandons pas à la compagnie de reprendre à son service des hommes qui ont violé la loi d'une manière criminelle, mais de considérer d'une manière générale les démarches que nous avions faites comme s'appliquant à tous ces employés.

J'ai reçu deux lettres mardi matin. Je ne veux pas donner les noms des signataires ni ceux des endroits d'où ces lettres sont parties ; elles démontrent cependant la manière adoptée par le chemin de fer du Grand Tronc pour régler cette grève :

Le chef de cantonniers——a refusé de me permettre de reprendre mon travail, sous le prétexte que j'ai empêché les hommes qui surveillent la voie de faire leur besogne durant la grève. J'aimerais à rencontrer celui qui porte contre moi cette accusation, car elle est fausse et ne peut être prouvée. Je n'ai empêché personne de faire son travail, et je suis prêt à me remettre à l'ouvrage immédiatement.

Cet homme nie l'accusation portée contre lui, et on ne lui donne pas l'avantage de reprendre son travail.

Voici une autre lettre que j'ai reçue :

Sachant que vous êtes l'ami des ouvriers du Canada et, si je suis bien informé, sachant que vous avez pris en mains la cause des cantonniers en grève du Grand Tronc, je désire attirer votre attention sur le télégramme suivant adressé aux contremaîtres et aux ouvriers qui sont prêts à reprendre l'ouvrage lorsque le leur demandera le président Pale du comité exécutif de la fraternité des cantonniers de chemin de fer. Je vous en envoie une copie exacte :—

"T. K. a. m., 5-6-1899. Dites à tous les contremaîtres et aux hommes qui désirent retourner à l'ouvrage, de m'en faire demande par écrit."

Voilà un télégramme envoyé par un chef de cantonniers aux ouvriers de son arrondissement et qui ordonne que toutes demandes soient faites par écrit à ce chef.

Les journaux disent que les hommes doivent reprendre leur ancien travail. Tel n'est pas le cas à ma connaissance personnelle, car on a averti un contremaître et un ouvrier travaillant sur la section de Kingston à Brockville, que leurs services n'étaient plus requis. Je voudrais demander ceci : La compagnie a-t-elle le droit de nous demander de faire telle application par écrit, à nous qui avons été à son emploi, quelques-uns durant plus de 20 ans, jusqu'à la grève actuelle ? Un grand nombre d'ouvriers et de contremaîtres craignent que la compagnie ne se serve de ces demandes par écrit contre eux. Ils sont loin d'être satisfaits. Veuillez donc nous conseiller dans cette affaire.

Je n'ai pas répondu à cette lettre, parce que j'avais espéré jusqu'à présent jusqu'à ce que l'ordre eût été donné aux employés de reprendre l'ouvrage, que la difficulté serait réglée. J'espère, toutefois encore, que le chemin de fer du Grand Tronc, connaissant les dispositions de ses ouvriers, conclura un arrangement à l'amiable avec eux.

Je dis encore, comme je l'ai dit à M. Hays, à Montréal, qu'on doit reconnaître les excellentes dispositions des cantonniers en grève. En effet, la grève existe depuis deux semaines et l'on n'a aucun accident, aucune menace quelconque à enregistrer. Il y a eu un peu de trouble à Kingston, mais il n'a pas été causé par les cantonniers et l'un des conducteurs à l'emploi du chemin de fer du Grand Tronc m'a déclaré que les cantonniers eux-mêmes avaient aidé à faire respecter l'ordre et la loi.

Quelques voix : Ecoutez, écoutez.

M. TAYLOR : Sur toute la voie, si je suis bien informé, les cantonniers font tout leur possible pour protéger la propriété du chemin de fer du Grand Tronc. On ne saurait que les blâmer si quelques-uns d'entre eux violaient la loi, mais ainsi que je le faisais remarquer au gérant général, ces ouvriers méritent des félicitations pour la manière paisible avec laquelle ils agissent. Je ne sais pas quel serait le résultat de la grève si elle se continuait encore deux autres semaines.

Il est vrai, comme le faisait remarquer mon honorable ami (M. Powell), que les autorités du chemin de fer du Grand Tronc prétendent qu'elles ont des ouvriers en quantité suffisante sur leur ligne. Mais on ne saurait apercevoir ces hommes, et le matin du jour où nous nous sommes rendus à Montréal, de Coteau à Montréal, nous n'avons vu qu'un seul ouvrier. Il y a nombre d'hommes qui marchent le long de la voie, mais ils n'ont aucun instrument de travail et ne font que rapporter aux autorités ce qu'ils entendent dire sur le compte des grévistes.

J'avais espéré que le chemin de fer du Grand Tronc accepterait la proposition qui lui a été faite, et je l'espère encore. Je crois que la difficulté est causée par des officiers inférieurs et non par le gérant général, et non par M. Wainwright.

Une VOIX : Ecoutez, écoutez.

M. TAYLOR : Je crois qu'avec un peu de sang-froid et de calme, la question pourrait être réglée.

Je connais les dispositions des cantonniers et je sais que tous sont prêts à retourner à l'ouvrage et à soumettre à l'arbitrage le règlement de leurs griefs. On s'attendait à un prompt règlement, mais les officiers inférieurs se sont mis de la partie et ont dicté des règlements qui obligent les cantonniers à se mettre à genoux devant eux et à faire de nouvelles demandes pour obtenir du travail. Je ne crois pas que cela fût nécessaire. De nos jours, un salaire d'un dollar par jour n'est pas un salaire raisonnable pour un homme.

M. D. HENDERSON (Halton) : Je vous déclare, M. l'Orateur, et j'affirme à la Chambre que je n'ai pas l'intention d'augmenter en quoi que ce soit la difficulté qui existe dans tout le pays par suite de cette grève du chemin de fer du Grand Tronc. Mais nous devons nous rappeler que l'ancienne province du Canada a voté $15,000,000 au chemin de fer du Grand Tronc, et pour cette raison seule, je considère que le parlement a quelque droit de se prononcer dans l'occasion actuelle. Nous avons un intérêt dans cette propriété et nous avons le droit de demander qu'elle soit protégée et que la vie des étrangers qui voyagent sur cette ligne soit sauvegardée. Je ne crois pas qu'une personne qui se tient dans le dernier wagon d'un train qui parcourt 40 milles à l'heure, puisse faire une inspection utile et telle qu le demandent la sécurité des voyageurs et la protection qui est nécessaire à la propriété du chemin de fer du Grand Tronc.

La question qui se pose à nous est de savoir si, dans les récentes négociations, on a agi de bonne foi envers les cantonniers. D'après tout ce que j'ai entendu dire, je ne crois pas que le gérant général ait agi de bonne foi envers ces hommes, et si tel est le cas, ainsi que je le crois, le gouvernement de ce pays a le droit absolu d'intervenir et de dire au gérant de cette grande compagnie, qu'il faut protéger les intérêts des 1,800 hommes qui se sont mis en grève, et que s'il ne veut pas agir sans retard pour faire disparaître l'injustice dont on se plaint, le temps de parler est arrivé pour le gouvernement.

M. ROSS ROBERTSON : M. l'Orateur, je n'ai que quelques mots à dire.

Quelques VOIX : Il est six heures.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Si mon honorable ami (M. Robertson) se propose de parler plus de cinq minutes, il nous faudra dire qu'il est six heures.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 121) concernant la Compagnie du chemin de fer Ontario et Rivière à la Pluie. —(M. Dyment).

CHEMIN DE FER GREAT NORTH-WEST CENTRAL.

La Chambre prend en considération la motion proposée par M. Sutherland pour la 3e lecture du bill (n° 90) concernant la Compagnie du chemin de fer Great North-west Central, et l'amendement proposé par M. Douglas.

M. TAYLOR.

M. T. O. DAVIS (Saskatchewan) : Quand le débat s'est ajourné l'autre soir, j'étais à signaler les mauvais effets qu'apporte la continuation des privilèges accordés aux compagnies de chemin de fer. Cette coutume suivie dans cette Chambre de temps à autre a eu les résultats les plus désastreux sur le développement des Territoires du Nord-Ouest généralement, car les colons n'ont jamais été certains que telle ou telle ligne de chemin de fer projetée dans différentes parties du pays, serait construite. Le chemin de fer dont il est ici question a obtenu sa charte il y a 20 ans, sous le nom de chemin de fer de " Souris et Rocky Mountain ". L'acte constituant en corporation la compagnie a été adopté en 1880. En 1884, la compagnie s'est adressée au parlement et a fait adopter un bill changeant le nom du chemin de fer de Souris et Rocky Mountain en celui de Great North-West Central, et on lui a accordé une prolongation de délai pour terminer la construction de ce chemin. Elle a alors construit environ 50 milles de chemin, entre Brandon et Hamiota. Elle a cessé ses travaux ensuite et elle a été déclarée en liquidation. En 1886, elle obtenait une nouvelle prolongation de délai, et les gens attendaient avec impatience la reprise des travaux. Je prétends que la pratique d'accorder ces prolongations de délai est mauvaise pour cette raison : Quand le gouvernement accorde une charte à une compagnie pour la construction d'un chemin de fer dans un nouveau territoire, on donne, avec la charte, un subside de 6,400 acres par mille. Cela a été fait pour la compagnie dont il est ici question, mais le terrain donné n'avait aucune valeur parce qu'il se trouvait éloigné de tout chemin de fer et loin des établissements des colons. Cependant, entre temps, le pays s'est développé, des colons sont venus s'y établir, et les terres ont pris naturellement de la valeur. La charte a, de ce fait, acquis certaine valeur, par suite du travail et de l'industrie des colons. Mais si on laissait cet état de choses subsister, ou en arriverait à ce point que les propriétaires de ces chartes de chemin de fer ne construiraient aucune partie de chemin tant que le pays que devra traverser cette voie n'aurait pas été colonisé de manière à faire réaliser de jolis bénéfices à ceux qui construiraient tel chemin ; on ne serait pas obligé de leur accorder de subventions. La concession de terrains qu'on leur aurait faite, aurait acquis une assez belle valeur, grâce à l'industrie des colons. C'est le cas ici. L'an dernier, la compagnie a demandé au parlement une prolongation de délai ; les députés de l'ouest ont refusé cette demande jusqu'à la fin de la session, alors qu'ils ont laissé passer le bill à la condition que la compagnie construirait 10 milles de chemin l'an dernier, et 10 autres milles cette année. Il n'y a pas eu un pied de chemin de construit jusqu'à ce printemps, et en conséquence, la charte n'existait plus.

Je prétends, M. l'Orateur, que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ou les personnes qui ont acquis cette charte pour le Pacifique, l'ont acquise sujette aux conditions antérieures, et il leur faudrait maintenant s'adresser au parlement pour faire changer ces conditions ; il leur faudrait toujours commencer les travaux de construction et terminer le chemin. Ce ne serait pas une entreprise bien considérable pour une grande compagnie comme celle du Pacifique que de construire 20 milles de chemin de fer à travers la prairie, dans le courant de 4 ou 5 mois. Cette ligne passe en effet à travers une partie unie des territoires, et je suis sûr que sa construction ne coûtera pas plus de $8,000 le mille. Si la compagnie voulait construire le chemin, elle peut tout aussi bien le faire cette année que l'an prochain.

Nous croyons qu'à moins que l'amendement de mon honorable ami d'Assiniboïa-est (M. Douglas) ne soit adopté, la compagnie attendra à l'an prochain pour demander une nouvelle prolongation de délai, dans l'espérance que plus de colons viendront s'établir dans cette partie du pays, que les terres acquerront plus de valeur et qu'elle retirera un bénéfice de la subvention sur le coût de la construction. Les terres de cette partie du pays valent au moins $3 l'acre aujourd'hui. Dès maintenant on peut donc réaliser par la vente seule des terres plus d'argent qu'il n'en faudra dépenser pour construire ce chemin de fer.

Prenons un homme qui demeure à 50, 60 ou 100 milles loin de tout chemin de fer. Sa terre peut-être la plus fertile au monde ; elle pourra produire de 30 à 40 boisseaux de blé à l'acre; mais il sera impossible à cet homme de retirer aucun bénéfice de son travail, de sa terre.

Cette partie diffère des autres parties des territoires où les cultivateurs peuvent se livrer à l'élevage. Le chemin projeté traversera les terres les plus fertiles du Manitoba ; c'est pourquoi les colons doivent se livrer à la culture du grain ; mais ils n'en retireront aucun avantage appréciable tant qu'ils n'auront pas un marché à leur portée. Cette population se trouve de 50 à 100 milles éloignée de tout chemin de fer et à 50 cents le boisseau, ainsi que se vendait le blé, l'an dernier, elle ne peut retirer aucun bénéfice de son travail et des instruments aratoires qu'il lui faut acheter.

Nous dépensons des sommes considérables pour attirer l'immigration au Canada ; mais tant qu'on ne leur aura pas fourni les avantages des communications par voie ferrée, les immigrants refuseront de s'établir ici et ceux mêmes qui essaieront de s'y établir seront obligés de s'en retourner.

Les colons établis dans cette partie des territoires sont des cultivateurs plus capables que ceux qui nous arrivent maintenant. La plus grande partie nous sont arrivés des vieux pays et des vieilles provinces du Canada. Le seul moyen de les garder dans cette partie du pays est de leur faire voir qu'enfin, l'on peut faire quelque chose avec ce chemin de fer. Peu importe la longueur de chemin qui sera construite cette année ; l'important est de donner aux colons la confiance et l'encouragement dont ils ont besoin pour rester encore quelque temps au pays. Si la compagnie voulait seulement entreprendre de construire 15 milles d'un chemin de fer de prairie, cela encouragerait les colons. Mais si le bill actuel était adopté, accordant une autre prolongation de délai, les intéressés se diraient que nous ne faisions que répéter la vieille histoire de 1880 et que rien de pratique ne sera fait.

La Compagnie du Pacifique se propose de dépenser $20,000 ; elle ne nous dit pas comment par exemple. Je suis convaincu que cet argent ne sera pas consacré à des travaux d'arpentage. Si la compagnie voulait ajouter $60,000 à cette somme et dépenser ces $80,000 pour la construction de 10 milles de chemin, cela nous serait avantageux. Mais dépenser seulement $20,000, serait complètement inutile. Que la compagnie construise seulement 5 milles de ce chemin de fer et cela donnera confiance aux gens ; mais elle semble n'en vouloir rien faire. Elle ne semble que désirer obtenir une prolongation de délai.

On a fait de l'agitation contre toute autre prolongation de délai. Dans le district de Saskatoon, où la population est établie sur un espace considérable et qui est venue s'établir à cet endroit dans l'espérance que ce chemin de fer serait construit, on attend avec impatience cette voie ferrée. On y a bâti de belles résidences, des églises et des écoles et le pays est colonisé sur un rayon de 40 à 50 milles.

A Battleford, une ville de 400 ou 500 habitants, on a aussi construit de beaux édifices, de belles écoles, de belles églises dans l'espérance que ce chemin serait construit et que tout l'espace entre Battleford et Saskatoon serait bientôt colonisé. Il y a là un espace de terrain de 100 milles sur 90 milles, où le blé viendrait admirablement, où l'on trouve du bois pour construction de maisons, clôtures ; où l'on trouve de l'eau en abondance, enfin tout ce qu'il faut pour fonder un établissement prospère. Tout ce qui manque c'est un chemin de fer, parce que sans chemin de fer, nous ne pouvons nous attendre à voir ce pays se coloniser.

On peut distribuer dans le monde entier des brochures sur l'immigration, de belles vues des différentes parties des territoires et les gens diront que cette vallée de la Saskatchewan est superbe, mais qu'on n'y trouve pas de chemin de fer. Et s'il leur arrive de lire un journal qui contienne un rapport de la discussion actuelle, ils verront que la compagnie du chemin de fer a obtenu sa charte, il y a 20 ans, mais que cette charte a été prolongée d'année en année ; que le chemin n'a pas été construit et

que c'est maintenant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique qui possède cette charte. Si elle le voulait, la Compagnie du Pacifique pourrait construire plus de 20 milles cette année. Elle a reçu en plus d'une occasion l'aide du trésor public. Elle devrait avoir un peu de pitié pour les colons qui attendent depuis si longtemps ce chemin de fer. Si le Pacifique n'avait pas acheté cette charte, d'autres compagnie l'auraient obtenue et auraient construit le chemin. La Compagnie du Northern Pacific aurait été heureuse d'avoir cette charte et au lieu de 20 milles, elle aurait été prête à construire 100 milles de ce chemin cette année.

On sait que la concession de 6,400 acres de terre est un don d'une grande valeur en vue de l'augmentation considérable dans l'immigration. On sait que cette concession représente en valeur une somme plus élevée que celle représentant le coût du chemin. La Compagnie du Northern Pacific sait encore que la construction de ce chemin est une affaire superbe, et c'est pourquoi elle aurait voulu obtenir la charte de la première compagnie. Mais le Pacifique a joué ses cartes de manière à arriver bon premier et à acheter la charte. Si cette charte avait été obtenue par le Northern Pacific, cette dernière compagnie ne serait pas venue devant la Chambre demander qu'on lui accorde encore une continuation de privilèges, mais elle aurait été prête à remplir les conditions imposées l'an dernier, quand nous avons vu M. Delap et ses amis et M. Charlebois se disputer les dépouilles. Je crois que l'honorable député de Lisgar (M. Richardson) les a appelés des vampires ou des requins. Nous nous sommes débarrassés des vampires et des requins, et nous demandons qu'on fasse quelque chose de ce chemin de fer. J'espère que nos amis des deux côtés de la Chambre s'occuperont de la cause des colons qui, ils se le rappelleront, attendent avec impatience qu'on fasse quelque chose pour eux. On ne devra pas perdre de vue, à tout événement, que la construction d'un chemin de fer dans cette partie du pays n'est pas une entreprise difficile. Nous ne demandons rien qui ne soit raisonnable, lorsque nous demandons que 20 milles soient construits cette année. Dans une seule saison, la Compagnie du chemin de fer Regina, Lac Long et Saskatchewan a construit 250 milles de chemin ; ce travail commencé dans les premiers jours du mois de juin était terminé avant les premières neiges. Il est donc évident que nous n'exigeons rien de bien onéreux de la compagnie, quand nous lui demandons de construire 20 milles de chemin. Il doit y avoir quelque chose dans ce nouvel effort dont le but est de permettre à la compagnie de ne pas remplir cette condition. Nous savons que le Pacifique est capable de mener à bonne fin cette entreprise : qu'il peut construire 100 milles de ce chemin s'il le veut. Il est évident qu'il doit y avoir anguille sous roche quelque part et je crois que nous avons raison d'en arriver à la conclusion que la raison pour ne pas construire ce chemin, cette année, n'est pas parce que la compagnie ne peut prélever l'argent nécessaire, mais bien parce qu'elle veut renvoyer à une autre année cette construction, tout en ne s'engageant aucunement à ne pas revenir de nouveau demander à la Chambre de lui accorder un nouveau délai l'an prochain.

Je ne veux pas retenir plus longtemps l'attention de la Chambre. Je me déclare en faveur de l'amendement de mon honorable ami d'Assiniboïa-est (M. Douglas).

M. R. L. RICHARDSON (Lisgar) : Le fait que l'honorable monsieur qui vient de reprendre son siège (M. Davis) n'a pas été écouté avec l'attention qu'on doit accorder à un sujet d'une telle importance, m'oblige de faire avec soin l'historique de ce projet de chemin de fer. C'est embrasser une période de 20 à 22 années. Je ne désire pas fatiguer la Chambre d'une foule de détails, mais je demande l'attention des honorables députés et je crois que je pourrai les convaincre que c'est une question qui demande l'action immédiate de la Chambre. On doit se rappeler qu'un grand nombre de colons sont venus s'établir dans cette partie du pays dès 1874 ou à peu près. On leur a fait croire que s'ils restaient dans ce pays et se montraient industrieux, on construirait pour le transport des produits de leurs fermes un chemin de fer jusqu'à cet endroit. Un grand nombre de ces pionniers sont morts, beaucoup d'autres sont aujourd'hui des vieillards, un grand pombre ont quitté le pays avec haine, je le crains, parce qu'ils n'avaient pas eu le chemin de fer qu'on leur avait promis. D'abord le chemin de fer proposé était connu sous le nom de Souris and Rocky Mountain. Je crois que l'un des promoteurs de l'entreprise était feu M. Beaty, connu dans l'histoire sous le nom de "boy" Beaty.

Vous vous rappellerez, M. l'Orateur, qu'on lui a attribué l'expression suivante au sujet de ce chemin de fer : Il n'y a rien là-dedans pour le "boy". Comme on l'a expliqué plus tard, il ne s'agissait là que d'une erreur de copiste, le mot écrit était "coy" au lieu de "boy".

Je crois, en passant, que, pour la mémoire de l'homme d'Etat disparu, l'on devrait donner au parlement une explication fidèle des faits. Je crois qu'il faut, sous ce rapport, revendiquer la mémoire de cet homme.

La Chambre et les membres du comité surtout, se rappelleront que depuis 4 ou 5 ans les promoteurs de ce chemin de fer ont constamment demandé une prolongation de délai. Je ne crois pas que l'on puisse trouver dans l'histoire de la construction des chemins de fer au Canada un semblable cas de corruption. Comme vous le savez, les re-

présentants de l'ouest se sont sérieusement opposés à la prolongation du délai, et ils désiraient voir ce chemin construit, tout au moins avant la mort du dernier de ces colons établis là il y a 20 ans. Il n'est que juste que ces gens soient protégés.

Les représentants de l'ouest ont toujours refusé de présenter des pétitions en faveur de toute prolongation de délai et ils n'ont pas voulu présenter de bill à cet effet. Dans un moment de faiblesse, pour me servir de l'expression de l'honorable député d'York N.-B. (M. Foster), j'ai consenti à prendre la responsabilité d'un bill accordant une prolongation de délai à cette compagnie. C'était alors ma première session dans ce parlement, et je ne comprenais pas très bien la procédure. Lorsque je découvris quel était le véritable objet du bill, je fus obligé de voter contre, pour me conformer au désir de la population de cette région et surtout dans l'intérêt des quelques colons survivants de ce district que ce chemin de fer devait traverser. Eh bien ! ces vampires, comme les a appelés l'honorable député de Saskatchewan (M. Davis) n'ont pu trouver un député de l'ouest pour présenter un bill.

Maintenant, nous voyons des représentants de l'est sans défiance qui prennent cette responsabilité, sans se douter des conséquences. Ils ont présenté ces bills qu'il est de notre devoir de combattre par tous les moyens possibles.

La Chambre admettra avec moi qu'il est temps qu'une partie au moins de ce chemin soit construite. Chaque année l'on nous a promis de construire une partie de ce chemin de fer, parfois 10 milles, d'autres fois 5 milles, et quelquefois plus ou moins. Les choses en sont rendues à un point que la population là-bas serait même contente aujourd'hui de voir quelque commencement de travaux, que l'on éprouverait même une certaine consolation à voir de temps à autre le drapeau de l'arpenteur. Mais nous ne voyons rien de cela.

Le moment est venu, croyons-nous, d'insister pour que quelques travaux soient faits sur cette ligne. Comme les représentants de l'ouest, à l'unanimité, désirent la construction de ce chemin, je crois qu'ils ont droit à l'attention des autres membres de cette Chambre. Je n'ai pas entendu l'autre jour, dans le comité, les paroles de l'honorable député de Saskatchewan qui ont soulevé des objections, mais, à mon avis, lorsqu'un bill est devant le comité, les représentants du district intéressé doivent être entendus.

Bien que l'on ne puisse trouver un député de l'ouest pour présenter ce bill, nous voyons cependant que la Chambre semble vouloir se rendre aux désirs des promoteurs de cette entreprise. Dans ces circonstances, il est, je crois, du devoir des députés de l'ouest de faire toute l'opposition possible à de si importantes concessions.

Il m'a été envoyé nombre de requêtes condamnant toute nouvelle prolongation de délai. Vous comprendrez, M. l'Orateur, que lorsque des colons économes viennent s'établir dans un district il devient nécessaire de leur donner des facilités de chemin de fer. Il s'agit d'un magnifique pays et qui me rappelle ces lignes du poème de William Cullen Bryant, je crois :

These are the gardens of the desert, these
The unshorn fields, boundless and beautiful,
For which the speech of England has no name—
The Prairies. I behold them for the first,
And my heart swells, while the dilated sight
Takes in the encircling vastness. Lo ! they stretch
In airy undulations, far away,
As if the ocean, in his gentlest swell,
Stood still, with all his rounded billows fixed
And motionless for ever. Motionless ?
No ! they are all unchained again. The clouds
Sweep over with their shadows, and beneath
The surface rolls and fluctuates to the eye ;
Dark hollows seem to glide along and chase
The sunny ridges. Breezes of the South !
Who toss the golden and the flame-like flowers,
And pass the prairie-hawk that, poised on high,
Flaps his broad wings, yet moves not—ye have played
Among the palms of Mexico and vines
Of Texas, and have crisped the limpid brooks
That from the fountains of Sonora glide
Into the calm Pacific—have ye fanned
A nobler or a lovelier scene than this ?
Man hath no part in all this glorious work :
The Hand that built the firmament hath heaved
And smoothed these verdant swells, and sown their slopes
With herbage, planted them with island groves,
And hedged them round with forests. Fitting floor
For this magnificent temple of the sky—
With flowers whose glory and whose multitude
Rival the constellations. The great heavens
Seem to stoop down upon the scene in love—
A nearer vault, and of a tenderer blue
Than that which bends above our eastern hills.

Ce pays que viennent habiter ces colons me rappelle ces magnifiques lignes que je viens de citer. Si vous visitez ce pays, M. l'Orateur, et j'espère que vous en aurez l'occasion avant deux ou trois ans, vous sympathiserez assurément avec ces colons dont le progrès est si fortement retardé par le manque de chemin de fer.

Comme vous le savez probablement, ils sont obligés de transporter leur grain en voiture, sur une distance de 20, 30, 40 et même 50 milles. Le temps n'est pas éloigné où il en coûtait un boisseau de grain pour en envoyer un autre au marché. Vous admettrez que c'est là une injustice envers ces colons.

C'est donc au nom de la population du Nord-Ouest que je proteste contre cette politique. Je demande que cette compagnie de chemin de fer soit forcée de construire au moins 15 ou 20 milles de sa ligne cette année. Ce n'est pas exiger une forte dépense du chemin de fer Canadien du Pacifique. Une somme de $100,000 environ suffira.

Quand on se rappelle que le pays a donné à cette compagnie, en argent, en terrains

et en lignes complétées pour une valeur de $125,000,000, on peut facilement lui demander de dépenser $100,000 dans l'intérêt du public.

La compagnie a obtenu cette charte du Great Northern Central, une charte importante, car elle comporte une concession de 6,400 acres de terres par mille, et je crois comprendre que l'on a l'intention de prolonger la ligne jusqu'à la Passe-de-la-Tête-Jaune (Yellow Head), dans les montagnes Rocheuses. Je crois que la concession de terres suffira amplement pour construire la ligne et si la compagnie reçoit $2 par acre pour ces terrains elle aura $12,800 par mille. Des ingénieurs compétents me disent que cette ligne peut être construite pour $7,000 ou $8,000 par mille. Ainsi nous voyons que le pays offre à cette compagnie le coût entier du chemin en plus d'une magnifique subvention. Je crois que ce n'est pas être exigeant que de demander à la compagnie de dépenser $100,000 pour construire 15 ou 20 milles de chemin cette année. Les représentants de cette compagnie ont dit au comité, qui les a crus, qu'il faudrait dépenser $20,000 avant la disparition de la neige. Je demanderai aux députés qui approuvent le chemin de fer Canadien du Pacifique, de quelle utilité peut être pour les colons cette dépense de $20,000. Cela peut-être utile sur la section déjà construite, mais cela n'ajoutera rien au parcours, car si vous entreprenez le terrassement, vous n'avez pas assez de $20,000.

Je prierai donc la Chambre d'adopter l'amendement de mon honorable ami, forçant la compagnie à construire 20 milles de chemin cette année.

Il est un autre point à considérer, je crois, c'est que le moment est venu pour le gouvernement d'étudier la question, d'avoir la haute main sur tout chemin de fer qui sera construit à l'avenir. Ce principe est aujourd'hui reconnu dans le pays.

M. l'ORATEUR : Je ferai observer à l'honorable député qu'il s'éloigne du sujet.

M. RICHARDSON : Excusez-moi, M. l'Orateur, je désire me tenir dans les strictes limites, et j'ai toujours accepté vos décisions avec la plus grande soumission. J'allais dire, cependant, que le moment était venu de faire de cette ligne une ligne nationale. Je crois que le parlement ferait mieux de retirer cette charte et d'entreprendre lui-même la construction de ce chemin. Cette ligne peut être construite pour $7,000 ou $8 000 le mille. Ainsi nous aurions le chemin et en sus la concession de terrains. La politique suivie par les deux gouvernements a été de payer chaque dollar mis dans ces chemins pour les donner immédiatement après en permettant aux compagnies d'imposer aux colons des taux élevés de fret. Je crois que tout député devrait sérieusement considérer si le moment n'est pas venu pour le gouvernement de prendre la direction de la chose ; si le pays doit, comme par le passé, payer ces chemins, il devrait en avoir la direction. Il est vrai que nous avons l'Intercolonial, et il a été fortement question de la perte de ce chemin ; mais le pays en a bénéficié, le peuple a profité des taux réduits. Ce serait d'une grande importance pour l'ouest si le Great North-western avait pu être construit par le gouvernement, et était resté notre propriété pour en faire un chemin de fer de colonisation. Cela serait utile aux colons de cette partie du pays, et je crois que si nous voulions étudier sérieusement la question, nous mettrions vite un terme à cette politique qui consiste à confier nos ressources à ces entrepreneurs qui s'engraissent aux dépens du public.

Je fais appel aux honorables députés et je suis sûr qu'ils comprendront mon attitude et l'approuveront. Cette question est en litige depuis six ou sept ans. Je regrette de ne pouvoir faire à la Chambre l'histoire complète de la question ; je n'ai pu en obtenir qu'une partie. Je veux citer cette partie, et si les honorables députés veulent être patients, je crois que je pourrais citer le reste avant la fin de la session.

M. TAYLOR : Il ne reste plus que 12 minutes.

M. RICHARDSON : Comme vous le savez cette compagnie a été en procès. Un capitaliste anglais du nom de Delap avait été amené à mettre son argent dans l'entreprise par un nommé Charlebois. Je crois que ce dernier nom est plus ou moins familier dans le pays. Il me semble l'avoir entendu déjà.

M. Charlebois, je crois, a entrepris la construction de ce chemin de fer et il a persuadé à M. Delap de mettre ses capitaux dans l'entretprise. M. Delap a envoyé son agent, un avocat du nom de Stevens, pour compléter l'arrangement commencé avec M. Charlebois, et, d'après les renseignements qu'il m'a fournis, je suis porté à croire que M. Stevens a abandonné son client et fait un marché immoral. De cette manière, l'affaire est devenue en liquidation et, autant que je puis comprendre, elle n'est pas encore absolument réglée à l'heure qu'il est.

La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a acheté les réclamations de quelques-uns des promoteurs, celle de M. Delap, aussi, je crois, et elle cherche à donner une forme au projet, et nous désirons beaucoup qu'on l'oblige à construire une partie du chemin cette année, soit 20 milles. La cause a passé par les tribunaux canadiens, et, finalement, l'on en a appelé au Conseil privé en Angleterre.

Qu'il me soit permis de lire un court extrait du jugement rendu par le juge Gwynne :

Il est évident que la compagnie est une de ces compagnies formées, comme on n'a pas l'habitude d'en former en ce pays, dans le but de construire des chemins de fer, non pas comme entreprises purement commerciales et non exécutées entièrement ou principalement avec des capitaux souscrits, mais surtout sur

la garantie des subsides du gouvernement ou des municipalités, ou les deux.

Ainsi, je puis en appeler au juge Gwynne pour appuyer une proposition que j'ai émise il y a quelque temps, savoir, que la coutume suivie en ce pays par ces promoteurs de chemins de fer semble avoir été—et il en est réellement ainsi—d'exploiter les autorités municipales, les gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral, et d'obtenir en subventions plus que le montant suffisant pour construire tous les chemins. Outre cela, ils ont obtenu la permission d'émettre des obligations pour un chiffre beaucoup plus élevé que celui du coût du chemin, et, de cette façon, ils retirent une somme considérable du chemin de fer, outre ce qu'ils obtiennent du gouvernement.

Je répète qu'il est du devoir des membres de ce parlement de veiller à ce que les exploiteurs n'aillent pas plus loin, et que le pays ait l'avantage des subventions accordées.

Permettez-moi de continuer à citer le jugement :

Dans le cas actuel, la subvention du gouvernement, était une concession de terres, que la compagnie ne pouvait pas obtenir avant de conclure un contrat pour la construction de 50 milles du chemin, lesquels devaient être complétés à une date déterminée.

Je crains que la Chambre ne porte pas à la question l'attention qu'elle devrait y porter dans les circonstances, car il est extrêmement important que les honorables députés connaissent bien le jugement de M. le juge Gwynne. C'est un juge très habile, et tout ce qu'il peut dire sur la question relative aux chemins de fer est du plus grand intérêt.

M. TAYLOR : Vous avez encore six minutes.

M. RICHARDSON : Je continuerai à citer le jugement :

Si Charlebois était convenu avec Stevens d'acquitter complètement les actions, de manière à les tranférer comme actions complètement acquittées, il est évident qu'il ne l'a pas fait à moins que Stevens n'eût payé l'argent sur les actions à titre de prêt fait à Charlebois, et sur la promesse de ce dernier de rembourser le montant à Stevens, promesse que Charlebois a remplie.

Ce Stevens est l'homme auquel j'ai fait allusion il y a un instant comme ayant fait un marché immoral avec Charlebois. Je croyais que son nom était Stephens, mais je vois qu'il s'appelle Stevens.

Quelques VOIX : L'heure est expirée.

M. RICHARDSON : Si la Chambre veut m'accorder une seconde, je terminerai ce paragraphe du jugement.

M. l'ORATEUR : L'heure consacrée aux bills d'intérêt privée étant expirée, l'on continuera la discussion sur la motion de l'honorable député d'York-est (M. Maclean) demandant que la séance soit levée.

GREVE DES CANTONNIERS DU GRAND TRONC.

La Chambre reprend la discussion ajournée sur la motion de M. Maclean demandant que la séance de la Chambre soit levée.

M. ROBERTSON (Toronto-est) : M. l'Orateur, cette motion de l'honorable député d'York-est (M. Maclean), concerne directement la grève des cantonniers du chemin de fer du Grand Tronc. D'après ce que j'ai compris, certains députés de la droite, agissant d'après les conseils de l'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram), ont cherché à agir comme médiateurs dans cette affaire ; et il semblerait qu'ils ont été trompés par la direction du chemin de fer du Grand Tronc. Je ne vois pas qu'on puisse adresser le moindre blâme à ceux qui ont été assez bons pour tâcher de régler cette difficulté. Leur intervention aurait été inutile, si dès le début, le ministre des Chemins de fer et Canaux avait laissé entendre qu'il ne pouvait pas laisser déshonorer le pays par le spectacle de braves ouvriers, de bons sujets canadiens, luttant pour faire augmenter la maigre pitance que le chemin de fer du Grand Tronc donne à ses cantonniers.

Je suppose que l'honorable premier ministre attend encore la version du chemin de fer du Grand Tronc, vu qu'il a reçu aujourd'hui celle des grévistes. Je sais qu'il n'aime pas à condamner la compagnie sans l'entendre, mais quelles sont les preuves qui pourraient améliorer le sort de ces pauvres travailleurs qui ont à résoudre le problème de pourvoir à leur subsistance, à celle de leurs femmes et de leurs enfants, avec un salaire de 98 cents par jour ?

Si le chemin de fer du Grand Tronc peut produire des témoignages capables d'améliorer le sort de ces malheureux cantonniers, le gérant général, M. Hays, devrait les mettre sans retard à la disposition du premier ministre, qui en informerait immédiatement la Chambre et cela pourrait peut-être nous faire voir la compagnie sous un meilleur jour.

Je suppose qu'il n'y a pas de précédent pour autoriser le ministre des Chemins de fer à chercher à régler cette difficulté, du moment qu'elle lui a été signalée. Mais il n'y en avait pas non plus pour justifier l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) de vouloir donner la moitié du Yukon à Mann et Mackenzie. Le gouvernement ne trouve jamais de précédents pour faire ce qu'il ne veut pas faire, mais lorsqu'il s'agit de choses qu'il veut faire, il crée des précédents au fur et à mesure. Il est bien regrettable que le gouvernement n'ait pas fait ce que ces trois députés ont tenté de faire.

On devrait les féliciter au lieu de les blâmer. Ils étaient de bonne foi et ne pouvaient pas soupçonner la perfidie du chemin de fer du Grand Tronc. J'admets que

l'expression est forte, mais quel autre mot pourrait qualifier la conduite du gérant général et de ses aides, qui ont profité de cette conférence avec trois membres du parlement, pour écraser ces pauvres ouvriers qui durant toute la durée des troubles, se sont conduits comme des citoyens paisibles, en observateurs respectueux de la loi ?

Il est devenu de règle de supposer des motifs inavouables à tout membre du parlement qui ose agir ou parler sans l'approbation de l'honorable premier ministre ou de l'honorable député d'Oxford-nord (M. Sutherland). Les règles de la Chambre défendent à un député de prêter des motifs à un de ses collègues, mais quand le gouvernement sort de ses gonds, ce ne sont pas des bagatelles comme la constitution anglaise ou les règlements de cette Chambre qui peuvent mettre un frein à l'éloquence de l'honorable premier ministre ou de l'honorable député d'Oxford-nord.

Je serais très peiné d'apprendre que quelque chose que j'aie pu dire sur cette question a déplu à ces honorables messieurs qui sont les premiers dans la guerre, les premiers dans la paix et les premiers dans le cœur de leurs concitoyens. Peu m'importe les motifs que l'honorable premier ministre ou l'honorable député d'Oxford peuvent me supposer, et je déclare au premier ministre que je ne recherche pas ses sourires, ni ne crains son air courroucé. Je dois compte de mes actes à ceux qui m'ont envoyé ici. Mon mandat expire bientôt, mais tant que je serai ici, je ferai ce que je considère être mon devoir sans m'inquiéter de ce qu'en pensera ou en dira le premier ministre. L'honorable député d'Oxford-nord, son Sancho Pança, ferait mieux, lui aussi, de ne pas gaspiller son temps si précieux et son énergie à vouloir écraser un humble député.

C'est une belle chose de posséder la force d'un Hercule, mais il devrait employer cette force à combattre de grands hommes comme le juge Clark, du chemin de fer Canadien du Pacifique. Je lui conseille charitablement de ne pas se donner autant de mal au sujet des motifs qui animent ceux qui ont l'audace de ne pas penser comme lui.

J'espère ne rien dire pour le tirer de l'éloquent mutisme qui lui a valu une si belle réputation parmi les brillants hommes d'Etat du parti libéral. Je sais qu'il se croit une grande autorité dans son parti ; mais cette autorité ne s'étend pas jusqu'à ce pupître ; et sur cette question comme sur toutes les autres, je dirai ce que je pense, et l'honorable député d'Oxford pourra dire ou penser ce qu'il voudra, si toutefois il est capable de penser.

M. DAVIN : M. l'Orateur, je me rappelle avoir lu dans un discours célèbre de Cicéron, comment le grand orateur s'y prend pour dire que si Tisias ne s'est pas rendu au Champ de Mars, c'est parce qu'il avait perdu un bras. Eh bien! malgré que j'aie un

M. ROSS-ROBERTSON.

bras en écharpe, je puis assurer à l'honorable député que je viens d'entendre murmurer, que je suis encore capable de me rendre au Champ de Mars.

Mon intention en prenant part à ce débat, M. l'Orateur, n'était pas de critiquer la conduite du gouvernement, ni celle du chemin de fer du Grand Tronc, mais je crois que ce pays doit une dette de reconnaissance à l'honorable député de Leeds (M. Taylor) et à l'honorable député de Westmoreland (M. Powell). La correspondance qui vient de nous être lue demande des explications.

J'ai beaucoup d'admiration pour l'habileté de M. Hays, mais il n'est pas permis de douter de la véracité de ce que racontent ces deux honorables députés sur ce qui s'est passé entre eux et M. Hays.

Or, peut-on concevoir qu'un homme de son intelligence et occupant une position si pleine de responsabilité, prenne l'engagement qu'il a pris, quand il était décidé à se conduire, deux jours plus tard, de manière à empirer la situation et à rendre la solution plus difficile ? Il n'est pas possible de croire que M. Hays ait délibérément conclu cet arrangement avec deux membres du parlement, sachant que deux jours plus tard il le violerait, car il ne pouvait ignorer que les débats de cette Chambre, la presse, les lettres et les télégrammes échangés, tout contribuerait à rendre la chose publique. C'est pour cela que je dis que cette correspondance exige des explications. Je ne parlerai pas de la lettre de M. Hays. L'arrangement est expliqué par M. McKenny, comme il le comprend et, lui, le secrétaire général de la "United Brotherhood," dit absolument la même chose que ces deux honorables députés. Voici ce qu'il dit :

Les deux membres du parlement nous ont fait rapport que M. Hays leur a dit que si les cantonniers jugeaient à propos de retourner à l'ouvrage, des négociations seraient immédiatement ouvertes pour le règlement des difficultés, entre M. Hays et ces deux membres du parlement.

Le 5 juin, après qu'on lui eut signalé sa conduite et celle de ses employés, il écrit à M. Powell :

J'ai reçu votre message. Vous vous rappellerez que je me suis bien gardé de ne faire aucune promesse au cas où les cantonniers retourneraient à l'ouvrage.

S'imagine-t-on la conversation qui aurait eu lieu entre les honorables députés de Leeds et de Westmoreland et M. Hays, si cette lettre disait toute la vérité ? M. Hays leur aurait dit : " Remarquez-bien que je ne fais aucune promesse si ces hommes retournent à l'ouvrage." Dans sa lettre, il ne dit pas " Je ne leur permettrai pas de reprendre l'ouvrage," il dit simplement: " Je me suis bien gardé de faire de promesse." Tout cela est ridicule. Cette lettre a été écrite après coup et je répète que la Chambre ne connaît pas tout ce qui s'est passé, et qu'il y a quelque chose qu'on nous cache.

M. McMULLEN : Je regrette infiniment que cette grève ait duré aussi longtemps et je crois que nous n'en hâtons pas la solution par ce débat. La première fois que l'existence de cette grève a été portée à la connaissance du premier ministre, il s'est mis immédiatement en communication avec le chemin de fer du Grand Tronc pour tenter tout ce qui serait possible en vue d'un prompt règlement.

Les négociations étaient en bonne voie quand l'honorable député de Leeds (M. Taylor), l'honorable député de Westmoreland (M. Powell) sont intervenus. Je veux bien croire qu'ils ont agi avec les meilleures intentions, mais d'après ce que j'ai appris, j'ai bien peur que leur intervention n'ait nui, plutôt qu'aidé aux grévistes. La situation est pire qu'auparavant, et le gouvernement, dont le rôle est terminé, a été remplacé par ces deux honorables députés. Je crois que toute correspondance entre le premier ministre et la compagnie est cessée, et c'est très malheureux, car quelque fût la pureté des intentions de ces deux messieurs, ils ont empêché le gouvernement d'exercer son influence en faveur d'un prompt règlement.

Toutes mes sympathies sont pour les grévistes ; une piastre par jour, à l'heure qu'il est, me paraît très peu élevé. J'ignore si la compagnie paie cela toute l'année, car cela serait moins grave que si elle ne payait une piastre qu'en été et un peu moins en hiver. Un employé coûte moins cher s'il est engagé pour toute l'année, que pour l'été seulement, car à cette saison, les gages sont plus élevés. Je considère aussi que les grévistes, du moins ceux qui se sont abstenus de toutes représailles, méritent les plus grands éloges, et j'espère que lorsque la grève sera finie tous ceux qui ont été à l'emploi du chemin de fer du Grand Tronc, pourront prouver qu'ils n'ont jamais provoqué ni conseillé aucune attaque contre la propriété de la compagnie ou la sécurité des voyageurs.

Si quelques-uns se sont permis d'agir ainsi, j'approuve ce qu'en dit M. Hays, car ceux-là ne méritent pas d'être réinstallés et je suis convaincu que personne dans cette Chambre ne voudrait reprendre à son service un homme qui aurait agi ainsi. J'espère qu'aucun employé du chemin de fer du Grand Tronc ne sera trouvé dans ce cas. Il y a eu des troubles à Kingston, mais on me dit que les instigateurs n'étaient pas des employés du chemin de fer du Grand Tronc sur cette section.

J'espère que dans l'intérêt des grévistes, du public et de la compagnie, la grève se terminera bientôt d'une manière satisfaisante pour tous, et je regrette que quelqu'un soit intervenu entre le gouvernement et la compagnie et ait enlevé le règlement de la question des mains du gouvernement.

M. CLARKE : Ce serait un malheur de laisser passer sans réfutation le discours qui vient d'être prononcé. L'honorable député de Wellington-nord s'est surtout attaché à démontrer que pendant que le gouvernement s'efforçait d'arriver à un arrangement, des membres du parlement sont intervenus pour faire échouer toute tentative de règlement. Rien n'est plus éloigné de la vérité.

Personne dans cette Chambre, autant que je sache, n'a su que le premier ministre avait écrit ou télégraphié aux autorités du chemin de fer du Grand Tronc, ou s'était servi de son influence en aucune manière pour mettre fin à la grève. L'intervention des honorables députés de Leeds et de Westmoreland a été demandée par un fonctionnaire du chemin de fer du Grand Tronc, et rien n'autorisait l'honorable député de Wellington-nord à dire que cette intervention a fait échouer les chances que l'honorable premier ministre ou le gouvernement avaient de régler l'affaire. Et si les efforts de ces deux membres du parlement ont échoué, c'est une raison de plus pour que le gouvernement mette en jeu l'influence plus considérable qu'il est en état d'exercer.

Le gouvernement ne devrait pas perdre une minute avant de se servir de toute l'influence dont il dispose pour amener le chemin de fer du Grand Tronc à faire cesser l'état de choses existant. Et d'après ce que je connais personnellement des pourparlers qui ont eu lieu, je n'ai aucune hésitation à déclarer que les grévistes ne seraient jamais retournés à l'ouvrage, s'ils n'avaient pas été mis sous l'impression que leurs griefs seraient soumis à un arbitrage et que leur sort serait amélioré.

Puisque ces hommes sont obligés de travailler par tous les temps, ils devraient recevoir plus en hiver qu'en été, vu la rigueur de la température ; et cet autre fait qu'ils ne reçoivent que 98 cents par jour est suffisant pour me faire dire avec la grande majorité des membres de cette Chambre qu'ils ont un grief fondé contre la compagnie.

Le relations qui existent entre la compagnie et le gouvernement autorisent ce dernier à intervenir et à demander que le sort de ces hommes soit amélioré. Je ne me serais pas levé pour prendre part au débat, si je n'avais pas cru qu'il était de mon devoir de protester contre la tentative faite par l'honorable député de Wellington-nord de jeter du louche sur la conduite de deux de mes collègues qui ont travaillé honnêtement et sincèrement à obtenir un règlement, après avoir demandé au gouvernement de le faire, mais sans résultat, comme tout le monde le sait.

M. BELL : Mon intention n'est pas de prendre part à la discussion, mais d'offrir un conseil que je crois pratique. La prolongation d'une discussion comme celle qui vient de s'engager ne peut avoir aucun bon résultat. Il ne servira de rien de discuter si les autorités du chemin de fer du Grand Tronc ont agi avec bonne foi ou si les honorables députés qui sont intervenus étaient

animés de motifs sincères. Nous devrions suivre le précédent établi en Angleterre dans une semblable occasion. En 1893, 200,000 mineurs se mirent en grève, et la sécurité publique fut menacé ; c'est pour cette raison que M. Gladstone intervint, et il est généralement admis, que c'est le seul cas dans lequel le gouvernement doit intervenir. Voici comment M. Gladstone s'y est pris : Il écrivit aux représentants des ouvriers et aux propriétaires des mines et les invita à assister à une conférence sous la présidence de lord Rosebery. La conférence eut lieu et on en arriva à une entente. Des représentants des deux partis furent choisis comme arbitres, et le président devait être choisi en dehors des intéressés. Si on ne pouvait pas s'entendre sur le choix de ce tiers arbitre, il devait être désigné par l'orateur de la Chambre des communes. Ce tribunal fut constitué et tous les différends furent règlés.

Pourquoi ne suivrions-nous pas ce précédent ? Le chef du gouvernement devrait se mettre en communication avec les deux parties contestantes. Je crois que les ouvriers possèdent une organisation qui s'étend d'un bout de la ligne à l'autre, et qu'ils ont des représentants autorisés. Tout est donc dans des conditions favorables pour une entente si les demandes des ouvriers sont raisonnables. Je conseillerais, en conséquence, que les autorités du chemin de fer du Grand Tronc et les grévistes fussent immédiatement invités à assister à une conférence sous la présidence d'un membre du gouvernement. Je n'ai pas de distinction à faire, mais si j'étais consulté, je conseillerais de choisir l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) qui est un homme conciliant et plein de tact. On pourrait alors procéder comme en Angleterre en 1893. Je sais, M. l'Orateur, que je n'ai pas le droit de proposer un amendement, mais si cela m'était permis, je proposerais une motion dans le genre de celle-ci :

Résolu, que le chef du gouvernement soit prié de se mettre en communication avec les représentants du Grand Tronc et des employés de la dite compagnie qui sont actuellement en grève, pour organiser une conférence qui aura lieu sous la présidence d'un membre du gouvernement, dans le but d'en arriver, si possible, à un règlement à l'amiable des différends existant entre les deux parties.

Je n'approuve pas l'insinuation qui a été faite que les honorables députés qui sont intervenus étaient mus par des motifs inavouables. Je suis convaincu qu'ils étaient sincères ; ils ont échoué, mais il n'y a pas de leur faute. Mais le gouvernement possède plus d'influence que des membres de l'opposition pour régler des questions de cette nature, et je crois que c'est au premier ministre et à ses collègues qu'il appartient de prendre l'initiative. La sécurité publique rend cette intervention nécessaire.

M. HUGHES : Je ne viens pas prendre part au débat. Je voudrais simplement savoir si le premier ministre possède une copie de la correspondance qu'il a échangée avec le gérant général du chemin de fer du Grand Tronc, ou avec d'autres employés de cette compagnie, et s'il peut la déposer sur le bureau de la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE (sir W. Laurier) : Cette correspondance sera produite demain.

M. REID : Il m'arrive rarement de prendre la parole, mais je demande l'indulgence de mes collègues pendant que je ferai quelques remarques sur cette question. Cette grève sur le chemin de fer du Grand Tronc n'est pas un affaire politique; de plus, quand il est question des gages que recevaient les grévistes, on devrait toujours dire qu'ils étaient payés $1.00 par jour. Le fait de dire qu'on ne leur donnait que 98 cents, fait paraître le montant beaucoup plus petit, et parmi tous ceux qui reçoivent $1.00 par jour, il n'y en a pas un qui ne soit tout disposé à payer deux cents par jour pour bénéficier du fonds d'assurance que la compagnie donne à ses employés.

En justice pour la compagnie, on devrait toujours dire que les hommes recevaient $1.00 par jour. Je dois ajouter aussi que je n'ai aucun intérêt d'un côté ni de l'autre, et que j'examine la question au point de vue de la simple justice.

Je considère que les gages ne sont pas assez élevés et qu'on devrait leur donner $1.25 par jour ; cette demande des grévistes n'a rien de déraisonnable. Mais c'est au chemin de fer du Grand Tronc et aux employés de régler le différend, à moins que la sécurité publique ne soit menacée, et tant que la Chambre ou le gouvernement ne seront pas avertis qu'il y a danger pour le public, le chemin de fer du Grand Tronc devrait pouvoir régler ses affaires comme il l'entend. Si on adopte cette ligne de conduite, la question sera réglée beaucoup plus avantageusement pour les hommes avec lesquels je sympathise grandement.

Je n'ai jamais rencontré le gérant du chemin de fer du Grand Tronc, et je ne le connaîtrais pas si je le rencontrais ; mais je connais M. McGuiguan, le surintendant, et je suis certain qu'il est disposé à être juste envers les employés. Les fonctionnaires du chemin de fer du Grand Tronc occupent des positions pleines de responsabilités, et on devrait les laisser régler cette affaire eux-mêmes. Je sympathise beaucoup, comme je l'ai dit, avec les employés ; j'espère qu'ils réussiront et je leur souhaite tout le succès qu'ils méritent ; mais à la tournure que prennent les choses, il est à craindre que nous ne rendions leur position plus difficile et si la grève se prolonge, il peut en résulter des pertes de vie.

Les honorables députés qui ont travaillé à régler le différend méritent beaucoup d'éloges, mais il est regrettable pour les grévistes et la compagnie que les arrangements qui ont été faits n'aient pas été mis par

écrit et soumis aux représentants des grévistes. Je ne veux pas croire que les représentants des grévistes ou le gérant du chemin de fer du Grand Tronc veuillent revenir sur un arrangement auquel ils auraient consenti.

Si le différend avait été réglé entre M. Hays et les représentants des grévistes, nous ne serions pas dans la position où nous nous trouvons aujourd'hui. Le gouvernement a le droit d'intervenir quand la vie et la propriété sont menacées, mais j'ignore s'il a été avisé à cet effet, car dans ce cas il devrait intervenir sans retard. S'il survenait un accident sur la voie du chemin de fer du Grand Tronc, on en tiendrait le gouvernement responsable.

Je répète, en terminant, que mes sympathies sont avec les grévistes, et tout le monde serait heureux de voir ces braves et honnêtes ouvriers mieux payés, et j'espère que les deux partis, dans cette Chambre, se donneront la main pour arriver à une solution satisfaisante, mais n'allons pas en faire une question politique, ce qui pourrait causer du tort, soit aux hommes, soit à la compagnie.

M. KENDRY: Je regrette beaucoup cette grève qui a éclaté sur le chemin de fer du Grand Tronc, et je crois que les affaires en sont rendues à un point où le gouvernement devrait intervenir et régler le différend. Le ministre des Chemins de fer et Canaux nous a déclaré que la voie était en bon ordre ; mais je sais que dans la partie du pays où j'habite, personne n'inspecte la voie, et c'est par pur hasard qu'il ne se produit pas d'accident. Le gouvernement devrait obliger la compagnie à régler la difficulté. Ces employés reçoivent à peine $1 par jour, tandis que les cantonniers du chemin de fer Canadien du Pacifique, ont $1.25 par jour ; et de plus ces ouvriers ont été trompés par M. Hays, le gérant général de la compagnie. Plusieurs de ces grévistes habitent mon comté, et je sais qu'ils ne seraient jamais retournés à l'ouvrage s'ils n'avaient pas été mis sous l'impression que la difficulté était réglée. Je remercie deux de mes collègues qui sont intervenus en faveur des employés et ont cherché à leur faire rendre justice. Si la parole du gérant n'est pas aussi bonne que sa signature, il n'est pas digne de la position qu'il occupe.

Quand ces hommes sont retournés à l'ouvrage avec la promesse que leurs griefs seraient réglés, M. Hays aurait dû mettre fin à la grève, qu'il eût signé un arrangement ou non. A l'avenir on ne pourra plus se fier à sa parole. Mais je crois que c'est plutôt M. Wainwright qui est à blâmer dans cette affaire. C'est lui qui est le tireur de ficelles de la compagnie, et c'est lui qui a trompé les grévistes. Ces derniers méritent de recevoir les mêmes gages que les cantonniers du chemin de fer Canadien du Pacifique ou de tout autre chemin de fer, et 98 cents par jour ne sont pas suffisants pour faire vivre un ouvrier.

On nous parle beaucoup des temps prospères que nous traversons ; et alors pourquoi ces hommes n'en profiteraient-ils pas comme les autres ? La Chambre est la gardienne des intérêts du peuple ; toute l'administration des chemins de fer du pays est sous la direction du ministre des Chemins de fer et Canaux, et il est temps que le gouvernement oblige le chemin de fer du Grand Tronc à régler cette difficulté.

Le baromètre est à l'orage, et quand on songe à la dilatation des rails par la chaleur et aux dommages que peuvent causer les pluies, on comprend les dangers qu'il y a à prolonger une pareille situation.

M. INGRAM : Je n'aurais rien à ajouter sur cette question, si les circonstances étaient restées ce qu'elles étaient lorsque nous l'avons discutée l'autre jour.

Le gérant de la compagnie déclare qu'il ne traitera pas avec les cantonniers en grève, et de leur côté, les représentants des ouvriers déclarent qu'ils ont ordonné à leurs hommes de quitter l'ouvrage. Voilà la situation telle qu'elle est aujourd'hui. Nous avons aussi la preuve que l'aide-gérant du chemin de fer du Grand Tronc a discuté la question d'un règlement avec deux membres de cette Chambre, et nous avons entendu la conversation qui a eu lieu entre eux. Tous deux l'ont accompagné à Montréal et ont travaillé à opérer un rapprochement.

C'est une preuve que la Compagnie du Grand Tronc et ceux qui se sont intéressés à cette grève en faveur des cantonniers, s'accordent à reconnaître qu'il serait bon d'essayer d'en arriver à une entente entre les deux parties par arbitrage ou négociations. C'est pourquoi je crois que c'est là un fait suffisant pour engager le gouvernement à intervenir dans la question. Sous ce rapport, nous voyons que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) a envoyé ses ingénieurs pour examiner certaines plaintes. Je comprends que du nord de Toronto sont arrivées certaines plaintes quant à l'état de la voie dans ce district. Les journaux de cette partie du pays ont répandu le bruit que le gouvernement avait envoyé des détectives pour rechercher quelle est véritablement la situation dans ce district. Je ne sais pas si cela est vrai ou non ; mais je sais, par la déclaration de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, cette après-midi, que des ingénieurs ont été envoyés dans ce district. Je ne connais pas la nature du rapport qu'ils feront, l'honorable ministre ne nous ayant rien dit à ce sujet. Il ne nous a pas dit si les plaintes telles qu'envoyées étaient justifiées ou non, mais l'honorable ministre a fait une déclaration que je ne saurais aucunement accepter. Il a dit que la Compagnie du Grand Tronc avait sa voie dans un tel état, qu'il était impos-

sible de la réparer dans le peu de temps qui s'est écoulé depuis le commencement de la grève. Je sais que cela n'est pas exact. Dans notre pays, par une chaleur excessive ou un froid excessif, les rails se contractent ou se dilatent, et nous voyons souvent des trains de marchandises culbuter en dehors de la voie principale en cherchant à prendre une voie d'évitement, afin de livrer passage à un train de voyageurs. Il est donc nécessaire pour les cantonniers d'examiner avec soin ces rails tous les jours durant la saison des chaleurs ou des froids excessifs.

Nous avons la déclaration de l'administration du chemin du Grand Tronc que 1800 cantonniers ont quitté le service et qu'ils ont été remplacés par 800 hommes, ce qui laisse une différence de 800 à 1,000 hommes de moins à l'emploi de la compagnie. On comprend combien le service doit en souffrir, et il n'y a personne qui prétendra que lorsque des travaux de cette importance sont désorganisés, ils sont en bonne condition.

Le gérant général a dit à ces messieurs, qui nous l'ont répété ici, et nous n'avons aucune raison de douter de leur parole, que si les cantonniers voulaient retourner à l'ouvrage, dans dix jours, on pourrait négocier et en arriver à un arrangement à l'amiable. Il a évidemment changé d'opinion si l'on s'en rapporte aux documents qui ont été lus dans cette Chambre. Nous avons la déclaration de l'honorable député de Westmoreland (M. Powell) à l'effet que le gérant général se rendrait à Gananoque ou Ottawa afin de préparer quelque arrangement qui conviendrait à tous les cantonniers; maintenant, nous trouvons qu'il nie avoir fait cette déclaration.

Connaissant quelque chose du service de la Compagnie du Grand Tronc et quelque chose aussi du travail des cantonniers, je sais parfaitement bien que dans chaque division du service de cette compagnie, il y a des hommes qui ont été employés durant de longues années, jusqu'à ce qu'ils eussent atteint l'âge de 45, 50 ou 55 ans. Le gérant général peut considérer que ces employés ne sont plus utiles, la compagnie peut se servir de cette raison pour les remercier de leurs services.

Nous avons entendu des honorables députés faire des déclarations dans cette Chambre au sujet du salaire d'un dollar par jour. J'ai vu que la compagnie prétend que tel n'est pas le cas, et qu'elle a des employés qui reçoivent $1, $1.10 et jusqu'à $2.50 par jour et qui sont chargés de l'entretien de la voie. Cependant, la grande majorité de ces employés ne reçoivent qu'un dollar par jour moins deux cents retenus pour l'assurance. Quelle est la position de ceux qui ne retirent qu'un si faible salaire ? Chaque compagnie de chemin de fer est supposée mettre cinq hommes sur chaque section. Quand arrivent les temps froids, quand arrive l'hiver, toutes ces compagnies renvoient deux ou trois de ces employés, et cela dans chaque section, et ce sont ceux qui reçoivent les gages les moins élevés qui sont ainsi congédiés. Conséquemment ces ouvriers ne peuvent subvenir à l'entretien de leurs familles, et ils perdent un temps précieux parce que nous nous trouvons dans la saison de l'année où il leur faut gagner difficilement, et d'avance ce dont eux-mêmes et leurs familles ont besoin.

Je dis donc que pour cette raison et pour d'autres aussi, le gouvernement devrait intervenir dans la question. On ne saurait trouver à redire si le très honorable chef du gouvernement ainsi que le lui a suggéré mon honorable ami de Prince (M. Bell) disait à la Compagnie du Grand Tronc qu'un ou deux membres du gouvernement sont prêts à traiter avec le gérant général et les cantonniers en grève. Et pourquoi ? Parce que le gérant général a déclaré qu'à Kingston et à Actonvale, des dommages avaient été causés à la voie de la compagnie. Si tel est le cas pour la première grève, que peut-on craindre maintenant que les employés ont de nouveau quitté le travail ? Peu de personnes sympathiseront avec des ouvriers qui peuvent ne pas être des hommes calmes et prudents et peuvent causer des dommages à la voie du chemin de fer du Grand Tronc. Et si cela se produisait, quel en serait le résultat ? Nous pourrions apprendre demain ou après-demain qu'un accident sérieux et qui a coûté la perte de plusieurs vies utiles, s'est produit sur le chemin de fer du Grand Tronc.

Je le répète : Il n'est plus temps de fermer l'écurie quand le cheval a été volé. C'est le temps maintenant d'en arriver à une entente avant que ces accidents se produisent.

L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) dit que ceux qui ont causé ces dommages ne devraient plus être repris à l'emploi de la compagnie. Je ne sache pas encore qu'aucun cantonnier à l'emploi du chemin de fer du Grand Tronc se soit rendu coupable en causant des dommages à la voie, aux wagons, etc. Mais je dis que si quelque employé s'est oublié à ce point, la compagnie aurait raison de ne pas les rengager.

On a voulu jeter du blâme sur les deux honorables messieurs qui ont pris part à ce conflit. Après ce que nous avons entendu, je ne puis voir comment ces messieurs ayant quelque souci du bien-être du pays, pouvaient ne pas accepter comme vraies les paroles encourageantes que leur disait le représentant du chemin de fer du Grand Tronc, comment ils pouvaient ne pas se rendre avec lui à Montréal. Quand l'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor) a préparé un télégramme et l'a soumis à la considération de M. Wainwright qui l'a envoyé à Montréal, augmenté ou tel que fait, il me semble que ces messieurs avaient raison de se rendre auprès du gérant général pour tâcher d'obtenir un règlement satisfaisant de ces difficultés. Ceci étant le cas, je crois que M. Hays, au lieu de déclarer qu'il n'en arriverait à aucune entente avec les cantonniers,

que le pays devait savoir qu'il n'accorderait rien et qu'il ne garantissait rien à ces hommes, aurait dû agir avec plus de justice.

En effet, que dit-il ? Il dit : Que ces employés reviennent à l'ouvrage sans conditions. Maintenant s'il avait désiré sincèrement en arriver à un règlement, s'il avait pu faire taire son orgueil pour un moment, il aurait dû mettre en blanc et en noir un sujet de règlement qui aurait été signé par ces deux messieurs et, si cela avait été fait, il n'y a pas de doute qu'une entente à l'amiable aurait été décidée de part et d'autre.

Mais si nous devons voir cette question revenir tous les deux jours devant la Chambre, à seule fin de presser le gouvernement d'effectuer un règlement, ne serait-il pas préférable que le premier ministre prît la chose en main ? Et si le très honorable ministre en agit ainsi, conservateurs comme libéraux dans tout le pays, lui attribueront tout le mérite qui lui sera dû.

M. SAM. HUGHES (Victoria-nord) : Je puis dire, M. l'Orateur, que venant d'un centre de chemins de fer, et que tout en n'ayant pas beaucoup d'employés de chemin de fer dans mon comté, mes sympathies sont beaucoup du côté de ces derniers dans leur demande pour une augmentation de salaire et pour supplément de salaire pour ouvrage supplémentaires. Je suis toujours pour les ouvriers tant qu'ils ne se mettent pas en grève. J'ai toujours été opposé aux grèves de toute sorte, parce que je crois que c'est un danger pour la société qu'une association considérable d'ouvriers organisés quitte l'ouvrage et paralyse les affaires du pays sur un signe de deux ou trois chefs, qui peuvent être ou non responsables.

M. INGRAM : L'honorable député (M. Hughes) condamne-t-il la manière dont les compagnies de chemin de fer se fusionnent ?

M. HUGHES : J'ai toujours combattu les coalitions de toutes sortes pour des fins illégales. Je crois qu'elles sont contre les intérêts du peuple, et je crois que je ne dois pas changer d'opinion sur ce point.

Les employés de chemin de fer dans mon comté confirmeront ce que j'avance, en disant qu'à plus d'une reprise, lorsqu'il s'agissait de questions disputées, ils sont venus me trouver et que j'ai agi comme intermédiaire dans nombre d'occasions. Dans chaque cas, les ouvriers comme la compagnie ont été satisfaits et les droits des employés ont toujours été sauvegardés.

Cette question d'augmentation des gages des cantonniers du Grand Tronc a été portée à ma connaissance dès le mois de février dernier, alors que quelques officiers de la compagnie, non des officiers supérieurs, mais des personnes qui connaissent parfaitement la question, m'ont déclaré qu'ils croyaient possible que la compagnie se décidât à payer $1.10 par jour comme salaire minimum et à prendre des mesures plus libérales quant au travail supplémentaire. On me donna alors lieu de croire que les chefs de l'organisation du travail exigeaient qu'on ne payât pas moins de $1.25 par jour suivant les salaires payés par le Pacifique, et qu'ils n'accepteraient aucun arrangement basé sur d'autres données. Je dois dire ici que pris dans leur ensemble, les cantonniers en grève constituent une corporation d'ouvriers ne le cédant en rien à aucune autre association ouvrière du pays ; mais il est malheureux qu'ils soient conduits par un ou deux hommes qui prennent sur eux la responsabilité de les diriger.

Quelle a été l'histoire des grèves ? J'oserais dire que les trois quarts des vagabonds au Canada et aux Etats-Unis sont des vagabonds parce qu'ils ont été grévistes un jour. Il ont perdu leur position quant ils se sont mis en grève, d'autres les ont remplacés au travail, et bien que les chefs continuassent à retirer leur salaire, ces infortunés ont dû se transporter d'un endroit à l'autre à la recherche d'ouvrage, et enfin la faim et le découragement en ont fait un véritable fardeau pour la société.

J'ai eu l'avantage de me trouver avec les principaux grévistes entre Toronto et Hamilton, durant la semaine de la fête de la Reine. J'ai dit à un grand nombre de ces ouvriers que j'ai rencontrés que s'ils retournaient à l'ouvrage et demandaient au chef du gouvernement et au chef de l'opposition de servir de médiateurs, ils obtiendraient une meilleure solution des difficultés que celle qu'ils obtiendraient en restant en grève. Je recommande ce moyen aux chefs de l'organisation des grévistes. Je sais, M. le Président, qu'il n'y a pas 5 pour 100 de ces ouvriers qui n'aimeraient pas mieux être à l'ouvrage que d'être en grève ; je sais aussi que si les chefs de l'organisation adoptent mes idées, avant trois semaines, ces hommes se trouveront dans une condition plus avantageuse que celle qu'on pourrait leur faire autrement.

La position de quelques-uns de ces cantonniers peut devenir meilleure par suite de cette grève, mais je dis qu'un grand nombre de ces hommes ne retourneront jamais à leur ancienne position, s'ils continuent la grève. Je connais les sentiments de la compagnie envers ces hommes qui, je le sais, ont toutes ses sympathies. On a accusé la compagnie de ne pas s'occuper des Canadiens ; mais je pourrais citer les noms de plusieurs Canadiens qui ont été envoyés de l'autre côté des frontières pour y occuper des hautes positions sur le chemin de fer Chicago et Grand Tronc. D'autre part, peu d'Américains nous ont été envoyés.

Qu'on le remarque bien : les cantonniers ont toutes mes sympathies et dans le passé j'ai fait tout en mon possible pour leur obtenir une augmentation de salaire. Je serais heureux de pouvoir encore en faire autant.

Mais je dois condamner tout ce qui sent, de loin ou de près, la grève tant que les autres moyens n'ont pas été tous épuisés. Avec toute la déférence due aux chefs de la grève, je dois dire que je ne crois pas qu'ils aient épuisé tous les moyens possibles, bien qu'on ait pu cependant mal me renseigner.

J'exprime de nouveau l'opinion que les chefs de la grève devraient ordonner aux hommes de retourner à l'ouvrage, et devraient s'adresser au chef du gouvernement et au chef de l'opposition pour agir comme intermédiaires entre les employés et la compagnie du Grand Tronc. Si cela se fait, j'ose prédire qu'on obtiendra bien vite un règlement satisfaisant.

M. GEO. McHUGH (Victoria-sud) : Cette question est des plus importantes, M. l'Orateur, en ce qu'elle intéresse plus que les deux parties qui sont actuellement aux prises ; elle intéresse au plus haut point le public voyageur. Je puis dire que j'ai de fortes sympathies pour le chemin de fer du Grand Tronc. C'est le seul chemin de fer qui passe dans le comté que j'ai l'honneur de représenter ; il nous a donné un très bon service, et je n'aimerais pas à voir mettre des obstacles à la continuation de ce service. Je connais bien un grand nombre des employés actuellement en grève ; je sais que ce sont de bons ouvriers, durs à l'ouvrage, industrieux et je sais qu'ils ont travaillé honnêtement pour leurs patrons. Je n'ignore pas non plus que c'est parce que les gages qu'ils recevaient étaient à peine suffisants pour leur permettre de vivre ainsi que leurs familles, qu'ils se sont mis en grève, et non pour une simple question de sentiment.

J'aimerais à voir les deux côtés de la Chambre traiter cette question non au point de vue politique, mais comme une question qui intéresse au plus haut point le peuple de ce pays. Je prends pour admis que chacun des honorables députés qui occupent un siège dans cette Chambre, jouit de plus ou moins d'influence auprès des compagnies de chemins de fer qui traversent le comté qu'il représente. Ces compagnies les consultent de temps à autre et si les deux côtés de cette Chambre s'unissent dans un effort commun pour obtenir un règlement à l'amiable, je crois que le résultat serait plus satisfaisant que ce qu'on obtiendrait si chaque partie essaie de faire de la politique avec cette question.

Le très honorable premier ministre a déclaré qu'il avait pris la chose en main et qu'il travaillerait à obtenir un règlement satisfaisant, tant qu'il croira que la question lui reste confiée pour règlement. C'est là l'une de ces choses malheureuses qui se produisent quelquefois ; alors même que les motifs qui nous font agir ainsi sont les meilleurs, nous commettons une erreur fatale. Si les deux partis s'occupent d'une question, sans aucun désir de gagner un avantage quelconque sur l'autre parti politique, mais seulement dans le but de faire ce qui est dans les meilleurs intérêts du pays, je crois qu'ils peuvent faire beaucoup pour obtenir un règlement de cette malheureuse affaire, et s'ils en agissent ainsi, je suis certain que les parties en cause apprécieront hautement cet acte.

Je ne désire pas retenir plus longtemps l'attention de la Chambre. Je sais que la question a été discutée peut-être plus qu'elle n'aurait dû l'être ; mais j'ai cru avant la fin de cette discussion, devoir dire un mot en faveur de ceux qui ont quitté l'ouvrage, non dans le but de nuire à la compagnie, mais plutôt pour améliorer leur condition. Nous devons tous admettre que la pitance qu'ils recevaient ne pouvait leur permettre de se supporter eux-mêmes ainsi que leurs familles,—qu'ils aient été trompés ou non, je suis certain que cette Chambre et le pays sympathiseront avec eux dans leurs efforts.

La motion est renvoyée.

IMMIGRANTS EN QUARANTAINE.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je voudrais demander au gouvernement s'il a obtenu des renseignements au sujet du navire "Lake Huron" qu'on dit être détenu à la Grosse Ile, avec 1,000 Doukhobortses à bord, parmi lesquels deux cas de picote se sont déclarés hier, et onze aujourd'hui.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Le seul renseignement que je possède est ce que vient de me dire l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) que je regrette de ne pas voir à son siège. Le navire est retenu en quarantaine parce qu'il y a de la petite vérole à bord, mais combien de personnes sont-elles malades, c'est ce que je ne puis dire.

RECIPROCITE ENTRE LES ETATS-UNIS ET LES ANTILLES ANGLAISES.

M. N. C. WALLACE : Avant que l'ordre du jour soit appelé, je voudrais attirer l'attention du très honorable premier ministre sur certaines dépêches qui ont paru dans le "Record" de Chicago. Il y en a une datée de Washington, D.C., le 31 mai, qui dit :

Toutes les colonies anglaises en Amérique——

C'est-à-dire les colonies des Antilles et de l'Amérique du Sud.

——sont sur le point d'envoyer des agents aux Etats-Unis pour négocier des traités de réciprocité. L'on attend la première délégation cette semaine. Cette démarche est faite, il va de soi, avec l'assentiment de la mère-patrie qui réclame le droit de contrôler et de conduire tous les rapports entre ses colonies et les pays étrangers. M. Turner, le chargé d'affaires de la Grande-Bretagne à Washington, sera présent à l'entrevue comme représentant Sa Gracieuse Majesté la reine Victoria. On n'essaiera pas d'appliquer la partie du bill Dingley, concernant la réciprocité.

La dépêche ajoute qu'au nombre des questions qui seront discutées viendra celle des droits sur les produits que le Canada fournit en quantité considérable aux Antilles anglaises. Elle dit :

L'une des concessions les plus importantes qui seront demandées sera la réduction du droit sur la farine. Pour la Jamaïque ce droit est de 8s. ou 82 par baril ; à Saint-Vincent, Grenade, il est de 4s. ; à Sainte-Lucie, Barbades, Saint-Kitt et la Guyane anglaise, il est de 4s. 2d. Dans les îles de la Vierge, Antigua et Dominique, il est de 5s., avec un droit supplémentaire de 12½ par cent *ad valorem*. Au Honduras, le droit est de 2s. 1d., dans les îles Bahama, il est de 2s. 6d. avec 10 pour cent *ad valorem* ; dans l'île du Turc, il est de 3s. 9. ; à la Trinidad, ce droit s'élève à 3s. 4d. et à Montserrat il est de 2s.

On a parlé beaucoup dans la presse et ailleurs d'un projet d'alliance ou d'annexion des possessions britanniques des Antilles ou de quelques-unes d'entre elles au Canada, et j'aimerais à savoir si en face de cette conférence entre le gouvernement des Etats-Unis et ces colonies, le gouvernement du Canada suit ces procédures et s'il a pris quelques dispositions avec ces colonies dans les intérêts du pays, ou s'il entend en prendre. D'après moi, si ce traité de reciprocité est conclu entre ces colonies et les Etats-Unis, il sera des plus préjudiciables aux intérêts du Canada. Les Antilles anglaises et les possessions britannique dans l'Amérique du Sud——

Le PREMIER MINISTRE : A l'ordre.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député ne peut discuter cette question maintenant.

M. WALLACE : J'attire l'attention de la Chambre sur une question des plus importantes. S'il est nécessaire, M. le Président, je terminerai en proposant une motion.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable monsieur n'aurait pas le droit de proposer une motion maintenant.

M. WALLACE : Pourquoi ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Parce qu'on a déjà discuté une motion semblable.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Mais il y eu d'autres questions de discutées dans l'intervalle.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Non.

Sir CHARLES TUPPER : La question soulevée par mon honorable ami est des plus importantes, et s'il fait un court exposé, je suis certain que la Chambre ne demandera pas l'application rigoureuse du règlement.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député a fait son exposé.

M. WALLACE : J'attire l'attention du gouvernement sur cette question que je ne désire aucunement discuter plus au long. Je me contenterai de dire que c'est le devoir du gouvernement de surveiller avec soin cette conférence, afin de voir à protéger les intérêts du Canada.

Le PREMIER MINISTRE : Nous surveillons attentivement les intérêts du pays sous ce rapport. Quant au gouvernement, il n'a reçu aucune information quant au renseignement contenu dans le journal dont mon honorable ami a lu les extraits.

DEMANDE DE RAPPORT.

M. J. A. GILLIES (Richmond) : Avant que l'ordre du jour soit appelé, je voudrais attirer l'attention de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) sur le peu de renseignements donnés dans le rapport qu'il a promis à la Chambre, il y a quelque temps, et qu'il a déposé, il y a quelques jours, sur le bureau de la Chambre. Je veux parler des documents se rapportant à la démission d'un employé du ministère des Pêcheries, dans mon comté, M. Lenoir. Le document principal qui devrait se trouver au dossier est un prétendu rapport du commissaire des pêcheries, le professeur Prince. Je ne trouve pas ce document dans les papiers soumis à la Chambre. Il y a bien un mémoire qu'on ne peut cependant pas appeler un rapport et qui porte comme en-tête les mots suivants : "Rapport du commissaire des pêcheries au ministre quant à ce qui se rapporte à l'officier des pêcheries Lenoir." Mais il ne contient que ceci : "Le dossier de Lenoir n'est pas satisfaisant." Il n'y a pas de date, pas de signature, et évidemment pas de rapport. C'est pourquoi je demande la production du rapport qui a engagé l'honorable ministre à remercier de ses services M. Lenoir.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : L'honorable ministre fait erreur. Cette question a été soulevée l'an dernier par le sénateur Miller, qui a étudié avec soin toute la question et qui s'est donné la peine de se rendre au département et d'examiner tous les documents. L'honorable député a tous ces documents dans le dossier.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Il n'y a pas de rapport.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne sais ce que vous appelez un rapport. Le professeur Prince m'a fait savoir que Lenoir n'était pas un fonctionnaire compétent.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Ce rapport n'est pas signé.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non.

M. GILLIES : Ce n'est pas un rapport.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne sais ce que l'honorable député appelle un rapport. C'est là

le rapport que m'a fourni M. Prince et sur lequel je me suis basé pour destituer M. Lenoir.

M. GILLIES : Dois-je comprendre que le papier que je tiens dans ma main contenant ces simples mots : "La conduite de Lenoir n'est pas satisfaisante," sans signature ni date, est le seul rapport que le ministre ait reçu à ce sujet du professeur Prince, le commissaire des pêcheries ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, c'est tout ce qu'il y a.

M. GILLIES : Et c'est sur ce rapport que Lenoir a été destitué ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Précisément.

M. GILLIES : Nous reparlerons de la chose, lorsque nous étudierons le budget de la marine. Si c'est de cette façon que l'honorable ministre a administré son département, je ne suis pas surpris de l'indignation que manifeste le public.

COMITE GENERAL—APPEL DE LA DECISION DU PRESIDENT.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose que la Chambre se forme en comité général pour étudier le bill (n° 138) à l'effet de ratifier une convention intervenue entre le gouvernement et la compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada pour assurer le prolongement du réseau de l'Intercolonial jusqu'à Montréal.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Avant de mettre ce bill à l'étude, j'aimerais donner, avec la permission de la Chambre, une explication complète au sujet de ce qui est arrivé hier.

Afin de prévenir tout malentendu qui pourrait exister sur la procédure à suivre au sujet des questions qui ont été soulevées hier en comité général et au sujet de l'appel à la Chambre de la décision du président du comité, j'ai consulté les autorités dans ces matières et j'ai constaté qu'elles posaient sans hésiter les principes suivants :

Si le comité désire être éclairé ou renseigné sur une question de procédure qui lui paraît douteuse, ou sur laquelle le président n'a pas exprimé ou ne désire pas exprimer une opinion, il peut demander l'avis de l'Orateur. Mais, en pratique, le président est seul responsable de la direction des travaux du comité, et, sur une question de procédure, on ne peut appeler de sa décision qu'à la Chambre. (M. l'Orateur Brand, "Blackmore Decisions, p. 21. Bourinot's Parliamentary Procedure", p. 483.

Dans le cas où le comité demande l'avis de l'Orateur, sur motion dûment faite à l'effet de rapporter progrès, et lorsque l'Orateur, a donné son avis le comité reprend ses travaux conformément à la pratique régulière de la Chambre.—(Bourinot. Idem, p. 483).

Dans le cas d'appel à la Chambre, on ne fait pas de motion semblable, mais le président quitte immédiatement le fauteuil, et renvoie la question en litige à l'Orateur, de sorte que la Chambre peut donner son avis.—(Bourinot, idem, p. 482 et note.—Article 76 des règlements de la Chambre.

Si l'Orateur est absent, et que l'Orateur suppléant ait à prendre le fauteuil dans le cas d'un semblable appel, la pratique régulière des communes canadiennes aussi bien qu'anglaises veut qu'un député prenne le fauteuil du comité pour un instant et fasse rapport de l'appel à l'Orateur suppléant, lequel soumettra la question à la Chambre qui décide en dernier ressort.—(May, 191 ; Bourinot, idem, p. 482 et note, p. 487.)

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité.

PROLONGEMENT DE L'INTERCOLONIAL—CONVENTION AVEC LE GRAND TRONC.

(En comité.)

M. FOSTER : J'ai demandé hier soir sur quel base s'appuyait le ministre des Chemins de fer et Canaux pour payer un loyer de $140,000. L'honorable ministre fouillait ses papiers afin de trouver ses notes, lorsqu'une autre question qui s'est élevée l'a empêché de fournir ces renseignements au comité.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je savais que j'avais fourni au comité des explications complètes que les honorables députés pourront lire dans le rapport, mais, dans le moment, je n'ai pu trouver la page. On pourra lire ces estimations à la page 11 du rapport, (Document 15). C'est l'état estimatif qui m'a été fourni en février 1897, par l'ingénieur en chef de mon département. M. Schreiber nous dit ce que le gouvernement pourrait raisonnablement payer pour l'usage de la station et tête de ligne. Je vais vous donner ses estimations. Il estimait que ces 4 milles de chemin de fer,—comprenant la tête de ligne,—pourraient raisonnablement être appelés notre partie de la voie. M. Schreiber ne voulait pas dire par là que nous ne ferions usage que de 4 milles de chemin de fer à la tête de ligne, mais il croyait que, pour estimer le loyer sur une base raisonnable, il ne fallait pas perdre de vue que le gouvernement devait avoir l'usage de ces quatre milles à $320,000, et divisa ce montant par la moitié, $160,000. Il estima que la tête de ligne comprendrait 10 acres de terre, à $2 par pied en superficie, $871,200. La gare, si nous devons en construire une, coûterait $100,000, et, pour les besoins de ces calculs, le Grand Tronc devant contribuer pour la moitié, le gouvernement aurait à payer $50,000. Pour la voie, à $4,500 par mille, $18,000 ; pour les hangars à marchandises, $30,000 ; remise à locomotives, $30,000 ; ateliers,—notre quote-part,—$30,000 ; divers, $50,000 ; soit un total de $1,239,200, qui, à 5 pour cent, représenterait $61,960 par année.

La somme que le chemin de fer du Grand Tronc exigeait et estimait comme étant la

valeur de la moitié de ces quatre milles de chemin, à l'extrémité de sa voie, dont l'Intercolonial fera usage, était de $62,500. L'ingénieur en chef prépara un nouvel état dans la même mois, février 1897, et me le communiqua. Je vous enverrai cet état qui se trouve aux pages 13 et 14 du rapport du comité chargé de faire une enquête sur le chemin de fer du comté de Drummond.

Ce pont——

C'est-à-dire le pont Victoria.

——a coûté, je crois, $10,000,000. Il est probable qu'on pourrait en construire un semblable aujourd'hui pour $6,000,000

Une somme de $60,000 par année me semblerait être un loyer raisonnable pour l'usage de ce pont par l'Intercolonial.

Ceux qui n'ont pas oublié les détails du projet actuel savent qu'en divisant $140,000 en trois, nous ne donnerons virtuellement que $40,000 pour l'usage du pont.

Un tableau des taux de péage que l'on perçoit sur le pont de la rivière Niagara, forme partie de l'état dont je viens de parler. Les taux de péage sont déterminés par le nombre des voyageurs, des locomotives et ainsi de suite, et s'élèvent à $247.50 par jour. Multipliez ce chiffre par 313 jours et vous avez un total de $77,467.50.

Voilà les calculs que M. Schreiber a faits à mon usage, en se basant sur les taux de péage que l'on perçoit actuellement et que l'on a perçus sur le pont de la rivière Niagara, lequel n'a qu'un troisième de la longueur du pont Victoria, d'après l'ingénieur en chef du département, et comme l'a dit l'autre jour l'honorable député de Lincoln.

M. FOSTER : Tout ce qu'a fait mon honorable ami, c'est de prendre le coût total, de le diviser par la moitié, et de payer sur cette moitié, un loyer de 5 pour 100. Voilà la base de ses calculs.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est le principe que nous avons posé, mais on constatera que nous ne l'avons pas toujours suivi.

M. FOSTER : Dans tous les cas, c'est le principe qui vous a guidé. J'aimerais demander à l'honorable ministre pourquoi son ingénieur n'a pas pris, dans certains cas, que la moitié de la valeur, et, dans d'autres, la valeur totale ? Par exemple, en estimant les 4 milles de chemin de fer à $320,000, il ne calcule le loyer de 5 pour 100 que sur la moitié de cette somme, et que quant aux 10 acres de terres qui se trouvent à l'extrémité du chemin, il base ses calculs sur la valeur totale. Il fait la même chose au sujet de tous les autres item, excepté quant à celui qui concerne les gares. Ainsi, excepté quant aux gares et aux quatre milles de chemin de fer—depuis le pont jusqu'à la gare Bonaventure, je suppose—l'ingénieur a fait ses calculs en se basant sur la valeur totale.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable préopinant voudra bien observer que l'état contient une estimation quant à 10 acres seulement. Naturellement ceux qui connaissent ce que c'est que le terminus d'un grand chemin de fer, savent qu'il est impossible de poser les différentes voies qu'exige le trafic sur une superficie aussi restreinte. Sans doute, ce ne sont là que des données conjecturales sur lesquelles il n'est pas facile de faire un calcul précis. Quoi qu'il en soit, c'est la méthode que l'ingénieur en chef a adoptée pour se faire une idée du loyer qu'il serait raisonnable de payer.

M. FOSTER : Mon honorable ami n'a-t-il jamais songé, après avoir fait son estimation—à la diable, si l'on veut, et sans s'appuyer sur aucun principe, car dans certains cas, on prend la moitiée de la valeur et, dans d'autres, on prend la valeur totale,—n'a-t-il jamais songé, dis-je, qu'il en aurait coûté beaucoup moins cher, si le gouvernement, après avoir connu la somme sur laquelle il doit payer l'intérêt durant 99 ans, avait emprunté l'argent nécessaire, et avait acquitté immédiatement son obligation vu qu'il peut emprunter à 2 7-8 pour 100, ou à un peu plus de la moitié de cet exorbitant intérêt de 5 pour 100. Le gouvernement aurait épargné une somme immense dans le cours de 99 ans.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il aurait été impossible d'effectuer un arrangement sur cette base.

M. FOSTER : Pourquoi ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je peux donner à l'honorable député plus d'une raison ; mais, je crois qu'une seule suffira pour convaincre le comité. C'est que pour cela, il fallait le consentement du Grand Tronc. Nous ne pouvions payer comptant, car le Grand Tronc n'aurait pu nous donner un titre parfait, vu les obligations hypothécaires qui grèvent sa ligne. J'admets sans hésiter que nous ne courons pas un très grand danger de voir les créanciers du Grand Tronc prendre jugement et enlever à la compagnie le droit d'éteindre ses obligations ; cependant, nous n'aurions pu nous présenter devant les Chambre et nous défendre contre les critiques que l'honorable préopinant et ses amis auraient dirigées contre nous, si nous en avions agi ainsi. Nous ne pouvions songer à ce mode de paiement.

M. FOSTER : Si je comprends bien, l'horable ministre dit qu'il a conclu l'arrangement actuel parce que cette partie de la voie et les gares et bâtiments du Grand Tronc portaient hypothèque.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, hypothèque sur hypothèque.

M. FOSTER : Mais si le ministre n'a pas adopté le mode de paiement que je mentionne, parce qu'il craignait un jugement de foreclusion, il court les mêmes risques aujourd'hui, par l'arrangement qu'il a conclu. L'honorable ministre s'est engagé à payer $2,500 par année durant 99 ans, et il n'a pas obtenu main-levée de l'hypothèque, laquelle reste absolument ce qu'elle était.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député ne se fait pas une idée aussi exacte, je crois, des difficultés que je cherche à lui signaler, que s'il était un homme de loi. Nous n'avons pas à envisager la possibilité d'un jugement de forclusion, parce que nous ne sommes obligés que de payer un loyer annuel. Du moment que les créanciers hypothécaires prennent des procédures contre le Grand Tronc, et que le Grand Tronc cesse d'être en état de nous faire jouir de la possession qu'il nous a donnée, nous ne sommes plus obligés de payer le loyer, et notre bail prend fin. Nous ne sommes pas tenus de payer quoi que ce soit du moment que le Grand Tronc n'est plus en état de nous faire jouir, conformément aux termes et conditions du bail, de la propriété qu'il nous a louée.

M. FOSTER : Je suppose que mon honorable ami ne redoute pas cette éventualité.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non. Je crois que la chose n'arrivera jamais. Je sais bien que, non seulement l'honorable député, mais tous les membres de cette Chambre se seraient impitoyablement moqués de nous si nous avions proposé au parlement d'acheter ce que nous avons loué. On nous aurait posé cette question : Comment se fait-il que vous avez payé à la compagnie la valeur en capital d'une propriété grevée d'hypothèques, lorsque vous êtes exposés à en être dépossédés demain ? Vous avez payé cette énorme somme de $4,000,000 et vous n'avez rien reçu en échange. J'aurais eu honte de proposer, et le parlement aurait eu honte de discuter un pareil marché. Mon honorable ami verra qu'il n'y avait qu'un moyen, dans les circonstances actuelles, d'acquérir sûrement l'usage de cette propriété, c'était de payer un loyer fixé et déterminé pendant le terme de notre bail.

M. FOSTER : Mon honorable ami n'a pas adopté ce moyen, parce qu'il redoutait des complications et des difficultés. On doit donc présumer que sans cela, il aurait acheté au lieu de louer, et, par conséquent, aurait épargné au pays la différence entre $36,000 par année et $62,500 par année, à perpétuité, pouvons-nous dire. Je crois que c'est là une supposition raisonnable.

Je désire poser une question à l'honorable ministre. Si le seul obstacle était cette question concernant les hypothèques, pourquoi n'a-t-il pas fait avec le Grand Tronc un marché sur cette base ? Il y a une estimation que vous approuvez, je l'accepterai, et je vais vous payer l'usage de votre propriété, au taux courant de l'intérêt, au taux que le gouvernement peut emprunter.

Si l'honorable ministre avait agi ainsi, il aurait épargné absolument la même somme, et on doit croire qu'il ne l'a pas fait parce que les hypothèques dont il a parlé l'en ont empêché. Il n'y a pas de raison pour l'honorable ministre de payer, à perpétuité, 5 pour 100, sur la moitié de l'estimation considérable de cette propriété. Quoique le bail ne soit que pour 99 ans, on peut dire que le bail est virtuellement à perpétuité.

Le crédit du pays s'améliore dans 50 ans, il sera peut-être meilleur qu'aujourd'hui, et, à plus forte raison, dans 100 ans. Mais il n'est pas besoin de compter sur un meilleur crédit. L'argent vaut aujourd'hui 2¾ et cependant mon honorable ami s'engage à payer, durant 99 ans, 5 pour 100, sur la somme élevée à laquelle on a estimé la propriété dont le Grand Tronc nous cède l'usage.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député ne tire pas une conclusion logique des faits. Il ne s'imagine pas, je suppose, que nous pouvions obliger le Grand Tronc à accepter nos conditions. Il nous appartenait certainement de donner ou de refuser la somme que le Grand Tronc exigeait ; mais l'honorable député ne raisonne pas juste en prenant pour admis que nous pouvions dire au Grand Tronc : Nous sommes prêts à vous payer telle somme, et à vous payer le loyer que nous estimons raisonnable, suivant l'usage que nous allons faire des privilèges que vous nous accordez ; nous allons déterminer ce loyer en nous basant sur le taux d'intérêt qu'il nous plaira de fixer, et vous êtes obligés d'accepter nos conditions.

L'honorable préopinant oublie que le Grand Tronc avait résolu de ne céder ces privilèges que moyennant $150,000, sans s'occuper du taux de l'intérêt. Tout ce que nous avons pu obtenir, c'est une réduction de $10,000, et de ne payer annuellement que $140,000. Il nous importe peu de savoir si le Grand Tronc retirera 5 pour 100 proportionnellement à l'usage que nous ferons des privilèges qui nous sont accordés, comme on le propose ici, ou si vous élevez l'estimation ou diminuez le taux de l'intérêt. Nous ne pouvions obtenir ces privilèges pour moins de $140,000. La convention n'est pas le résultat de calculs arithmétiques, mais de longues négociations. Il s'agissait de déterminer le montant maximum que le gouvernement voulait payer et le montant minimum que le Grand Tronc était disposé à accepter. Finalement le Grand Tronc consentit à accepter $140,000, mais pas un sou de moins.

Vous devez examiner la question sous son aspect général, et vous rendre compte des privilèges que nous avons acquis et de leur immense valeur. Je dis que vous ne pouvez faire une estimation exacte de la valeur de

cette propriété. Sans doute, nous n'allons faire usage que d'une faible partie de cette propriété qui a certainement plus de valeur pour le Grand Tronc que pour nous, mais nous payons un prix que tout le monde, je crois, trouvera juste et raisonnable. Nous obtenons l'usage de superbes commodités, d'un terminus magnifique—nous ne pouvions désirer une meilleure entrée dans la ville de Montréal—et nous avons tout cela au taux de 5 pour 100 par année sur la valeur capitalisée de $4,500,000.

L'autre soir, passant en revue les différentes dispositions de notre marché, j'ai fait une estimation juste et raisonnable des privilèges variés que nous acquérons. Vous pouvez soustraire plusieurs millions des chiffres que j'ai donnés, et vous n'obtenez que 3 pour 100 sur $4,500,000.

M. FOSTER : Mon honorable ami se constitue l'avocat zélé du Grand Tronc au moment où, au nom du pays, il va conclure un marché avec cette compagnie. Le Grand Tronc connaissait probablement l'homme à qui il avait affaire. Au lieu de parler en qualité de représentant du peuple canadien, il semble s'être plutôt fait l'avocat du Grand Tronc. La convention n'a pas été difficile à conclure ; l'honorable ministre a dit qu'il n'avait pu faire un meilleur marché, et il n'est pas prouvé qu'il ait essayé. Cependant il se fait une gloire parce que du montant que le Grand Tronc demandait en premier lieu, il a fait déduire $10,000 par année.

Est-ce que le Grand Tronc a posé son ultimatum en disant : " C'est à prendre ou à laisser. " L'honorable ministre nous dit que les facilités terminales du Grand Tronc sont considérables ; il n'y a pas de doute, mais le fait de nous en donner l'usage à raison de 5 pour 100 de leur valeur, ne nuit en rien au Grand Tronc. En outre, le ministre s'étant engagé à l'entretien des têtes de ligne, voies, etc., le Grand Tronc ne perd absolument rien. La propriété est d'une immense valeur et le Grand Tronc en a la jouissance et retire $140,000 par année, sans se priver en rien des facilités, des privilèges et de l'usage qu'il possède aujourd'hui.

Le ministre paie l'entretien selon l'usage que l'Intercolonial fera du chemin. Le premier marché était beaucoup plus onéreux que celui-ci. Nous en indiquerons les différences à mesure que nous avancerons. Nous en avons signalé une. Le Grand Tronc qui pose son ultimatum, a donné à l'honorable ministre, grâce à l'intervention du Sénat, une somme de $6,000 par année à perpétuité. C'est là une jolie somme. Je désire attirer l'attention du comité et du pays sur le fait suivant. Il y avait deux parties en cause, le Grand Tronc, possédant ces têtes de ligne dispendieuses pour l'usage desquelles l'honorable ministre devait payer ne perd absolument rien des avantages dont il jouit aujourd'hui, et retirera une somme de $140,000 par année, basée sur la moitié de l'estimation de cette propriété, et calculée au taux de 5 pour 100 par année.

Le ministre n'aurait pas dû ,je crois, accepter l'estimation du Grand Tronc, et s'engager à payer pour un usage dont il n'a pas besoin, une moitié lorsque l'usage n'était que de 5 pour 100. Il aurait eu raison de dire : Je vais vous payer l'intérêt au taux auquel le gouvernement peut emprunter. En agissant ainsi, il aurait épargné la différence entre $36,000 et $62,500 par année, et une somme énorme dans le cours de 99 ans.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai déjà plusieurs fois donné ma manière de voir sur ce sujet. J'ai déjà dit à la Chambre que ces négociations avaient été longues, et que j'ai consacré tout mon attention à l'étude de cette question avec les fonctionnaires de mon département. J'ai fait tous mes efforts pour conclure avec le Grand Tronc le meilleur arrangement possible dans les intérêts du pays. J'ai déjà dit avec quelle ardeur, quel zèle et quel dévouement j'avais travaillé en ce sens, et je n'ai pas besoin de le répéter. Que l'honorable préopinant prenne ma parole ou non, je lui dirai que cela ne me fait ni chaud ni froid. J'ai exposé les faits en face du parlement et du pays, et ce contrat, qui contient le résultat de nos négociations, est, je crois, une preuve qui justifie ma conduite en cette matière.

Je répète encore ce que j'ai dit il y a un instant, savoir : qu'il est parfaitement oiseux de parler d'obtenir l'usage de cette propriété de la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer en consentant à payer à celle-ci 3 pour 100 par année du montant de toute estimation qu'on croirait devoir fixer. Cette compagnie n'y songerait pas. J'ai débuté d'abord avec ce qu'on croyait être un montant trop élevé. Je déclarai à la compagnie que la chose devait se faire pour environ $110,000. Elle ne voulait pas y songer. Elle me répondit qu'il était inutile d'en parler. Nous fîmes des concessions mutuelles, et nous nous entendîmes pour $140,000. A un certain moment, on ne savait trop si les négociations ne cesseraient pas, et s'il ne faudrait pas dire adieu à tout l'arrangement.

M. CLANCY : L'honorable ministre (M. Blair) me permettra-t-il de lui demander si lorsque ces négociations ont eu lieu avec la compagnie du Grand Tronc, il s'était engagé à acheter le chemin de fer du comté de Drummond, ou s'il a pris cet engagement *ensuite* ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, M. l'Orateur, le gouvernement n'a pas été le moindrement engagé à accepter l'une ou l'autre de ces propositions tant que nous n'avons pas été bien convaincus que nous pourrions leur donner suite à toutes deux.

M. CLANCY : L'honorable ministre occupe une position encore moins susceptible d'être défendue que s'il pouvait apporter l'excuse d'avoir été lié à l'achat du chemin de fer du comté de Drummond, de manière à se trouver à la merci du Grand Tronc.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai rien dit de la sorte.

M. CLANCY : Mon honorable ami dit que telle n'était pas sa position. Or, cette position est encore moins soutenable que s'il pouvait offrir cette excuse, toute piètre qu'elle soit. L'honorable ministre a fait cet arrangement avec le Grand Tronc librement, et sans y avoir été forcé, parce qu'il aurait été lié à un autre projet.

Il a avoué qu'il ne pouvait obtenir de meilleures conditions. L'honorable ministre avait l'autre alternative, c'est-à-dire de n'y pas toucher du tout.

Puis, l'honorable ministre lui-même a eu des doutes. Il dit avoir déclaré au Grand Tronc que la somme d'environ $110,000 suffirait amplement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai rien dit de la sorte.

M. CLANCY : L'honorable ministre n'a-t-il pas commencé par faire cette proposition au Grand Tronc ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Certainement, j'ai essayé de faire le meilleur marché possible, et d'obtenir l'usage du chemin de fer moyennant le loyer le moins élevé, comme ferait tout homme d'affaires achetant une propriété quelconque. Je ne me suis pas empressé d'accepter la proposition du Grand Tronc aussitôt qu'on me l'eût fait, et de dire : " Oui, nous allons l'accepter ! " Il y a eu beaucoup de divergence d'opinion, et deux ou trois fois, dans le cours des négociations, la compagnie est venue sur le point de les abandonner tout à fait.

M. CLANCY : Je voudrais savoir de l'honorable ministre sur quoi il a basé son offre de $110,000. Cette offre était-elle faite par pure tactique ? Il déclare qu'il a offert ces $110,000 sans prendre en considération la question de savoir si le Grand Tronc accepterait ou non cette somme. Il dit qu'il s'agissait là d'une propriété d'une immense valeur, mais il omet de faire remarquer qu'elle n'a pas la valeur à laquelle le Grand Tronc l'estime pour le peuple du Canada, à qui l'on demande de faire cette immense dépense dans le but de réaliser le projet de l'honorable ministre.

Il semble que plus l'honorable ministre discute cette question, plus il devient évident que c'était affaire arrêtée dans son esprit de mettre à exécution ce projet, et qu'il lui fallait le faire, peu importe les objections auxquelles le dit projet pouvait avoir à se heurter.

Dans ces circonstances, je ne pense pas que le public soit disposé à adopter ce point de vue du projet.

D'abord l'honorable ministre n'a pas démontré qu'il fût nécessaire de s'astreindre à une certaine offre, et il ne peut établir qu'il fût obligé d'en venir aux conditions que le Grand Tronc voulait lui arracher. Supposons que le Grand Tronc eût demandé $200,000 au ministre, celui-ci aurait-il accédé à cette exigence ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Peut-être l'honorable député veut-il tirer une déduction. Le Grand Tronc a offert d'accepter $156,000, et on le lui a refusé. Il n'est pas raisonnable de demander si je consentirais à payer $200,000, lorsque je n'ai pas voulu en payer $156,000.

M. CLANCY : Les négociations se seraient-elles terminées là si la compagnie eût refusé de diminuer le montant qu'elle réclamait ? Tout le projet aurait-il alors été abandonné ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. CLANCY : Alors, si la dernière limite du ministre était $140,000, il doit s'être basé sur quelque chose pour l'établir, et il aurait dû le déclarer à la Chambre.

M. BORDEN (Halifax) : Si j'ai bien compris le ministre, hier soir, certains documents ont été déposés sur le bureau de la Chambre, mais jusqu'ici, il m'a été impossible de me les procurer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) les a eus.

M. BORDEN (Halifax) : J'ai parlé de la chose à l'honorable député (M. Haggart), ainsi qu'à l'ancien ministre des Finances (M Foster), et ces messieurs m'ont dit que les documents mentionnés ne contiennent pas les renseignements que j'ai demandés. Cet arrangement stipule que le coût d'entretien sera fixé d'après la proportion de l'usage qu'on fera de la ligne, et que des rapports seront faits à cette fin. Ces rapports montreraient promptement à ce comité quelle est la proportion de cet usage. L'honorable ministre, je crois, a déclaré que la proportion de l'usage de la ligne par l'Intercolonial était d'environ 5 pour 100 comparativement à cet usage par le Grand Tronc.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'état que j'ai produit en cette Chambre démontre que la proportion de l'usage de la ligne par l'Intercolonial est plus forte que celle-là. Elle revient en moyenne à 20 ou 25 pour 100, je crois. Elle varie, naturellement, par suite des circonstances qu'on constaterait dans les documents que j'ai produits en cette Chambre.

M. BORDEN : Dois-je comprendre, par les paroles de mon honorable ami (M. Blair), que la proportion relative est d'environ 20 pour 100, soit d'un ciquième ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, je crois que ça se monte au moins à cela, vu les affaires que nous faisons.

M. BORDEN : Naturellement, mon honorable ami voudra songer que l'Intercolonial fait usage d'une petite partie des commodités de la tête de ligne seulement, et qu'il en sera ainsi durant un grand nombre d'années.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans un sens l'Intercolonial fera usage de cette ligne, tout comme si nous faisions dix fois le chiffre d'affaires actuel. Il nous faut passer sur les voies, seulement nous ne le faisons pas aussi souvent que s notre besogne était plus considérable.

M. BORDEN : Je crois qu'il pourrait être bon de se rappeler ce que M. Wainwright a déclaré à ce sujet. Voici ce qu'il a déposé au comité :

Par M. Borden :

Q. L'usage que ferait le Grand Tronc de ces commodités de tête de ligne serait beaucoup plus considérable que tout l'usage que pourrait en faire l'Intercolonial ?—R. Certainement.

Q. Dans quelle proportion ?—R. Cela dépendrait de la besogne de celui-ci. Voici la position : l'arrangement stipule que nous avons en commun l'usage de ces commodités de tête de ligne. J'ai indiqué dans le plan que cet arrangement comporte l'usage de quarante milles de voies d'évitement, de hangars à marchandises, de plaques tournantes et de tous les accessoires. Ça ressemble beaucoup au cas de celui qui, après son mariage, irait avec sa femme trouver le propriétaire d'un palais pour lui demander de lui accorder l'usage de toute sa maison. Naturellement, il ne pourrait d'abord faire usage que d'une seule pièce ; mais en quelques années, peut survenir une nombreuse famille. J'ignore qu'elle sera la proportion relative de l'usage de la tête de ligne par le Grand Tronc et par l'Intercolonial.

Q. Combien croyez-vous qu'il faudra de temps à l'Intercolonial pour avoir une assez nombreuse famille pour occuper cette tête de ligne ?—R. Je pense que ça ne lui prendra pas grand temps. Ce projet de prolongement à Montréal est de nature à augmenter considérablement le trafic.

Q. Vous avez quelque idée de ce qu'était la besogne de l'Intercolonial avant son prolongement à Montréal ?—R. *Oui.*

Q. Vous avez une idée de la proportion de votre besogne à Montréal comparativement à celle-là ?—R. Eh bien ! notre besogne était en comparaison fort considérable, naturellement.

Q. Pourriez-vous donner quelque idée de la proportion ?—R. Non, parce que ça varie beaucoup.

La famille ne semble pas avoir augmenté très fort dans le cours de l'an dernier. Je suis un peu surpris d'apprendre que la proportion soit même de 20 pour 100, car M. Wainwright n'aurait pas osé dire alors que cette proportion serait d'un centième.

Voici le témoignage de M. Wainwright :

Par M. Haggart :

Q. Est-ce un centième ?—R. Je n'aimerais pas à le déclarer positivement. Tout en ayant avec le Grand Tronc l'usage en commun de ces commodités, l'Intercolonial paie seulement d'après l'étendue de chemin parcourue.

Q. Y a-t-il d'autres chemins que l'Intercolonial ayant l'usage de votre tête de ligne à Montréal ?—R. Les chemins dont les wagons pénètrent à Montréal, naturellement .....

Il est regrettable que nous n'ayons pas le rapport que mon honorable ami (M. Blair) dit avoir fait en cette Chambre, mais dont je n'ai pu arriver à prendre communication.

M. FOSTER : L'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) a eu ces documents, je les ai eus, et l'honorable député de Westmoreland (M. Powell), les a eus également. Ils sont venus en notre possession alors que nous nous livrions à certaines critiques et à certaines investigations. Eh bien ! ces documents ne renfermaient rien du tout pour démontrer ce que mon honorable ami (M. Borden) désire constater, et ce que nous n'avons cessé de demander, savoir : quelle proportion a existé entre l'Intercolonial et le Grand Tronc dans l'usage de ces commodités de tête de ligne. Ainsi, si mille wagons du Grand Tronc ont fait usage de celles-ci durant un certain temps, et si seulement cent wagons de l'Intercolonial ont joui de cet usage, nous pourrions alors connaître quelle est cette proportion. Le ministre nous a dit ce que coûte l'usage de la tête de ligne, mais cela ne répond nullement à la question de mon honorable ami. Cela en est aussi éloigné que possible. La seule manière d'arriver à régler la question de la proportion de l'usage de la tête de ligne, c'est de nous laisser savoir seulement dans quelle proportion le Grand Tronc et l'Intercolonial en ont relativement fait usage durant les neuf ou dix mois qu'ils en ont joui en commun. Mon honorable ami n'a pas produit de rapport à cet égard. Ce qu'il a produit, c'est le montant payé par l'Intercolonial, mais cela n'indique pas la proportion de l'usage que l'on a fait du chemin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député, je pense, verra, en examinant la question faite par l'honorable député de Halifax (M. Borden), ainsi qu'en consultant les procès-verbaux de la Chambre, que la production demandée par celui-ci a été faite, et suivant son désir. J'ai remis la note à mon fonctionnaire, celui-ci s'est procuré l'information, comme je le suppose, et il me l'a transmise ; puis, je l'ai apportée en cette Chambre où je l'ai produite. Toutefois, j'avouerai franchement que l'état n'a pas été fait d'une façon aussi détaillée que le voudrait maintenant l'honorable député. Cet état mentionne les paiements des différents mois, puis il donne le total du montant.

M. FOSTER : Il n'a trait qu'à l'argent payé seulement. Mon honorable ami ne comprend-il pas qu'il ne nous donne pas le total de la somme d'usage de ces commodités de tête de ligne par le Grand Tronc du-

rant ce temps-là ? L'état nous indique seulement ce qu'on nous a fait payer pour cet usage durant le même temps. Nous ne pouvons parvenir à la vérité d'aucune autre manière qu'en étant informés de la mesure dans laquelle l'Intercolonial, d'un côté, et le Grand Tronc, de l'autre, ont fait usage de la tête de ligne, de manière que nous puissions établir une comparaison à ce sujet entre les deux chemins.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX. Je n'ai jamais produit les renseignements sous la forme que l'honorable député vient de mentionner. Voici comment la chose se règle. Le Grand Tronc établit sa réclamation mois par mois : et avant d'arrêter l'état définitivement, le gérant général envoie son comptable examiner les livres de ce chemin afin de s'assurer si le montant réclamé est exact ou non. Il existe certains montants considérables que je sais, d'après des rapports reçus, encore en discussion entre le Grand Tronc et nous-mêmes ; mais il ne nous a pas été communiqué, pas plus qu'au gérant général, je crois, d'état de la Compagnie du Grand Tronc indiquant le nombre de ses wagons, la quantité des marchandises ou le nombre des voyageurs qu'elle a transportés, ni rien de ce qui peut être nécessaire pour que nous puission arriver à une conclusion. La compagnie établit seulement sa réclamation relativement à l'argent dû grâce à l'Intercolonial, et l'auditeur examine les livres du mois correspondant afin de vérifier l'exactitude de l'état.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami ne semble pas comprendre que les renseignements que je voulais sont ceux que j'ai demandés. Je suis certain que mon honorable ami a compris ma demande dans le temps, car je l'ai faite si clairement qu'un enfant aurait pu en saisir le sens. J'ai mentionné les articles 3 et 33 de cet arrangement, et j'ai signalé que le coût d'entretien devait être basé sur la proportion de ce que les trains de l'Intercolonial ajoutaient chaque mois à l'usage, tant par locomotive que par wagon, des parties communes de la tête de ligne ; et j'ai fait remarquer que, d'après l'article 33, " Sa Majesté et la compagnie devront réciproquement se fournir avec diligence, chaque mois, tous les renseignements nécessaires pous constater et contrôler les taux, prix de passage, réclamations, part de frais et autres états requis en vertu des présentes. " Si donc cet arrangement est exécuté, ce que nous devons supposer, mon honorable ami doit avoir dans son département les renseignements indiquant précisément quelle est la proportion dont l'Intercolonial fait usage, tant par locomotive que par wagon, des parties de la tête de ligne du Grand Tronc ; et mon honorable ami comprendra qu'il est extrêmement important que cela nous soit communiqué.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je voudrais savoir en quoi cela est important, si l'honorable député ne pense pas que les fonctionnaires de l'Intercolonial paient sciemment plus d'argent qu'ils ne doivent le faire.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami, comme tout autre membre de ce comité, doit comprendre, sans qu'il soit besoin d'explication de ma part, que cela est extrêmement important.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'avoue ne pas le comprendre.

M. BORDEN (Halifax) : Ne sommes-nous pas à examiner ici la question de savoir le si loyer en question est raisonnable, ou non ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, vous êtes à examiner le principe, c'est-à-dire la question de savoir s'il est juste que l'une des parties au contrat indemnise l'autre qui fournit et entretient tout le personnel, et qui maintient le chemin,—d'après la proportion de besogne de chacune.

M. BORDEN (Halifax) : Ne confondons pas l'entretien et le loyer.

Je ne trouve pas à redire quant au principe sur lequel repose l'entretien. Je ne puis croire que mon honorable ami manque réellement autant de vivacité intellectuelle qu'il le paraît. Je veux connaître la proportion des frais d'entretien afin de comparer la mesure dans laquelle l'Intercolonial et le Grand Tronc font respectivement usage de ce chemin, et afin de constater si, oui ou non, la somme de $140,000 annuellement constitue un loyer raisonnable. Assurément, mon honorable ami ne trouve pas la chose aussi difficile à comprendre qu'il a semblé la trouver d'abord.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'avoue ne pouvoir en comprendre la pertinence.

M. BORDEN (Halifax) : Je le regrette. Je continuerai pour voir si je ne puis pas lui en faire comprendre la pertinence. Je ne désespère pas d'y parvenir

Supposez que le Grand Tronc fasse de ses commodités de tête de ligne cent fois l'usage qu'en fait l'Intercolonial. Il s'ensuivrait alors, si le bail reposait sur le principe de la proportion de l'usage, que le Grand Tronc devrait payer cent fois les $140,000, c'est-à-dire $14,000,000. Mon honorable ami ne comprend-il pas qu'il est des plus importants de savoir au juste dans quelle mesure nous nous servons de ces commodités, comparativement au Grand Tronc ?

Mon honorable ami devrait produire les renseignements que j'ai demandés il y a deux semaines. J'ai signalé les articles mêmes de cet arrangement d'après lesquels la production devait se faire. J'ai fait remarquer à l'honorable ministre qu'en vertu des termes de l'arrangement ses fonctionnaires doivent recevoir, comme ils en ont le

droit, à la fin de chaque mois, précisément les renseignements que je désire. J'ai signalé cette question à l'honorable ministre hier soir, et il m'a répondu qu'il avait produit l'information.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Avez-vous trouvé l'état ? Je vous ai déclaré que je l'avais produit avec les autres documents.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne l'ai pas trouvé. L'information que j'ai demandée n'est pas là. Je puis le dire après avoir soigneusement examiné les documents avec le greffier.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai fourni cet état il y a longtemps.

M. BORDEN (Halifax) : Là-dessus, j'oppose une dénégation à l'honorable ministre. S'il veut bien consulter les "Débats", il verra que je lui ai demandé exactement ce que je demande ce soir. J'ai fait remarquer alors les deux articles en question, d'après lesquels il est évident que son département doit recevoir ces renseignemnts à la fin de chaque mois, et il a dit qu'il produirait ces renseignements-là.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'en ai immédiatement remis la demande à mon fonctionnaire.

M. BORDEN : S'il l'a fait, et si, en conséquence, nous avons les documents dont il parle ce soir, il a remis à son fonctionnaire quelque chose qui ne correspond pas à ce que j'ai demandé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A quelle date était-ce ?

M. BORDEN (Halifax) : Il y a environ dix jours, au moment même où s'est terminé le débat relatif aux résolutions concernant le chemin de fer du comté de Drummond.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je verrai à la chose.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne crois pas avoir beaucoup d'autres choses à dire tant que je n'aurai pas cette information. Il me semble.....

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous pouvez discuter la question sur le principe de 1 pour 100.

M. BORDEN (Halifax) : Non, c'est ce que je ne veux pas faire ; je veux discuter la question quant à son véritable principe. Il ne s'agit pas ici d'une dicussion académique, je suppose.

Le SOLLICITEUR GENERAL (M. Fitzpatrick) : Il est seulement onze heures et vingt.

M. BORDEN (Halifax) : J'ignore ce que mon honorable ami veut dire par là ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Il est de bonne heure.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami semble croire que cette phase du sujet prête quelque peu à la plaisanterie. Il trouve, je suppose, qu'il serait parfaitement juste que le gouvernement paie $140,000 par année pour l'usage dans la proportion d'un centième de ces facilités de têtes de ligne.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Vous ne discutez pas la chose sérieusement, car ce serait gaspiller votre temps et le nôtre.

M. BORDEN : Je regrette de voir mon honorable ami l'envisager sous cet aspect ; nous ne pouvons tous en cette Chambre apporter à la discussion de ce sujet l'habileté et la science de mon honorable ami——

Le SOLLICITEUR GENERAL : Ce n'est pas l'habileté qui fait défaut à mon honorable ami.

M. BORDEN : Mais il ne devrait pas, des hauteurs où l'élèvent ses connaissances et sa grande habileté, abaisser les yeux sur les humbles efforts que font les membres de la gauche pour jeter un peu de lumière sur la question. Nous tâchons, de la façon la plus sérieuse, de démontrer—ce qui devrait être évident aux membres de la droite sans qu'il fût besoin de discuter la chose—que si l'Intercolonial fait usage d'une partie de ces facilités de tête de ligne seulement dans la mesure d'un centième de l'usage qu'en fait le Grand Tronc, $140,000 constituent un loyer annuel absolument excessif. Si mon honorable ami le Solliciteur général trouve que ce n'est pas là une proposition sérieuse, qu'il se lève pour démontrer que ce loyer n'est pas excessif dans les circonstances. Et peut-être mon honorable ami, le directeur général des Postes, qui semble également considérer ce sujet à un point de vue humoristique, sera-t-il assez bon d'éclairer le comité et établir que mon argument ne vaut rien. J'ose croire qu'il n'est personne en cette Chambre qui ne trouve fort difficile, si, comme le dit l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, cette question doit être discutée en prenant pour principe que la proportion de l'usage sera de 1 pour 100, d'établir que $140,000 ne constituent pas un loyer annuel, non seulement excessif, mais absolument scandaleux.

Voilà la raison pour laquelle j'ai demandé au ministre des Chemins de fer et Canaux, il y a dix jours, de produire cette information que nous n'avons pas encore obtenue, et que je supposais, d'après sa déclaration d'hier soir, avoir été déposée sur le bureau de la Chambre.

M. BRITTON : N'acceptez-vous pas la déclaration de l'honorable ministre disant que cette proportion est plus près de 25 pour 100 que de 20 pour 100 ?

M. BORDEN : Je suis informé par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M.

Haggart), que le ministre lui a déclaré en cette Chambre que la proportion était d'environ 5 pour 100. Il m'a dit cela aujourd'hui seulement, et j'ose dire à mon honorable ami le député de Kingston, qui est un homme raisonnable, qu'après avoir demandé cette information il y a dix jours, et reçu du ministre des Chemins de fer et Canaux la réponse qu'il la produirait, il n'était nullement déraisonnable de ma part, et nullement de nature à provoquer l'hilarité des membres de la droite, de demander, lorsque j'ai été informé hier soir que les documents n'avaient pas été produits, pourquoi ils ne l'avaient pas été. L'honorable député de Kingston trouve-t-il ma manière de voir déraisonnable ?

M. BRITTON : Je ne crois pas que le loyer que nous aurons à payer soit déterminé par l'usage que nous ferons de ces facilités terminales.

M. BORDEN : Mais, n'est-ce pas le cas ?

M. BRITTON : Non, certainement. Si nous avions la moitié indivise de ces facilités terminales, année par année, nous ne prendrions pas comme base de comparaison l'usage plus ou moins grand que nous ferions de cette route.

M. BORDEN : Si mon honorable ami veut considérer sérieusement la chose, il verra jusqu'où peut le conduire son raisonnement. Si nous ne devons nous servir de ce chemin que d'un seul mille sur les quarante milles de termini et cela dans une proportion d'un millième seulement——

M. BRITTON : Vous n'auriez pas loué le chemin dans ces circonstances.

M. BORDEN : L'argument de l'honorable député revient à la même conclusion. On nous demandera, en vertu du contrat proposé et en vue du prolongement à Montréal, de faire usage de ce chemin. Il serait plus logique de savoir d'abord quelle est la valeur de cette partie de chemin qui ne sert qu'à amener à Montréal, si l'on tient compte du reste. Il faudrait aussi savoir si l'usage que nous faisons du chemin peut être comparé à celui qu'en fait le Grand Tronc. Ce sont là des choses à considérer et qui me permettent de demander au ministre des Chemins de fer et Canaux de produire tous les documents qu'il a en sa possession et qui se rapportent à cette question.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'allais poser une question à l'honorable député s'il voulait me le permettre.

M. BORDEN : Certainement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je voudrais demander à l'honorable député s'il est juste de dire que le gouvernement ne considérait pas ce que l'Intercolonial peut rapporter de bénéfices par ce prolongement, et ne pas considérer ce que rapporte au Grand Tronc l'usage de cette même voie telle qu'elle est maintenant.

M. BORDEN : Comme j'ai été interrompu, je n'ai pu saisir toutes les paroles de l'honorable ministre. Voudra-t-il les répéter ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne posais pas une question sérieuse à mon honorable ami (M. Borden, Halifax).

M. FOSTER : Je laisse à l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) la responsabilité du débat qui s'engage sur la question qu'il a soulevée. Je ne crois pas qu'il en soit arrivé au point d'ignorer complètement les engagements qu'a contractés le ministre des Chemins de fer et Canaux. Nous avons droit de demander tous renseignements se rapportant au contrat dont il est question, qui ont servi de base à ce contrat et que le ministre des Chemins de fer et Canaux devrait nous fournir.

Les honorables députés de la droite semblent croire que l'opposition n'a rien à dire quand il s'agit des intérêts du pays. Mais, toutes considérations à part, n'avons-nous pas le droit, M. l'Orateur, de demander tous les renseignements qui prouveront combien raisonnable et juste est notre attitude dans cette Chambre et devant le pays ? L'arbitraire règnera donc en ce pays ?

Nous prétendons que nous allons payer $140,000 de loyer par année, et nous demandons ce que l'usage que nous ferons de la ligne dont il est question peut coûter au pays ou au Grand Tronc. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux pourrait répondre à cette question s'il a fait le contrat dont il est question.

Depuis dix jours au moins nous demandons ce renseignement ; le ministre a pris note du fait et a promis de déposer sur le bureau de la Chambre les papiers demandés. Il a prétendu, hier soir, qu'il avait produit ces papiers dont nous avons besoin pour la discussion qui nous occupe. Comme moi, l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) dira que les documents demandés n'ont pas été produits et que nous ne pouvons discuter avec connaissance de cause ce contrat de $140,000 par année pour le louage du Grand Tronc.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux a manqué à sa parole ; il a l'appui de l'honorable premier ministre, des honorables députés de Wellington-nord et de Kingston.

Avis a été donné ici, il y a dix jours, qu'on demanderait la production de ces documents, cependant, ils nous manquent ce soir, alors que nous sommes à discuter un item des subsides qui se rapporte à cette question. Au reste, l'honorable ministre reconnaît que le document qu'il nous faut n'a pas été produit. J'en appelle à l'honorable député de Wellington-nord ; s'il était dans l'opposition et faisait un discours devant cette Chambre et

pour le pays, ne croirait-il pas sincèrement que les documents demandés devraient être produits, du moment que le ministre les a entre les mains ? Et au cas où tel ministre n'a pas rempli ses engagements et n'a pas présenté les documents demandés, ne vaut-il pas mieux abandonner la discussion tant que ces renseignements n'auront pas été donnés ? Mais c'est là la position qu'a toujours prise l'honorable député comme citoyen et comme député. Il s'agit ce soir de la troisième lecture du bill du Drummond.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Ecoutez ! écoutez !

M. FOSTER : Le ministre de la Marine et des Pêcheries sourit ; c'est un de ces sourires qu'il ne réserve que pour indiquer le mépris suprême qu'il professe à l'égard de ceux qui les provoquent. Mais il s'agit ici de la troisième lecture du bill concernant le Drummond et j'ai demandé à plus d'une reprise, de jour en jour, au ministre des Chemins de fer et Canaux le rapport des ingénieurs sur la condition dans laquelle se trouvait la voie. Je n'ai pu obtenir ce renseignement. De telle sorte que si le bill est lu une troisième fois, je n'aurai pas obtenu le renseignement que je suis en droit d'exiger et que l'honorable ministre nous avait promis.

Ce n'est pas tout. Peu importe qu'il considère la question comme sérieuse, ou non. Mais il a dit d'abord que nous avions proposé d'exploiter ce prolongement à 5 pour 100 et il parle, ce soir, de 20 pour 100. Qu'en sait-il ? Il doit appuyer sa déclaration, si elle est exacte, sur une base solide et que lui fournit son département. Il dit, cependant, à l'honorable député de Halifax (M. Borden) : Si vous le voulez, mettez le prix de ce loyer d'usage à un pour cent. C'est la manière que l'honorable ministre a adoptée pour donner les renseignements importants.

Je le demande, sans animosité et sans colère, aux membres du comité ici présents : Ce n'est pas là agir de la manière suivie et nous avons droit de dire que tant que le ministre des Chemins de fer et Canaux n'aura pas produit les documents demandés et qu'il nous a promis, nous continuerons la discussion.

Jeudi, le 8 juin 1899.

M. BORDEN (Halifax) : J'ai trouvé le texte même de ce que j'ai dit sur cette question et qui a prêté matière à discussion ici. Je cite les " Débats " :

Je signalerai au ministre des Chemins de fer et Canaux un renseignement qu'il pouvait facilement donner à la Chambre. D'après le 3e article du marché de 1898 avec le chemin de fer du Grand Tronc, le coût de l'entretien du chemin de la section mixte de Montréal et de la section mixte de la Chaudière doit être payé proportionnellement. L'Intercolonial d'un côté et le chemin de fer du Grand Tronc, de l'autre, paieront en proportion du nombre de locomotives et de voitures qu'ils auront fait circuler sur la ligne—comparées au chiffre total. D'après l'article 33, Sa Majesté et la compagnie s'engagent à se transmettre mutuellement, tous les mois, tous les renseignements nécessaires pour déterminer et contrôler les taux, les recettes, la proportion des dépenses et tous autres renseignements à cette fin. Le ministre a donc dû recevoir du chemin de fer du Grand Tronc, tous les mois, des rapports indiquant exactement dans quelles proportions le chemin de fer du Grand Tronc et l'Intercolonial ont fait usage du chemin. Ces rapports pourraient être très utiles à la Chambre au cours du débat. Ce point n'a pas encore été soulevé à ma connaissance, et ces rapports mensuels pourraient nous aider à déterminer si l'arrangement avec le chemin de fer du Grand Tronc est juste.

Le ministre lui-même a déclaré devant le comité que l'arrangement conclu avec le chemin de fer du Grand Tronc est si intimement lié à celui qui nous est soumis, que les deux doivent être discutés ensemble. Je demande, en conséquence, au ministre de bien vouloir communiquer ces documents à la Chambre avant que le vote soit pris, ou du moins avant que le bill basé sur ces résolutions soit présenté.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je ne crois pas qu'il y ait d'objection à la production de ces documents si l'honorable député les désire. Veut-il avoir les rapports pour tout le temps qu'a duré l'arrangement?

M. BORDEN (Halifax) : Je ne veux pas imposer à l'honorable ministre un travail inutile, mais je crois qu'il pourra facilement se procurer ces renseignements.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois qu'il n'y a aucune difficulté à les produire jusqu'au dernier que nous avons reçu du chemin de fer du Grand Tronc ; ils seront produits, je crois, avant l'introduction du bill ou du moins avant que la question du chemin de fer du Grand Tronc ait été décidée.

Hier soir, j'ai attiré de nouveau l'attention de mon honorable ami et j'ai expliqué pourquoi je ne voulais pas qu'il y eût malentendu.

M. BORDEN (Halifax) : Il y a une semaine, j'ai demandé au ministre des renseignements relativement à la proportion d'usage du chemin de fer Intercolonial. J'ai dit alors qu'il devait avoir ce renseignement, car depuis plus d'un an le chemin de fer Intercolonial paie le coût de l'entretien sur la base de la proportion d'usage, et les états sont fournis chaque mois. Le ministre (M. Blair) m'a dit qu'il donnerait ce renseignement à la chambre jusqu'au dernier état reçu. J'ai été absent pendant une couple de jours, et il est possible que le ministre ait produit la chose, mais en consultant les *Débats*, je ne puis pas la voir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai produit le renseignement que je vous avais promis, et, il est ici.

Or, on voit que le rapport demandé n'a pas été soumis. Je ne crois pas que les honorables députés de la droite s'imaginent que le renseignement que je demande ne se rapporte pas à la question. Je demande à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux de remplir la promesse qu'il m'a fait avant de chercher à pousser davantage l'adoption de son bill.

M. MONTAGUE : Quelle objection y a-t-il à la production de ces documents ? J'ai toujours cru qu'il était de simple courtoisie de soumettre à la Chambre les documents promis.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'aurais aucune objection à soumettre à la Chambre les papiers demandés, si je les avais. Mon honorable ami n'a pas cru devoir prendre en considération la déclaration que j'ai faite devant le comité plus d'une fois. A l'expiration de chaque mois, le Grand Tronc envoie le compte que nous devons payer pour l'Intercolonial. Notre gérant général, au reçu de ce compte, envoie son expert comptable à Montréal. Cet expert comptable a droit d'examiner les livres du Grand Tronc.

Mon honorable ami croit que le Grand Tronc fait pour l'Intercolonial un double de ses livres indiquant les opérations de la compagnie durant un mois et celles de l'Intercolonial sur ce prolongement durant la même période. Mais il n'en est pas ainsi. Le Grand Tronc réclame tant et l'auditeur examine dans les livres de cette compagnie si le montant réclamé est exact. Il sait alors, d'après les livres de la compagnie, combien de marchandises ont été expédiées, combien de wagons ont servi à ce transport, toutes choses enfin qui peuvent lui indiquer si le compte est trop chargé ou non.

J'ai parlé de la chose à M. Schreiber, depuis que l'honorable député a mentionné le fait l'autre jour, et il m'a donné des renseignements au sujet de la vérification des comptes par l'expert comptable de l'Intercolonial.

Le Grand Tronc ne nous donne aucun renseignement quant au transport des voyageurs et du trafic qui lui appartient, et par conséquent, nous ne pouvons fournir le renseignement demandé.

M. MONTAGUE : Vous pouvez l'avoir ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que nous pourrions l'avoir.

M. MONTAGUE : On a payé des comptes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, après le rapport de l'expert comptable.

M. MONTAGUE : Je ne crois pas que le Grand Tronc gagne en popularité si les paroles prononcées par l'honorable ministre au sujet de la tenue des livres de cette compagnie sont exactes. L'honorable ministre sait que le Grand Tronc tient bien ses livres et qu'à quelques heures d'avis, il aurait pu obtenir les renseignements qu'il aurait voulu.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce que le Grand Tronc pourrait nous donner comme renseignement et sans retard, serait le compte des dépenses qu'il a faites sur toute sa voie ferrée, y compris les termini, et par suite, le total que nous avons à payer. Pour s'assurer si le montant réclamé de ce chef est exact ou non, il faut attendre l'inspection des livres de la compagnie faite par l'expert comptable de l'Intercolonial.

M. FOSTER : Mon honorable ami semble ne pas comprendre le point que je soulève. Qu'on lise ce que contient le troisième article du contrat qu'il nous présente :

Que Sa Majesté paiera à la compagnie une part des frais d'entretien de la section commune de Montréal et de la section commune de la Chaudière, y compris les voies, ponts, aiguilles, voies d'évitement et de garage, signaux, accessoires de toutes sortes, quais, citernes, services d'eau, hangars à combustible, clôtures, passages et tous autres accessoires et dépendances qu'elle a en commun avec la compagnie et sur les deux sections sur lesquelles elle a des droits et privilèges d'usage desquels sont compris dans la présente cession ; cette part des frais d'entretien——

——qui ont été payés pour environ 13 mois. Le contrat court depuis mars 1898, on a fait des paiements depuis. Quelle est la raison de ces paiements ? La voici :

——sera dans la proportion du rapport de la circulation tant des locomotives que des voitures des trains du chemin de fer Intercolonial, sur les sections de chemins de fer ci-dessus mentionnées, à la circulation totale tant des locomotives que des voitures sur les sections de chemins de fer ci-dessus mentionnées dans le cours de chaque mois ;—chaque locomotive, voiture à voyageurs et wagon à marchandises comptant comme une voiture.

C'est là la clause qui établit ce que nous devons payer pour l'Intercolonial au Grand Tronc. De sorte qu'aucun paiement ne saurait avoir été fait sans que l'on eût constaté le coût. L'arrangement a été en vigueur pendant treize mois, et ces paiements ont été faits.

Le ministre a dit il y a juste treize jours que la chose pouvait facilement se faire, et qu'elle le serait. Ces renseignements devaient être donnés avant l'adoption des résolutions. Elles ont été adoptées, et nous n'avons pas ces renseignements qui, à notre avis, sont très importants pour la discussion de cette question.

Les honorables députés de la droite qui ont la majorité aujourd'hui, peuvent se trouver dans l'opposition d'un jour à l'autre. Mais qu'importe ? Je leur demanderai s'ils croient que le ministre ne doit pas produire ces documents que nous lui demandons depuis longtemps. Le ministre voudrait-il, ce soir, presser l'adoption de ce bill au sujet duquel on n'a aucun renseignement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député me demande—et il se sert des requêtes déjà faites —de lui dire par mois ce qu'a été le trafic du Grand Tronc, comparé à celui de l'Intercolonial pour la section dont il s'agit.

M. MONTAGUE : Nous voulons connaître le total.

M. FOSTER : L'honorable ministre trouvera dans les "Débats" ce que nous demandons et ce qu'il doit avoir sous les yeux depuis 13 jours.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai déclaré aux honorables députés que jamais le Grand Tronc ne four-

nit, ni ne nous a fourni l'état demandé, si je suis bien informé. Quant à moi, je n'ai certainement pas reçu tel rapport.

M. MONTAGUE : Les employés sont obligés de faire ces rapports.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ils ne le sont pas.

M. MONTAGUE : Oui, par la clause 33.

M. FOSTER : Il n'y a pas de doute que l'honorable ministre a lu cette clause.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je sais ce qu'elle contient.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre (M. Blair) me permettra-t-il de lire la clause 33 ?

Que Sa Majesté et la compagnie fourniront sans délai l'une à l'autre, chaque mois, tous les renseignements nécessaires pour vérifier et contrôler les taux, prix du transport, sommes exigibles, parts relatives du coût de l'exploitation et autres rapports devant être faits en vertu des présentes.

Comment l'honorable ministre peut-il faire un calcul des revenus de l'Intercolonial sans obtenir tous les renseignements du Grand Tronc, quant à la part que l'Intercolonial doit payer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Notre expert comptable voit les livres.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : L'honorable député d'York, N.-B. (M. Foster) s'est adressé à moi et je vais m'efforcer de répondre à sa demande. Si mon honorable ami (M. Blair) veut produire le document demandé, nous pourrons arriver à en finir avec cette question. L'honorable député de Halifax (M. Borden) n'a présenté cette motion, l'autre jour, que pour savoir en vertu de quel arrangement nous payons tant et tant au Grand Tronc.

M. BORDEN (Halifax) : Ce que j'ai demandé se rapportait à l'usage du chemin par l'une ou l'autre compagnie et à ce propos j'ai cité les " Débats " pour démontrer combien ma prétention est juste à tous points de vue. Il s'agit dans la clause citée du montant que coûte l'exploitation du chemin, aux deux compagnies. Ces renseignements se rapportent directement à la question. Il est bien vrai que je n'ai pas discuté ce point, mais c'était parce que je croyais qu'il n'était pas nécessaire de demander au ministre des Chemins de fer et Canaux de produire ce renseignement.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Il peut y avoir erreur entre l'honorable député de Halifax (M. Borden) et l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) quant aux renseignements que l'on demande. Mais nous pouvons maintenant en arriver à une conclusion. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux nous a dit la nature des rapports que faisait le Grand Tronc chaque mois, ce qui nous permet de juger ce que nous avons à perdre ou à gagner d'après l'arrangement convenu. Ce rapport du Grand Tronc est revisé tous les mois par l'expert comptable de la compagnie. Il a ce rapport sur son bureau, et il peut expliquer pourquoi il faut agir de tell ou telle façon. Mon honorable ami est prêt à déposer sur le bureau de la Chambre le document demandé, et alors nous pourrons procéder à l'expédition des affaires que nous avons devant nous. Cette proposition sera-t-elle acceptée?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je veux dire aux honorables députés que je ne puis leur fournir à ce moment un renseignement que je n'ai pas. Les employés de mon département m'ont dit qu'ils n'ont jamais reçu du Grand Tronc un relevé exact des locomotives ou wagons de fret et de voyageurs qui ont passé sur cette partie du Grand Tronc. Je dois ajouter que l'expert comptable de l'Intercolonial a examiné les livres du Grand Tronc à chaque station où passe l'Intercolonial, et qu'il a vérifié les montants mentionnés dans ces livres. J'ajouterai que les agents de la Compagnie du Grand Tronc se sont prêtés de bonne grâce à cet examen.

Il examine ces documents et cet examen lui permet de constater si, oui ou non, la proportion perçue sur l'ensemble des frais d'entretien du chemin est conforme aux stipulations du contrat.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne suis pas d'humeur à badiner en pareille matière. Ce n'est pas précisément par plaisir que je suis à siéger ici, à minuit. Je ne demande au ministre que des renseignements qu'il peut nous donner. En dépit de ses déclarations, je n'en persiste pas moins à croire que ces renseignements doivent se trouver au ministère des Chemins de fer et Canaux. S'ils ne s'y trouvent point et qu'il nous soit impossible de les obtenir dans un laps de temps raisonnable, disons dix jours après que je les ai demandés, inutile d'insister davantage. J'ai demandé la production de ces documents ; j'ai donné l'avis voulu, et s'il est impossible au ministre de nous le communiquer, qu'il n'en soit plus question ; toutefois, il n'est pas moins vrai que j'ai formulé ma demande à temps, et le ministre ne prétendra pas qu'il ne soit pas juste de notre part de demander l'ajournement des délibérations du bill, jusqu'à ce qu'il nous ait communiqué ces documents. Je puis assurer le ministre de la parfaite légitimité de notre demande relativement à ces renseignements, et que nous sommes sérieux en les demandant. Est-il possible, je le demande, que ces documents ne se trouvent ni au bureau de l'auditeur, ni à celui de quelque fonctionnaire du ministère des Chemins de fer et Canaux ? Il n'est possible de déterminer la proportion des frais d'entretien qu'en constatant d'abord l'usage fait du

chemin par chaque chemin de fer. Le ministre prétend-il que l'auditeur de son bureau, à qui il a donné mission d'aller vérifier la comptabilité de la Compagnie du Grand Tronc, soit dans l'impossibilité, à son retour, de lui dire la proportion de cet usage ? Le ministre ne saurait admettre assurément que cet auditeur soit incompétent à ce point. Ce fonctionnaire a dû précisément constater ce que nous voulons savoir, et si au retour de sa mission, il est impuissant à nous donner ce renseignement alors force m'est de conclure qu'il n'est pas à la hauteur de sa mission.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député a-t-il droit de tirer pareille conclusion ?

M. BORDEN (Halifax) : C'est là mon avis et je suis en lieu de soutenir mon affirmation. Je ne saurais croire que le ministre soit exactement renseigné quand il affirme que ce renseignement ne se trouve pas à son bureau, car cette proportion de l'usage est précisément la première chose qu'il doit constater. Voilà ce que j'ai demandé il y a dix jours.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député (M. Borden) n'est pas en lieu d'émettre un avis sur la compétence de l'auditeur.

M. BORDEN (Halifax) : Je n'affirme la chose que par voie d'illustration.

Le PREMIER MINISTRE : Soit ; je ne prétends pas entamer de discussion avec l'honorable député à ce sujet. Son but est d'obtenir certains renseignements et le ministre (M. Blair) lui dit qu'il se trouve dans son ministère certains renseignements qui ne sont pas précisément ceux que désire l'honorable député ; toutefois, il est prêt à les communiquer à la Chambre.

M. WALLACE : Le ministre affirme qu'il n'a pas ces renseignements.

Le PREMIER MINISTRE : Non. Le ministre dit qu'il a les comptes mensuellement transmis par la Compagnie du Grand Tronc au chemin de fer Intercolonial. Puis, il affirme que son auditeur a approuvé ces comptes, et soit que l'auditeur ait fait un extrait de ces livres, comme le prétend le député de Halifax, soit qu'il lui suffise de faire un rapport général, c'est là une question qui pourra être discutée plus tard.

M. BORDEN (Halifax) : L'article 33 du bill statue sur ces états.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Jamais ces états n'ont été préparés de la façon que l'honorable député affirme.

M. BORDEN (Halifax) : Si on ne l'a pas fait, alors on n'a pas exécuté cet article de la convention, et j'ai argumenté sur la présomption contraire. La convention stipule que les deux chemins de fer se communiqueront mutuellement les états nécessaires, dans le but de déterminer la proportion de l'usage.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas le contrat.

M. BORDEN (Halifax) : Voici le texte.

Que Sa Majesté et la compagnie fourniront sans délai l'une à l'autre, chaque mois, tous les renseignements nécessaires pour vérifier et contrôler les taux, prix de transport, sommes exigibles, parts relatives du coût de l'exploitation et autres rapports devant être faits en vertu des présentes, et Sa Majesté et la compagnie s'engagent mutuellement à donner les facilités nécessaires, y compris l'accès aux livres et documents accordé aux auditeurs du chemin de fer Intercolonial et de la compagnie respectivement, afin de leur permettre de vérifier les comptes en vertu du présent contrat.

Que tous les rapports de balance de trafic, sommes exigibles et parts relatives du coût de l'exploitation, et autres rapports devant être faits en vertu des présentes, seront faits mensuellement, et Sa Majesté et la compagnie s'engagent mutuellement à vérifier sans délai et à payer l'une à l'autre, chaque mois, le montant total exigible de l'une ou de l'autre pour le mois immédiatement précédent.

C'est-à-dire que les intéressés se rendront mutuellement compte à la fin de chaque mois, et que l'un et l'autre auront accès à la comptabilité de chaque chemin de fer, dans le but de vérifier ces comptes. La mission de l'auditeur a pour but d'apurer les comptes reçus en premier lieu de la compagnie du Grand Tronc. Si l'on n'a pas tenu cette ligne de conduite, alors, à mon avis, on n'a pas exécuté le contrat.

Le PREMIER MINISTRE : La chose est possible ; mais c'est là matière d'opinion. Je suppose que les compagnies de chemins de fer, qui ont tant de besogne sur les bras et qui font d'énormes affaires journellement, ne se montrent pas aussi minutieuses dans le détail des affaires que l'exigerait un avocat, versé dans la loi. Ce n'est pas la première fois qu'il est conclu pareille convention, et je suppose que les compagnies de chemins de fer ont l'habitude de rendre ces comptes de leur façon accoutumée. Du moment que le ministre dit : "Je n'ai pas par devers moi les renseignements que demande l'honorable député (M. Borden), mais je suis prêt à soumettre à la Chambre demain même les renseignements sur le mode d'exécution du contrat," il me semble que l'honorable député devrait accepter cela, quitte à constater plus tard si, oui ou non, ces renseignements sont satisfaisants. Je prie mon honorable ami (M. Borden), de laisser la Chambre continuer ses travaux, en raison de la promesse faite par le ministre (M. Blair), qui s'engage à apporter à la Chambre demain les renseignements qu'il a reçus, ainsi que les comptes qu'on lui a rendus et que son auditeur a vérifiés. Cela devrait satisfaire l'honorable député.

M. MONTAGUE : Il me semble que le premier ministre désire vivement que ces ren-

seignements soient communiqués à la Chambre, mais que le ministre des Chemins de fer et Canaux ne le désire pas aussi ardemment.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Et en cela vous faites erreur.

M. MONTAGUE : Si je fais erreur, je me rétracte. Le premier ministre affirme que le ministre des Chemins de fer possède certains renseignements et qu'il les produira demain même. Mais l'instant d'après, le ministre dit : " La Compagnie du Grand Tronc nous transmet ses comptes que nous vérifions, et voilà tout. Ce n'est pas là le renseignement demandé par le député de Halifax (M. Borden). Le premier ministre ajoute qu'il s'est peut-être glissé un peu de négligence dans la transmission de ces états.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrd Laurier) : Je n'ai pas dit " négligence ".

M. MONTAGUE ; Le compte-rendu des " Débats " fera foi de ce que le premier ministre a dit. Il a dit que les compagnies étaient peut-être trop affairées, qu'elles avaient une forte besogne sur les bras et qu'il est fort possible qu'elles fassent preuve de négligence en pareille matière.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai affirmé que probablement les compagnies de chemins de fer, ayant tant de besogne sur les bras, ne rendaient pas ces comptes avec tout le soin minutieux qu'exigerait un avocat versé dans la loi.

M. MONTAGUE : Alors, il y a eu négligence.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Pas nécessairement.

M. MONTAGUE : Il y a non seulement négligence, mais infraction directe de la convention en question. Si jamais affaire a demandé des détails minutieux et circonstanciés, c'est bien l'affaire en discussion. Le premier ministre le sait, la chose a déjà été débattue en parlement, et il s'agit d'une convention intervenue entre le gouvernement et la Compagnie du Grand Tronc, dans le but de constater si elle donnerait des résultats rémunérateurs. C'est en quelque sorte un voyage d'essai.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. MONTAGUE : Que le ministre nie la chose, s'il le veut, cela n'empêche pas que le pays et le parlement l'ont ainsi comprise, l'année dernière. C'est une sorte de convention provisoire nous a dit le ministre, dans le but de constater que le marché est excellent, et que la Chambre doit le rendre permanent. En pareilles circonstances, l'on ne saurait apporter trop de soin à se procurer tous les renseignements possibles, renseignements que le ministre savait devoir être demandés par la Chambre, avant d'adopter cette loi. L'article 33 impose deux obligations à chaque chemin de fer. En premier lieu, il stipule que la compagnie du Grand Tronc communiquera à l'Intercolonial, sous forme d'états mensuels, tous les renseignements nécessaires relativement à la constation et au contrôle des taux de transport, prix de places, frais, proportion de frais. Je ne suis pas avocat, mais si l'article 33 ne stipule point chose pareille, je n'y comprends plus rien, ni personne non plus.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Tranquillisez-vous.

M. MONTAGUE : Il est difficile d'être tranquille, lorsque les députés de la droite sont assez préjugés ou assez impuissants ou assez obstinés pour ne rien voir. Que le premier ministre relise l'article 33 et je le le défie d'y trouver autre chose que ceci : que la Compagnie du Grand Tronc est obligée de donner au chemin de fer Intercolonial tous les renseignements voulus touchant la base d'après laquelle la proportion est fixée. Voilà ce que stipule en premier lieu cet article, et il décrète ensuite que la Compagnie du Grand Tronc soumettra ses livres à l'inspection des fonctionnaires du chemin de fer Intercolonial, afin que ceux-ci puissent constater l'exactitude de ces états et de la proportion imputée sur le compte de ce dernier chemin de fer. Si l'article 33 ne stipule pas cela, alors le ministre a fait un marché insensé, imprudent, indigne de tout ministre. Le ministre sait parfaitement qu'il est facile de se procurer ces renseignements. Il sait que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et celle du Grand Tronc divisent leurs routes en différentes sections au point de vue de la comptabilité, et qu'elles sont en mesure de donner avec précision le nombre de milles parcourus et le chiffre des recettes de chaque branche en particulier ; sans quoi, leur comptabilité serait dans un brouillamini complet. Si le ministre n'a pas ces renseignements par devers lui, il peut se les procurer ; et le premier ministre, au lieu de nous demander de laisser la Chambre poursuivre ses travaux, devrait promptement et franchement nous dire : " Nous allons obtenir ces renseignements et en attendant, nous allons suspendre l'étude du bill. Je le demande au premier ministre :l'article 33 du bill ne stipule-t-il pas le plus clairement possible que la Compagnie du Grand Tronc et l'Intercolonial se transmettront leurs états tous les mois, afin de faire un règlement de comptes ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député veut bien me permettre——

M. MONTAGUE : Le premier ministre entend parfaitement la question, et s'il veut bien me faire ainsi qu'à la Chambre l'hon-

heur de me répondre, nous lui en serons très obligés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le premier ministre donnera plus tard sa réponse, s'il le juge à propos. J'appelle l'attention de l'honorable député sur un fait, et je le prierai de bien mettre à l'épreuve la légitimité de sa propre proposition, en s'informant de ce fait. Bien que je ne sois allé aux renseignements ni auprès de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ni auprès de celle du Grand Tronc, je n'hésite, toutefois, pas à l'affirmer, si l'honorable député veut bien s'informer par dépêche auprès de l'une ou l'autre de ces compagnies, on lui dira que l'auditeur de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique se rend au bureau du Grand Tronc, lorsqu'il reçoit le compte du mois relativement à la proportion des dépenses, et il examine les livres que le Grand Tronc soumet à son inspection, puis il dit dans son rapport si ces dépenses d'exploitation sont oui ou non exactes, et voilà tout.

M. FOSTER : Le ministre me permettra-t-il de lui poser une question ? Il a affirmé ici, ce soir même, que la proportion de l'usage de ces termini par l'Intercolonial est de 20 pour 100. Il y a quelques semaines, il a porté cette proportion à 5 pour 100. Je voudrais savoir sur quelle base il s'appuie pour affirmer que notre proportion s'élève à 20 pour 100. Il doit se baser sur une estimation quelconque, autrement, ce ne serait qu'une pure conjecture. Et maintenant, il nous déclare qu'il lui est impossible de donner la proportion de parcours par mille.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Lorsqu'on m'a d'abord posé la question, je n'étais pas encore allé aux renseignements, et j'ai dit qu'à mon avis la proportion devrait être de 5 pour 100. J'ai demandé au sous-chef du ministère ce qu'il en pensait et il me dit que cette proportion devait s'élever à plus de 20 pour 100. Il m'informa aussi, comme je l'ai dit ici ce soir, que la Compagnie du Grand Tronc ne fournit pas d'extraits de ses livres et que c'est l'auditeur de l'Intercolonial qui examine les comptes et en vérifie l'exactitude ; toutefois, il ne nous a pas transmis d'état comme celui que demande l'honorable député, relativement au chiffre brut du parcours par mille par locomotive et par train du Grand Tronc, comparativement à l'Intercolonial.

M. FOSTER : L'auditeur doit avoir un moyen de vérification quelconque, lorsque la Compagnie du Grand Tronc lui présente les comptes à acquitter.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il examine les livres et constate si les comptes sont exacts.

M. FOSTER : Dans cet examen, il doit avoir une règle quelconque pour constater l'exactitude des comptes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il constate le chiffre de parcours par mille par locomotive et par wagon du Grand Tronc et de l'Intercolonial, tel qu'il est établi par les livres.

M. FOSTER : Alors l'auditeur possède ces renseignements. C'est tout ce que nous voulons savoir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit qu'il ne les a pas dans le sens qu'on veut y attacher.

M. FOSTER : Comment ! le ministre ne vient-il pas d'affirmer que l'auditeur possède ces renseignements ? Il faut qu'il les ait, sans quoi, il ne saurait acquitter les comptes .

M. McMULLEN : Je voudrais bien savoir en quoi cela intéresse la ratification du bail ?

M. FOSTER : L'honorable député veut-il me permettre de le lui apprendre ?

M. McMULLEN : Je vais vous le dire moi-même. C'est pure affaire de détail, qui pourra se régler plus tard, et qui est prévue par le contrat. Si plus tard, l'auditeur de l'Intercolonial ou le ministre des Chemins de fer et Canaux n'est pas satisfait des comptes présentés par la Compagnie du Grand Tronc, aux termes mêmes du contrat, il a droit de les faire vérifier, et le Grand Tronc est tenu de prouver que l'Intercolonial doit payer jusqu'à concurrence de la somme indiquée dans les comptes ; sinon, il n'est pas tenu de solder ces comptes. C'est affaire à régler ultérieurement. Pour le moment, je prétends que les arguments présentés par les honorables députés ne prouvent nullement que ceux-ci aient droit de s'opposer à la ratification du contrat. Le contrat stipule que c'est le parcours par mille par train accompli par l'Intercolonial, qui déterminera la proportion dans laquelle il devra contribuer aux frais d'entretien. Voilà la convention. Jusqu'aujourd'hui, l'auditeur du chemin de fer Intercolonial a inspecté les écritures de la Compagnie du Grand Tronc, et il fait rapport sur cette proportion, et c'est d'après cela que l'Intercolonial solde sa part des dépenses. Si ce système n'est pas satisfaisant, l'honorable député sera en lieu l'année prochaine ou plus tard de demander, outre la production de l'état en question, que la Compagnie du Grand Tronc soit tenue de faire connaître le nombre de milles parcourus par ses trains sur sa propre ligne.

M. MONTAGUE : Il lui est impossible de le faire.

M. McMULLEN : Oui.

M. MONTAGUE : Le ministre affirme que non.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas dit cela.

M. McMULLEN : La Compagnie du Grand Tronc et l'Intercolonial peuvent faire connaître leurs parcours par mille respectifs. C'est là affaire de détail, qui ne devrait nullement empêcher la ratification du contrat. Je prétends que les honorables députés n'ont nullement le droit, lorsqu'il s'agit du principe même du bill, de discuter le règlement de comptes entre le Grand Tronc et l'Intercolonial. Ainsi, si les honorables députés désirent faire comparaître l'auditeur de la Compagnie du Grand Tronc, cette année, devant le comité des comptes publics, ils pourront lui faire faire sa déposition, sous la foi du serment, relativement à la base sur laquelle les comptes sont faits. Et si vous avez en mains le pouvoir de réglementer le paiement des comptes, non seulement maintenant mais chaque année, pendant 99 ans, pourquoi, je le demande, cela s'opposerait-il à la ratification du contrat ? C'est pure affaire de détail.

M. MONTAGUE : Puis-je poser une question au ministre ? Sur quels renseignements l'auditeur doit-il se baser, pour vérifier la proportion des frais entre le chemin de fer Intercolonial et le Grand Tronc ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il faut qu'il aille à Montréal—

M. MONTAGUE : Il ne s'agit pas d'aller à Montréal ; je demande quels sont les renseignements, les chiffres.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il lui faut d'abord constater si, oui ou non, les frais d'exploitation imputés sur le compte du chemin de fer par la Compagnie du Grand Tronc sont exacts. Il lui faut, pour cela, examiner les écritures et les pièces justificatives, d'une part ; puis si, oui ou non, les frais d'exploitation imputés sur le compte de l'Intercolonial par la Compagnie du Grand Tronc sont exacts ; et, pour cela, il inspecte les écritures de la Compagnie du Grand Tronc, soumises à son examen et il se conconvainc que ces frais sont exacts ou excessifs. Et il arrive à ce résultat, la chose est hors de doute, en constatant, d'une part, le nombre de milles parcourus par les locomotives et les trains du Grand Tronc, et de l'Intercolonial, respectivement. Toutefois, il ne transmet point d'état de cet examen. Il adresse tout simplement au gérant général un rapport où il dit si, oui ou non, les comptes sont exacts, suivant le cas. Or, je le demande, n'est-il pas souverainement injuste de la part des honorables députés de prétendre que le ministre soit tenu de constater si, oui ou non, les comptables du chemin de fer Intercolonial font leur devoir ? Le ministre n'est-il pas évidemment justifiable de supposer que le gérant général et les autres fonctionnaires qui sont préposés à cette administration, font leur devoir et qu'ils se versent à la Compagnie du Grand Tronc que ce qu'elle a droit de percevoir, aux termes mêmes de la convention ?

M. MONTAGUE : D'après la prétention du ministre, afin de calculer la part de frais que la Compagnie du Grand Tronc et l'Intercolonial ont à payer—

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La Compagnie du Grand Tronc paie le tout.

M. MONTAGUE : Oui, mais vous payez votre part. Afin de constater ce que l'Intercolonial doit payer, il faut que l'auditeur connaisse le chiffre des frais d'entretien de la section de la ligne en question. Ne faut-il pas absolument que l'auditeur possède ce renseignement, pour calculer les frais que l'Intercolonial doit acquitter ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. MONTAGUE : Enfin, le ministre avoue la chose. Lisons l'article 33, en nous souvenant du renseignement de rigueur, pour un règlement convenable des comptes. Voici ce que dit l'article.

Que Sa Majesté et la compagnie se transmettront mutuellement, chaque mois, tous les renseignements nécessaires pour vérifier, etc.

Cet article oblige de transmettre ce renseignement et cependant le ministre déclare qu'il ne l'a pas été.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Informez-vous auprès de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui a conclu une convention identique à la nôtre, et je suis convaincu que les fonctionnaires vous diront qu'ils ne demandent pas et qu'il n'est pas d'usage, entre compagnies, d'exiger la transcription et la transmission des écritures à cet égard. Ils se contentent de soumettre leurs livres à l'inspection de l'auditeur.

M. BORDEN (Halifax) : Quand j'ai posé la question au ministre, voici ce qu'il m'a répondu, relativement aux états du mois :

Je ne sache pas que rien ne s'oppose à ce que nous produisions les derniers états transmis par la compagnie du Grand Tronc.

Cela ne s'accorde nullement avec ce que le ministre vient de dire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est de bonne foi que j'ai fait cette réponse à l'honorable député, supposant que ces renseignements étaient à la main ; or, maintenant, je déclare à l'honorable député qu'il nous est impossible de les produire dans cette pleine mesure, à moins de prendre le temps voulu d'obtenir un extrait des écritures de la Compagnie du Grand Tronc.

M. N. CLARKE WALLACE (York-ouest) : Il devient de plus en plus évident que le

ministre des Chemins de fer et Canaux s'est trop aventuré en pareille matière.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oh ! oui.

M. WALLACE : Mais quand l'honorable député de Wellington-nord entreprend d'expliquer la chose, il offre un spectacle digne d'être vu. Il se perd dans le labyrinthe de sa propre imagination qui n'est pourtant pas vaste. Il demande ce que nous avons à faire avec le bail. Si je ne me trompe, c'est le bail que nous discutons en ce moment.

M. McMULLEN : Je n'ai pas dit cela.

M. WALLACE : Oui.

M. McMULLEN : J'ai dit : Ceci est un détail ; ratifions le bail et ce détail sera réglé ensuite.

M. WALLACE : J'ai ici en note ce que l'honorable député a dit : " Qu'avons-nous à faire avec le bail ; ce n'est qu'un détail." C'est ce bail que nous discutons en ce moment ; ce bail c'est le marché conclu entre les deux parties ; et si jamais il y a eu un bail extraordinaire, sans queue ni tête et tout à l'avantage de l'autre partie, c'est ce bail entre le gouvernement du Canada et le chemin de fer du Grand Tronc.

Quand l'honorable député d'York a demandé au ministre des Chemins de fer et Canaux si le trafic de l'Intercolonial, par ce chemin, représentait 5 pour 100 ou 20 pour 100 du trafic total, il a répondu qu'il n'en savait rien. Mais M. Wainwright, qui en connaît probablement plus long que lui sur cette question, dit que le trafic de l'Intercolonial représente plutôt 1 pour 100 que 5 pour 100 du trafic total. Dans ces conditions, il est étrange que pour 1 pour 100 du trafic nous payions pour la moitié du chemin.

Examinons maintenant la question à un autre point de vue. Pour 35 milles de chemin, entre Sainte-Rosalie et Montréal, on paye un loyer de $140,000, soit $4,000 par mille. Or, le ministre a prétendu que les recettes annuelles de chaque mille de ce chemin seraient d'environ $2,740 ; mais les dépenses d'exploitation seront aussi d'environ $2,750 par mille, et il faudra en plus payer un loyer de $4,000 par mille.

Le ministre dit aussi que cette partie du chemin a peut-être plus de valeur que l'autre et quand nous demandons des chiffres pour voir ce qui en est, il répond qu'il n'a aucun renseignement à fournir au comité. Le pays a toujours regardé d'un mauvais œil cette transaction du Drummond, et il exige des renseignements complets sur tous les détails. Mais bien que le gouvernement exploite cette ligne depuis deux ans, la seule chose que le ministre des Chemins de fer et Canaux ait à nous dire, c'est qu'il n'a pas étudié ces questions et n'est pas en état de nous renseigner.

L'honorable député de Wellington-nord vient ensuite nous dire que le bail que nous discutons n'a pas d'importance, et que ces grands hommes d'Etat, ces géants intellectuels ne s'abaissent pas aux détails d'un bail ; ils préfèrent donner à l'autre partie contractante tout ce qu'elle demande.

Au point de vue du ministre, l'Etat a des millions à gagner dans cette transaction qui est certainement la plus avantageuse qui pouvait être faite, et l'honorable député de Wellington-nord applaudit comme un perroquet. Il prétend qu'un bail de $140,000 rapportera des millions à l'Etat, mais qu'il n'accepterait pas un bail de $156,000, qui serait une ruine pour nous. On ne raisonne pas plus absurdement.

Il y a deux ans, le gouvernement ne pouvait que dire : Nous espérons que l'affermage de ce chemin aura d'heureux résultats. Mais depuis, il a fait l'expérience et le chemin a été exploité en vertu d'un arrangement temporaire. Il devrait être en état aujourd'hui de nous dire quelles sont les recettes et quelles sont les dépenses de ce chemin pour chaque mois de l'année. Mais il n'a rien, pas un seul renseignement à nous offrir. A toutes les questions qui lui sont posées, le ministre est muet comme une huître, et se montre aussi ignorant que s'il n'avait jamais été ministre des Chemins de fer et Canaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vous remercie.

M. WALLACE : Vous n'avez pas besoin de me remercier. C'est mon devoir de dire la vérité et je la dis. S'il est vrai, comme il le prétend, que l'auditeur a droit d'examiner tous les livres, de vérifier tous les comptes et qu'il le fera, dans ce cas, il a dû le faire depuis deux ans ; et alors où est son rapport ?

Pour refuser toute information le ministre dit qu'il ne s'est pas occupé de ces détails. Mais à quoi a-t-il donc employé son temps ? Pourquoi ses partisans ne lui viennent-ils pas en aide ? Je ne vois que l'honorable député de Wellington-nord venir à son secours. Où sont ses collègues du cabinet ? Où est le ministre des Douanes (M. Paterson), avec sa lucide intelligence ? Pourquoi ne l'aide-t-il pas à donner des explications qu'il sait nous être nécessaires ?

Le ministre des Finances (M. Fielding) dort à son siège. Où est le ministre de la Milice et de la Défense (M. Borden) ? Jusqu'au ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) qui est muet ce soir. Le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) que nous ne voyons presque jamais depuis le plébiscite est ici ce soir. A-t-il trop d'ouvrage sur sa ferme pour s'occuper de ses devoirs parlementaires ? Mais bien qu'il soit ici, il ne vient pas au secours du ministre des Chemins de fer et Canaux.

L'honorable député de Cardwell (M. Stubbs) qui vote toujours avec le gouvernement ne dit pas un mot. On lui a enlevé son comté, mais il est toujours aussi soumis qu'auparavant.

Le ministre des Chemins de fer a comparé son cas à celui d'un homme qui voudrait habiter un château, et pour lequel il lui faudrait payer ; mais la comparaison n'est pas exacte. Il est plutôt dans le cas d'un homme qui va dans un hôtel. Il peut aller au comptoir étancher sa soif, il peut faire usage du bureau de toilette, prendre ses repas, et pour cela, il ne paie pas la moitié du coût de l'hôtel, mais $3 ou $4 par jour. D'après la théorie du ministre il faudrait louer l'hôtel, au lieu de payer pour ce qu'on a.

Dans le cas actuel nous voulons les rapports du trafic qui s'est fait sur cette partie du chemin pour savoir si le gouvernement est justifiable d'en faire l'acquisition, au prix de $4,000 par mille de loyer annuel, quand les recettes sont de $2,740 par mille et les dépenses de $2,750.

Dans son discours le ministre dit :

> Nous savons tous que la situation n'est pas meilleure aujourd'hui dans les provinces maritimes qu'elle n'a été depuis 10 à 12 ans.
>
> Que faut-il conclure de cela ?

La conclusion que j'en tire ; c'est que les libéraux ont blagué le peuple. Si les affaires ne sont pas meilleures que depuis les dix dernières années, ils ont trompé les électeurs quand ils leur parlaient de la prospérité renaissante et des efforts du gouvernement pour hâter la reprise des affaires.

Nous avons droit d'avoir les renseignements les plus complets avant de nous lancer dans une entreprise qui coûtera de sept à huit millions de piastres à l'Etat. Nous ne pouvons pas retourner devant nos électeurs et leur dire que les renseignements dont nous avons besoin nous ont été refusés, car ils nous demanderaient si nous avons épuisé tous les droits d'une opposition pour les obtenir. Si nous ne faisons pas notre devoir aujourd'hui, nous serons obligés de leur avouer que nous n'avons pas employé tous les moyens que la constitution met à notre disposition, et ils nous refuseront leur confiance. Nous ne devons rien épargner pour prouver au pays combien sont ruineux les marchés de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux.

Cependant, nous sommes peut-être injustes envers ce dernier, car plusieurs disent et croient qu'il n'est qu'un pantin qu'un autre ministre fait agir. Cet autre ministre n'est pas ici ce soir, mais nous savons tous qu'il s'est vanté d'être l'inspirateur et le manipulateur de tous ces projets. Quand le gouvernement a cru qu'un chemin de fer était nécessaire au Yukon, ce n'est pas le ministre des Chemins de fer qui a envoyé ses ingénieurs sur les lieux, c'est le ministre des Travaux publics. Comment se fait-il que c'est aussi le ministre des Travaux publics qui a organisé ce projet du Drummond ? C'est comme lorsque le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) obligea le ministre des Chemins de fer et Canaux à proposer à la Chambre le projet le plus fantastique et le plus insensé qui ait jamais été conçu, bien que le ministre des Chemins de fer eût refusé d'y apposer sa signature. Même à l'heure qu'il est, son nom n'apparaît pas au bas de ce document. Il refusa d'accepter le projet et sort de son bureau ; un autre ministre entre et signe à titre de ministre intérimaire des Chemins de fer. Cela semblerait indiquer que le ministre des Chemins de fer possédait encore un reste d'honnêteté, pendant que son collègue, son mauvais génie en était complètement dénué. Alors je lui demande, s'il lui reste quelque conscience, de nous avouer que ce marché qu'il nous propose n'est pas avantageux pour le pays ; que ce n'est pas lui qui l'a imaginé, mais qu'il lui a été imposé par le maître dont la devise est "les affaires sont les affaires" et dont le premier ministre a dit "il n'y a rien de trop bon pour Tarte."

M. McLENNAN (Glengarry) : On a beaucoup discuté hier à propos de certains ponts et j'ai promis au ministre des Chemins de fer de lui fournir de nouveaux renseignements du moment que j'en aurais, et je ne voudrais pas le désappointer. Il prétend qu'un pont sur l'Yamaska coûterait $300,000, et sur le Richelieu $400,000. J'ai fait une estimation qu'on a critiquée. Depuis, je me suis donné la peine d'envoyer un ingénieur sur les lieux, pour faire un examen plus minutieux.

M. MONTAGUE : Qu'avez-vous fait ?

M. McLENNAN : J'ai envoyé un ingénieur sur les lieux.

M. LANDERKIN : Quel est son nom ?

M. McLENNAN : Dans ma propre estimation, je calculais que les arches auraient 100 pieds d'ouverture, mais je vois qu'elles auront un peu plus ; le nombre des piles et des culées sera le même, mais vu la longueur additionnelle, la superstructure coûtera un peu plus cher que dans mon estimation. Hier j'ai dit que ce pont coûterait entre $40,000 et $50,000. Voici maintenant l'estimation de l'ingénieur. Ce pont sur l'Yamaska aura deux piles, comprenant 13,860 pieds cubes ; la maçonnerie consiste en deux culées plus considérables que les piles —19,504 pieds cubes. Tout cela réuni donne 33,364 pieds cubes, ou 1,250 verges cubes ; à $15 par verge, cela fait $18,750. Dans la même localité des travaux en maçonnerie ont été faits sur un autre chemin pour $13 la verge cube. Pour le pont tournant du Sault Sainte-Marie, la maçonnerie a coûté $12 la verge cube et $15 la verge sont un bon prix, comme l'admettront tous ceux qui connaissent ces sortes de travaux. Il y a 381 pieds linéaires de superstructure à $50 du pied, bien que la compagnie des ponts à laquelle je me suis adressé m'ait demandé $45 du pied ; je mets $50, parce que les arches sont un peu plus larges. Cela ferait $19,050, soit en tout $37,800. Ajoutons $2,500 pour dépenses éventuelles, et nous avons

$40,400 pour un pont que le ministre évalue à $300,000.

Le pont sur le Richelieu comprend cinq piles ou 28,000 pieds cubes ; puis il y a une pile-pivot—vu que c'est un pont tournant—comprenant 16,000 pieds cubes, il y a encore une autre pile renfermant 3,920 pieds cubes. Les culées contiennent 10,880 pieds cubes, soit en tout 58,800, ou 2,200 verges cubes, qui à $15 la verge donnent $33,000. La superstructure aura 1,112 pieds ; à $60 du pied, cela fait $66,720.

L'ingénieur prétend que $60—soit $15 de plus que ce que j'avais calculé pour des arches de 100 pieds—suffiraient pour la superstructure et le tablier mobile. Ainsi ce pont que le ministre des Chemins des fer et Canaux évalue à $400,000 est estimé par l'ingénieur à $99,720. Il ajoute $2,500 pour les dépenses éventuelles. Il rapporte que le fond de la rivière est bon, que le roc se trouve tout près de la surface, et qu'on ne rencontrera aucune difficulté sous ce rapport. Bien qu'il soit un peu plus long que le pont de l'Yamaska, il calcule le même prix pour les dépenses éventuelles, les fondations, etc., de sorte que ces deux ponts coûteraient $40,400 et $102,220, soit beaucoup moins que le pont actuel. On peut se fier à ces prix qui diffèrent très peu de ceux que j'avais donnés en premier lieu.

M. TAYLOR : S'il nous fallait autre chose que le dernier discours de l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) pour nous convaincre qu'il va être bientôt fait sénateur, je me demande ce que cela pourrait bien être. Il a toujours été considéré comme le grand économe de la Chambre, mais après le discours qu'il vient de prononcer, il est évident qu'il n'entend plus se représenter devant ses électeurs.

Il s'agit d'un projet qui doit faire peser sur le peuple, pendant 99 ans, une charge de $140,000, par année, et il vote ce projet les yeux fermés .et conseille au comité d'attendre à plus tard pour avoir des détails. Il dit : approuvons d'abord le bail et après nous demanderons des renseignements et nous discuterons les détails pour savoir si nous avons fait, ou non, un marché avantageux. C'est à cette proposition que se résume son discours. Il croyait avoir fait un coup d'état qui lui attirerait les applaudissements des ministres et de leurs partisans, et quand il constata qu'il n'en était rien, il est venu parader devant eux pour quémander des approbations.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux a prétendu que la construction de deux ponts coûterait $700,000, et l'honorable député de Glengarry (M. McLennan) qui a beaucoup d'expérience dans ces sortes de travaux, nous donne sa parole d'honneur qu'ils peuvent être construits pour $150,000, et il produit le rapport d'un ingénieur compétent disant, qu'ils peuvent être construits pour $144,000.

M. McLENNAN (Glengarry).

L'honorable député de Wellington-nord dira sans doute qu'ils ne sont pas chers à $700,000, bien qu'il soit possible de les faire pour $144,000 mais sous les autres rapports, il ne veut pas que le ministre des Chemins de fer tienne les promesses qu'il a faites à la Chambre. Il y dix jours, il promettait de produire les papiers demandés par l'honorable député de Halifax (M Borden) ; ce soir nous ne les avons pas encore, et vers huit heures, l'opposition apprenait que le gouvernement était décidé à faire voter le bill, quand même il faudrait rester en séance toute la nuit. Il s'arrangea pour faire dire par l'honorable député de Wellington-nord, le grand économe, qu'il ne s'agissait que de discuter le bail ; mais nous voulons que le peuple sache, dès à présent, que ce marché est le plus odieux qui ait jamais été proposé à un parlement. Le gouvernement veut que l'Etat paie $140,000 par année pendant 99 ans pour un privilège qu'il pourrait avoir pour $30,000 s'il n'y avait pas eu dans cette affaire une spéculation effectuée par le ministre des Travaux publics longtemps avant que ce bill eût été présenté à la Chambre.

Comme l'honorable député de Wellington-nord a la promesse d'être fait sénateur, il approuve cette transaction, en se disant que son successeur s'en tirera comme il pourra.

M. MONTAGUE : On dirait que le ministre des Chemins de fer et Canaux cherche dans les colonnes du "Punch" les renseignements que nous lui demandons, et il ne prête aucune attention à la discussion. Je regrette qu'il soit aussi occupé, mais s'il traite la Chambre avec si peu de courtoisie, le gouvernement ne devra pas s'étonner si le travail de la session s'en trouve prolongé. Je ne crois pas que l'opposition désire prolonger inutilement ce débat.

Plusieurs VOIX : Oh !

M. MONTAGUE : Je suis bien aise d'avoir fait cette remarque puisqu'elle a fait rire le ministre des Douanes (M. Paterson), et réveillé le ministre des Chemins de fer et Canaux, de sorte que maintenant, même s'il ne veut pas écouter, il peut entendre ce qui se dit. Quant à prolonger le débat, je suis certain que si les honorables députés de la droite étaient à notre place, ils ne laisseraient pas ratifier ce bail sans avoir les renseignements qui ont été si souvent demandés et si souvent promis à la Chambre. Chaque fois que le débat à l'air de languir de ce côté-ci de la Chambre, le Président commence à rassembler ses papiers dans le but de faire adopter le bill. Il sait ce qu'il a à faire, mais pendant qu'il se livre à cet exercice, je ne vois pas le ministre des Chemins de fer et Canaux donner de promesse à propos de ces renseignements. Il nous en a déjà fait beaucoup, et même si nous ne pouvons pas obtenir le renseignement, nous aimerions à avoir une autre promesse de lui.

Le premier ministre qui paraît très désireux de voir ce bill adopté, car il le considère sans doute comme la pierre d'achoppement de la session, nous avait promis tous les renseignements dont nos pourrions avoir besoin, mais à peine nous avait-il gagné avec ses moyens insinuants que le ministre des Chemins de fer et Canaux nous déclarait que ces renseignements n'existent pas. S'il ne peut pas nous les donner à présent qu'il nous les promette au moins, et nous consentirons à laisser le bill en suspens. Je crois que c'est là une proposition raisonnable.

M. le PRESIDENT : Le premier article est-il adopté ?

M. FOSTER : Adopté.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le bil ne doit pas être adopté article par article.

M. FOSTER : Nous l'avons discuté article par article.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous pouvez le lire article par article, mais il faut qu'il soit adopté en bloc.

Article 3.

M. FOSTER : J'aimerais à connaître l'opinion du ministre des Chemins de fer et Canaux sur cet article.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quel article ?

M. FOSTER : L'article 3 que M. le Président vient de lire, pendant que vous tourniez poliment le dos au président et à l'opposition.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je prie l'honorable député de ne pas se montrer impertinent.

M. FOSTER : Je le répète, le ministre a tourné le dos à M. l'Orateur, exploit où il déploie plus de savoir faire et où il fait preuve de plus d'expédition qu'il ne met à nous communiquer les renseignements qu'il a promis à la Chambre, promesses qu'il viole sans vergogne. Le ministre des Chemins de fer et Canaux est responsable envers les députés de la gauche comme envers ceux da la droite, du retard subi par la besogne de la Chambre. C'est le ministre des Chemins de fer et Canaux qui, par son entêtement, nous a tenus ici hier jusqu'à trois heures du matin, à discuter une seule question. Voici ce dont il s'agit : dans le but d'influencer la Chambre et le pays, et de faire peser sur eux de tout son poids sa responsabilité ministérielle, le ministre est venu gravement affirmer en plein comité, afin de nous engager à voter le contrat à l'étude, que la construction d'un pont sur la rivière Yamaska coûterait $300,000 et celle du pont sur le Richelieu, $400,000. C'est cette estimation qu'a révoquée en doute le député de Glengarry (M. McLennan), homme pratique, qui a calculé que le pont sur la rivière Yamaska coûterait $40,000 et celui sur la rivière Richelieu le tiers de l'estimation du ministre. Après pareille déclaration, nous étions en lieu de penser que le ministre ferait connaître à la Chambre les raisons de son estimation. Pressé de répondre, le ministre a fini par avouer que ses estimations reposent sur des calculs que lui ont transmis ses ingénieurs, non pas hier ni avant-hier, mais avant qu'il eût recommandé ce projet à ses collègues ; et lorsque nous lui eûmes demandé de nous communiquer les estimations de son ingénieur, afin d'avoir ce document par devers nous, il a carrément refusé de se rendre à notre prière, et cela, sous prétexte que ce serait déroger à sa dignité de ministre que de se rendre à pareille demande, de sorte que ces renseignemnts nous manquent absolument. Ce n'est pas la faute de l' opposition, si la séance a duré jusqu'à trois heures du matin ; c'est uniquement le fait de l'obstination du ministre.

Dans une autre circonstance, le ministre a bien voulu établir la comparaison entre son éducation et la mienne, et, cela va sans dire, à mon propre détriment. Je regrette réellement que mon éducation ne cadre point avec ses idées en pareille matière ; mais peu importe ce qu'il pense à ce sujet et, de fait, je n'ai guère cherché à établir ma défense sur ce point. Or, aujourd'hui, le ministre donne lieu à la Chambre de juger des résultats de son éducation dans une autre ordre d'idées ; non pas au point de l'éducation domestique, mais au point de vue politique. C'est toujours ainsi que le ministre, lorsqu'il était chef du cabinet au Nouveau-Brunswick, a fait adopter ses mesures. Il lui a toujours répugné à ses instincts d'autocrate, à cette époque, de donner des renseignements à la législature de sa province. Une fois que sa mesure était élaborée, il en saisissait la Chambre, lui demandant de la voter sans coup férir. Quand on lui demandait des éclaircissements, il riait au nez des députés, leur disant : " Votre affaire est de voter la mesure que je dépose sur le bureau." Cette habitude est devenue une seconde nature chez le ministre des Chemins de fer et Canaux, et naturellement, il ne saurait s'en dépouiller, dans l'arène fédérale. Dès le début de sa carrière ici jusqu'aujourd'hui chaque fois qu'il a essayé de faire voter une législation par le parlement, il a toujours posé comme prémisses qu'il n'est nullement nécessaire de donner de renseignement à la Chambre, mais que du moment qu'il s'est consulté avec ses ingénieurs et qu'il a saisi la Chambre de sa mesure, il ne nous reste autre chose à faire que de la voter.

Le ministre m'a explicitement promis de me communiquer le rapport de ses ingénieurs sur le chemin de fer du comté de Drummond, afin de me mettre en lieu d'avoir par devers moi tous les renseignements

pour les besoins de la discussion ; et où en sommes-nous ? Les résolutions ont été adoptées en comité, et le rapport n'est pas encore sur le bureau ; le bill a été présenté à la Chambre ; il a été adopté en deuxième délibération ; il a été discuté en comité et nous n'avons pas encore obtenu les renseignements voulus. Le ministre a manqué d'honneur, de courage, ou même d'attention aux devoirs de sa charge, au point de négliger de nous donner ce qu'il nous a mainte et mainte fois promis et ce que, de concert avec la Chambre, j'avais droit d'exiger. Personne ici ne saurait me nier le droit d'exiger la production de ce rapport, non plus que le devoir qui incombe au ministre de déposer ce document sur le bureau. Il est possible qu'à la troisième délibération du bill, le ministre vienne nous jeter ce rapport sur le bureau de la Chambre, s'imaginant qu'il a rempli sa promesse. Est-ce là faciliter la discussion que de venir, à pareil moment, jeter sur le bureau de la Chambre un rapport ou une suite de rapports, qu'il me faudra étudier et analyser, pour arriver à me prononcer en connaissance de cause sur ce bill ? Le ministre nie-t-il cela ? Il ne le saurait nier ; la chose est évidente et le compte rendu de nos délibérations en fait foi.

Le ministre des Douanes approuve-t-il son collègue en cela ? Est-ce ainsi qu'il traiterait lui-même les députés ? Est-il d'avis qu'il est juste de traiter de cette façon un député ? Le ministre des Douanes ne viendra pas affirmer en pleine Chambre qu'il approuve la conduite de son collègue. Qu'il le demande à son collègue et celui-ci lui avouera qu'il a promis de nous donner ces renseignements. Si le ministre des Chemins de fer et Canaux ne veut pas dire la vérité, je n'ai qu'à feuilleter le compte rendu de nos débats pour prouver qu'il a fait pareille promesse.

Le ministre de l'Agriculture affirmera-t-il que je n'avais pas droit d'exiger du ministre des Chemins de fer et Canaux qu'il remplît sa promesse il y a déjà plusieurs jours, lorsque nous discutions le bill en comité ? Non, il ne le fera pas, car c'est un esprit trop loyal pour vouloir compromettre sa réputation en affirmant pareille chose. Il n'est pas du même calibre que le ministre des Chemins de fer et Canaux, qui promet et ne tient point ses promesses, qui fait absolument faux bond à ses engagements, afin d'empêcher ces renseignements d'arriver à la Chambre. Voilà le ministre des Chemins de fer et Canaux, le leader des honorables députés ! Voilà la conduite parlementaire du ministre et la façon dont il nous traite ! Et force est bien à ses partisans d'approuver leur leader. Ils savent que le ministre a tort, qu'il tient une conduite indigne, et cependant ils approuvent tout. Ils maugréent bien, en petit comité ; mais ils n'osent pas venir dire au ministre en pleine Chambre : "Tenez donc une conduite plus digne. Remplissez-donc vos promesses, inscrites au compte rendu !" Non, ces messieurs continuent quand même à appuyer leur leader, malgré qu'il ait trahi ses promesses. Personne n'ose le contredire. Pas un seul d'entre eux n'ose se lever et me donner le démenti, car vous savez que je dis la vérité. Vous n'oseriez pas risquer votre réputation en venant déclarer ici même que le ministre des Chemins de fer et Canaux est justifiable de violer ses promesses.

Le ministre cherche à nous imposer cette mesure, sans vouloir nous donner les renseignements que tout député est en lieu d'exiger, et ses partisans demeurent impassibles, approuvant tout. Or, tandis que ces messieurs restent impassibles et silencieux en présence d'un semblable déni de justice, l'œuvre de détérioration s'accomplit graduellement en Chambre, le ton de nos délibérations s'abaisse de plus en plus, et nos usages parlementaires deviennent la risée publique, et tout cela, pourquoi ? Pour permettre au ministre des Chemins de fer et Canaux de rester fidèle à ses vieilles traditions, et de trahir ses promesses ici comme il l'a fait ailleurs. Nous avions toujours pensé que la véracité constitue l'attribut essentiel d'un ministre d'Etat. Les partisans des ministres se sont toujours fait gloire de penser que leur leader ne saurait mentir. Les partisans du ministre des Chemins de fer et Canaux doivent bien faire leur deuil de cette illusion, puisqu'il viole impunément ses promesses, ce qui signifie précisément ce que je viens de dire en bon anglais. Pas un seul député de la droite n'osera justifier la conduite du ministre.

Le député de Québec (M. Dobell), qui est un honnête homme d'affaires, n'osera pas venir affirmer que le ministre des Chemins de fer et Canaux fait son devoir. Le directeur général des Postes (M. Mulock) tout impénitent qu'il soit, n'osera pas non plus approuver son collègue, et le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) n'est pas homme à approuver son collègue de venir s'afficher en plein parlement, comme violateur impudent de ses promesses réitérées. En vérité, voilà un bel exemple à donner au pays ! En général, nos concitoyens se sont fait gloire de leur parlement, car ils n'ont point eu d'ordinaire à rougir des ministres chargés de l'administration de leurs affaires.

Ils ne sauraient aujourd'hui éprouver ce juste sentiment d'orgueil, puisqu'au moins l'un des ministres soustrait systématiquement à la Chambre les renseignements demandés et se sert d'indignes subterfuges pour empêcher la Chambre d'obtenir ces renseignements ; puisque ce ministre, dis-je, viole ouvertement les promesses qu'il a faites au parlement. La chose est hors de doute, et les honorables députés le savent et n'osent dire un seul mot en faveur du ministre, ni venir lui signifier qu'il devrait faire

son devoir. Je demande donc au ministre des Chemins de fer et Canaux de me prêter son attention ; sinon, je proposerai que le comité lève sa séance.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je doute fort que le langage grossier et insultant dont s'est servi l'honorable député lui donne droit à une réponse de ma part, tout député qu'il soit et tout membre du cabinet que je sois.

M. FOSTER : Force m'est bien d'employer les seuls moyens qui aient quelque prise sur le ministre.

Le MINISTRE LES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Prenez les moyens que vous voudrez.

M. FOSTER : Je demande au ministre pourquoi il ne nous a pas transmis le rapport de ses ingénieurs sur le chemin de fer du comté de Drummond, rapport qu'il nous a promis depuis longtemps. Pourquoi ne m'a-t-il pas passé ce rapport ?

Il n'osera pas me taxer de grossièreté, quand je lui reproche de violer ses promesses. Et cependant, il s'imagine qu'il a droit à des égards de notre part. Répondra-t-il à ma question, et nous dira-t-il pourquoi il refuse de nous donner ce rapport ? Le ministre est muet ; rien ne le justifie de nous refuser ce rapport. (Le ministre des Chemins de fer et Canaux quitte la Chambre.)

M. FOSTER : Puisque le ministre est parti, je propose que le comité lève sa séance.

La motion est rejetée : pour, 19 ; contre, 37.

M. FOSTER : Je tiens à avoir l'opinion du ministre des Chemins de fer et Canaux sur l'article 3 que j'ai lu, et il nous est impossible de discuter cette mesure, à moins que le ministre qui en est chargé, ne soit présent. Je le demande au ministre des Finances, qui, je suppose, est le leader : nous est-il possible de discuter cette mesure, en l'absence du ministre qui en est chargé et qui seul peut nous donner les éclaircissements voulus ? Les ministres vont-ils nous donner le spectacle d'une nouvelle infraction des règles parlementaires ? Que le ministre des Finances et le gouvernement le comprennent bien, nous n'entendons nullement qu'on se joue de nous de cette façon. Nous entendons que nos droits soient respectés et que, lorsqu'on nous aura fait des promesses, on ne nous paie pas de mensonges ; car, c'est là qu'on en est venu.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. FOSTER : On nous paie de mensonges, et que les ministres le comprennent bien, nous entendons qu'on ne nous respecte et qu'on ne nous traite pas en écoliers. Nous voulons que le ministre, chargé du bill, soit présent.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Le ministre chargé du bill a passé ici plusieurs heures.

M. FOSTER : Et nous aussi.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est permis de douter si la présence de l'honorable député était nécessaire. On peut être d'avis contraire. L'honorable député ne fait que répéter ce qu'il a dit en présence de mon collègue, et en son absence je ne répondrai pas à mon honorable ami.

M. FOSTER : Est-ce qu'il n'y a personne ici, qui soit chargé de répondre ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Le ministre des Chemins de fer et Canaux a expliqué la chose une douzaine de fois.

M. FOSTER : Le ministre n'a jamais expliqué l'article en discussion, et lorsque nous avons prié le premier ministre lui-même de lire cet article et de nous donner son avis, il a refusé de le faire. Ce que je veux savoir à ce sujet se rattache au renseignement que le ministre nous a promis il y a treize jours, et qu'il prétend avoir déposé sur le bureau, hier soir, tandis qu'il n'en est rien.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Le ministre des Chemins de fer et Canaux a répondu à l'honorable député mainte et mainte fois. Il a déclaré avoir communiqué à la Chambre tous les renseignements nécessaires, et il est prêt à communiquer tous les autres renseignements qui se trouvent au ministère.

M. FOSTER : Le ministre de la Marine et des Pêcheries est-il juge de ce qui est nécessaire ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le ministre des Chemins de fer et Canaux l'a dit à l'honorable député : il a déposé sur le bureau tous les renseignements qu'il possède.

M. FOSTER : Et le premier ministre nous a fait, il y a quelques instants, une proposition magnanime. Continuez, dit-il, adoptez ce bill, et les renseignements vous seront communiqués demain. Et cela, après que les délibérations en comité sont finies ! Et le ministre des Chemins de fer et Canaux déclare qu'il n'a pas de renseignements.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Comment peut-il vous communiquer ces renseignements, s'il ne les a pas ?

M. FOSTER : Il nous a dit qu'il les avait et qu'il nous les soumettrait.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non pas les renseignements que vous demandez.

M. FOSTER : Il a dit, d'abord, qu'il nous les communiquerait, et plus tard, qu'il ne

les avait pas. Que devons-nous croire ? Le ministre de la Marine et des Pêcheries, la grande lumière du cabinet, membre distingué du barreau——

Une VOIX : C'est au Solliciteur général qu'il faut vous adresser.

M. FOSTER : Eh bien ! quand le ministre de la Marine et des Pêcheries aura épuisé sa science, nous pourrons consulter le Solliciteur général. C'est au sujet de l'article 3 et de l'article 33 que je désire avoir l'avis du ministre. Lisons cet article 3, pour l'édification du ministre. L'article 3 a trait aux frais d'entretien de la route :

Troisièmement.—Que Sa Majesté paiera à la compagnie une part des frais d'entretien de la section commune de Montréal et de la section commune de la Chaudière, y compris les voies, ponts, aiguilles, voies d'évitement et de garage, signaux, et cette part des frais d'entretien sera dans la proportion du rapport de la circulation tant des locomotives que des voitures des trains du chemin de fer Intercolonial, sur les sections de chemins de fer ci-dessus mentionnés, à la circulation totale tant des locomotives que des voitures sur les sections de chemins de fer ci-dessus mentionnées, dans le cours de chaque mois ;—chaque locomotive, voiture à voyageurs et wagon à marchandises comptant comme une voiture.

Or, l'article 33 stipule qu'il sera fourni un rapport mensuel. Il faut donc en conclure qu'il n'est pas permis de verser ou de vérifier un seul paiement mensuel, à moins qu'il ne soit fait rapport sur le parcours collectif par mille des trains de l'Intercolonial et du Grand Tronc, à titre de base de ce paiement. Si l'on a fait les paiements pour les douze ou treize mois écoulés, il faut qu'il y ait un rapport sur le parcours par mille des trains pour cette période de temps. Cela suffit pour les besoins de ma thèse. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a déclaré tout d'une haleine le pour et le contre à ce sujet. Je désire qu'on m'éclaire à cet égard.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai rien à ajouter à ce qu'a dit le ministre des Chemins de fer et Canaux, voilà trois ou quatre heures que nous sommes à ressasser la même chose.

M. MONTAGUE : Le ministre doit comprendre que le contrat impose certaines obligations à la Compagnie du Grand Tronc et au chemin de fer Intercolonial. Il doit comprendre qu'avant d'établir le compte des frais que doit acquitter l'Intercolonial, il faut bien convenir d'une base quelconque ; or, cette base est le parcours par mille des voitures. Il admettra la chose, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'écoute.

M. MONTAGUE : Or, le ministère des Chemins de fer et Canaux a-t-il acquitté les frais d'un seul mois d'exploitation sans avoir par devers lui ces faits ? L'article en question l'exige. La Compagnie du Grand Tronc est tenue de donner ces renseignements. Le Solliciteur général n'osera pas affirmer——

Le SOLLICITEUR GENERAL : L'honorable député ne réussira pas à me faire parler.

M. MONTAGUE : Le Solliciteur général dit que je ne réussirai pas à lui faire rompre le silence ; c'est une affaire qui ne l'intéresse nullement. Le ministre de la Marine et des Pêcheries prétend que son collègue, le ministre des Chemins de fer et Canaux, a expliqué la chose, et ce dernier, lorsqu'on lui demande des éclaircissements, ne veut rien dire ; le premier ministre, de son côté, quand nous lui demandons si l'article en question oblige la compagnie du Grand Tronc à donner ces renseignements à l'Intercolonial, refuse absolument de répondre.

M. MORIN : Ils sont tous pareils.

M. MONTAGUE : Non, je ne saurais me ranger à l'avis de mon honorable ami (M. Morin). Je ne crois pas qu'ils se ressemblent tous. Le Solliciteur général, j'en suis convaincu, lui qui a écouté ce débat, ne croit pas que le ministre des Chemins de fer et Canaux garde une attitude convenable. Le Solliciteur général sait bien, qu'en conformité des stipulations du contrat, il faut que ces renseignements soient transmis de mois en mois au ministre des Chemins de fer et Canaux. Il ne saurait nier la chose ; non plus que le premier ministre ou le ministre de l'Intérieur, qui est aussi avocat. Il nous faut donc conclure ou bien que le ministre des Chemins de fer et Canaux a fait des versements mensuels à la Compagnie du Grand Tronc, sans avoir par devers lui les renseignements servant de base à ces paiements, ou bien que ces renseignements se trouvent dans les bureaux du ministre, et que celui-ci refuse de nous les communiquer. Le ministre de la Marine et des Pêcheries, qui est avocat, sait parfaitement que l'attitude de son collègue est injustifiable. Avec toute la déférence due au ministre des Chemins de fer et Canaux, je dois dire qu'il cherche tout simplement à imposer cette mesure au comité, sans lui donner les éclaircissements voulus. On nous dit que si nous n'adoptons pas cette mesure, il est possible que nous demeurions ici jusqu'au matin.

Il est possible que cette affirmation ne soit pas publique, mais on dit tout de même que le gouvernement veut faire voter ce bill, dussions-nous demeurer ici jusqu'au matin. Nous siégerons bien plus longtemps que cela, si le gouvernement ne nous donne pas de renseignements. Il n'y a pas si longtemps que les honorables députés de la droite siégeaient à la gauche de l'Orateur. Et je ne pense pas exagérer en disant qu'à cette époque, le ministre de la Marine aurait fait trembler les galeries des accents de sa colère et de son éloquente indignation, si le ministre des Chemins de fer et

Canaux, prédécesseur de son collègue actuel, eût refusé de lui communiquer les renseignements voulus, comme le ministre le fait actuellement. Le ministre ne saurait le nier, il n'aurait pas voulu laisser adopter semblable proposition, sans obtenir ce que nous demandons en ce moment. Comment pourrions-nous nous prononcer en connaissance de cause sur les mérites de cette mesure, si on nous refuse les données statistiques, qui reposent à la base même du contrat et qui seules peuvent nous permettre de nous prononcer sûrement ?

M. CLANCY : Je veux poser une question au ministre des Finances, puisque c'est lui qui a les clefs du coffre-fort. Il s'agit du règlement des comptes entre l'Intercolonial et le chemin de fer du Grand Tronc ; et je veux savoir si c'est dans les bureaux de l'Intercolonial que l'on tient la comptabilité, surtout relativement au parcours par mille ou bien si le gouvernement se repose sur la Compagnie du Grand Tronc du soin de tenir la comptabilité relative au parcours par mille et de l'Intercolonial et du Grand Tronc. Je demande ce renseignement, parce que les écritures de la Compagnie du Grand Tronc, au point de vue de la vérification des comptes, ne sauraient faire foi absolument ; car il serait facile à la Compagnie du Grand Tronc de majorer ces comptes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne saurais éclairer l'honorable député à ce sujet. Je ne suis nullement au fait de la comptabilité respective de l'Intercolonial et du Grand Tronc.

M. FOSTER : Nous sommes à délibérer en comité sur le bill, et il n'y a personne qui puisse expliquer un seul article de ce bill.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le ministre des Chemins de fer et Canaux a consacré plusieurs heures à donner des éclaircissements à ce sujet.

M. FOSTER : Nous sommes actuellement à discuter le bill en comité, article par article, et tout député a droit de poser des questions et d'en obtenir la réponse, et cependant, pas un seul ministre ne veut répondre aux questions posées.

Le premier ministre dit : Adoptons le bill et les renseignements seront fournis demain. Nous sommes en comité, et nous voulons avoir maintenant les renseignements qu'on nous a promis. Je dis que l'on nous a traités d'une façon outrageante—l'expression n'est pas trop forte, je crois,—et nous sommes bien déterminés à protester. Tant que nous n'aurons pas les renseignements qu'on nous a promis il y a 13 jours, nous ne serions pas justifiables d'adopter cette mesure en comité, sur la foi des vagues promesses que l'on a faites de produire demain les renseignements demandés. Si l'on veut recourir à la force, nous sommes prêts à la lutte. Nous sommes membres d'un parlement qui a sa constitution et ses règlements et nous ne nous laisserons pas fouler aux pieds.

M. BORDEN (Halifax) : Je puis dire que, avant le débat qui s'est engagé aujourd'hui sur cette mesure, l'ex-ministre des Finances est venu me trouver et m'a dit que nous devions autant que possible faciliter l'adoption de ce bill, vu que le ministre des Chemins de fer et Canaux avait laissé entendre hier soir qu'il fournirait les renseignements qu'il m'avait promis le 26 mai. Nous demandons aujourd'hui au ministre des Chemins de fer et Canaux de tenir sa promesse, et nous apprenons que les documents en question n'ont pas été produits, et, en outre, que l'honorable ministre n'a pas l'intention de les déposer sur le bureau de la Chambre. Je dis que dans les circonstances, on ne peut nous blâmer d'exercer nos droits et d'insister pour obtenir ces renseignements qui nous ont été promis il y a longtemps, avant que le présent bill passe à une autre phase.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député ne fait que répéter ce qu'il a dit il y a quatre heures. Le ministre des Chemins de fer et Canaux lui a déjà répondu qu'il avait fourni tous les renseignements que le département avait en sa possession, et qu'il ne pouvait obtenir les renseignements spéciaux que l'on désirait. Le premier ministre intervint et dit que tous les renseignements qui n'avaient pas été fournis et qu'il serait possible de donner seraient communiqués à la Chambre. Si le ministre des Chemins de fer et Canaux a déjà fourni tous les renseignements qu'il a en sa possession, que peut-on demander de plus ?

M. FOSTER : Il peut les obtenir, s'il le désire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le ministre des Chemins de fer et Canaux dit que non, et j'aime mieux prendre sa parole.

M. FOSTER : C'est une question de goût.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, et je suis fier de dire que je me range du côté du ministre des Chemins de fer et Canaux. Lorsque ce dernier dit qu'il n'a pas et ne peut pas se procurer ces renseignements, et que l'honorable député (M. Foster) répond que le bill n'avancera pas d'un seul pas si ces renseignements ne sont pas fournis, il semble que l'on veut simplement faire de l'obstruction.

M. BORDEN (Halifax) : Cette convention (art. 33) indique clairement que le département des Chemins de fer et Canaux possède ces renseignements. Pas un membre de cette Chambre ne peut lire cet article, sans en conclure que si la convention a été exécutée, ces renseignements ont été fournis.

J'ai demandé ces renseignements le 26 mai, et l'honorable ministre a répondu qu'il les fournirait. Il n'a jamais laissé entendre depuis qu'il n'était pas en état de les donner. Dans les circonstances, le ministre des Chemins de fer et Canaux a mauvaise grâce de dire qu'il ne peut maintenant fournir ces renseignements.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député ne l'a-t-il pas entendu dire qu'il ne pouvait fournir ces renseignements ?

M. WALLACE : Il me semble extraordinaire que le ministre des Chemins de fer et Canaux ne puisse dire combien il a payé par mois, pendant les derniers 13 mois, aux termes de l'article 3 du présent contrat, pour notre part des frais d'entretien de ce chemin depuis Sainte-Rosalie jusqu'à Montréal.

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries nous dit que ces renseignements ont été fournis. Je désire savoir quelle somme on a payée. Nous n'avons pas le moindre renseignement de nature à nous permettre d'en venir à une conclusion précise au sujet de cette importante convention. Nous ne pouvons adopter ce bill sans avoir ces renseignements. Il peut arriver, comme l'a dit M. Wainwright, en parlant de cet article 3, que notre proportion du rapport de la circulation des trains soit de 1 pour 100 ; dans ce cas, nous ne paierions que 1 pour 100 des frais d'entretien. Mais s'il en est ainsi, comment sommes-nous possesseurs de la moitié du chemin ?

Le premier ministre nous a dit, hier, de prendre l'estimation de $140,000 par année, la somme que nous payons pour avoir la moitié de la possession du chemin, et de calculer le loyer au taux qu'il nous plairait. 3 pour 100 sur $140,000 représentent un capital de $4,666,000 et le premier ministre nous dit que nous faisons un marché superbe. Il ajoute que nous pourrions doubler cette somme, ce qui vous donnerait $9,300,000, ou, comme il nous le dit, $10,000,000 en chiffres ronds. Si nous avions été obligés d'acheter une propriété de $10,000,000 afin de devenir propriétaires en commun de 35 milles de chemin, où serait le profit ? Cependant le premier ministre nous dit : Mettez $10,000,000 et nous avons encore une marge de plusieurs millions; nous avons fait un marché magnifique. Nous gagnons là $2,740 par mille. C'est le plus haut chiffre que l'honorable ministre ait pu donner mais nous dépensons $2,750 par mille. Le Grand Tronc pour exploiter ce chemin dépense environ 60 pour 100 des recettes qu'il perçoit.

Le chemin de fer Canadien du Pacifique possède 1,000 milles de voie traversant une région inhabitée, où le trafic et les affaires sont à peu près nulles. Une autre partie de ce chemin traverse les montagnes de la Colombie Anglaise, et une autre partie traverse le Nord-Ouest qui est à peine colonisé et où le trafic n'atteindra probablement jamais un développement considérable ; et cependant, les frais d'exploitation ne sont que de 60 pour 100 de ces recettes.

L'Intercolonial dépense en moyenne 100 cents pour percevoir un dollar, comparativement au chemin de fer Canadien du Pacifique et au Grand Tronc.

Le gouvernement nous dit que jamais le parlement n'a été saisi d'un marché aussi beau ; mais nous voulons avoir des renseignements qui nous auraient été donnés maintes fois, d'après ce qu'affirme le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) avec l'audace qui le distingue des autres membres de l'administration. Le premier ministre a fui la Chambre ce soir, parce qu'il est dégoûté de la conduite peu intelligente de ses collègues. Alexander Mackenzie trouvait humiliant d'être obligé de diriger seul l'administration ; de même le premier ministre doit trouver humiliant de voir s'esquiver le ministre des Chemins de fer et Canaux, lorsqu'on demande à celui-ci des renseignements concernant son département. Nous exigeons que le ministre des Chemins de fer et Canaux soit ici, quand même il resterait silencieux, parce que nous croyons que nous serions capables de faire pénétrer quelque lumière dans sa boîte cranienne. Le Solliciteur général dit que c'est là une chose impossible, mais je n'ai pas une aussi mauvaise opinion du ministre des Chemins de fer et Canaux.

Une VOIX : Le ministre sera ici bientôt.

M. WALLACE : Courez le chercher et nous allons suspendre la séance en attendant qu'il arrive.

Une VOIX : Le voici.

M. WALLACE : Le ministre vient d'entrer et s'il avait su avec quelle pénible anxiété ses partisans l'attendaient, il ne les aurait pas privés aussi longtemps de sa présence. Nous sommes enchantés de saluer son retour, car, s'il ne nous fournit pas les renseignements que nous avons demandés, nous nous ferons un plaisir et un devoir de lui enseigner comment un ministre doit administrer son département.

M. BERGERON : Le ministre des Chemins de fer et Canaux ne vous écoute pas.

M. WALLACE : M. le Président, le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) est en conversation avec le ministre des Chemins de fer et Canaux, et je continuerai mon discours aussitôt qu'il aura fini, ou qu'il tournera la meilleure partie de sa personne de ce côté, car son visage n'est pas trop bon pour ce côté de la Chambre ; et aussitôt qu'il fera preuve de courtoisie——

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre !

M. WALLACE : Quelle est la question d'ordre, M. le Président ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député doit discuter la question dont le comité est saisi.

M. WALLACE : Oui, M. le Président, mais lorsque nous parlons au ministre d'un sujet important qui concerne son département et que nous voyons un autre ministre vous tourner le dos, ainsi qu'aux membres de l'opposition, et tenir une conversation, il est temps que vous rappeliez au respect des règlements ces messieurs et non pas ceux qui discutent les affaires du pays.

Une VOIX : Continuez.

M. WALLACE : J'attends que le ministre de l'Agriculture fasse preuve de la courtoisie qui convient aux vrais gentilshommes, mais je crains bien d'attendre en vain. Comme le sait l'honorable ministre, on ne cueille pas des figues sur des chardons. Il y a des gens dont la peau est aussi impénétrable que celle du rhinocéros et qui n'ont pas la moindre idée de la courtoisie qui doit exister entre gentlemen et qui est de nature à faciliter l'expédition des affaires. Après tout le temps que nous avons attendu le ministre des Chemins de fer et Canaux, afin de donner à celui-ci de sages conseils, il est fort inconvenant de sa part de nous tourner le dos. Après avoir attendu aussi longtemps son bon plaisir royal, nous pouvons bien demander à l'honorable ministre d'avoir un peu plus d'égards pour la Chambre.

Nous désirons avoir une explication de cette clause troisième du contrat, et nous voulons savoir quelle proportion de ces dépenses le peuple canadien et le Grand Tronc vont respectivement payer. La circulation de l'Intercolonial comparée à celle du Grand Tronc sera dans le rapport de 1 à 100 d'après l'estimation de M. Wainwright. Si le ministre qui a en mains les états des 13 derniers mois veut bien produire l'état d'un mois, nous serons satisfaits, car nous pourrons supputer par là quel a été le résultat des autres mois.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vais dire à l'honorable député ce que je vais faire. Je télégraphierai demain matin à la Compagnie du Grand Tronc de m'envoyer un état complet indiquant le rapport de la circulation du Grand Tronc et de l'Intercolonial sur la section convenue, durant l'un des mois que l'honorable député voudra bien nommer.

M. WALLACE : Eh bien ! nous allons lever la séance en attendant ces renseignements.

Quelques VOIX : Continuez.

M. WALLACE : Le ministre ne veut pas, sans doute, que nous adoptions le bill sans avoir ces renseignements. La somme payée tous les mois est calculée sur ces données que le ministre doit avoir dans son département.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On vous a communiqué les sommes qui avaient été payées, en prenant pour base la circulation des trains sur la section commune.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Que l'on prenne l'état produit et qu'on lise dans les " Débats " ce que j'ai dit aujourd'hui en réponse à une interpellation de l'ex-ministre des Finances, et on constatera que chaque dollar y est mentionné. Après ma réponse, j'ai passé cet état à l'honorable ministre des Finances.

M. WALLACE : C'est encore plus étrange. On a dû demander ces états qui auraient dû être produits depuis longtemps, et l'honorable ministre nous dit qu'il n'a répondu qu'aujourd'hui à cette question J'aimerais lui demander pourquoi télégraphier à Montréal, si on a déjà répondu à cette question ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il a dit qu'il télégraphierait afin de savoir quel avait été le rapport de la circulation des trains sur la section commune.

M. WALLACE : Les paiements se font suivant la proportion du rapport de la circulation ; aux termes de la clause 33 du contrat, ces états doivent être faits le 1er du mois. Nous voulons avoir un de ces états. Il y a douze ou treize mois que cet arrangement est en vigueur, et nous demandons au ministre de nous communiquer un de ces états qui ont été préparés chaque mois, lequel nous donnera les renseignements dont nous avons besoin pour en arriver à une conclusion. Le ministre secoue la tête ; que veut-il dire ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je veux dire que ces états ne vous fourniraient pas les renseignements que vous demandez maintenant.

M. WALLACE : C'est tout ce que nous demandons ; nous sommes faciles à contenter.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mais ces renseignements vous ont été fournis aujourd'hui.

M. WALLACE : Le ministre sait bien que non.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le rapport de la circulation n'a pas été donné, mais les sommes payées ont été mentionnées.

M. MONTAGUE : Comment pouvez-vous savoir quelles sont ces sommes, sans connaître le rapport de la circulation des trains sur la section commune ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je comprends que notre part des frais d'entretien est dans la proportion du rapport de la circulation des trains ; et aux termes de la clause 33, le Grand Tronc doit nous donner tous les renseigne-

ments qui nous seront nécessaires pour vérifier cela. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a expliqué aujourd'hui, non seulement une fois, mais dix fois, à ma connaissance, que le Grand Tronc doit d'abord rendre un compte à l'Intercolonial, compte basé sur le rapport de la circulation des trains sur la section commune. Alors l'auditeur, son compte à la main, se rend au bureau du Grand Tronc, ouvre les livres et vérifie l'exactitude du compte et ensuite le compte est payé. Mais le ministre a expliqué que le département n'avait pas d'état indiquant le rapport de la circulation des trains ; c'est l'auditeur du département qui vérifie l'exactitude de cet état, en examinant les livres du Grand Tronc.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre dit-il que lorsque le Grand Tronc envoie son compte à l'Intercolonial et fournit à l'auditeur de l'Intercolonial l'opportunité d'examiner les livres, il a rempli toutes les obligations que lui impose la clause 33 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Peut-être que non.

M. MONTAGUE : Quelle excuse à donner au parlement ! Le ministre des Chemins de fer et Canaux sait aussi bien que n'importe quel membre de cette Chambre qu'aux termes de la clause 33, le Grand Tronc est obligé de fournir aux fonctionnaires de l'Intercolonial tous les renseignements, en un mot, un état complet.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce n'est pas ce que dit la clause.

M. MONTAGUE : La clause ne parle pas non plus du rapport de la circulation des trains ; mais je demanderai au ministre des Chemins de fer et Canaux quels sont les renseignements nécessaires, afin de calculer quelle est la proportion des dépenses que l'Intercolonial doit payer. Le Grand Tronc doit d'abord indiquer le rapport de la circulation des locomotives et des voitures. Il est obligé de fournir un état complet, afin de permettre à l'Intercolonial de faire ses calculs, et après cela, le Grand Tronc doit, aux termes de cette clause, ouvrir ses livres aux auditeurs de l'Intercolonial, lesquels vérifient l'exactitude des comptes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous dites ce que, d'après vous, le Grand Tronc devrait faire, mais vous ne pouvez dire que c'est ce qu'il fait.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre cherche à échapper par la tangente, et il nous donne une piètre excuse. Il admet qu'il a fait un arrangement avec le Grand Tronc, un arrangement temporaire, afin de voir quels résultats il obtiendrait. Le projet a été rejeté par le Sénat. L'honorable ministre a promis de fournir tous les renseignements, et aujourd'hui il avoue que le Grand Tronc ne s'est pas du tout occupé de la clause qui fournit aux fonctionnaires de l'Intercolonial ces renseignements essentiels.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. MONTAGUE : Alors, l'honorable ministre a ces renseignements en sa possession. Dans ce cas, pourquoi ne pas les produire ? S'il ne les a pas, il a permis au Grand Tronc de ne pas s'occuper d'une clause essentielle insérée dans le contrat pour protéger les intérêts du gouvernement. L'honorable ministre aurait dû se conformer à cette clause, s'il avait l'intention de remplir la promesse qu'il a vait faite de nous fournir des renseignements complets.

M. TAYLOR : L'ex-ministre des Finances a inscrit aujourd'hui à l'ordre du jour l'interpellation suivante :

Quel montant a retiré le Grand Tronc, depuis le 1er juillet jusqu'à date, par mois, comme proportion de l'Intercolonial dans les frais d'entretien des sections communes de la Chaudière et de Montréal, y compris les facilités terminales, et quel a été le montant payé chaque mois?

Le ministre des Chemins de fer et Canaux dit qu'il a déposé cet état sur le bureau de la Chambre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas dit cela.

M. TAYLOR : Il a répondu à la question, en donnant le montant qui avait été payé chaque mois. Dira-t-il qu'il ne peut s'adresser à son auditeur qui est allé examiner les livres du Grand Tronc lorsque le département a reçu ce compte basé sur le rapport de la circulation des trains sur la section commune, et savoir de son auditeur quelle a été la proportion de l'Intercolonial ? L'honorable ministre ne soutiendra pas que son auditeur, en se basant sur la somme payée, ne peut se rendre compte du nombre des locomotives et des voitures qui ont circulé sur la section commune.

Hier, j'ai posé à l'honorable ministre, la question suivante :

M. TAYLOR : Je demanderai à l'honorable ministre comment il se fait que depuis l'application de cet arrangement, les taux de fret que doivent payer les expéditeurs de l'ouest sont plus élevés que ceux que nous payions lorsque le Grand-Tronc a fait ses propres arrangements ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député suppose qu'il en est ainsi.

M. TAYLOR : Je le sais, parce que j'expédie des marchandises à tous ces endroits, et je payais 55 cents pour tous ces endroits sur le chemin de fer Intercolonial. Mais cette année, cela est changé, et parce que nous avons à payer d'avance le fret des marchandises destinées à tous ces endroits, nous payons beaucoup plus qu'en vertu de l'ancien arrangement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas que le tarif soit augmenté.

M. TAYLOR : Je sais qu'il y a augmentation.

L'honorable ministre voudrait-il déposer les deux tarifs sur le bureau, afin de nous permettre de vérifier l'exactitude de ses énoncés ? Il est à ma connaissance personnelle que depuis que la convention dont la Chambre est saisie est en vigueur, la même classe de marchandises qu'on envoyait, à raison de 55 cents, à tous les points sur le parcours de l'Intercolonial, est maintenant taxée en moyenne, de 60 à 85 cents.

Quel profit, les manufacturiers de l'Ontario en expédiant des marchandises dans les provinces maritimes, retirent-ils de ce marché qui impose au pays une dépense annuelle de $140,000 pendant 99 ans, puisque les frais de transport se trouvent augmentés de 10 à 20 pour 100 ? Le ministre m'a contredit, et je lui demande maintenant de déposer sur le bureau de la Chambre les tarifs qu'il doit avoir en sa possession, afin de décider lequel de nous deux a raison. Je soutiens que le tarif a été augmenté ; l'honorable ministre soutient le contraire ; je lui demande de produire les *deux tarifs*.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit que je ne le savais pas. Je ne pense pas non plus que le tarif ait été augmenté.

M. WALLACE : Vous savez que le tarif Harris est beaucoup plus élevé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne le sais pas. Tout ce que je sais, c'est que le tarif Harris a fait certains changements insignifiants dans la classification des marchandises. Quelques classes de marchandises sujettes, par exemple, à l'article 9 ont été transportées à l'article 8, et quelques autres de l'article 9 à l'article 10 ; mais j'ai demandé au ministre des Finances de parcourir avec moi le nouveau projet soumis à l'exécutif, et nous n'étions disposés, ni l'un ni l'autre, à permettre une augmentation du tarif et nos fonctionnaires nous ont affirmé que l'on se contentait simplement de faire disparaître certaines inégalités. Il y avait certains articles, compris dans une classe, qui auraient dû se trouver dans une autre, et l'on me conseilla de faire les changements dont j'ai parlé afin de rendre notre classification semblable à celle des chemins de fer de l'ouest. Nos fonctionnaires nous firent observer que cette différence de classification était contraire à l'uniformité générale et rendait très difficile l'application satisfaisante de nos tarifs d'entier parcours.

Mais il n'y a rien eu qui ressemblât à une augmentation générale ou de quelque importance relativement à aucun des articles. S'il y a eu quelque augmentation, la chose n'a pas été faite sciemment, et je ne crois pas qu'il y en ait eu le moindrement. Je n'entends pas mettre en doute les paroles de l'honorable député, mais c'est là une question qui sera probablement susceptible d'explication lorsque les renseignements auront été obtenus.

L'honorable député, lorsqu'il dit avoir expédié des marchandises avant l'existence de l'arrangement, oublie entièrement le fait qu'il expédiait alors ces marchandises par une partie du Grand Tronc de chemin de fer dont l'Intercolonial possède maintenant l'usage. Le tarif de l'Intercolonial s'appliquant à sa ligne de prolongement à Montréal peut avoir différé quelque peu du tarif du Grand Tronc, s'appliquant à cette partie de sa voie avant que le changement ait eu lieu. Je ne crois pas que les taux du Grand Tronc aient été en somme et dans les grandes lignes meilleurs que ceux de l'Intercolonial. Je crois plutôt que les taux de celui-ci ont été moins élevés.

M. TAYLOR : Si je comprends bien, tous les transports recueillis par le Grand Tronc à l'ouest de Montréal sont, d'après l'arrangement, transmis à l'Intercolonial en cette ville, et sujets au tarif de ce dernier chemin. Naturellement, il y a des arrangements concernant les transbordements. Je possède les deux tarifs, et je les aurai ici avant que le bill subisse sa troisième lecture. Le tarif du Grand Tronc donne les taux, et le taux du transport aux endroits où passe l'Intercolonial est de 55 cents pour 100 livres. Dès que cet arrangement de l'honorable ministre est devenu en vigueur, ces taux ont été abolis, et l'on a publié une nouvelle liste de taux mentionnant chaque gare, dans laquelle il n'existe aucun taux local qui ne soit au-dessous de 55 cents.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Taylor) insinue-t-il que le taux était le même pour le transport de marchandises, disons par exemple, à la Rivière du Loup et à Halifax ?

M. TAYLOR : C'est ce que je dis.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député fait complètement erreur ; ce serait déraisonnable.

M. TAYLOR : Je risquerai ma réputation de membre de cette Chambre contre la réputation de l'honorable ministre, en m'engageant à produire le document qui indiquera que le taux du transport des marchandises de notre fabrique à tous les endroits où passe l'Intercolonial est de 55 cents par cent livres, et qu'il est indifférent que ces marchandises soient expédiées à Halifax ou à tout autre endroit. Ce taux a été aboli, et nous payons maintenant de 65 à 80 cents.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je voudrais savoir de l'honorable député s'il trouve que ce soit là un arrangement qui a du bon sens.

M. TAYLOR : C'était là l'arrangement qui nous concernait ainsi que d'autres de la ville où j'habite, et que tout manufacturier de l'Ontario, je crois...

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je demande à l'honorable député : Trouve-t-il qu'il soit juste de faire payer le même taux pour le transport de marchandises à la Rivière du Loup et à Halifax ?

M. TAYLOR : Cela n'a rien à faire avec la chose. Je suis à dire à l'honorable ministre quel était l'arrangement. L'honorable ministre prétend que son projet vaudra mieux pour la population de l'Ontario, et nous trouvons que c'est le contraire. Il est plus défavorable au manufacturier, et décidément au consommateur, parce que, naturellement, il nous faut réclamer du consommateur le coût supplémentaire dont le transport des marchandises est frappé.

L'honorable ministre veut savoir s'il est juste de réclamer le même taux pour le transport des marchandises à la Rivière du Loup et à Halifax. Ce sont là les affaires du chemin de fer. Pour s'assurer notre trafic, le Grand Tronc accordait ce taux, et il avait fait ses arrangements avec l'Intercolonial. Mais dès que l'arrangement actuel eût été fait avec le Grand Tronc, celui-ci commença par nous fixer un taux de transport jusqu'à Montréal, puis il nous déclara qu'il nous fallait payer en outre le taux réclamé par l'Intercolonial à la gare de la livraison. Tels sont les arrangements que nous subissons maintenant, et le transport de nos marchandises nous coûte 20 pour 100 de plus qu'autrefois.

Je demande à l'honorable ministre de produire le tarif, et il verra que son assertion n'est pas exacte.

Ensuite, quant au sens que comporte chaque dollar dans les rapports du Grand Tronc, relativement à l'idée qu'on n'en peut tirer un état, j'affirme que, s'il ne possède pas le nombre de milles, l'auditeur peut vite le trouver par le nombre de dollars. Tout comptable peut faire cela. Je pourrais l'entreprendre moi-même. Si je sais que $500 représentent, par exemple, des frais de route de 40,000 milles, je pourrai trouver le nombre de milles que représentent $600 ou tout autre somme. Si l'auditeur de l'honorable ministre ne peut faire cela, il n'est pas digne de rester vingt-quatre heures dans le département.

L'honorable député de Halifax (M. Borden) a demandé cette information il y a dix jours, et l'honorable ministre a dit qu'il pouvait l'avoir ; cependant, il cherche à sortir de là en disant que la chose est impossible. Je trouve que ce n'est pas être juste envers son auditeur que de dire qu'il ne peut pas établir un état de ce nombre de milles.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ça varie tous les mois.

M. TAYLOR : Et le nombre de dollars également. Et par le nombre de dollars, il peut savoir le nombre de milles.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député se trompe.

M. TAYLOR : Je ne me trompe pas. J'ai eu autant à faire avec la vérification de comptes que mon honorable ami (M. Blair). Un auditeur qui ne pourrait pas former un état comme celui-là, ne serait pas digne d'apurer les comptes de l'Intercolonial ni d'aucun autre chemin de fer.

M. CLANCY : Je voudrais savoir de l'honorable ministre si le rapport de l'auditeur est produit chaque mois au département, pour y faire ensuite partie des archives. Je voudrais savoir encore si l'on fournit à l'auditeur des rapports séparés du nombre de milles parcourus par les trains de l'Intercolonial, ou si l'auditeur procède d'après le simple état indiquant que tel nombre de milles est dû. Dans un sens, il pourrait paraître oiseux de poser une question comme celle-là ; car si le nombre de milles était donné, il serait aisé de savoir quel est le montant dû au Grand Tronc. Je n'aime pas à poser trop de questions, mais je voudrais savoir encore si l'arrangement renferme quelque disposition permettant au gouvernement d'exercer un certain empire sur la dépense qui doit être faite pour entretenir cette partie du chemin dont nous avons l'usage en commun, ou si le Grand Tronc est maître d'agir comme il l'entendra sauf simplement à rendre compte. En fournissant cette information, l'honorable ministre jettera au moins quelque lumière sur le sujet.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suppose que l'honorable député sera prêt à reconnaître qu'on ne doit pas s'attendre à ce qu'un ministre, d'ailleurs surchargé de devoirs à remplir, s'attache aux détails pour savoir la manière dont les fonctionnaires subalternes du service des chemins de fer opèrent dans les matières d'ordre inférieur, bien qu'encore importantes. J'avoue n'avoir jamais eu le temps ni ne m'être jamais cru obligé d'assister à l'accomplissement des fonctions de l'auditeur de l'Intercolonial, pour voir comment il les remplissait, c'est-à-dire pour en observer les résultats et pour déterminer si son système était exact. J'ai considéré comme admis que les fonctionnaires du département feraient tout ce qui serait nécessaire, sous la direction du gérant général et de l'ingénieur.

Lorsque cette affaire est venue sur le tapis, j'ai eu occasion de m'enquérir à ce sujet, et l'on m'a dit que les fonctionnaires du département ne fournissaient, ni à Moncton ni ici, d'état indiquant le nombre de milles parcourus tant par les locomotives que par les wagons respectifs des chemins de fer sur la voie de prolongement à Montréal.

M. CLANCY : L'honorable ministre trouve-t-il que cela soit absolument indispensable à

la bonne tenue et au contrôle convenable des comptes ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A mon sens, je ne trouve *nullement que la chose soit nécessaire ; je* ne considère pas que la chose ait une importance appréciable.

M. MACDONALD (King, I.P.-E.) : Quel contrôle avez-vous sur vos fonctionnaires dans ces circonstances ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons la présomption que lorsqu'il examine les livres, le fonctionnaire se convaincra que les comptes ont été convenablement préparés, ou que, sinon, il ne les approuvera pas. Assurément, vous ne vous imaginez pas qu'après que les comptes sont rendus au département et transmis à l'auditeur qui possède votre confiance, il faille plus de contrôle.

M. CLARKE : Quels autres renseignements possède l'auditeur que ceux fournis par les autorités du Grand Tronc ?

M. IVES : Permettez-moi d'ajouter une question à celle-là. Nous comprenons que le compte est rendu mensuellement ou périodiquement par le Grand Tronc relativement à ce nombre de milles. Eh bien ! l'honorable ministre voudra-t-il dire quelle est la nature de ce compte ? Naturellement, l'auditeur doit connaître certaines choses pour être en état de contrôler le compte.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai jamais vu un seul de ces comptes, ils ne m'ont jamais été soumis. Cependant, je dirai à l'honorable député ce que serait, à mon sens, la nature de ce compte. Ce compte mentionnerait en détail les paiements bruts faits par le Grand Tronc à raison de l'entretien et des réparations requises durant le mois. L'auditeur examinerait les item de ce compte pour voir s'ils constituent des réclamations de nature à leur permettre d'être portés à un compte comme celui-là. Il prendrait communication ensuite des pièces justificatives, pour voir si elles correspondent aux item du compte. Il aurait accès aux livres de la compagnie, dont il aurait été compulser un grand nombre, car il faudrait examiner les livres de chaque gare. On consacrerait à chaque jour du mois une page contenant la liste des locomotives, leur nombre et le nombre des wagons, ainsi que leur nom s'ils en ont un. Chaque page contiendrait tous ces détails, et cette page quotidienne se multiplierait par le nombre des gares de toute la ligne. En consultant cette page, on verrait combien il y a eu de milles parcourus par les locomotives, et combien par les wagons, ce jour-là. On verrait encore, je suppose, si ces locomotives ou ces wagons appartiennent au Grand Tronc ou à l'Intercolonial. L'auditeur examinerait tous les livres qui lui seraient transmis à cette fin. Disons qu'il y a 40 ou 50 gares, il y aurait donc 40 ou 50 livres, dont chacun serait examiné par l'auditeur, qui prendrait note de tous ces détails. Il ne ferait pas de copie ni de résumé des livres, mais il découvrirait de cette manière dans quelle proportion comparativement au Grand Tronc l'Intercolonial, tant par locomotive que par wagon, a fait usage du chemin.

M. IVES : Dois-je comprendre que les agents du Grand Tronc tiennent compte du nombre de milles parcourus, tant par les trains de celui-ci que par ceux de l'Intercolonial ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. IVES : Ce sont des fonctionnaires communs à l'Intercolonial et au Grand Tronc, et ils tiennent le compte total, c'est-à-dire, relativement au nombre de milles parcourus par les trains tant de l'Intercolonial que du Grand Tronc ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est ce que je crois. Je ne puis voir comment on pourrait faire autrement.

M. IVES : Il me semble qu'en rendant compte à l'Intercolonial ou au département des Chemins de fer, relativement à ce compte mensuel d'entretien, le Grand Tronc devrait mentionner le montant total dépensé, ainsi que le nombre de milles parcourus par les trains respectifs des deux chemins de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On me dit que telle n'a pas été la coutume.

M. IVES : Alors, on ne fournit pas la donnée que doit avoir l'auditeur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, il est très aisé de vérifier la chose.

M. MONTAGUE : Tout d'abord, le Grand Tronc doit former le compte. Or, le fait-il en ayant le nombre de milles parcourus par les trains, y compris wagons et locomotives ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis informé qu'il n'a pas fait de compte de cette manière. Il a ses livres qui indiquent combien il a été dépensé sur cette partie ou sur cette division du chemin durant le mois. Les item constituant ce compte sont préparés et 10,000 milles, tandis que ceux de l'Intercolonial. Je n'ai vu aucun de ces comptes, mais je suppose que c'est là la manière dont ils sont fournis. Le Grand Tronc rend compte en détail des dépenses brutes du mois, pour mentionner ensuite quelle est la proportion imputable à l'Intercolonial.

M. MONTAGUE : Comment arrive-t-il à en établir le chiffre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En examinant ses livres et

en prenant la proportion. Si les locomotives et les wagons du Grand Tronc ont parcouru 10,000 milles, tandis que ceux de l'Intercolonial en ont parcouru 1,000, durant le mois, on saurait que la proportion imputable à l'Intercolonial est d'un dixième.

M. MONTAGUE : Si l'honorable ministre veut me permettre——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Taylor) fait signe que non.

M. TAYLOR : Non, c'est justement ce que j'ai toujours dit.

M. MONTAGUE : C'est justement ce que je prétendais, savoir : qu'avant de pouvoir faire une réclamation contre l'Intercolonial, le Grand Tronc doit savoir le nombre de milles parcourus par les locomotives et par les wagons.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Naturellement.

M. MONTAGUE : Eh bien ! maintenant, il ne faudra pas quinze minutes au ministre pour obtenir cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous faites erreur à cet égard.

M. MONTAGUE : Je voudrais savoir du ministre si ce compte n'est pas absolument identique à un compte de meubles. C'est un compte que le gouvernement doit pour valeur reçue. L'honorable ministre entend-il dire qu'il accepterait un compte de meubles ou de fournitures, d'un montant de $20,000, où les item ne seraient pas mentionnés ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. MONTAGUE : Dit-il qu'il accepterait en bloc ce compte-là, pour charger son auditeur d'examiner le compte ensuite ? Non, il ne le ferait pas. Il exigerait la mention des item.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est ce que je fais.

M. MONTAGUE : Eh bien ! alors, c'est ce que vous ne faites pas dans ce cas-ci ; c'est justement ce que vous ne faites pas.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On ne comprend pas l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux.

M. MONTAGUE : On ne le comprend pas ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne crois pas que vous puissiez, du moins vous ne devriez pas poser de questions.

M. MONTAGUE : Je ne crois pas que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries manque de sens au point de penser que nous ne comprenons point l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. L'intelligence de l'honorable ministre est loin d'être aussi vivace et aussi brillante que je me l'imaginais. Le plus petit page de la Chambre verrait que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux ne comprend pas cette question, et que s'il la comprenait, il ne refuserait pas de fournir cette information à la Chambre. Il est aussi clair que le jour que le compte rendu par le Grand Tronc est ou en bloc ou en détail.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il doit être en détail.

M. MONTAGUE : Il est en détail en tant que les montants qui le forment sont concernés. Mais ce qui forme la base des item qui le constituent devrait être là pour qu'on puisse juger si ce compte est exact ou non. Ce que je prétends, c'est qu'avant de pouvoir former ce compte le Grand Tronc doit avoir ce sur quoi il repose, c'est-à-dire le nombre de milles parcourus par les locomotives et les wagons ; et je prétends qu'avant de charger son auditeur d'examiner ce compte, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux doit posséder ces détails, sinon pour sa propre gouverne du moins pour celle du comité des comptes publics.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Supposez-vous qu'il me soit possible de m'attacher à tous ces détails ? La chose ne serait pas possible lors même qu'il y aurait cinq ministres dans le département au lieu d'un.

M. MONTAGUE : Combien faudrait-il de temps pour examiner cela ? Ça ne prendrait pas une demi-minute.

Une VOIX : Oh !

M. MONTAGUE : Qui dit oh ! L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux sait quel est ce compte.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'en ai jamais vu un seul.

M. MONTAGUE : Je prétends qu'il devrait avoir vu ces comptes avant de se présenter ici pour nous demander d'adopter ce bill. Il devrait savoir sur quoi ces comptes reposent.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je le sais.

M. MONTAGUE : Sur quoi ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sur le nombre de milles parcourus.

M. MONTAGUE : Et quelle en est la proportion ? De un à cinq, ou de un à dix, ou de un à cent ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis vous le dire.

M. MONTAGUE : Il sait que le compte repose sur le nombre de milles parcourus, mais il ignore si la proportion en est de un à cinq, de un à dix, de un à cent ou de un à mille.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'apure pas les comptes de l'Intercolonial.

M. MONTAGUE : Eh bien ! il vaudrait mieux avoir l'auditeur ici.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il vaudrait mieux que vous eussiez tout le personnel ici, et pour l'interroger sous serment.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre recourra inutilement à l'insulte.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est ce que je ne fais pas.

M. MONTAGUE : Nous demandons des renseignements raisonnables à ce sujet. Nous demandons des renseignements que l'honorable ministre pourrait obtenir en un quart d'heure s'il le voulait. S'il les possède dans son département, il pourrait nous les fournir dans cet espace de temps. Il devrait les avoir. Il avait le droit de les exiger du Grand Tronc, et le Grand Tronc était tenu de les lui fournir ; et s'il ne les a pas obtenus, il pourrait se les procurer dans une demi-heure.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne le pourrais pas dans cet espace de temps.

M. MONTAGUE : On pourrait les obtenir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'en ai aucun doute. Ils ne se trouvent pas au département, ni ici ni, je crois, à Moncton.

M. INGRAM : Est-ce le nombre de milles parcourus par les trains dont parle l'honorable ministre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, par les locomotives et les wagons.

M. INGRAM : D'après ce que j'ai compris, l'honorable ministre a dit que les fonctionnaires de l'Intercolonial ne pouvaient fournir ce renseignement, et que le Grand Tronc ne le fournissait pas.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit que le Grand Tronc nous communiquait ses livres.

M. INGRAM : Peu importe qu'il fasse cela, ai-je bien compris l'honorable ministre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, si vous voulez dire par là que le Grand Tronc ne fournit pas aux auditeurs de l'Intercolonial les renseignements les plus complets à ce sujet. Il communique librement ses livres.

Qu'on me permette de dire comment les choses se passent afin que je sois bien compris.

J'ai déclaré que la Compagnie du Grand Tronc tient note elle-même dans ses livres de chaque mille parcouru par ses locomotives et wagons, et par les locomotives et wagons de l'Intercolonial. Je ne suis pas certain que l'Intercolonial tienne compte du nombre de milles parcourus par ses locomotives et wagons. Il y a lieu de croire qu'il ne fournit pas cette information, mais qu'on lui communique un compte du tout, renfermant les items tendant à établir les dépenses du mois ; et l'on fournit aux fonctionnaires de Moncton un état de la proportion de ce montant payable par l'Intercolonial. Ensuite, comme je vous l'ai dit, les fonctionnaires de l'Intercolonial sont envoyés à Montréal afin de se convaincre par eux-mêmes, et alors de faire rapport pour attester si cette proportion est exacte ou non.

M. CLARKE : Se trouvent-ils entièrement subordonnés aux renseignements fournis par le Grand Tronc ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne le crois pas. Ils doivent s'en rapporter aux livres du chemin de fer du Grand Tronc pour connaître le nombre de milles parcourus par les voitures et les locomotives du chemin de fer du Grand Tronc, mais je pense qu'on ne pourrait pas avoir sur ce point de meilleure preuve que ces livres.

M. IVES : Ces rapports ou états mensuels ne sont-ils pas conservés dans les archives du département ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ils restent à Moncton.

M. IVES : D'après ce que dit maintenant le ministre——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai toujours dit cela.

M. IVES : Je comprends que ces états contiennent la somme que le chemin de fer du Grand Tronc demande au gouvernement pour sa part de l'usage de la voie. Avec le coût total de l'entretien et la proportion que le chemin de fer du Grand Tronc exige du gouvernement, en vertu de cet arrangement, on peut calculer à quoi s'élève la part du gouvernement et celle du chemin de fer du Grand Tronc.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a longtemps que j'ai dit cela aux honorables députés, mais ils prétendaient que c'était insuffisant.

M. IVES : Cela nous fournirait le renseignement que nous voulons avoir : la proportion payée par le gouvernement pour l'usage de la voie.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre dit qu'il peut se procurer ce renseignement du chemin de fer du Grand Tronc.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je puis le demander par le télégraphe.

M. MONTAGUE : Alors, il aurait pu nous épargner toute cette discussion, en le faisant demander quinze jours plus tôt. Je vois qu'il a changé d'attitude.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon attitude est la même.

M. MONTAGUE : Les "Débats" sont là pour prouver que le ministre prétendait ne pas pouvoir se procurer ces détails.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les "Débats" prouveront qu'on prétendait que j'avais tous ces comptes, sous la main, dans mon département, et j'ai affirmé le contraire.

M. MONTAGUE : Le ministre ne doit pas vouloir nous faire voter ce bill avant de nous avoir donné ces renseignements.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous pourriez tout aussi bien vous en servir lors de la troisième lecture.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela n'a aucun rapport avec le bill.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries se montre d'une complaisance extraordinaire pour accepter tout ce qui vient du ministre des Chemins de fer et Canaux. Il paraît être un de ses admirateurs convaincus.

M. FOSTER : C'est douteux.

M. MONTAGUE : Je ne crois pas que ce soit douteux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Généralement, nous nous admirons mutuellement.

M. MONTAGUE : Il est impossible qu'il en soit autrement, car s'il y a jamais eu deux hommes également idiots pour ne pas comprendre ce que nous voulons d'eux ce soir, c'est bien ces deux ministres. Or, le ministre des Chemins de fer et Canaux sait parfaitement que nous savons tous qu'il n'est pas idiot.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce que je sais bien, c'est que vous vous amusez.

M. MONTAGUE : Pas du tout. Nous sommes très sérieux ; c'est l'honorable ministre qui traite trop légèrement un projet entraînant une dépense aussi considérable.

M. INGRAM : Jusqu'à présent, je me suis abstenu de parler de cette transaction. Mais j'ai une question à poser, et je ne la pose pas pour le plaisir de la chose, mais très sérieusement, et j'espère que l'honorable ministre y répondra de même. Je voudrais savoir si ce sont les employés de l'Intercolonial qui ont la charge des convois qui passent sur l'Intercolonial et sur la voie, au terminus à Montréal.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Invariablement.

M. INGRAM : A qui font-ils rapport ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ces employés sont au service des deux chemins de fer, et ils font rapport aux différentes gares et rendus à destination.

M. INGRAM : Tout homme qui a la charge d'un convoi fait son rapport à la fin du voyage, que ce soit à Montréal ou ailleurs. Ce rapport quotidien contient-il le nombre de milles parcourus par les locomotives et les voitures ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le chef du train ne fait pas son rapport au bureau principal, mais à celui de sa division.

M. INGRAM : Je diffère d'opinion avec l'honorable ministre. Il n'y a qu'un bureau principal de l'Intercolonial, et il est à Moncton. Il est indifférent qu'il y ait trois, quatre ou cinq divisions, tous ces rapports doivent aller à Moncton.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suppose en effet que les rapports faits par ces chefs de train aux bureaux de leurs divisions, sont ensuite envoyés à Moncton.

M. INGRAM : Ce n'est pas ce qui a lieu. Il n'y a qu'un bureau principal pour le chef de train, quelle que soit la division à laquelle il appartienne, et tous les rapports sont au bureau principal qui est à Moncton. Je ne suis jamais allé à Moncton, mais je sais comment cela se passe sur l'Intercolonial comme sur tous les autres chemins de fer. C'est par ce moyen qu'on détermine le nombre de milles parcourus par une voiture quelle que soit la ligne à laquelle elle appartienne. A la fin du mois, on fait le calcul de tous ces milles parcourus et le système le plus pratique serait de faire rapport à Ottawa du total parcouru sur les chemins de fer de l'Etat. Je suppose que cela se pratique ainsi sur l'Intercolonial comme sur les autres chemins de fer, et il n'y a pas de doute que le ministre peut se procurer ces totaux, soit à Moncton, soit dans son bureau ici.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne doute pas non plus que l'Intercolonial ne possède le compte du nombre de milles parcourus par ses voitures et ses locomotives, mais cela ne suffirait pas, puisqu'il nous faudrait aussi les comptes du chemin de fer du Grand Tronc.

M. INGRAM : Le gouvernement doit tenir le compte du nombre de milles parcourus par les voitures de l'Intercolonial.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai jamais nié cela, mais ce n'est qu'une partie du renseignement demandé.

M. INGRAM : On a demandé, ce soir, quel était le nombre de milles parcourus par les voitures de l'Intercolonial sur la voie du chemin de fer du Grand Tronc, et j'ai compris que la réponse du ministre a été qu'il n'avait pas ce renseignement ou que ses employés lui avaient dit qu'ils ne pouvaient pas se le procurer. Cela ne doit pas être, car ce serait une manière bien négligente de faire les affaires. Si l'honorable ministre veut s'en informer, ce matin, à son bureau, il verra que j'ai raison, et que mes honorables amis sont dans leur droit en se plaignant de ce que ces rapports n'aient pas été produits.

M. OSLER : Je n'entrerai pas dans le mérite de la question, mais ce qui m'a surtout frappé au cours de ce long débat, c'est que les ministres, par ignorance ou de parti pris, ont refusé de fournir les renseignements demandés. La demande de l'opposition me paraît raisonnable ; et la Chambre devrait être en possession de ces renseignements pour pouvoir juger avec connaissance de cause de la nature, bonne ou mauvaise, de cette transaction.

C'était un spectacle humiliant, cette nuit, de voir les ministres prendre un ton hargneux pour éviter de répondre aux questions. Des promesses aussi positives et aussi formelles qu'il est possible d'en faire, ont été faites par des ministres et elles n'ont pas été tenues. Je répète que c'est humiliant de voir des ministres de la Couronne dans cette position.

De deux choses l'une : ou les ministres ne connaissent pas eux-mêmes le marché qu'ils ont fait, ou ils le trouvent tellement mauvais qu'ils refusent de donner à la Chambre les renseignements qu'ils doivent avoir.

Il faut en conclure qu'ils se sont lancés dans cette entreprise, comme ils se sont lancés dans l'affaire du chemin de fer du Yukon, sans savoir ce qu'ils faisaient et qu'ils ont chargé les avocats de l'autre partie de rédiger le marché. Il est évident que le projet que nous discutons en ce moment a été préparé par les avocats du chemin de fer du Grand Tronc et du chemin de fer du comté de Drummond, et le ministre en connaît très peu de chose.

Il s'agit pourtant de millions de piastres. Un loyer annuel de $140,000 représente un capital considérable. J'ai dit que je ne voulais pas entrer dans le mérite de la question, mais je répète que l'impression produite par le débat, c'est que les ministres par ignorance ou de parti pris, cherchent à refuser des renseignements que la Chambre devrait avoir et que le gouvernement avait promis de donner avant de faire voter le bill.

M. McMULLEN : Comme l'opposition paraît fatiguée, je dois venir à son secours, pendant quelques instants.

M. FOSTER : Vous avez un fonds de réserve considérable.

M. McMULLEN : Je veux signaler un point sur lequel on discourt depuis six longues heures. Quatre fois cette nuit, l'honorable député d'Halifax (M. Borden) a demandé au ministre des Chemins de fer et Canaux de tenir la promesse qu'il lui a faite le 26 mai dernier. Voyons ce que demandait l'honorable député, et examinons la promesse faite par l'honorable ministre :

Le ministre a dû recevoir du chemin de fer du Grand Tronc, tous les mois, des rapports indiquant exactement dans quelles proportions le chemin de fer du Grand Tronc et l'Intercolonial ont fait usage du chemin.

Voici la réponse du ministre :

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je ne crois pas qu'il y ait d'objection à la production de ces documents si l'honorable député les désire. Veut-il avoir les rapports pour tout le temps qu'a duré l'arrangement ?

M. BORDEN (Halifax) : Je ne veux pas imposer à l'honorable ministre un travail inutile, mais je crois qu'il pourra facilement se procurer ces renseignements.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois qu'il n'y a aucune difficulté à les produire jusqu'au dernier que nous avons reçu du Grand Tronc ; ils seront produits, je crois, avant l'introduction du bill ou du moins avant que la question du chemin de fer du Grand Tronc ait été décidée.

Or, l'honorable ministre dit qu'il a fait des recherches minutieuses dans son département et il déclare qu'il n'a rien trouvé en fait de documents ou de papiers, qui le mette en état de fournir le renseignement qu'on lui demande.

M. BERGERON : Pourquoi, alors, l'a-t-il promis ?

M. McMULLEN : Il ne l'a pas promis. Il a dit qu'il croyait qu'il serait facile de se les procurer. Il s'adressa ensuite aux employés de son département et leur demanda ces papiers, mais on l'informe qu'ils ne se trouvent pas ici. Il ajoute que ces comptes sont réglés tous les mois ; l'auditeur de l'Intercolonial se rend à Montréal, vérifie tous les comptes du commencement à la fin et certifie que les comptes du chemin de fer du Grand Tronc sont exacts ; c'est d'après ces comptes que l'Intercolonial paie sa proportion pour l'usage du chemin. N'est-ce pas cela ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est absolument cela.

M. McMULLEN : Cependant, l'honorable député d'Halifax persiste à dire que l'honorable ministre a manqué à sa promesse ; l'ex-ministre des Finances et l'ex-ministre de l'Agriculture répètent la même chose. Ils demandent qu'il produise ce qu'il leur a

déclaré ne pas avoir dans son bureau, et après qu'il leur eût expliqué clairement la manière dont les comptes sont tenus.

Nous savons parfaitement que tout ce que veulent les honorables députés de l'opposition, c'est de perdre du temps, de manière à créer dans le public l'impression que le ministre n'agit pas loyalement. Tout ce tapage est à propos d'une question incidente, une question de détail, qui n'affecte pas du tout le bail proprement dit ; c'est une question de tenue de livres entre l'Intercolonial et chemin de fer du Grand Tronc. Ce dernier est obligé de fournir aux autorités de l'Intercolonial la preuve que les comptes sont exacts, avant de recevoir un sou, et si le ministre des Chemins de fer et Canaux demandait que les comptes fussent tenus autrement, le chemin de fer du Grand Tronc serait obligé de se rendre à cette demande, sous peine de ne pas être payé. On cherche à faire enfanter une montagne à une souris et on réussit admirablement à gaspiller le temps.

M. BERGERON : Si jamais il s'est présenté une occasion de dire "délivrez-moi de mes amis" c'est bien celle-ci. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a dû répéter ce dicton en entendant l'honorable député de Wellington étaler son incapacité. Il est évident que si l'honorable député avait été chargé de ce projet, il aurait suivi une ligne de conduite toute différente. Quelle raison donne-t-il pour excuser le ministre ? Il dit que si l'honorable ministre avait fait son devoir—il n'y a pas d'autre conclusion à tirer de ses remarques—il nous aurait donné exactement ce que nous demandons.

M. McMULLEN : Non.

M. BERGERON : Oui, non seulement ce que nous avons demandé, mais aussi ce que le ministre nous a promis. Il nous a promis de fournir tous les renseignements avant de présenter ce bill.

M. McMULLEN : Tout ce qui se trouve dans son département.

M. BERGERON : L'honorable député peut s'abstenir de m'interrompre, car il aura tout le temps nécessaire pour me répondre, et je dois dire que son concours nous est précieux dans le moment. Nous savons tous ce qu'il a dû souffrir durant ces dernières années, de ne pouvoir donner libre cours à l'expression de ses opinions, et s'il veut rester avec nous et nous exposer de temps à autre sa manière de voir, il nous rendra un grand service.

Il vient d'expliquer que le ministre ne connaît rien de ce marché, et qu'il lui aurait été facile de se procurer les renseignements qu'il nous a promis. Approuve-t-il le ministre d'avoir payé cette rente annuelle au chemin de fer du Grand Tronc, pendant treize mois, sans savoir pourquoi il payait ? Que dirait-on d'un employé de commerce qui paierait sans exiger de pièces justificatives ? Son patron lui demanderait quelles preuves il a que ces sommes sont dues et il ne pourrait que répondre : je ne connais rien de l'affaire, mais vous pouvez prendre ma parole, que tout est en ordre.

Le ministre se trouve exactement dans cette position. Il nous dit qu'il serait très facile de nous dire le nombre de milles parcourus par les voitures de l'Intercolonial, entre Sainte-Rosalie et Montréal, mais lorsque vient le temps de faire ce rapport, il est incapable de le donner. L'honorable député d'Elgin (M. Ingram) et l'honorable député de Toronto (M. Osler), ont beaucoup d'expérience dans ces questions de chemins de fer, et ils disent comme nous que toutes les compagnies de chemin de fer peuvent, à la fin de chaque mois, donner le compte exact de la circulation de chaque voiture sur leur voie.

M. MACDONALD (I. P. E.) : Pour chaque voiture séparément.

M. BERGERON : Nous avons l'aveu du ministre lui-même que pendant treize mois il a payé des sommes considérables au chemin de fer du Grand Tronc, sans avoir la moindre preuve qu'elles étaient dues. De son côté, le premier ministre déclare que si nous laissions adopter le bill, il nous fournira le renseignement que le ministre des Chemins de fer et Canaux se dit incapable de se procurer.

Lequel faut-il croire ? Nous avons ici un exemple de la manière dont la Chambre a été traitée depuis qu'elle est saisie de cette affaire. Certains orateurs de la droite disent que nous faisons de l'obstruction. Les nouveaux députés peuvent parler ainsi, mais les anciens, comme l'honorable député de Wellington-nord, par exemple, savent que ce n'est pas de l'obstruction que nous faisons. Si nos adversaires étaient dans l'opposition et si un ministre voulait agir ainsi, l'honorable député de Wellington-nord, à lui seul, tiendrait tête au gouvernement pendant six mois. Il ne permettrait pas —et il ferait bien—qu'un bill comme celui-là fût adopté de la manière que l'on veut faire adopter celui-ci.

En deux occasions, il nous a été donné de juger de la sincérité de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. Pourquoi sommes-nous restés en séance jusqu'à trois heures du matin, hier ? Parce qu'en réponse à l'honorable député de Glengarry, il a prétendu avoir en sa possession un rapport de son ingénieur en chef, disant qu'un certain pont coûterait $300,000, tandis que mon honorable ami, qui est du métier, prétendait en s'appuyant sur des chiffres, que ce pont ne coûterait que $50,000. La marge était considérable et nous avons demandé au ministre de déposer sur le bureau de la Chambre les chiffres qu'il prétendait avoir de son ingénieur. Nous connaissons M. Schreiber

comme un homme qui a une réputation à soutenir, et nous pouvons discuter ses déclarations. Mais le ministre a refusé de produire ces calculs. Je crois que l'impression générale, aujourd'hui dans le pays, est que le ministre n'était pas en état de produire un rapport signé par M. Schreiber, corroborant ses déclarations. Si cela est le cas, voici un ministre qui, pour faire adopter un projet qui n'a pas la confiance de la Chambre, fait des déclarations qu'il sait ne pouvoir appuyer sur la signature d'un ingénieur responsable.

Nous sommes actuellement à discuter l'article 3, concernant la proportion que l'Intercolonial aura à payer au chemin de fer du Grand Tronc pour faire circuler ses trains entre Sainte-Rosalie et Montréal, et n'est-il pas absolument nécessaire que nous ayons ces rapports qu'il doit avoir en sa possession, car je ne puis supposer qu'un ministre ait payé pendant treize mois des sommes aussi considérables au chemin de fer du Grand Tronc sans avoir eu ces rapports. Une autre chose qui me fait croire qu'il a ces rapports, c'est qu'il a promis de les produire. Mais, ce soir, il refuse, et pourquoi refuse-t-il ? La seule raison que je puisse trouver, c'est que ces rapports sont défavorables au projet d'amener l'Intercolonial jusqu'à Montréal par cette voie, et qu'il préfère rester ici à faire de l'obstruction plutôt que de les produire, car ce n'est pas nous, mais lui qui fait de l'obstruction en refusant de nous donner un renseignement auquel nous avons droit.

Je voudrais, maintenant, poser une question à l'honorable ministre à propos de cet embranchement de la jonction Jacques-Cartier. Si j'ai bien compris, il a prétendu avoir le droit de faire circuler les convois de l'Intercolonial sur cette voie du chemin de fer du Grand Tronc, à Montréal. Comment amènera-t-il ses convois sur cet embranchement, à moins de faire un arrangement spécial à cet effet, car cet embranchement n'est pas sur la ligne principale du chemin de fer du Grand Tronc, par laquelle l'Intercolonial se rend à Montréal ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le contrat pourvoit à cela.

M. BERGERON : Non. Que l'honorable ministre explique comment cela peut se faire. Je pose cette question pour me renseigner ; il ne s'agit pas d'obstruction en cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suppose que l'honorable député sait que par l'embranchement de la jonction Jacques-Cartier, on peut faire un raccordement avec le chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. BERGERON : Mais c'est loin de Montréal.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A environ 15 milles du pont, je crois. Il y a une disposition spéciale à cet effet dans le contrat.

M. BERGERON : J'en doute, et je voudrais que l'honorable ministre nous expliquât cette clause.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député est-il sérieux en posant cette question ?

M. BERGERON : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans ce cas, il trouvera à la neuvième ligne et à la dixième du premier article, le renseignement qu'il demande —je ne parle pas du bill lui-même, mais du premier article du contrat au bas de la page 2.

M. BERGERON : Je ne crois pas que ce soit une réponse suffisante. J'ai lu l'article dont parle l'honorable ministre.

Si je voulais simplement tuer le temps, je pourrais aisément le faire en lisant cet article ; mais je ne désire pas prendre pour rien le temps du comité. Cet embranchement qui se rend jusqu'à la jonction Jacques Cartier ne forme pas partie de la ligne principale dont l'Intercolonial aura l'usage.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mais c'est une des lignes du Grand Tronc.

M. BERGERON : Mais l'Intercolonial arrive par la jonction de Saint-Henri, et l'embranchement Jacques-Cartier est plus loin. Comment, en vertu de son marché, va-t-il faire usage de cet embranchement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas un embranchement ; Jacques-Cartier est le point où se joignent les lignes du Pacifique et du Grand Tronc ; la ligne du Grand Tranc traverse à cet endroit celle du Pacifique.

M. BERGERON : Mais la ligne de Jacques-Cartier ne s'arrête pas à la jonction du même nom, mais se prolonge derrière la montagne jusqu'à Saint-Laurent. Ce qu'on appelle la jonction de Jacques-Cartier n'est pas simplement une voie qui relie un chemin à un autre, c'est une petite ligne qui va de Montréal à Saint-Laurent.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est une partie de la tête de ligne du Grand Tronc, et cette voie a été construite afin de permettre au Grand Tronc d'avoir un raccordement avec la ligne du chemin de fer du Pacifique.

M. MONTAGUE : Le ministre des Chemins de fer et Canaux, afin de faire pénétrer l'Intercolonial à Montréal, par voie du Grand Tronc, n'a réussi qu'en payant, s'il m'est permis de m'exprimer ainsi, la moitié du coût de la ligne du Grand Tronc et pour acquérir une possession en commun, il donne $140,000 par année afin d'obtenir le privilège d'envoyer ces wagons au cœur de Montréal.

Voici un des aspects de ce marché : passons maintenant à l'entretien de la section commune. Le ministre ne dit pas formellement quelle sera la part du gouvernement dans les frais d'entretien, mais simplement ce qu'elle sera dans la proportion du rapport de la circulation des locomotives et voitures, ou en d'autres termes, que l'Intercolonial paiera selon l'usage qu'il fera de la section commune. Tantôt, il paie en se basant sur le coût, et tantôt en se basant sur l'usage. Quant à sa part dans les frais d'entretien, au lieu de payer la moitié, après tout calcul fait, il ne paiera qu'un quinzième ou un vingtième. En d'autres termes, il a acheté la possession en commun d'une ligne dont il ne se servira que dans le rapport d'un vingt-cinquième, comparativement au Grand Tronc. Enfin il a payé trop cher—dans le rapport de 1 à 25—le privilège qu'il a acquis de pénétrer dans la ville de Montréal.

Si l'honorable ministre s'était basé sur l'usage,—et c'est ce qu'il aurait dû faire—le marché aurait été bon ; il obtenait un vingt-cinquième de la section commune et cela lui suffisait. Naturellement, je ne fais que des conjectures et je ne donne pas ces chiffres pour certains, mais, si je suis dans l'erreur, l'honorable ministre voudra bien me corriger. Il ne le fera pas, car en donnant les chiffres, il condamnerait le marché tout entier.

M. INGRAM : L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen),—le grand professeur de la droite,—entreprend de nous faire la leçon lorsque nous cherchons à obtenir des renseignements. L'honorable député a peut-être oublié le rôle qu'il a joué lorsqu'il était dans l'opposition.

M. McGREGOR : Ce n'est pas ce que vous voulez.

M. INGRAM : Si l'honorable député a quelque chose à dire, pourquoi ne se lève-t-il pas comme un homme pour exprimer sa pensée ? Il est probable qu'il ne comprend pas plus cette question que l'honorable député de Wellington-nord.

M. McGREGOR : Si je n'en connaissais pas plus que vous, je me tairais.

M. INGRAM : Si vous réfléchissiez plus et parliez moins, vous vous conduiriez en gentleman, et ce n'est pas ce que vous faites.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre. L'honorable député sait qu'il n'a pas le droit d'employer de semblables expressions.

M. INGRAM : Quelle expression ai-je employée que fût contraire aux règlements ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Lorsque vous avez dit que l'honorable député d'Essex ne se conduisait pas en gentleman.

M. INGRAM : J'ai dit que si l'honorable député réfléchissait plus et parlait moins, il se conduirait en gentleman.

M. MONTAGUE.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député sait qu'on n'emploie jamais une pareille expression dans une discussion parlementaire, laquelle est absolument contraire aux règles qui gouvernent les débats, et je crois que l'honorable député devrait retirer cette expression.

M. BERGERON : Les comités suivent les mêmes règlements que la Chambre. Personne ne peut interrompre sans le consentement de celui qui a la parole. L'on a permis à l'honorable député d'Essex une chose qui ne serait pas tolérée ailleurs.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je suis surpris d'entendre l'honorable député, car celui-ci sait bien que j'ai rendu ma décision.

M. BERGERON : Vous vous êtes trop pressé ; nous n'avons pas eu le temps de discuter le rappel à l'ordre.

Quelques VOIX : Rétractez-vous, rétractez-vous..

M. INGRAM : Je n'ai rien à retirer. Ce que j'ai dit, c'est que si l'honorable député réfléchissait plus et parlait moins, il se conduirait en gentleman.

Le MINISTRE DES FINANCES : Et vous avez ajouté que ce n'est pas ce qu'il faisait.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le président a décidé que cela est contraire aux règlements.

Quelques VOIX : Rétractez-vous, rétractez-vous.

M. INGRAM : Je n'ai pas dit que l'honorable député (M. McGregor) n'était pas un gentleman.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, vous l'avez dit.

M. INGRAM : Ce que j'ai dit, c'est que si l'honorable député réfléchissait plus et parlait moins, il se conduirait en gentleman.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député a ajouté que l'honorable député ne se conduisait pas en gentleman.

M. INGRAM : Non.

M. FOSTER : Ce qu'il a dit c'est que le député d'Essex ne se conformait pas au précepte qui conseille de réfléchir plus qu'on ne parle. Il parlait trop et ne réfléchissait pas assez.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Est-ce que l'honorable député va se conformer à la décision du président ?

M. INGRAM : Je ne vois pas comment j'ai violé les règlements.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le Président a décidé que

vous aviez violé les règlements. Je demande, M. le Président, que l'honorable député se rétracte.

M. IVES : Lorsque l'honorable député qui a interrompu déclare qu'il est un gentleman, je crois qu'on devrait accepter sa déclaration.

M. INGRAM : Je n'ai pas dit qu'il n'était pas un gentleman.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois que l'honorable député d'Essex n'avait pas le droit d'interrompre.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Personne ne peut interrompre, sans le consentement de celui qui a la parole. Mais cela n'empêche pas que l'expression de l'honorable député (M. Ingram) était contraire aux règlements.

M. INGRAM : Quelle est la déclaration ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député doit retirer l'expression dont il s'est servi, à savoir que l'honorable député d'Essex ne se conduisait pas en gentleman.

M. INGRAM : M. le Président, vous m'avez mal compris. Je maintiens ma déclaration ; cependant, si elle n'est pas parlementaire, je consens à la retirer. Je crois, M. le Président, que vous m'avez mal compris. S'il est vrai, ainsi que l'a dit l'honorable ministre des Chemins de fer, que l'Intercolonial ne peut tenir un état de la circulation des locomotives et voitures, comment les auditeurs du gouvernement peuvent-ils savoir si les comptes du Grand Tronc sont exacts ?

Voilà une de nos plaintes, car nous aimerions savoir sur quelle base nous payons ces $140,000 pour l'usage des voies du Grand Tronc, si c'est parce que la circulation de l'Intercolonial est 100, 500 ou 1000 voitures par jour. Il est important que nous sachions cela, parce que si l'Intercolonial ne veut pas faire un grand usage de la voie du Grand Tronc, notre part de frais d'entretien sera certainement moindre que si nous en faisions un usage considérable. Je crois deviner assez bien pourquoi on n'a pas donné à la Chambre cet état indiquant la circulation des locomotives et des voitures de l'Intercolonial. J'ai rencontré les agents de cette voie ferrée dans l'ouest, entre Buffalo et Détroit, et j'ai constaté qu'ils faisaient de grands efforts afin d'attirer le trafic à cette nouvelle ligne pour prouver que le présent bill était bon ; je comprends que les recettes de l'Intercolonial ont diminué d'environ $200,000. C'est ce que démontrerait un état indiquant la circulation, et c'est pour cette raison qu'on refuse de le produire. Cela prouverait que le marché que l'on a fait avec le Grand Tronc est mauvais, et, en outre, que le marché fait entre le gouvernement et le chemin de fer du comté de Drummond est mauvais. L'opposition remplira son devoir, et quand même nous resterions ici jusqu'à demain soir, nous persisterions à demander ces renseignements qui sont si importants pour l'étude de ce bill.

M. HENDERSON : Je constate que le ministre des Chemins de fer et Canaux est absolument déterminé à nous refuser les renseignements qui permettraient au comité de juger de la valeur de ce marché. J'ai dit, hier, que je ne voyais pas d'un œil favorable l'arrangement que le gouvernement a fait avec le Grand Tronc et le chemin de fer du comté de Drummond, parce que je croyais qu'un pareil arrangement ne serait pas favorable à cette partie du pays que j'ai l'honneur de représenter.

J'ai donné de puissantes raisons afin de démontrer que cet arrangement, loin d'améliorer notre situation, était un obstacle au développement de nos affaires. Si l'on veut nous imposer un arrangement contraire à nos meilleurs intérêts, il faut chercher à tirer d'un mauvais marché le meilleur parti possible. Je suis certain que nous serions prêts à aider le gouvernement de nos conseils,—et ce ne serait pas sans nécessité, afin de lui permettre d'améliorer ce marché, mais nous aimons à croire que le gouvernement ne nous refusera pas les données qui nous sont nécessaires pour en arriver à une conclusion.

J'ai compris que l'honorable ministre considère cette somme de $140,000 comme la moitié du loyer de cette partie du chemin de fer du Grand Tronc dont l'Intercolonial fera usage, ce qui représente un loyer total de $280,000. Le seul moyen pour nous de savoir ce que serait un loyer raisonnable, serait de connaître quel est le rapport de la circulation de l'Intercolonial et du chemin de fer du Grand Tronc sur la section commune. Supposons que notre part soit de 1 pour 100 de l'usage, notre part de loyer serait alors de $2,800 et les 99 pour 100 que le Grand Tronc aurait à payer formerait une somme de $277,200. Si notre part est de 2 pour 100 de l'usage, notre part de loyer serait de $5,600, et la part du chemin de fer du Grand Tronc de $274,400.

Disons que notre part de l'usage sera de 10 pour 100, et celle du chemin de fer du Grand Tronc de 90 pour 100. Je doute beaucoup que le trafic de l'Intercolonial, comparé à celui du chemin de fer du Grand Tronc, soit de plus de 10 pour 100, et dans ce cas, notre part du loyer serait de $28,000 et celle du chemin de fer du Grand Tronc de $252,000, au lieu des $140,000 que nous payons aujourd'hui.

L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), s'est levé ce soir et est devenu communicatif. Comme il avait eu une conversation dans le couloir avec le ministre des Chemins de fer et Canaux quelques instants auparavant, j'ai cru que, peut-être, il nous fournirait les renseignements dont

nous avons besoin. Mais ce n'est pas ce qu'a fait l'honorable député. Je n'insisterai pas pour avoir des chiffres précis, mais le ministre peut certainement nous dire—à 5 pour 100 près—quel est notre part pour les 12 derniers mois que le chemin a été exploité en commun. Si nous pouvions obtenir ces renseignements, nous pourrions nous présenter devant nos électeurs et expliquer pourquoi nous avons laissé adopter le bill. Nous devons obtenir ces renseignements afin de démontrer à nos commettants que nous avons fait notre possible pour empêcher la conclusion d'un très mauvais marché.

L'obstruction n'est pas le fait de la gauche mais du gouvernement, et si le ministre des Chemins de fer et Canaux nous avait fourni les renseignements qu'il nous a promis et que nous avons le droit d'avoir, le présent bill aurait été adopté par cette Chambre et serait à l'heure qu'il est soumis au Sénat. Je désire sincèrement obtenir ces renseignements, et si le ministre ne me les fournit pas, je tiens à lui dire que je suis un veilleur obstiné. Je suis capable de passer la nuit blanche, et le gouvernement ne m'effraiera pas. Je puis veiller aussi longtemps que qui ce soit, et lorsque l'intérêt de mes commettants est en jeu, lorsque le gouvernement propose de gaspiller des millions de dollars de l'argent du peuple, je suis prêt à monter la garde et faire tout en mon pouvoir pour empêcher ce gâspillage des deniers publics. J'espère pouvoir démontrer à mes commettants que du moins j'ai fait ma part.

Je suis convaincu que l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) en sait plus long sur le sujet qu'il n'a voulu l'avouer, et je crois qu'il serait sage de sa part de parler à cœur ouvert. Je suis aussi parfaitement convaincu que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux est au courant de tous les faits, et je lui demande de nous les communiquer sans nous faire attendre plus longtemps. Je le considère comme un homme intelligent, comme un homme qui sait ce qu'il veut, et je lui fais l'honneur de lui supposer beaucoup plus de sens commun que sa conduite ne semblerait indiquer. Il est humiliant pour un ministre de venir dire qu'il ne connaît pas les faits qui sont l'essence même et la base d'un contrat aux termes duquel il lie le pays pour 99 ans.

Il nous est impossible de supposer que l'homme que le premier ministre a fait ministre des Chemins de fer et Canaux connaisse si peu son département, qu'il ne puisse nous fournir les données qui ont servi de base à ses calculs. Je suis convaincu du contraire, mais je crois qu'il s'est aperçu qu'il avait fait un très mauvais marché pour le pays, et que c'est pour cette raison qu'il ne veut rien révéler avant que ce projet de loi soit adopté. Alors, il pourra se moquer de nous et dire : Messieurs, je vais vous dire maintenant que ce n'est que 5 pour 100.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable préopinant a droit d'être fier de l'opinion qu'il vient d'exprimer et de dire sa pensée en toute liberté. Il est parfaitement libre d'affirmer que je me suis mis dans une situaton humiliante au sujet de cette affaire, mais je me permettrai de faire observer à mon honorable ami qu'il y a situation humiliante et situation humiliante, comme il y a fagots et fagots. J'aime mieux la situation humiliante dans laquelle je me trouve que la situation humiliante dans laquelle se trouvent certains membres de la gauche.

J'ai devant moi un exemple dont il est bon de prendre note, et je vais en parler à l'honorable préopinant. Je me rappelle avoir entendu dire à un honorable député une chose qui, si elle était vraie, serait de nature à nuire beaucoup aux affaires de l'Intercolonial. Je crois qu'un membre de cette Chambre, même un membre de l'opposition, quelque désireux qu'il soit de discréditer le gouvernement actuel, ne devrait pas oublier que les déclarations qu'il fait pour nuire à l'administration, peuvent souvent être très préjudiciables aux intérêts du pays. La déclaration faite, l'autre soir, par un honorable député était de nature à produire beaucoup de mal. Si elle était fausse, elle était injuste et injustifiable.

On a affirmé que, depuis que l'Intercolonial avait été prolongé jusqu'à Montréal, dans les mois de mai et avril derniers, des marchandises expédiées d'Acton et d'autres places environnantes, à certains endroits desservis par l'Intercolonial, à Halifax, Westville et Yarmouth,—Yarmouth n'est pas situé sur le parcours de cette voie ferrée,—on a affirmé, dis-je, que des marchandises expédiées le 23 avril ne sont arrivées à destination que le 26 mai. On a ajouté que la chose s'était répétée plusieurs fois, et l'honorable député a cherché à faire croire à la Chambre et au pays que c'était là un fait d'occurrence ordinaire.

Je dirai que l'honorable député aurait dû se renseigner parfaitement sur l'exactitude de ses informations avant de faire des affirmations qui sont de nature à se répandre rapidement, vu que c'est un membre du parlement qui leur donne cours. On a fait ainsi circuler par tout le pays que l'administration de l'Intercolonial était tellement défectueuse, qu'il n'était pas sûr d'envoyer des marchandises par cette voie à aucun point des provinces maritimes, parce que loin d'arriver à destination dans deux ou trois jours, elles ne se rendraient pas avant cinq semaines. C'est là la déclaration d'un honorable membre de cette Chambre. J'ai tressailli en l'entendant, et j'ai tâché de savoir s'il s'était enquis des causes du retard et qui en était responsable, de l'Intercolonial ou du Grand Tronc. L'honorable dé-

puté était certain que le retard ne provenait pas du Grand Tronc, bien qu'il ne se fût pas renseigné à ce sujet. Il a mieux aimé supposer, sans aucune investigation, que l'Intercolonial était administré de façon à décourager les gens d'envoyer leurs marchandises par cette voie.

J'ai envoyé, ce matin, une dépêche à ce sujet au gérant général. Je n'ai pas de copie de mon télégramme, mais la réponse que j'ai reçue vous indiquera ce que j'ai demandé. J'ai télégraphié qu'un député avait affirmé, hier soir, que des marchandises—il croyait que c'étaient des gants,—expédiées d'Acton à Halifax, le 23 avril, n'étaient arrivées à destination que le 26 mai. Voici la réponse que j'ai reçue :

MONCTON, 7 juin.

J'ai télégraphié aux stations au sujet du retard des marchandises expédiées d'Acton. Des retards de ce genre sont très rares, et il doit y avoir quelques circonstances particulières. Règle générale, le transport des marchandises se fait plus rapidement par l'Intercolonial, que par tout autre chemin de fer d'égal parcours. Dans le mois de mai, les wagons de marchandises, en moyenne, faisaient le trajet de Montréal à Halifax en deux jours et 23 heures, et de Montréal à Saint-Jean en deux jours et six heures.

D. POTTINGER.

M. HENDERSON : Je suis content de voir que l'honorable ministre a soulevé de nouveau cette question de cette manière, car cela me fournit l'occasion, de répéter avec un peu plus de force encore qu'hier soir, la déclaration que j'ai faite. Je dirai à l'honorable ministre que je tiens mes renseignements de source certaine, et je me soucie peu de ce que le gérant de l'Intercolonial peut dire, et celui-ci ne peut nier ce que j'ai avancé.

J'ai dit qu'une caisse de marchandises expédiées d'Acton, le 25 avril, à un nommé Ross, de la ville d'Halifax, n'est arrivée à destination que le 22 mai, ou après un mois, moins trois jours. Le teneur de livres de la maison, lequel savait à quoi s'en tenir, m'a fourni ses renseignements sans que je les lui eusse demandés. Ce n'est pas le seul cas. Nous avons d'autres exemples dans d'autres parties de la province. Voici ce que j'ai dit:

Il n'y a pas longtemps, des marchandises expédiées d'Acton à Westville, dans le comté de Pictou, le 4 mai, n'étaient pas encore arrivées à destination le 2 juin.

Je ne sais si ces marchandises sont aujourd'hui rendues à destination, mais je suis prêt à vous fournir la preuve indubitable de ce que j'avance. Si la chose est nécessaire, je fournirai des affidavit, mais je n'accepterai pas les affirmations des fonctionnaires du ministre qui ne savent pas ce dont ils parlent, et qui ignorent si les marchandises sont arrivées ou non.

La déclaration du ministre ne contredit pas ce que j'ai avancé, et je crois que l'honorable ministre, en me défiant de prouver mon assertion, aurait dû avoir par devers lui une preuve quelconque pour démontrer que les marchandises sont même encore là.

M. BERGERON : Il ne le nie pas.

M. HENDERSON : Non, certainement. Je dis que c'est une honte pour le pays que de nous demander de dépenser des millions de dollars pour un chemin de fer qui va traiter de cette manière les expéditeurs de l'ouest de l'Ontario. Si c'est de cette façon qu'on doit administrer le chemin, j'aimerais mieux tout abandonner. Si l'on n'adopte pas un meilleur système, le commerce interprovincial va se trouver ruiné. On envoie des commis-voyageurs solliciter des commandes, les marchandises sont expédiées, mais les acheteurs ne les reçoivent plus. Nous pouvons expédier des marchandises à Victoria ou Vancouver, les vendre là-bas et mettre en banque le produit de la vente, presque en moins de temps qu'il n'en faudrait pour les envoyer à la Nouvelle-Ecosse ou au Nouveau-Brunswick par voie du chemin de fer du comté de Drummond.

Je remercie le ministre d'avoir remis cette question sur le tapis, car il m'a donné l'occasion de répéter avec plus de force ce que j'avais déjà dit.

Ce renseignement m'a été donné par les expéditeurs, et il m'a été donné d'une manière que m'a démontré que tout le système renfermait quelque chose de radicalement mauvais. Je suis parfaitement certain que l'honorable ministre retirera l'accusation de manque de sincérité qu'il a portée contre moi, car je puis l'assurer que je suis des plus sincères, et je base mon accusation sur les renseignements que m'a donnés un gentleman que je connais depuis un grand nombre d'années et qui, je le sais, ne m'aurait pas donné ces renseignements s'ils n'avaient pas été absolument exacts.

A chaque session, nous subventionnons des chemins de fer dans le but d'amener la concurrence entre les différentes lignes. Il n'y a que quelques jours, une députation est venue ici du nouvel Ontario demander une subvention considérable dans le but d'établir une ligne rivale du chemin de fer Canadien du Pacifique entre Winnipeg et Port Arthur. Pourquoi cela ? Afin que le public paie des prix moins élevés pour le transport de ses produits. Mais dans le cas actuel, au lieu de subventionner un chemin de fer dans le but d'obtenir des prix moins élevés pour le transport des produits, nous accordons réellement une subvention à un chemin de fer pour détruire la concurrence. Chaque année, nous donnons au Grand Tronc une somme d'argent considérable à condition qu'il refusera de prendre à Montréal des marchandises destinées à être expédiées à des endroits situés sur l'Intercolonial. De sorte que, réellement, nous accordons des subventions à un chemin de fer dans le but de détruire la concurrence. Si nous adoptons ce mode, nous devrions ne plus subventionner de chemins de fer pour amener la concurrence.

L'achat de ce chemin est entaché de corruption du commencement à la fin, et j'es-

père que ce projet de loi ne sera jamais adopté.

M. MACDONALD (King, I. P. E.,) : Il me semble que les membres des deux côtés de la Chambre agissent en enfants. A mon avis, il n'y a rien à gagner par cette discussion. Si l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a les renseignements que la gauche demande—et il nous a dit qu'il pouvait les obtenir à Moncton——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit que je ne le pouvais pas. Ils me disent qu'il leur est impossible de les avoir.

M. MACDONALD : L'honorable ministre sait parfaitement qu'il n'y a pas un wagon de l'Intercolonial ou d'un autre chemin de fer, dont on ne tienne pas compte dans les livres. Est-ce donc qu'il y aurait quelque bonne raison pour que le ministre n'obtînt pas les renseignements que nous désirons avoir ? Il n'est pas absolument nécessaire que nous adoptions ce bill maintenant. Nous aurons assez de temps pour cela pendant les deux prochains mois. La gauche ne tient pas à empêcher ce bill d'être adopté, mais elle veut avoir certains renseignements que le ministre peut facilement nous fournir, je crois. Ce qu'il aurait de mieux à faire, serait de demander que la séance fût levée et de nous donner les renseignements ; alors, la procédure relative au bill ne sera pas entravée.

M. FOSTER : Il est quatre heures et demie. Naturellement, l'on peut prendre pour ce qu'elles valent les assertions faites d'un côté ou de l'autre. Hier après-midi, nous sommes venus ici sans la moindre intention de faire quoique ce fût qui ressemblât à de l'obstruction. Pour appuyer cet énoncé, permettez-moi de dire que j'ai eu une conversation avec sir Charles Tupper avant qu'il quittât la Chambre. Je lui ai dit que nous n'avions rien à gagner en restant ici jusqu'à une heure avancée de la nuit, et que, à mon avis, nous devrions en finir à minuit. Le comité a entendu ce que l'honorable député d'Halifax a dit. Je lui ai parlé et nous en sommes arrivés à cette conclusion, parce que nous n'avions pas les renseignements qui, d'après chacun de nous, pouvaient servir de base à nos arguments. Rien n'est plus important pour la discussion de la question au point de vue de la gauche, que de connaître exactement, d'après l'exploitation réelle, l'usage que le chemin de fer Intercolonial fera de ces lignes et de ces facilités en proportion de l'usage que fera le Grand Tronc. Si nous n'avons pas ces renseignements, l'on nous prive de ce que nous considérons comme notre droit. Pas un membre de cette Chambre ne prétendra qu'il n'est pas possible de trouver en peu de temps le parcours total des wagons et des locomotives, et la proportion de l'usage que l'Intercolonial fait de ces lignes et de ces termini.

Le ministre lui-même n'a pas voulu dire que l'on ne pouvait pas obtenir ces renseignements. Or, le 26 mai, l'on a demandé ces renseignements, d'une manière très explicite, et le ministre a répondu qu'il pouvait avoir facilement ces renseignements et qu'ils seraient produits. Hier soir, afin qu'il n'y eût pas d'erreur, l'honorable député de Halifax (M. Borden), a amené la question sur le tapis. Le ministre a répondu que les renseignements avaient été produits. Et l'honorable député de Halifax n'a plus rien dit. Mais aujourd'hui—ou plutôt hier—il a constaté que ces renseignements n'avaient pas été produits.

Or, l'opposition a absolument besoin de ces renseignements pour la discussion de cette question. Les membres du cabinet peuvent, s'ils le veulent, prolonger cette séance. Ils peuvent, s'ils le désirent, la faire durer jusqu'à minuit, samedi ; ils ne peuvent pas la faire durer plus longtemps.

M. McMULLEN : C'est très bien ; continuez.

M. FOSTER : Je parle aux membres du comité qui, j'aime à le croire...

M. McMULLEN : Nous avons quelque chose à dire.

M. FOSTER : J'espère que l'on va me permettre de parler un instant. J'expose franchement les faits. Je dis que c'est une question de très grande importance pour l'opposition.

M. McMULLEN : Non.

M. FOSTER : A mon avis, il est inutile de chercher à discuter avec un interrupteur comme l'honorable député. Toutefois, l'opposition croit qu'il importe beaucoup que nous ayons ces renseignements, et nous devrions les avoir. Nous les avons demandés, il y a déjà longtemps.

Depuis le 26 mai, le ministre aurait pu communiquer avec Moncton, Montréal et chaque endroit situé sur le chemin de fer ; et il aurait dû avoir ces renseignements. Mais non seulement il ne les a pas obtenus mais il refuse absolument de les obtenir. Je demanderai aux membres du gouvernement de dire, après réflexion, s'ils sont prêts à prolonger cet état de choses. Il n'est pas absolument nécessaire que ce bill soit adopté aujourd'hui plutôt que demain. La Chambre a beaucoup de besogne à faire, et il s'agit simplement de savoir si cette information va nous être donnée. A mon avis, le comité ne devrait pas adopter cet article du bill, avant que nous ayons obtenu cette information.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Comme l'honorable député (M. Foster) a parlé de moi, je désire dire quelque chose. Je dois accepter sa déclaration à

l'effet que lui et ses collègues n'avaient pas l'intention de retarder l'examen de cette mesure ; mais il me pardonnera de dire que s'ils eussent eu cette intention, ils n'auraient pas agi autrement qu'ils ne l'ont fait. L'idée de continuer ce genre de discussion ne fait honneur à aucun des deux côtés de la Chambre.

Ainsi que l'a dit l'honorable député de l'Ile du Prince Edouard (M. Macdonald), il y a quelque chose de puéril dans cette manière de procéder. Je puis dire, sans manquer de courtoisie, que depuis quatre heures, il n'a été émis dans ce débat aucune nouvelle idée. Les honorables députés n'ont fait que se répéter. Ils avaient le droit de demander ce renseignement, mais comme ils n'obtenaient pas la réponse qu'ils désiraient avoir, ils ont répété tout ce qu'ils avaient dit d'abord, ce qui fait que nous sommes encore au même point où nous étions à neuf ou dix heures.

Il ne s'agit pas de la dernière épreuve du bill, pourquoi ne pas en permettre l'étude devant le comité ? Lors de la troisième lecture, les honorables députés auront le droit de soulever les objections qu'ils voudront.

D'un autre côté, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a déclaré qu'il donnerait à la Chambre tous les renseignements en son pouvoir. Il ne m'appartient pas de dire quels seront ces renseignements. L'honorable ministre nous a dit que les renseignements demandés n'étaient pas dans son département, mais qu'il produirait ce qu'il pourrait obtenir. J'admets que tout ce qu'il peut obtenir doit être produit ; mais nous n'avons rien à gagner à rester ici et à répéter tout ce qui a été dit à maintes reprises. Comme moyen de régler le différend, je proposerai que le bill soit adopté par le comité général, en conservant aux honorables députés de la gauche, le droit de discuter la question lors de sa troisième épreuve, si le ministre n'a pas alors produit les renseignements qu'ils désirent.

M. FOSTER : Nous voulons simplement faire reconnaître notre droit à posséder ce renseignement lorsque la question est devant le comité. Mon honorable ami reconnaît qu'il n'y a là-dessus, aucun doute. Je prétends qu'en renonçant à ce droit, cela n'avancerait, en aucune manière, la besogne de la Chambre. Il y a d'autres affaires qui attendent notre considération, de sorte que, si nous ne procédons pas immédiatement à l'étude de ce bill, cela ne saurait causer de retard. Un des droits que nous possédons est d'avoir ce renseignement à cette phase du bill. Il ne sied pas, je crois, au gouvernement de vouloir nuire à la liberté de discussion dans le comité, et presser l'adoption de ce bill en troisième lecture. On pourrait blâmer l'attitude que nous prenons actuellement, si elle était de nature à nuire aux intérêts publics. Mais le chemin est en exploitation, et le sera tout comme depuis les douze ou treize derniers mois. Voilà une raison pour laquelle nous devrions avoir cette information. Outre cela, je ne crois pas qu'il faille plus de cinq minutes pour disposer du reste de la question. C'est d'après nous un point d'une importance vitale, et quoique vous en pensiez, c'est notre manière de voir la question.

M. McMULLEN : Cela ne se rattache pas à l'adoption du bill.

M. FOSTER : Si les idées de l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), doivent prévaloir, nous n'en parlerons pas.

M. WALLACE : L'attitude que prend l'honorable ministre est, à mon avis, des plus extraordinaires. Il nous dit que nous allons adopter le bill en comité, et que plus tard, le ministre des Chemins de fer et Canaux nous fournira les renseignements qu'il pourra obtenir. Ce n'est pas une manière parlementaire de procéder, et personne ne le sait mieux que le ministre des Finances. Les honorables membres de la droite savent que ces documents que nous demandons doivent être préparés depuis deux ans, mais que c'est avec intention qu'on en a différé la production. Il était presque touchant d'entendre l'honorable député de Wellington-nord ; il nous a dit que le ministre avait passé des heures à parcourir ses documents.

M. McMULLEN : Je n'ai pas dit cela.

M. WALLACE : Il nous a dit que le ministre avait parcouru tous les documents. Il nous dit ensuite que l'auditeur est allé à Montréal. A quoi bon parler ainsi dans le comité ?

Que nous dit l'article 33 :

Que Sa Majesté et la compagnie fourniront sans délai, l'une à l'autre, chaque mois, tous les renseignements nécessaires pour vérifier et contrôler les taux, prix de transport, sommes exigibles, parts relatives du coût de l'exploitation et autres rapports.

C'est tout ce que nous désirons, c'est l'état préparé par la compagnie, et aussi par l'Intercolonial, le premier de chaque mois. Or, nous désirons avoir ces états, dont on retarde la production avec intention. Dans quel but agit-on ainsi ? C'est parce que le gouvernement craint d'établir un état comparatif des affaires de l'Intercolonial et du Grand Tronc. Le gouvernement a cet état, il en reçoit un tous les mois ; pourquoi ne le présente-il pas à la Chambre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous nous demandez des renseignements que nous n'avons pas.

M. WALLACE : Le ministre veut-il prétendre qu'il applique un contrat depuis 14 mois en en violant chaque mois, le point essentiel ? Car c'est là ce qu'il veut dire lorsqu'il déclare qu'il n'a pas ce renseignement. Cette disposition même du marché stipule que le gouvernement et la compagnie devront se soumettre l'un à l'autre, chaque mois, tous les renseignements nécessaires. Cela a-t-il été fait ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'auditeur est satisfait.

M. WALLACE : Le ministre se joue de l'intelligence du comité, en recourant à un semblable subterfuge. Nous n'avons pas demandé si l'auditeur est satisfait. Nous voulons notre propre satisfaction. Le fait est, qu'à chaque mois, sauf une exception, il y a eu une baisse dans la quote-part que l'Intercolonial a à payer. En juillet, cela était de $2,336, en août cela était tombé à $1,900 ; en septembre, à $1,880 ; en octobre, à $1,521; en novembre cela était monté à $2,000 ; en décembre, c'était tombé à $1,071 ; en janvier, à $482.55 ; en février, à $488.30. Voilà un état, et cela explique pourquoi le ministre n'a pas osé le présenter à la Chambre. Ce serait pire encore si nous pouvions obtenir des renseignements au sujet de la proportion des dépenses à payer par le Grand Tronc, par le chemin de fer Canadien du Pacifique et par l'Intercolonial, car cela détruirait la théorie que nous devons payer une moitié de ces dépenses.

L'honorable député de Wellington-nord lui-même admettra que nous avons droit à ce renseignement, mais cet honorable député ne perdant pas de vue ses chances d'avenir, est toujours prêt à venir à la rescousse du gouvernement, non pas avec de la logique ou des arguments sérieux, mais avec les phrases ronflantes d'un affamé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ne suis-je pas affamé dans le moment ?

M. WALLACE : Nous ne demandons que de simples renseignements, et cependant on semble vouloir nous les refuser.

En réponse à l'honorable député de Leeds-sud, ce soir, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux nous a dit que le gouvernement n'avait pas élevé les taux du tarif.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas que nous les ayons élevés.

M. WALLACE : L'honorable ministre ne sait-il pas qu'il devait révolutionner les affaires de ce chemin ; qu'il a choisi M. Harris, qui a présenté une nouvelle échelle des taux, pour tout le réseau de l'Intercolonial ? Ne sait-il pas que lorsque ces taux lui ont été présentés et qu'ils ont été mis en vigueur dans les provinces maritimes, ils ont presque soulevé une rébellion, qui aurait amené la chute du gouvernement, si l'on avait voulu les maintenir ? Le ministre sait qu'il a été obligé de démettre M. Harris, de retirer son tarif et de retourner virtuellement à l'ancien. Il nous dit qu'il se rappelle peu la chose. Personne ne sait mieux que lui combien il a été assiégé par des lettres de protestation contre ce tarif élevé qui avait augmenté les recettes de l'Intercolonial. N'avons-nous pas raison d'avoir des doutes sur la ligne de conduite suivie par le gouvernement, lorsqu'il refuse de nous donner des renseignements ? Ne connaissons-nous pas l'histoire du chemin de fer de la Baie des Chaleurs ? Ne savons-nous pas que sans l'autorisation du parlement, et sans un contrat à cet effet, le gouvernement a entrepris d'exploiter le chemin de fer de la Baie des Chaleurs, et qu'il l'exploita à une perte de $36,000 à $37,000 ? Devant ces faits, nous avons raison de demander des renseignements complets. Lorsque nous demandons les documents, l'honorable ministre nous dit que l'auditeur est allé à Montréal, et qu'il est parfaitement satisfait.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, j'ai dit qu'il était allé à Montréal.

M. WALLACE : Il y a pis que cela encore. Nous croyions qu'un officier du gouvernement allait étudier ces comptes, mais nous voyons maintenant qu'il revient de Montréal, ce qui veut dire, je suppose, qu'il s'agit de l'auditeur du Grand Tronc, et il dit au ministre que tout est parfait, et le ministre est satisfait. Si c'est là l'état de choses actuel, cela peut marcher de pair avec le bill du Yukon, avec le marché extravagant fait par le gouvernement avec le chemin de fer Canadien du Pacifique pour la construction du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, et aussi avec ce qui se passe dans le Nouveau-Brunswick, où le ministre est obligé de dire que le gouvernement ne s'est pas engagé à acquérir le Great-Eastern. Mais tout semble marcher selon ses désirs sous ces rapports. Nous voulons cette information, et je puis déclarer à l'honorable ministre que nous l'obtiendrons.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il vous faudra attendre que nous puissions l'obtenir.

M. WALLACE : Nous attendrons. Nous devons procéder aux affaires ; nous pouvons nous former en comité des subsides ou faire toute autre chose. Je demanderai à l'honorable député de Québec-ouest de nous donner ce renseignement dont nous avons besoin pour la discussion des affaires du pays et de ne pas prêter main-forte à ses collègues en retardant le progrès dans l'expédition des affaires du gouvernement.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le ministre des Chemins de fer ne refuse pas de donner l'information demandée, et ainsi une grande partie du discours de mon honorable ami est en pure perte. Le ministre dit qu'il désire donner ces renseignements. Il n'y a pas d'autre besogne importante à faire dans le moment. Le fait de se former en comité des subsides est dégénéré en une simple formalité, et nous ne pouvons faire aucun progrès de cette manière. Le ministre des Chemins de fer produira ce renseignement, s'il peut l'obtenir avant la troisième lecture, et les hono-

rables députés de la gauche seront alors plus en état de discuter la question.

M. FOSTER : Non, nous allons la discuter tout de suite.

M. BELL (Pictou) : Le ministre aurait peut-être raison de dire que le renseignement désiré n'est pas à Ottawa.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ni à Moncton.

M. CLARKE : Le ministre prétend-il que le renseignement sur lequel l'auditeur base son certificat donné au gouvernement, est ni ici, ni à Moncton.?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas par écrit.

M. CLARKE : Comment sont faits les paiements. Le ministre nous dit qu'ils sont faits sur le certificat de l'auditeur, et alors l'auditeur doit avoir des documents devant lui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il avait les livres.

M. CLARKE : Je crois comprendre que l'arrangement fait avec le Grand Tronc——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela n'a pas été ainsi interprété. L'on n'a pas copié des milliers de pages.

M. FOSTER : Personne ne demande cela, et vous le savez aussi bien que qui que ce soit dans cette Chambre.

M. CLARKE : L'auditeur n'a-t-il pas visité Montréal à la fin du mois, et soumis un état ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il ne m'a jamais soumis d'état ; je n'en ai jamais entendu parler.

M. CLARKE : Mais il a dû soumettre un état sur lequel repose vos comptes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il a examiné les livres et certifié les sommes à payer.

M. IVES : J'ai cru comprendre que le ministre avait dit que ces comptes étaient dans le département à Moncton.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai répété à maintes reprises que je croyais que ces comptes produits par le Grand Tronc contre l'Intercolonial étaient là.

M. IVES : Ces comptes n'établissent-ils pas le coût d'entretien et la proportion de parcours due par l'Intercolonial au Grand Tronc ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je le crois.

M. BERGERON : Quel est le nom de l'auditeur ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous en avons deux ou trois.

M. BERGERON : Comment se nomment-ils ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne sais pas leurs noms, mais j'obtiendrai ce renseignement.

M. FOSTER : Le ministre essaie inutilement de jouer la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas que l'honorable député doive être aussi insultant.

M. FOSTER : Je vais donner mon opinion.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je refuserai de tenir compte de ses demandes s'il ne les fait pas dans des termes convenables.

M. FOSTER : J'en appelle donc à mon bienveillant ami, le ministre des Douanes. Il n'y a pas lieu de badiner en pareille matière. Le ministre le sait, il peut tout simplement en le demandant nous obtenir en moins d'une heure, le renseignement voulu au sujet du parcours par mille des voitures de l'Intercolonial et du Grand Tronc. Peu importe que ce renseignement se trouve à Moncton, à Montréal ou ailleurs ; il suffit au ministre de le demander, par dépêche. Il le sait, nous avons droit d'obtenir ce renseignement, quand bien même il nous faudrait demeurer ici une semaine ou un mois. Pourquoi donc ne pas donner ce renseignement et permettre à la Chambre d'expédier sa besogne ? Il y a sur le bureau plusieurs mesures à étudier : le bill relatif au remaniement de la carte politique du pays, sans compter qu'il nous reste les neuf dixièmes du budget à adopter, puis il y a la résolution relative au Sénat et celle concernant la prohibition : or, il est impossible que nos travaux avancent, si l'on cherche à nous faire siéger ici jusqu'à samedi, sans nous donner les renseignements voulus.

M. McMULLEN : L'honorable député (M. Foster) le sait, cela est tout à fait indépendant de l'adoption du bill à l'étude. Il lui est loisible de faire comparaître les fonctionnaires en question devant le comité des comptes publics et de leur faire subir un interrogatoire. L'honorable député ne cherche qu'à créer des embarras, et il le sait fort bien.

Des VOIX : C'est absurde, ce que vous dites.

M. BELL (Pictou) : Je m'étone d'entendre pareille chose sortir de la bouche de l'honorable député (M. McMullen).

M. McMULLEN : Je tiens à ce que les honorables députés ne se donnent pas ainsi en spectacle à la Chambre.

M. FOSTER : C'est heureux que vous ne puissiez vous voir vous-même.

M. McMULLEN : Mais je vous vois bien.

M. BELL (Pictou) : Il m'est impossible de comprendre ce que le ministre des Chemins de fer et Canaux veut dire, lorsqu'il nous assure, sur son honneur de ministre, qu'il ne se trouve ni dans les archives de son ministère, à Ottawa, ni dans les bureaux de Moncton, de renseignements relatifs à ces comptes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ne dénaturez point le sens de mes paroles. Je déclare tenir de mes fonctionnaires qu'il ne se trouve, ni dans les archives de mon ministère, à Ottawa, ni dans les bureaux de Moncton de comptes ou d'états indiquant la proportion du parcours par mille entre l'Intercolonial et le Grand Tronc.

M. BELL (Pictou) : Le ministre n'affirme pas la chose, de sa propre autorité. Il affirme tout simplement qu'il tient cette assurance des fonctionnaires de son ministère.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Comment pourrais-je l'affirmer ? Je n'ai jamais vu pareil document ; mais j'ai déclaré en comité que j'adresserais à ce sujet une dépêche à la Compagnie du Grand Tronc, et il est hors de doute qu'elle s'empressera de me communiquer ce renseignement.

M. BELL (Pictou) : La Chambre est tenue sans doute, d'accepter la déclaration du ministre : mais, voici l'énigme indéchiffrable pour la Chambre : c'est de savoir comment il a été possible de faire ces calculs, sans connaître le parcours par mille de l'Intercolonial et du Grand Tronc respectivement. Est-ce que l'auditeur ne pourrait pas obtenir ce renseignement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai jamais, que je sache, vu cet auditeur, ni lui ai-je parlé de cette affaire.

M. BELL (Pictou) : Le ministre doit avoir eu quelques données statistiques. D'abord, la Compagnie du Grand Tronc fournit un compte établissant la dépense en détail ; puis, une fois que les détails de la dépense sont connus et que l'on a constaté la somme brute au moyen de l'addition. Il est facile d'établir la proportion. Ainsi, la somme de $2,230 pour juillet représente la proportion de la dépense brute du Grand Tronc, imputable sur le service de l'Intercolonial.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A moins que ce paiement ne soit insuffisant pour couvrir tous les frais, car il arrive souvent que certains item donnent lieu à litige.

M. BELL (Pictou) : Il est hors de doute que pour arriver à établir ces comptes, la Compagnie du Grand Tronc a dû connaître exactement la proportion du parcours par mille de l'Intercolonial relativement à celle du Grand Tronc.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Certainement, il faut qu'elle ait eu cette statistique par devers elle.

M. BELL (Pictou) : Et l'auditeur a obtenu accès à cette statistique. Il est donc constaté que la Compagnie du Grand Tronc sait exactement la proportion existant entre le parcours par mille du Grand Tronc et celui de l'Intercolonial. Ce renseignement doit se trouver dans les bureaux du Grand Tronc.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est hors de doute que la Compagnie du Grand Tronc peut nous fournir ce renseignement. Toutefois, je ne saurais dire dans quel délai elle pourra nous le communiquer. C'est un calcul facile à faire.

M. BELL (Pictou) : N'est-il pas certain que la Compagnie du Grand Tronc possède cette statistique dans ses bureaux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sans aucun doute.

M. BELL (Pictou) : J'entends non seulement la statistique établissant le chiffre des frais d'entretien, mais en outre la proportion du parcours par mille. Il me semble donc qu'il ne reste au ministre autre chose à faire que d'adresser un dépêche à la Compagnie du Grand Tronc.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai assez d'expérience pour savoir ceci : quand on espère que la comptabilité des chemins de fer va révéler telle ou telle chose, l'on s'expose fort à une déception.

M. BELL (Pictou) : Il n'y a pas le moindre doute que le ministre peut nous donner ce renseignement, s'il le veut, et il devrait savoir qu'il lui est impossible de forcer l'opposition à consentir à mettre fin au débat, tant que nous n'aurons pas les renseignements que nous jugeons essentiels à l'intelligence de la question.

M. SUTHERLAND : La proposition du ministre des Finances, à mon avis, est fort juste. Ce n'est ni la première ni la dernière fois qu'il surgit semblable divergence d'opinions, et à mon avis, rien n'empêche de mettre fin à la discussion en comité et de faire subir au bill sa troisième lecture. Il a été convenu avec le chef de l'opposition, qu'au lieu d'adopter le bill en deuxième délibération, nous l'adopterions en troisième délibération, et alors mes honorables amis pourront discuter à leur gré la question maintenant sur le tapis. Le chef de l'opposition a dit fort clairement que le bill serait probablement adopté en cinq minutes et qu'il n'avait aucune objection à soulever.

M. BELL (Pictou) : Il y a tant d'avantage à discuter ce bill en comité, que je ne vois pas comment nous pourrions consentir à la proposition de l'honorable député, à moins d'obtenir le renseignement que le ministre nous a promis et qu'il n'a pas encore donné.

M. MONTAGUE : Il est facile de dire : " Adoptons le bill en comité, et nous donnerons le renseignement désiré, en troisième délibération." Or, voilà treize jours qu'on nous a promis ce renseignement. J'ai demandé au chef de l'opposition s'il avait l'intention de discuter le bill à fond, et il m'a répondu négativement, disant qu'il se proposait de le laisser adopter sans trop de discussion, mais alors il espérait que le renseignement demandé serait donné à la Chambre. Ce renseignement nous manque encore, et le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a nullement l'intention de déposer ce document sur le bureau, bien qu'il sache parfaitement qu'il suffit de le demander à la Compagnie du Grand Tronc pour l'obtenir. Je ne m'explique pas l'empressement fébrile qu'on met à faire adopter le bill, avant de nous avoir donné le renseignement voulu.

M. McMULLEN : Blague.

M. MONTAGUE : L'honorable député devra retirer cette expression, avant que j'aille plus loin.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : C'est un mot fréquemment usité, bien qu'il ne soit pas de bon goût.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas une expression imparlementaire.

M. BERGERON : L'honorable député de Wellington-nord sait parfaitement bien que l'expression n'est pas parlementaire.

M. le PRESIDENT DU COMITE (M. Landerkin) : L'article sera-t-il adopté ?

M. BERGERON : Il y a une question d'ordre, M. le président.

M. le PRESIDENT DU COMITE : Je ne l'ai point entendu poser.

M. BERGERON : Le député de Wellington-nord a lancé à l'adresse d'un collègue l'épithète de " blagueur ".

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'avait pas droit de faire cela ; il devait s'adresser au président.

M. BERGERON : C'est précisément parce qu'il n'a pas fait ce qu'il devait faire qu'il est hors d'ordre.

M. le PRESIDENT DU COMITE : J'aimerais entendre discuter la question d'ordre.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT (M. Brodeur) revient au fauteuil.

M. BERGERON : De peur que vous n'ayez pas compris ce dont il s'agit, M. le Président, je dois vous dire que l'honorable député de Wellington-nord a lancé à l'adresse du député d'Haldimand, l'épithète de " blagueur."

Quelques VOIX : Non, non.

M. BERGERON : C'est ainsi que j'ai compris la chose.

M. COWAN : Vous dormiez.

M. BERGERON : Maintenant que j'ai posé la question, nous pouvons la discuter : c'est là notre besogne.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Comme il y a doute au sujet de l'expression employée par l'honorable député de Wellington-nord, je lui demanderai s'il a entendu l'appliquer à l'un de ses collègues.

M. McMULLEN : Pendant que le député d'Haldimand parlait, j'ai déclaré que son argument était de la blague.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je maintiens que l'expression n'est pas imparlementaire.

M. MONTAGUE : Je dois avouer que si le ministre des Chemins de fer et Canaux connaissait aussi bien son devoir que le président du comité, nous ne serions pas ici à cinq heures et demie du matin à demander des renseignements. Je vous félicite, M. le président, de la façon dont vous contribuez au maintien du bon ordre, à l'élégance du langage et au décorum qui doivent présider a nos délibérations. Je vais me servir au cours de mon argumentation de l'élégante expression qui, grâce à votre décision, a désormais droit de cité dans notre vocabulaire parlementaire.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Pour l'édification de l'honorable député, je dois lui faire observer qu'il y a une différence entre le mot "blagueur" appliqué à un collègue, et celui de "blague" appliqué à ses paroles. Cette nuance d'expression est établie dans les décisions de Blackmore. Je n'affirme point que le mot soit poli, mais il n'est point imparlementaire.

M. BERGERON : Nous savions déjà que le mot n'est pas poli.

M. FOSTER : Et si, par hypothèse, M. le président, j'appliquais le mot "blague" à votre décision, qu'en penseriez-vous ?

M. MONTAGUE : Vous accepteriez la chose comme un compliment, sans doute. J'allais donc dire que jamais la Chambre n'a entendu d'aussi bonne blague que le discours du ministre des Chemins de fer et Canaux. C'est un tissu de blagues, d'un bout à l'autre. Je puis bien me servir de pareil langage, puisqu'il fait désormais partie du vocabulaire poli et élégant de la Chambre, bien que je ne sois pas coutumier du fait.

M. SUHTERLAND : M. le président du comité a déclaré que le mot n'est pas poli.

M. MONTAGUE : Il a ajouté que le mot est parlementaire ; or, ce qui est parlementaire, je suppose, est élégant ; ce qui est élégant et poli, dans la bouche d'un député de la droite, l'est également dans celle d'un député de la gauche. Je m'incline, sans blague, devant votre décision, M. le président ; toutefois, je dois ajouter, avec toute la déférence qui vous est due, que vous reviendrez, je l'espère, sur votre décision, et vous comprendrez qu'il est dans l'intérêt du maintien du décorum, de l'harmonie et du bon ton entre députés, lorsqu'un député cherche——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Tout cela, naturellement, roule directement sur le contrat du chemin de fer du Grand Tronc.

M. MONTAGUE : Lorsqu'un député cherche à obtenir une expression d'opinion sur la question du chemin de fer du Grand Tronc, et qu'il s'entend dire, comme l'a fait l'éloquent, le savant et poli député de Wellington-nord, que son discours est de la blague, cela, à mon avis, fait diversion à la monotonie du débat, et je suis heureux de voir que la Chambre sait apprécier la chose.

Analysons maintenant, à la lumière de votre décision, le discours du ministre des Chemins de fer et Canaux. Il y a treize jours que le ministre nous a promis certains renseignements. Il n'a pas tenu sa promesse ; il a donc blagué la Chambre. Hier soir, il nous a dit que le document en question était sur le bureau ; c'est encore une blague.

Maintenant, il nous propose d'adopter le bill en comité, à condition que ce renseignement soit plus tard déposé sur le bureau, pour la troisième délibération, ici encore il cherche à nous blaguer. Il cherche à blaguer la Chambre et nous, députés de la gauche, nous sommes d'avis qu'il nous a assez blagués depuis treize ou quatorze jours. Le ministre a souvent répété qu'il lui est impossible d'obtenir les renseignements que l'opposition demande ; il ne saurait le nier, car je lui ai entendu dire : "Vous me demandez ce qu'il m'est impossible de vous donner."

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit : "Ce que je n'ai pas."

M. MONTAGUE : Puisque le ministre sait qu'il lui est possible de se procurer ces renseignements, que ne cherche-t-il à nous les obtenir ? Nous savons qu'il n'a pas déposé ces renseignements sur le bureau. Le ministre sait aussi bien que ses collègues qu'il lui serait facile de nous communiquer ces renseignements et voici pourquoi : C'est que ces documents prouveront que sa convention avec la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc est une blague, puisqu'il paie pour ce chemin de fer sur le pied d'un demi-intérêt, tandis qu'il n'en fait un usage que dans la proportion d'un vingt-cinquième. M. Wainwright lui-même déclare que nous n'allons l'utiliser que jusqu'à concurrence de 1 pour cent. Voilà pourquoi le ministre n'a pas apporté ces renseignements, et voilà pourquoi aussi l'opposition est bien décidée de les obtenir, avant que le bill entre dans une phase où il sera impossible de le discuter.

M. F. A. MARCOTTE (Champlain) : M. le Président, je dois féliciter l'honorable député de Québec-centre (M. Malouin) des applaudissements qu'il me donne au moment où je me lève pour traiter une question aussi importante que celle d'un chemin de fer qui doit lier le pays pour 99 ans.

Il y a eu une chose bien étonnante, c'est la légèreté avec laquelle le gouvernement traite les questions de chemin de fer. Je vois rire les honorables députés de la droite quand il s'agit d'une question aussi importante que celle de la construction d'un chemin de fer à partir de Montréal jusqu'à Québec.

Quand je dis que le gouvernement agit avec légèreté, je me base sur les calculs faits, et sur les précautions prises par les différents gouvernements étrangers, et notamment les gouvernements français et anglais, en matière de chemin de fer. On n'y va pas à la légère comme cela se voit ici. On ne voit pas de calculs fantaisistes comme ceux soumis par le ministre des Chemins de fer et Canaux au sujet de la construction d'un pont. L'honorable ministre a dit qu'il faudrait dépenser $300,000 pour construire un pont, pendant qu'un honorable député de la gauche nous a déclaré que $60,000 seraient suffisants pour construire ce pont.

Quand on voit les honorables députés, soit de la droite ou de la gauche de cette Chambre, soutenir ici avec un mérite égal—bien que je sois tenté de donner la préférence à l'estimation faite par les honorables députés de la gauche, parce que je crois plutôt, que $60,000 seraient suffisants pour construire un pont sur la rivière Yamaska, plutôt que $300,000, comme l'a dit l'honorable Ministre des Chemins de fer et Canaux—je dis que lorsqu'une question n'est pas plus lumineuse que celle-là, nous avons besoin de renseignements avant de lier les intérêts de la province de Québec, et du pays tout entier ; à moins que l'on ait en vue de favoriser certains individus, comme nous en avons déjà eu l'exemple depuis que le gouvernement libéral est au pouvoir.

Nous avons besoin de savoir ce que coûte le chemin de fer du Drummond, à partir de Sainte Rosalie jusqu'à Montréal. Nous avons besoin de savoir, pouce par pouce et pied par pied, ce que coûtera au gouvernement un chemin de fer nouveau, ou si nous avons à subventionner une autre ligne.

Le PRESIDENT DU COMITE (M. Brodeur) : Je dois faire observer à l'honorable député qu'il a été entendu que l'on discuterait ce contrat, clause par clause et para-

graphe par paragraphe ; or, nous sommes en ce moment à considérer la clause 3 et je prierai l'honorable député de limiter ses remarques à cette clause.

M. BERGERON : M. le Président, pendant une de vos absences de la Chambre, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a lui-même déclaré que ce bill devait être pris dans son ensemble et que les différentes clauses ne seraient pas discutées les unes après les autres.

Le PRESIDENT DU COMITE (M. Broder) : Alors je serai forcé de lire toute la cédule, clause par clause.

M. BERGERON : Oui, cela a du bon sens ; mais le ministre des Chemins de fer et Canaux a déclaré que nous ne procèderions pas clause par clause, mais que nous discuterions le bill dans son ensemble.

Le président lit le bill en anglais article par article.

M. LE PRESIDENT DU COMITE : Il a été entendu en comité que l'annexe serait débattue dans tout son ensemble, mais qu'en même temps, afin de procéder régulièrement et afin de faciliter la besogne du comité, je donnerais lecture de tout l'article, ce que je ferai, à moins qu'on ne juge à propos de se dispenser de cette lecture.

M. FOSTER : Quand le président a-t-il donné cette décision ? Il est six heures du matin, et le débat dure depuis neuf heures, hier soir. Il me semble qu'on prend tous les moyens possibles d'entraver l'opposition.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : Dans une séance précédente du comité, le président a expressément décidé que toute l'annexe serait discutée dans son ensemble et non pas article par article.

M. FOSTER : Et lorsque mon honorable ami (M. Marcotte) veut discuter l'annexe dans son ensemble, on l'en empêche.

M. le PRESIDENT DU COMITE : Il me faudra donner lecture de toute l'annexe, afin de procéder régulièrement. Le débat est censé rouler sur l'article 3, et la discussion s'est bornée aux questions se rattachant à l'article 3.

M. WALLACE : Aux articles 3 et 33.

M. le PRESIDENT DU COMITE : J'appelle l'attention du député de Champlain (M. Marcotte) sur le fait qu'il m'a fallu donner lecture de toute l'annexe afin de saisir régulièrement le comité de la question. A mon avis, il est plus régulier d'en donner lecture à moins que le comité ne juge à propos de s'en dispenser.

M. BERGERON : Il serait plus régulier, à mon avis, de lire l'annexe. Mon honorable ami a exprimé l'avis qu'il ne fallait pas la discuter article par article, et lorsque l'on a soulevé la question de règlement, j'ai fait observer au président, en français, qu'il avait décidé que l'annexe serait discutée dans son ensemble. Ainsi, afin de procéder régulièrement, le président devrait donner lecture de toute l'annexe.

M. le PRESIDENT DU COMITE : C'est la seule procédure régulière.

M. BERGERON : Je n'ai point entendu lire l'article 6.

M. le PRESIDENT DU COMITE : C'est précisément cet article que je lis.

M. BERGERON : Vous en avez interrompu la lecture, vers le milieu de l'article.

M. MARCOTTE : M. le Président, vous avez lu le projet de loi, en anglais, mais je crois que nous avons des droits et des privilèges que vous tiendrez comme moi, et comme tous les membres de cette Chambre, à faire respecter. Je vois aussi par les marques d'approbation données par l'honorable député de Laprairie-Napierville (M. Monet) qu'il est de mon avis ; il se joindra donc à moi pour demander que ce projet de loi soit lu en français. Je suis heureux de voir que j'ai pour moi un collègue aussi important que l'honorable député. Je demanderai donc l'exercice d'un droit acquis, d'un privilège indéniable reconnu aux députés de langue française, et je vous prierai, M. le Président, de bien vouloir lire ce projet de loi en français.

J'ai déjà eu l'occasion de faire observer que le français était négligé dans cette Chambre, cependant je dois dire que c'est avec plaisir que j'ai constaté que vous donnez toujours, M. le Président, lecture en français des propositions que vous soumettez à la Chambre.

Après la lecture du texte anglais que nous venons d'entendre, je crois être parfaitement justifiable de demander qu'on lise le projet de loi en français, car il est très important de conserver intacts les droits de cette langue.

M. le PRESIDENT DU COMITE : Le greffier m'informe qu'il n'a pas le texte français du projet de loi.

M. BERGERON : Voici une copie française du projet de loi.

M. MARCOTTE : J'espère que l'on n'hésitera pas un seul instant à faire la lecture du texte français pour l'avantage des députés qui ne comprennent pas l'anglais. Du reste, sous un gouvernement libéral, dont le premier ministre est Canadien-Français, comme s'en vantent les honorables députés de la droite, je ne puis croire qu'on hésitera à lire le projet de loi en français comme on l'a fait pour l'anglais. J'espère que les honorables députés de la province de Québec qui appuient le gouvernement, ne feront aucune objection à cela.

Je demanderai cette lecture non seulement comme un droit, non seulement pour instruire cette Chambre, mais aussi pour votre

honneur personnel, M. le Président, et pour l'honneur de la langue française qui a droit d'être respectée dans cette Chambre.

M. le PRESIDENT DU COMITE : Je n'ai pas d'objection à lire le texte français de ce projet de loi, mais la seule copie officielle que j'aie, est celle que je viens de lire.

M. BERGERON : La copie que je vous ai passée est officielle.

M. MARCOTTE : Je ne sache pas, M. le Président, que je sois obligé de vous fournir une copie française des projets de lois soumis à cette Chambre.

M. DUGAS : Comme député français siégeant depuis plusieurs années dans cette Chambre, je puis dire que je me rappelle que les articles des projets de lois ont toujours été lus en français lorsque demande en a été faite.

M. BERGERON : Il est injuste de nous traiter de cette façon. Les deux langues sont officielles en Chambre.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Y a-t-il une règle qui oblige de lire cela en français ?

M. BERGERON : Cette règle existe, et le ministre devrait le savoir. Lorsque l'Orateur de la Chambre parle les deux langues, il lit lui-même les projets de loi en français, et lorsqu'il ne parle pas les deux langues, il fait faire cette lecture par le greffier, en français.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Y a-t-il une règle de la Chambre qui oblige de lire dans les deux textes des projets de loi ? Dans ce cas, il serait tout aussi régulier d'obliger chaque député à s'exprimer dans les deux langues.

M. BERGERON : Les deux langues sont officielles ici, et nous avons droit de faire lire dans les deux textes tout ce qui est soumis à la Chambre.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député ne saurait prétendre que tout le bill soit lu en français, mais seulement la motion en discussion. Il n'a pas droit de demander lecture du texte français des deux articles déjà adoptés. Il fallait demander la chose à l'instant même. Nous avons déjà adopté deux articles, et personne n'a demandé la lecture du texte français, et vous ne sauriez le demander maintenant.

M. FOSTER : Le droit de se servir du français comme de la langue anglaise dans les délibérations de la Chambre a toujours été reconnu jusqu'ici, et c'est la première fois, et cela sous un régime libéral, que ce droit est révoqué en doute.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les honorables députés ont mis en oubli leur devoir à l'endroit de la langue française, en laissant adopter des motions, sans en demander la lecture dans le texte français ; et le sentiment du devoir s'éveille sur le tard en eux.

M. BERGERON : J'ai droit de demander la lecture de cette motion dans le texte français à toute phase du débat.

Le MINISTRE DES FINANCES : Sans doute, mais non pas une motion déjà adoptée. L'honorable député ne saurait demander la lecture dans le texte français de motions adoptées le semaine dernière. Il a bien le droit d'exiger lecture de l'annexe du bill en français.

M. BERGERON : C'est tout ce que je veux.

M. MONTAGUE : La règle 33 des statuts de la Chambre et Bourinot sont fort explicites sur ce point, et déclarent que la lecture doit être donnée de toutes les motions débattues dans les deux textes.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Si je ne me trompe, le député de Champlain demande lecture de tout le bill, dans le texte français.

M. MARCOTTE : Non, je désire seulement lecture de l'annexe du bill dans le *texte français*.

M. BERGERON : Et l'on s'est refusé à la demande de l'honorable député.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je n'ai pas refusé de donner lecture de l'annexe en français.

(M. l'Orateur-suppléant donne ensuite lecture de l'annexe du bill dans le texte français.)

M. MARCOTTE : M. le Président, je dois vous féliciter d'avoir bien voulu donner en français, d'une manière aussi rapide et aussi expéditive, lecture du projet de loi présentement soumis à la Chambre.

J'ai certaines remarques à faire sur la difficulté que nous avons éprouvée à obtenir lecture en français de ce projet de loi. Après qu'il eût été lu en anglais, j'ai demandé qu'il le fût en français.

Je m'étonne que l'honorable député de Labelle (M. Bourassa), qui se prétend Français, qui descend d'une souche française et connue par son patroitisme, dont le grand-père s'est battu pour la conservation de cette langue, se trouve parmi les honorables députés qui semblaient vouloir s'objecter à ma demande——

M. BOURASSA : M. le Président, je soulève une question d'ordre ; je suis d'avis que l'honorable député n'a le droit que de discuter le projet de loi, et non pas la question se rapportant à la lecture du projet de loi en français. Je proteste contre la manière dont l'honorable député discute maintenant la question qui est devant la Chambre. Il ne s'agit pas du tout de l'usage de la langue française, mais d'une question tout différente.

M. MARCOTTE : Je dis que l'hésitation montrée par certains honorables députés de l'autre côté de la Chambre quand il s'est agi de lire le texte français du projet de loi, ne prouve pas assurément en faveur de ces messieurs....

M. le PRESIDENT DU COMITE : Je me permettrai de faire observer à l'honorable député qu'il n'a pas le droit de parler de ce sujet-là. Il n'a pas le droit de faire de telles remarques quand une question d'ordre est soulevée.

M. MARCOTTE : Je dis que ces honorables députés de l'autre côté de la Chambre....

M. le PRESIDENT DU COMITE : Je rappelle l'honorable député à l'ordre ; j'ai décidé qu'il n'avait pas le droit de revenir sur ce sujet. Il ne lui est pas permis de donner les motifs qui l'engagent à ne pas partager l'opinion exprimée.

Veuillez donc bien vouloir vous en tenir à la discussion du projet de loi.

M. BERGERON : Vous devez, M. le Président, faire connaître à l'honorable député la décision que vous avez rendue.

M. MONETTE : Autant prétendre qu'il faut traduire les discours français pour l'avantage de ceux qui ne sont pas capables de comprendre cette langue suffisamment pour se rendre compte de leur portée.

M. DUGAS : Comme l'honorable député qui préside le comité est Canadien-français, je crois qu'il devrait lui-même être tenu responsable de ce qu'a dit le député de Champlain——

M. le PRESIDENT DU COMITE : Je rappelle l'honorable député de Montcalm (M. Dugas) à l'ordre. Il n'y a pas de règle qui me tienne responsable des paroles prononcées par l'honorable député de Champlain (M. Marcotte) ; je ne veux pas de cette responsabilité.

M. BORDEN (Halifax) : Je prie respectueusement M. l'Orateur-suppléant de nous donner sa décision en anglais.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je ne suis pas obligé de traduire ma décision. Toutefois, par égard pour l'honorable député, je lui dirai que j'ai dû rappeler l'honorable député au règlement, parce qu'il a fait allusion à un certain vote donné l'année dernière au Sénat.

M. MILLS : Quand le président rend une décision, nous avons droit de l'avoir en anglais comme en français.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Il est hors de doute qu'au point de vue de la procédure parlementaire, le président des comités ne saurait être tenu de donner sa décision dans les deux langues. Si l'honorable député veut tout simplement savoir ce que j'ai dit, je suis prêt à le lui dire ; pourvu, toutefois, qu'il ne réclame pas la chose de droit, car alors il irait trop loin.

M. MILLS : Vous décidez, alors, que le président n'est pas obligé de donner sa décision en anglais ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Les règlements de la Chambre disent que nous avons droit de nous servir de l'une ou l'autre langue en faisant des interpellations, et si le président des comités n'est pas versé dans l'une des deux langues, alors c'est au greffier à traduire la question. Toutefois, quant aux décisions du président, il n'y a aucune règle qui oblige celui-ci à répéter dans une langue ce qu'il a dit dans l'autre langue. Si l'honorable député me demande de répéter en anglais ce que j'ai dit en français, je n'ai aucune objection à le faire, à titre de faveur.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le député qui a la parole devrait aussi dire en anglais la question d'ordre soulevée, afin de nous permettre de comprendre la décision.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le président des comités jouit du même privilège que tout autre député et peut se servir de l'une ou l'autre langue, à son gré.

M. BERGERON : Non, le président, à mon avis, est obligé de répondre dans la langue dans laquelle on lui demande de répondre.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je suis certain qu'il n'y a pas de règle de la Chambre qui oblige le président des comités de donner ses décisions dans les deux langues.

M. BERGERON : La loi statuant sur la charge d'Orateur-suppléant déclare expressément que l'Orateur-suppléant doit posséder une connaissance complète et pratique de la langue qui n'est pas celle de l'Orateur en exercice. La raison en est que tout député a droit d'entendre dans sa propre langue toute décision du président.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'existe pas de semblable règle.

M. MARCOTTE : La question qui est devant cette Chambre paraît être traitée à la légère par un certain nombre de députés ministériels. Elle est pourtant très importante et elle devrait occuper l'attention de ces honorables messieurs.

Nous discutons maintenant la question de l'achat du chemin de fer Drummond ; je crois avoir le droit de dire comment l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas jugé à propos de nous donner des renseignements sur ce sujet.

Je crois avoir établi toutes les précautions prises en France et en Angleterre, lorsqu'il s'agit de la construction d'un chemin de fer, tant au point de vue financier qu'au point de vue de l'intérêt public. Au point de vue financier, chaque pied et chaque pouce est calculé et mis devant les honorables députés de la Chambre.

M. HARWOOD : On se sert de mètres et de centimètres en France, et non pas de pieds et de pouces.

M. MARCOTTE : Certainement, mais les honorables députés de la droite ne sont pas arrivés aux mètres et aux centimètres, lorsqu'ils admettent un contrat comme celui que nous avons maintenant devant nous. Examinons le cas du pont de la rivière Yamaska ; un député de la droite nous dit que pour construire un pont sur la rivière Yamaska, il faudrait dépenser $300,000, pendant qu'un honorable député de la gauche nous affirme qu'on pourra construire ce pont au prix de $60,000. Personne ne sait ce que va coûter ce pont. Supposons qu'il soit construit par l'initiative privée, personne dans cette Chambre ne pourrait en établir le coût.

Je vois les honorables députés de la droite rire lorsque les intérêts du pays sont en jeu ; mais je puis leur rappeler que la population de la province de Québec saura prouver au gouvernement qu'il agit aujourd'hui à la légère ; sans aucune donnée certaine. Je demanderai à l'honorable député de Drummond et Arthabaska (M. L. Lavergne), s'il sait ce que va coûter un pont sur la rivière Yamaska, aujourd'hui ?.... Il ne veut pas me répondre.

Si on achète le chemin de fer de Sainte-Rosalie, on fait un contrat avec le Grand Tronc, une vieille et ancienne compagnie. Je dis que les honorables députés de la droite n'en connaissent pas le premier mot, étant donné que le gouvernement prendra la chose sans l'avoir calculé sur toutes ses faces.

Nous sommes en face d'une question qui mérite la plus grande considération. Je vois rire certains honorables messieurs de la droite. Ils rient quand il s'agit de l'intérêt général du pays, quand il s'agit de milliers de piastres et que l'on engage le crédit public pour une période de 99 ans. Ces rires me prouvent qu'il n'y a plus d'esprit public parmi ces messieurs. Si cet esprit public existait du côté du gouvernement, on ne traiterait pas une question aussi importante que celle-ci de cette manière-là.

Ces honorables députés rient lorsque le pays s'en va à la ruine, lorsqu'il va à la banqueroute. Ils sont ici pour protéger les intérêts publics, et ceux qui ne rient pas, dorment, pendant que nous, députés de l'opposition, sommes debout, sentinelles vigilantes, veillant aux intérêts de nos électeurs.

J'ai posé diverses questions à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux sans recevoir de réponse, ce qui veut dire que j'ai absolument raison dans l'attitude que je prends devant cette Chambre.

En passant ce contrat, le gouvernement n'a pas tenu compte des besoins généraux du pays. Ici j'appelle l'attention des honorables députés de l'autre côté de la Chambre, et je leur dis que les ministres ont agi à la légère. N'est-ce pas l'année dernière qu'ils ont présenté un projet de loi relativement à cette question de l'achat du Drummond ? Quelle différence y a-t-il entre le marché soumis l'année dernière et celui déposé cette année ? Le contrat soumis cette année n'est-il pas plus avantageux que celui de l'année dernière ? J'en appelle ici à l'honorable député de Drummond et Arthabaska (M. Lavergne) et je lui dis : Etes-vous capable de déclarer que ce contrat n'est pas plus avantageux que l'autre ?....

Pas de réponse. Est-ce que le mutisme est une raison ? Assurément, vous devez avoir un motif quelconque. Le mutisme n'est pas une réponse à la question que je viens de poser. Vous n'êtes pas en état de répondre.

M. le PRESIDENT DU COMITE : Que l'honorable député veuille bien s'adresser au président.

M. MARCOTTE : Je désirais démontrer à la Chambre que c'est là un sujet très important, et que l'on ne répond rien du tout sur la question de principe que je pose.

Ce n'est pas là une question de détail.

A ce propos, je dois ici féliciter l'honorable député de Laprairie et Napierville (M. Monet) au sujet de son vote de l'année dernière.

M. MONET : Ce n'est pas l'année dernière que j'ai donné ce vote, je rappelle donc l'honorable député à l'ordre.

M. MARCOTTE : L'honorable député doit savoir quelle différence il y a entre ce contrat et celui qui est maintenant devant cette Chambre.

M. MONET : Nous discutons la question relative à la location du chemin de fer du Grand Tronc, et non pas celle de l'achat du Drummond.

M. MARCOTTE : C'est la même question. Je dois féliciter l'honorable député à raison de l'attitude qu'il a prise....

M. MONET : " Timeo Danaos et dona ferentes."

M. MARCOTTE : " Timeo Danaos et dona ferentes," cette sentence latine, quand il s'agit du contrat qui est aujourd'hui devant la Chambre, devrait apprendre à l'honorable député qu'après avoir craint l'année dernière, il devra encore craindre cette année.

M. le Président, j'ai dit et je soutiens qu'il n'y a pas un seul député de la droite qui puisse dire que le contrat de cette année n'est pas plus avantageux que le contrat de l'année dernière.

M. MONET : Ce ne serait pas une raison pour voter contre, si celui de cette année est meilleur.

M. MARCOTTE : Ce serait une raison, pour moi, de faire des compliments à l'honorable député s'il votait contre, comme il l'a fait l'année dernière. " Timeo Daneos..." Il a craint l'année dernière. Je dois dire qu'il devrait craindre encore cette année, après

l'exposé que nous allons lui faire, mais je crois que l'esprit de parti, ce ver rongeur, va certainement l'emporter, cette année.

Je demanderai aussi à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, qui dort à son siège pendant que nous défendons les intérêts du pays, si le contrat de cette année n'est pas plus avantageux que celui de l'année dernière ? Il ne me donne aucune réponse non plus, c'est donc un signe sensible que j'ai raison en premier lieu, et en second lieu, que nous ne pouvons pas avoir ici, une réponse en langue française, de la part d'un ministre de la Couronne. Il n'y en a peut-être qu'un qui comprend le français, de tous les ministres qui sont en ce moment dans la Chambre.

M. le PRESIDENT DU COMITE (M. Broder) : Je regrette d'être obligé de rappeler l'honorable député à l'ordre. Nous sommes en comité de la Chambre sur un projet de loi, et la discussion doit être limitée à ce projet de loi, sans entrer dans des considérations qui lui sont étrangères.

M. BERGERON : Est-ce que l'honorable député (M. Marcotte) n'a pas le droit d'interpeller le ministre des Chemins de fer et Canaux ? Il lui pose une question et il devrait avoir le droit d'en attendre une réponse.

M. MARCOTTE : Je suis à prouver, M. le Président, que le contrat de cette année est plus avantageux que celui de l'année dernière, et je veux une réponse du ministre des Chemins de fer et Canaux. Quand je m'adresse à lui en français, je ne puis avoir de réponse, alors je proteste.

M. MONET : A force de protester, vous allez passer pour un protestant.

M. MARCOTTE : Nous avons un gouvernement qui ne veut pas répondre lorsqu'on lui pose des questions importantes. Cela est bien différent de ce qui se passe ailleurs. Nous voyons que dans les autres pays on prend de grandes précautions lorsqu'il s'agit de favoriser la construction de chemins de fer ; on se préoccupe de protéger les intérêts publics. Ici, l'honorable ministre ne consent même pas à répondre aux questions que je lui pose. Ceux qui veulent protéger les intérêts publics et qui désirent assurer le progrès général du pays, doivent donc protester contre cette conduite.

Je soutiens que le contrat actuel est préférable à celui soumis l'année dernière. C'est la preuve que l'année dernière ces messieurs ont agi à la légère. Vous ne saviez pas ce que vous faisiez. Vous avez agi sans réflexion et sans prendre aucune précaution.

M. le PRESIDENT DU COMITE : Je rappelle l'honorable député à l'ordre ; il doit s'adresser au Président.

M. MARCOTTE : C'est ce que je ferai. Si le contrat actuel est meilleur que celui de l'année dernière, c'est donc signe que le gouvernement avait agi sans réfléchir, sans prendre de précaution. C'est donc signe que ces messieurs ont agi à la légère ; et que le premier contrat n'était pas avantageux au pays ; c'est donc signe que ces honorables députés ont voté en faveur d'une proposition qu'ils ne connaissaient pas, sans réfléchir à l'intérêt public. Enfin, c'est signe qu'ils ont voté par pur esprit de parti, sans avoir aucune connaissance et sans que la Chambre eût des renseignements de nature à les justifier d'en agir ainsi. Ils n'ont pas pensé qu'il pouvait y avoir moyen de faire un contrat préférable à celui que nous avons maintenant devant nous. C'est grâce au Sénat, que vous voulez abolir, que le premier contrat, moins avantageux que celui-ci, a été mis de côté. Je demanderai à l'honorable député de Laprairie-Napierville (M. Monet), qui veut abolir le Sénat, si son vote ne justifie pas ce dernier et ne lui donne pas raison...

M. SAVARD : L'honorable député est complètement en dehors de la question ; je le rappelle à l'ordre, car il ne s'agit pas du tout du vote du Sénat.

M. le PRESIDENT DU COMITE : Je dois rappeler à l'honorable député qu'il s'agit maintenant d'examiner en comité le dernier article du projet de loi. C'est la cédule qui est maintenant à l'étude, et je prierai l'honorable député de bien vouloir s'en tenir à la question débattue.

M. MARCOTTE : Je discute la question de principe.

Mon intention, M. le Président, est de me conformer à votre décision. Je l'accepte, mais je ne puis m'empêcher de dire qu'elle a pour effet de bannir de ce débat les renseignements que nous donne l'histoire.

Je veux en venir à ceci : ce parlement a agi dans cette circonstance-là non d'après les données de la raison, non d'après des calculs, mais à la légère. Cela m'a aussi donné l'occasion de féliciter tout particulièrement l'honorable député de Laprairie-Napierville (M. Monet) pour le vote qu'il a donné alors.

La lumière que nous fournit l'histoire sert à éclairer l'avenir. Est-ce que l'histoire doit être bannie des délibérations de ce comité, surtout qand les ministres ne veulent pas éclaircir les questions qui leur sont posées ?

L'honorable ministre des Chemins de fer ne veut pas donner de renseignements. Qu'il nous en procure qui soient exacts ; qu'on nous permette de recourir à l'histoire et aux données que peuvent nous fournir ces calculs préparés avec soin. Donnez-nous des estimations. Ces messieurs de la droite ne savent pas s'il serait plus avantageux de construire le pont de Québec. Ceci fait ouvrir les yeux aux honorables députés. Ils ne savent pas s'il serait plus avantageux d'en venir à un arrangement avec le Grand-Nord ou le Pa-

cifique Canadien, à partir de Québec jusqu'à Montréal. Ils ne savent pas s'il serait plus avantageux de choisir cette ligne ou de construire le chemin de fer de la Rive Sud, de Montréal à Québec ; chemin de fer que le gouvernement avait promis.

Ils ne savent pas ces choses, ils sont des ignorants. J'irai plus loin ; ils ne savent pas qu'il serait plus avantageux d'acheter et de payer immédiatement au chemin de fer du Grand Tronc le chemin de fer, à partir de Sainte-Rosalie jusqu'à Montréal, étant donné que le gouvernement peut emprunter de l'argent, aujourd'hui, à 2¾ pour 100, tandis qu'il est obligé de payer 5 pour 100 au chemin de fer du Grand Tronc par l'arrangement actuel.

N'allez-vous pas me dire, M. le Président, que ce sont des choses faites à la légère ? Je demanderai à l'honorable député de Labelle (M. Bourassa), ce qu'il dit en ce moment ?

M. BOURASSA : Je dis que quand l'honorable député parle, c'est pas mal pesant. c'est le chef....

M. MARCOTTE : M. le Président, il ne s'agit pas de faire ici des phrases de rhétorique ; d'avoir lu plusieurs ouvrages de philosophie, et de n'avoir pas, comme il y en a beaucoup, puisé à leur intelligence naturelle, ni d'avoir emprunté aux autres leur sagesse et volé leur intelligence. Il s'agit aujourd'hui de faire la différence entre 2⅞ pour 100 et 5 pour 100, sur un capital de $140,000. Je demanderai à l'honorable député de Labelle si je pèse ou si je ne pèse pas ? Je comprends que l'honorable député de Labelle doit avoir recours à l'honorable député de Chicoutimi (M. Savard) pour avoir du poids.

M. BOURASSA : C'est l'avantage d'avoir un homme intelligent de ce côté-ci de la Chambre.

M. SAVARD : Pour avoir du poids l'honorable député pourrait s'adresser à son voisin (M. Bergeron), ça l'aiderait.

M. MARCOTTE : L'honorable député de Chicoutimi et Saguenay est un homme de poids ; c'est connu. Quant à l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron), il a su faire sa marque; c'est un homme intelligent, c'est le chef....

M. le PRESIDENT DU COMITE : La discussion que fait l'honorable député n'est pas conforme au règlement de la Chambre. Je suis forcé de le rappeler à l'examen de la cédule du projet de loi n° 138.

M. MARCOTTE : Je vois que l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) s'est enfui. Je le regrette, car j'avais quelques questions à lui poser.

Je dis et je répète que les honorables députés de l'autre côté de la Chambre ne connaissent rien du tout de la question qui est devant nous. Je m'adresse particulièrement au député de Québec-centre (M. Malouin), et je lui demande s'il est capable de me dire que ce marché est de nature à aider à la construction du pont de Québec ? Je lui demande s'il n'aurait pas été préférable de construire ce pont, et de passer par la rive nord, en prenant des arrangements avec le chemin de fer Canadien du Pacifique au lieu d'acheter le chemin de fer du Drummond.

D'un autre côté, ne serait-il pas mieux de construire le chemin de fer de la Rive Sud que de louer la voie ferrée du Grand Tronc, et de payer l'intérêt mentionné dans le projet de loi ? Pas un seul, parmi les honorables députés qui rient, ne connaît parfaitement la question, et je les défie de répondre.

M. le PRESIDENT DU COMITE : Je dois faire observer à l'honorable député qu'il ne discute pas la question d'une manière régulière.

M. MARCOTTE : Je crois que la discussion que je fais est parfaitement régulière. Je ne veux pas désobéir à l'ordre que vous donnez à ce comité, mais je dis et je soutiens que les honorables députés de l'autre côté de la Chambre n'ont pas réfléchi sur les conséquences de ce projet de loi.

J'en appelle à l'honorable député de Québec-centre (M. Malouin), et je lui demande s'il peut se prononcer sur une question aussi importante en ce qui regarde le pont de Québec ? On ne peut discuter ce sujet sans toucher à tous ces points, car ils sont intimement liés les uns aux autres. En parlant du pont de Québec, je ne sors donc pas de la question posée par sir Charles Tupper, le chef de l'opposition, ce grand homme d'Etat dont le pays est si fier. Je me permettrai de dire ce mot en passant à son adresse ; ce grand homme politique a certainement....

M. le PRESIDENT DU COMITE : L'honorable député ne se tient pas à la hauteur de sa réputation en discutant d'une manière qui n'est pas conforme aux règlements de la Chambre. Je lui ai déjà rappelé que le débat devait simplement rouler sur les détails contenus à l'annexe du projet de loi examiné par le comité. En agissant comme il le fait, je crois que l'honorable député ne se rend pas justice à lui-même.

M. MARCOTTE : Pour expliquer ma conduite, je dirai que je dois procéder par comparaison. Comme nous n'avons pas de renseignements devant la Chambre, je dois en puiser un peu partout.

M. le Président me dit que je ne me montre pas à la hauteur de ma réputation. Je représente les électeurs du comté de Champlain, et je fais de mon mieux pour protéger leurs intérêts. Je procède par comparaison afin de me rendre compte de la portée de la mesure par laquelle on prolonge l'Intercolonial jusqu'à Montréal. Je dirai, M. le Président, que si je ne suis pas à la

hauteur de ma réputation, je m'efforce de jeter sur la question toute la lumière possible, et de signaler à l'attention de la Chambre les faits qui méritent de l'être.

M. FRASER (Guysborough) adresse en ce moment la parole à la Chambre en gaélique.

M. McDOUGALL (Cap-Breton) lui répond dans la même langue.

M. MARCOTTE : L'honorable député de Guysborough sait que les langues anglaises et françaises sont seules reconnues ici. Il sait que j'ai parfaitement le droit de discuter le projet de loi devant la Chambre. Est-ce que parce qu'on parlerait le français, dans cette Chambre, on deviendrait ridicule ? Car c'est ni plus ni moins ce que veut dire l'interruption faite par l'honorable député de Guysborough, et je ne vois pas que le Président du comité ait rappelé cet honorable député à l'ordre. J'attends la décision du Président au sujet des paroles prononcées par l'honorable député de Guysborough.

Le PRESIDENT DU COMITE (M. L. P. Brodeur) : Je n'ai pas d'opinion à exprimer.

M. MARCOTTE : M. le Président, comme nous n'avons pu avoir aucune réponse ni la production des documents du ministre des Chemins de fer et Canaux, je demanderai aux honorables députés de la droite s'il ne serait pas avantageux de retarder d'un an encore, l'adoption de ce projet de loi. Nous ne devrions pas agir en aveugles. Nous avons des ingénieurs à qui nous payons de gros salaires et nous demandons s'il ne serait pas utile pour le pays de faire faire des calculs exacts de ce que pourrait coûter un chemin de fer, soit qu'il fût construit par le gouvernement ou qu'il fût loué du Grand Tronc.

Je demande à cette Chambre des renseignements. Je demande s'il ne serait pas mieux de construire un chemin de fer, dont le terminus serait, par exemple, à Sainte-Cunégonde ou à Saint-Henri. Il est vrai que c'est un peu loin de Montréal ; mais est-ce que cette station que l'on construira à Saint-Henri ne prendra pas de valeur ? On se rappelle tous que la station du Grand Tronc quand elle fut construite, n'était pas dans le centre de Montréal.

Pourquoi n'a-t-on pas, lorsqu'il s'est agi de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal, fait appel aux ingénieurs qui sont au service du gouvernement ? Ce sont des hommes capables que le public emploie pour l'éclairer. Ils auraient pu soumettre des projets qui auraient été de nature à nous permettre de nous rendre compte de la situation. Voilà autant de problèmes qui restent à résoudre, et que nous devons examiner. Ce sont là des questions qui méritent l'attention de tous les hommes qui s'intéressent à l'avenir du pays, des vrais hommes d'Etat ; or, comme nous n'avons pas tous les calculs nécessaires pour nous éclairer, je suis porté à croire que les hommes d'Etat sont rares dans les rangs de la droite.

Il y a encore une autre question à considérer ; je veux parler des progrès modernes, de l'avancement qui se fait sentir partout dans le pays. Je vois avec plaisir que l'honorable député de Berthier (M. Beausoleil) me comprend. Comme c'est un homme intelligent, il se rend compte où je veux en venir. Je dis que l'on ne devrait pas faire un contrat pour louer le Grand Tronc de Sainte-Rosalie à Montréal, contrat devant durer 99 ans, car on ne peut se faire une idée des progrès que la science réalisera pendant ces 99 ans. Nous savons tous que la province de Québec est appelée à jouer un grand rôle quant à l'application de l'électricité. L'électricité fera l'avenir de cette province. Or, est-il opportun,—quand on connaît la différence notable qu'il y a entre le coût de la vapeur et celui de l'électricité, quand on sait que celle-ci est bien meilleur marché que la vapeur,—de retarder les progrès du pays en se liant par un contrat de 99 ans ?

L'électricité qui ne coûte presque rien, pourrait supplanter la vapeur que nous utilisons aujourd'hui ; et que ferions-nous alors pendant ces 99 ans ?

C'est là un point important qui mérite la considération des hommes de science, et l'attention de tous ceux qui veulent s'occuper un peu de l'intérêt public. J'avais donc raison de dire que le député de Berthier avait compris ma pensée. Je dis que c'est une faute grave de la part du gouvernement de lier le pays pendant 99 ans ; c'est là une faute grave...

M. BERGERON... et impardonnable.

M. MARCOTTE... et impardonnable, comme vient de le dire l'honorable député de Beauharnois. Bien que je ne veuille pas blesser personne, je ne puis, cependant, m'empêcher de prononcer le mot, et de dire que ce n'est pas là un projet favorable pour l'avenir du pays.

Je vois rire l'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Stenson) ; peut-il nier que l'électricité est appelée à jouer un grand rôle ? est-il capable de me dire que dans 99 ans tout le système, au point de vue des voies de transport, ne sera pas changé ? Nous ne devrions pas lier ainsi le pays. A-t-on réfléchi à cette grave question ? D'un autre côté, pourquoi,—au lieu de payer l'intérêt de quatre pour cent au Grand Tronc pour le chemin à partir de Sainte-Rosalie à Montréal,—ne serait-il pas préférable d'emprunter la somme, puisque nous pouvons le faire moyennant un intérêt de 2½ pour 100 ? Ne vaut-il pas mieux payer la somme complète au Grand Tronc, en empruntant sur le marché anglais ou ailleurs.

Un pour cent sur un capital aussi considérable que $140,000, ne donne-t-il pas un amortissement très appréciable ? Est-ce que

ces honorables députés ont réfléchi à cela ? Se sont-ils fait une idée de ce que peut produire 1 pour cent du prix payé pour la location du chemin de fer de Sainte-Rosalie à Montréal ? Pas un seul d'entre eux n'est capable de se rendre compte du produit de 1 pour cent sur ce capital. Quel avantage cela ne représente-t-il pas au point de vue de l'amortissement de la dette nationale ? Pas un seul de ces messieurs n'est capable de répondre à ma question, parce qu'il n'y a rien devant nous.

C'est là une question importante qui ne mérite pas la risée de ces messieurs. Je les défie de dire ce que 1 pour cent de ce capital peut produire pendant 99 ans.

Y a-t-il un seul député de la droite qui va me dire ce que peut rapporter, au point de vue de l'amortissement, 1 pour cent ?

J'aimerais avoir l'attention du ministre des Chemins de fer. Je donnerai comme comparaison, l'achat du Drummond, l'année dernière nous devions payer $64,000 par année. Ceci représenterait un capital ; or, étant donné qu'on fût allé sur le marché anglais pour y faire un emprunt, on aurait certainement eu de l'argent à 3 pour cent au lieu de payer 4 pour cent qu'on se propose de payer aujourd'hui. Or, un pour cent aurait payé presque la moitié de la dette totale en amortissement. Je déposerai devant la Chambre ces calculs. Nous pouvons emprunter aujourd'hui à 2⅞ pour cent.

Il s'agit maintenant de savoir, M. le Président, ce qu'a rapporté le chemin de fer du Grand Tronc à l'Intercolonial depuis que le gouvernement a voulu le prendre à l'essai, après que le Sénat,—cette Chambre haute respectée de tous les hommes bien pensants du pays,—eût rejeté le contrat du Drummond. L'année dernière, il a été placé dans les estimés un montant fabuleux, afin de savoir ce que coûterait et ce que rapporterait le Drummond pendant douze mois. Ces douze mois ne sont pas écoulés et nous n'avons aucun rapport satisfaisant. On nous demande, aujourd'hui, de voter un montant considérable pour l'achat du Drummond. Etant donné qu'on n'a pas fait l'expérimentation qui a été votée par cette Chambre, l'année dernière, est-ce que les honorables députés de la droite voudraient nous tromper, ou se sont-ils trompés eux-mêmes ? Je crois que beaucoup de ces messieurs se sont trompés. Je crois qu'ils devraient attendre que les douze mois soient écoulés. Ces messieurs sont prêts à voter un nouvel arrangement sans savoir s'il y a eu déficit ou augmentation dans les recettes. En prononçant le mot : augmentation, je commets peut-être un hors-d'œuvre ; mais cependant, je devrai prononcer ce mot afin de faciliter la discussion en montrant à la Chambre que je n'ai pas de préjugés puisque je prends les deux côtés de la balance.

Le pays est trompé par ses représentants de la droite et je vous dis, M. le Président, qu'il leur sera demandé un compte sévère.

Il y en a qui sont peut-être de bonne foi. Je vois le député des Deux-Montagnes (M. Ethier) à son siège ; j'ai confiance dans ce jeune homme. L'année dernière, il a voté pour une expérimentation de douze mois de loyer du Drummond, pourquoi n'attend-il pas l'expiration de ces douze mois ? Je dis que c'est une inconséquence de sa part.

M. ETHIER : Les crédits ne sont pas encore votés, et lorsqu'ils le seront, les douze mois seront écoulés.

M. MARCOTTE : Combien faible et illogique est l'interruption que vient de faire l'honorable député ! L'année dernière vous avez voté une certaine somme pour faire une expérimentation de douze mois. . . .

M. le PRESIDENT DU COMITE : L'honorable député n'est pas dans l'ordre ; il ne doit pas adresser la parole à d'autres personnes qu'au président. Il devrait faire une discussion sérieuse basée sur l'annexe que nous sommes à examiner.

M. MARCOTTE : Je ne crois pas que je fasse une discussion qui ne soit pas sérieuse. Je cite des chiffres, des faits, en me basant sur l'expérience de l'année dernière, et que les honorables députés de l'autre côté de la Chambre ne sont pas capables de nier. Je ne crois pas que l'on puisse m'accuser sous ce rapport. Pas un seul de ces messieurs n'est en état de prétendre que je n'agis pas sérieusement, et que je ne dis pas des choses sérieuses.

Un contrat a été passé l'année dernière, est-ce vrai ou faux ? On a fait un contrat de douze mois afin de s'assurer des résultats de ce projet. Or, voici que les honorables députés de l'autre côté de la Chambre votent immédiatement ce marché sans attendre les résultats de la mesure qu'ils ont prise l'année dernière, j'en conclus que ces messieurs sont inconséquents. Je demanderai à l'honorable député qui m'a interrompu si, l'année dernière, il était oui ou non sérieux ?

M. ETHIER : Je suis toujours sérieux.

M. MARCOTTE : S'il est sérieux, pourquoi n'attend-il pas que les douze mois en question soient expirés afin de savoir si l'Intercolonial prolongé par voie du Drummond, va donner les résultats que l'on attend ? S'ils ne le font, cela prouve que ces messieurs ne sont pas sérieux, et qu'ils n'ont pas de bonnes raisons à donner. L'honorable député des Deux-Montagnes a voté en faveur d'une mesure destinée à faire connaître les résultats de ce prolongement de l'Intercolonial, et il donne maintenant la preuve de sa versatilité et de sa faiblesse en appuyant une autre mesure sans attendre les conséquences de celle qu'il a votée l'année dernière. Ces honorables députés sont-ils ou non animés de l'esprit public ? Etaient-ils ou non sérieux alors ? Voilà qu'au bout de 10 mois, on vient voter en faveur d'un autre contrat sans attendre les résultats de la mesure prise l'année dernière.

Tout cela ne prouve-t-il pas qu'ils ont agi à la légère ? Et quand on leur demande des renseignements, ils ne peuvent pas nous en donner, parce qu'ils n'en ont pas eux-mêmes.

L'exploitation de l'Intercolonial entre Montréal et Québec doit subir la concurrence très vive du Grand Tronc, et si l'on construit le chemin de fer de la Rive Sud, vous aurez trois lignes parallèles : le Grand Tronc, le chemin de fer de la Rive Sud et le Drummond.

Lors de l'élection de Nicolet, nous avons discuté cette question de la construction de la voie ferrée de la Rive Sud. Je vois devant moi l'honorable député de Yamaska (M. Mignault) qui s'intéresse à ce chemin de fer. Qui a promis de construire cette voie ferrée ? C'est l'honorable député lui-même, n'est-il pas vrai ? N'est-il pas vrai aussi que ce chemin de fer a été promis ?

Je demanderai à l'honorable député de Lotbinière (M. Rinfret) si ce chemin de fer n'a pas été promis ? Allons-nous donc introduire dans cette Chambre une nouvelle coutume décrétant que promettre et tenir ne sont pas une seule et même chose.

Si ces honorables messieurs veulent construire le chemin de fer de la Rive Sud comme ils l'ont promis, je dis que cela nuira à l'Intercolonial. Nous aurons trois lignes, trois facteurs puissants, le Grand Tronc, le chemin de fer de la Rive Sud, si on le construit, et l'Intercolonial.

J'étais présent quand le premier ministre a dit qu'il était en faveur d'un chemin de fer. J'assistais à l'assemblée tenue à Bécancour....

Une VOIX : En quelle année ?

M. MARCOTTE : Celui-là ignore tellement la question, qu'il ne sait même pas en quelle année cette promesse a été faite. Cette voie ferrée qui borne le fleuve Saint-Laurent, est très importante et traverse les paroisses les plus populeuses de la rive sud ; elle passe parmi une population intelligente.

On demande à quelle date cette promesse a été faite. Je renverrai le député de Bellechasse (M. Talbot) à son collègue de Yamaska, puisque c'est lui qui a fait cette promesse, et personne n'en connaît mieux la date.

M. MIGNAULT : Vous devez la savoir, puisque vous étiez présent.

M. MARCOTTE : J'étais à Bécancour.

M. MIGNAULT : Vous n'étiez pas à Yamaska.

M. MARCOTTE : Je sais que cette promesse a été faite à Yamaska avant de l'être à Nicolet. N'est-il pas vrai que l'honorable député a promis la construction de cette voie ferrée ?

M. le PRESIDENT DU COMITE : Je rappelle l'honorable député à l'ordre, il doit toujours s'adresser au président.

Je ferai aussi remarquer à l'honorable député que la question relative au chemin de fer de la Rive Sud n'a aucun rapport avec le projet de loi qui est soumis à l'étude.

M. MARCOTTE : Quand il s'agit de voter $140,000 au Grand Tronc et $1,600,000, pour le Drummond, je me demande si nous ne pouvons pas parler de la compétition que ce chemin de fer va subir.

Il aura certainement de la compétition si les promesses faites par le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) à Lotbinière, sont remplies. Je parle sérieusement. Je vois l'honorable député de Bellechasse (M. O. E. Talbot) à son siège ; il se rit des intérêts du pays. Est-il capable de répliquer aux choses que je viens de dire. Tous les autres députés de la droite sont dans le même cas.

Je regrette beaucoup que l'honorable député de Nicolet (M. G. H. Leduc) devant qui a eu lieu cette discussion, soit retenu à sa maison pour de graves raisons ; mais il sait lui-même,—nous le lui avons dit,—que si le chemin de fer du Drummond était acheté, cela empêcherait la construction du chemin de fer de la Rive Sud.

Je ne dis pas que nous avons toujours raison, nous n'avons pas toujours raison, mais pour cette fois, je suis dans le vrai, et la vérité est toujours bonne à apprendre. Je m'adresse surtout au député de Bellechasse. Donc, s'il est fait de la compétition au Drummond, ce chemin de fer ne paiera pas.

Dans un pays aussi vaste que le nôtre lorsque nous avons tant besoin de chemins de fer pour la colonisation ou autres fins, je dis qu'il n'est pas légitime de construire deux chemins de fer aussi parallèles que le Drummond et la Rive Sud, qui se trouveront à environ 4 à 5 milles de distance l'un de l'autre. Le gouvernement n'est pas, d'après moi, légitime d'acheter deux chemins de fer à aussi proche distance l'un de l'autre. Il devrait prendre le chemin de fer de la Rive Sud aujourd'hui et abandonner le contrat du Drummond, parce que ce dernier conduira à un déficit.

On dit que le déficit de l'Intercolonial est de $209,000 au lieu de $50,000 qu'il était l'année dernière ; c'est un chiffre élevé pour le pays qui est déjà beaucoup endetté. Un seul de ces messieurs est-il capable de dire que la dette publique n'augmente pas ? On a beau rire, cela n'empêche pas l'accroissement de la dette, contrairement à l'intérêt public.

Pourtant, ces messieurs avaient promis de ne pas l'augmenter. Aujourd'hui ils se rient des promesses faites. On rit de son mandat, de ses engagements, de la province de Québec. Pourquoi ? parce que la province de Québec a été trompée.

La question est sérieuse, et je demanderai à l'honorable député qui vient de m'interpeller s'il est prêt à se lever dans cette Chambre et de déclarer que mes avancés ne sont pas fondés. Personne parmi ces messieurs de la droite n'est en état d'affirmer que ce que je dis n'est pas vrai, et n'est pas dans l'intérêt du pays.

Il me fait plaisir de voir l'honorable député de Témiscouata (M. Gauvreau), qui est un de mes amis, entrer en Chambre. Cela me permettra de lui donner certains renseignements qui lui seront peut-être utiles, si toutefois il n'est pas au courant des détails qui se rapportent à ce sujet.

L'honorable député des Deux-Montagnes rit. Mais pour aller à la racine de la question....

Une VOIX : Grecque ou carrée ?...

M. MARCOTTE : Que l'on rit tant que l'on voudra, cela m'importe peu ; je dis que ces honorables députés ne sont pas capables de nier les avancés que j'ai faits. Ils ne peuvent non plus nier, malgré leurs rires, qu'ils ont promis de construire le chemin de fer de la Rive Sud, et que ce chemin sera un concurrent pour le Drummond.

M. SAVARD : Je rappelle l'honorable député à l'ordre ; il est absolument en dehors de la question. Il s'agit de discuter le contrat intervenu entre le gouvernement et la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc, pour le loyer de la partie du chemin comprise entre Sainte-Rosalie et Montréal. Il n'est donc pas question du chemin de fer de la Rive Sud, du pont de Québec et autres questions étrangères au sujet. Je veux que l'honorable député reste dans les limites de la question.

M. le PRESIDENT DU COMITE : L'honorable député de Champlain (M. Marcotte) devrait se borner à la question qui est devant le comité.

M. MARCOTTE : Je me suis toujours borné à la question que nous discutons. Je crois que, quand il s'agit d'un chemin de fer aussi important que l'est celui du Drummond, quand on ne peut avoir des renseignements de la part de l'honorable ministre....

M. le PRESIDENT DU COMITE (M. Savard) : J'appelle l'honorable député à l'ordre encore une fois. Il ne s'agit pas de l'achat du Drummond ; il s'agit du loyer, pour le compte de l'Intercolonial, de la partie du chemin de fer du Grand Tronc comprise entre Sainte-Rosalie et Montréal.

L'honorable député ne saurait contester que tel est le cas, puisque c'est à sa propre demande que j'ai dû lire tout au long le projet de loi en discussion, lorsque je présidais temporairement ce comité tout à l'heure.

M. MARCOTTE : Je dois remercier l'honorable député de Chicoutimi et Saguenay (M. Savard) d'avoir bien voulu lire au long le projet de loi, bien qu'il l'ait fait un peu vite. Il n'a pas assez appuyé sur certaines clauses importantes ; voilà pourquoi il me faut préciser davantage. Il s'agit de l'achat du chemin de fer ou de sa location pour une période de 99 ans.

A-t-on calculé les bénéfices que cela pourra rapporter, à savoir, si cette voie ferrée sera avantageuse pour le pays ? D'un autre côté, si on se décide à remplir les promesses faites, s'est-on demandé si, en construisant le chemin de fer de la Rive Sud, cela ne détruira pas tout espoir de bénéfice pour l'Intercolonial ?

Pour établir que le déficit ne sera pas détruit et qu'il sera même augmenté, il suffit de songer à la concurrence que la voie ferrée de la Rive Sud fera à l'Intercolonial. Il faut aussi penser à la concurrence qui lui viendra de la part du Grand Tronc. Ma conclusion s'appuie donc sur tous ces faits.

Il nous faut discuter une question sur laquelle nous n'avons pas le renseignement le plus minime. Je défie ces messieurs de dire que pendant les 99 ans que durera ce contrat, il ne sera pas plus avantageux d'emprunter la somme nécessaire pour payer le Grand Tronc, puisque nous pourrions le faire à raison de 3 pour 100 d'intérêt, au lieu de lui donner 4 pour 100 par an, sauvant par là même 1 pour 100. L'honorable député des Deux-Montagnes (M. Ethier) peut-il me dire ce que représente 1 pour 100 pendant 99 ans ?...

M. ETHIER : Je ne me sens pas disposé à faire l'éducation de l'honorable député en lui disant comment il faut s'y prendre pour multiplier 99 par 1.

M. MARCOTTE : Mon éducation pourrait peut-être servir à l'honorable député. Peut-il nier qu'il y aurait une économie de 1 pour 100 en payant tout le montant du capital au Grand Tronc ? Après cela on peut rire et traiter légèrement la question... On peut certainement rire sur des questions légères ; mais quand il s'agit de 1 pour 100, pendant 99 ans ; quand on connaît l'avenir on ne fait pas de promesses, même pour faire concurrence aux avantages du gouvernement fédéral. On a fait la promesse du chemin de fer de la Rive Sud.

Une VOIX : Order.

M. MARCOTTE : Je suis parfaitement à la question.

Une VOIX : Vous êtes dans les patates.

M. MARCOTTE : Lorsque les honorables députés de la droite ne connaissent pas la question, lorsqu'ils ne connaissent pas la compétition qu'aura à subir le Drummond, je me demande quel intérêt ces honorables députés prennent à la chose publique.

L'honorable ministre des Chemins de fer ne veut pas leur donner d'information. Il veut les faire voter comme ils ont voté, l'année dernière sur le Yukon : en aveugles. Ils ont voté pour un chemin de fer de 150 milles, en donnant 3,750,000 acres de terres aurifères, dont personne ne connaissait la valeur. On voit aujourd'hui des individus construire ce chemin de fer sans subventions du gouvernement et sans demander pour un sou du domaine public.

Quand on a des précédents comme celui-là, je me demande si nous ne devons pas

réfléchir et voir un peu plus loin que les honorables députés de la droite qui ont voté ce contrat sans le connaître.

M. ETHIER : Je demanderai à l'honorable député s'il connaissait mieux que nous les terrains aurifères du Yukon, puisqu'il n'est jamais allé là.

M. MARCOTTE : *L'honorable député des Deux-Montagnes, n'a certainement pas inventé grand-chose.* Lorsque je dis, qu'il est incapable de soutenir une thèse contraire à celle que j'avance, je fais mon devoir envers mon comté et envers mon pays.

L'année dernière, les honorables députés de la droite ont voté pour le chemin de fer du Yukon sans le connaître. L'honorable député des Chemins de fer n'a pas été capable d'expliquer son projet.

M. ETHIER : Je demanderai à l'honorable député que comté le député des Chemins de fer représente ici ?

M. MARCOTTE : L'honorable député a certainement enfanté une souris plus petite que la montagne qu'il a enfanté, il y a un instant. Sur une question grave, il veut en sortir par des faux-fuyants, de petites questions. Toutes ces petites questions-là, j'en laisse le mérite à l'honorable député. Lui et ses amis sont capables de rire ; mais ils ne sont pas capables de nier les faits. Ils ne sont pas capables de se présenter devant un homme intelligent qui leur dit la vérité. Ce sont des incapables et des impuissants. Ils ne réfléchissent pas à l'intérêt général du pays. Ils voient la question d'une manière si abrégée, qu'il leur faudra, certainement, emprunter une longue-vue afin qu'ils puissent voir, en chiffres ronds, ce que les honorables députés de la gauche ont fait gagner au pays, aidés des hommes respectables qui siègent au Sénat.

Je n'ai pas l'intention de prolonger plus longtemps la discussion. Pourquoi, M. le Président ? Parce que ces messieurs de l'autre côté de de la Chambre, ainsi que l'honorable ministre des Chemins de fer, ne sont pas capables de fournir des renseignements afin de me permettre de continuer ce débat d'une manière intelligente. Je demande à ces messieurs s'ils ont reçu des renseignements au sujet de ce contrat. Non, ils n'en ont pas reçu plus que nous. Pourquoi n'attendent-ils pas l'expiration de ces douze mois d'essai pour lequel ils ont voté un montant fabuleux ?

Il *faut donc que nous réfléchissions à l'intérêt du pays, et non pas tout voter sans* songer aux conséquences. Il faut donc que nous mettions cette question à l'étude afin d'en connaître tous les détails.

Qu'avons-nous vu quand il s'est agi du chemin de fer du Drummond ? Un ingénieur fut chargé d'aller voir la ligne.....

M. ETHIER : Je soulève une question d'ordre. L'honorable député est en dehors de la question en parlant de la visite des ingénieurs. Il s'agit de la location du Grand Tronc par le gouvernement.

M. MORIN : C'est l'affaire du président du comité de dire à l'honorable député de Champlain (M. Marcotte) ce qu'il doit faire, et non pas à n'importe quel individu.

M. ETHIER : Je proteste contre le terme grossier et inconvenant dont l'honorable député de Dorchester (M. Morin) s'est servi, en traitant les membres de cette Chambre d'individus.

M. le PRESIDENT DU COMITE (M. Savard) : L'honorable député de Dorchester (M. Morin) mériterait d'être rappelé à l'ordre, car il n'a pas le droit de traiter les membres de cette Chambre d'individus. Il me semble qu'il devrait se servir d'un langage plus convenable.

Quant à la question d'ordre, elle a été déjà décidée par le président du comité (M. Brodeur) qui occupait le fauteuil avant moi, et l'honorable député de Champlain (M. Marcotte) a été rapelé à l'ordre dix fois pour la même chose. Je le prierai de se renfermer dans la question qui est devant la Chambre.

M. MARCOTTE : S'il nous fallait accepter les règles qui viennent d'être posées, il ne serait plus possible de discuter dans cette Chambre. Pour s'éclairer, il faut faire des comparaisons. Aucun renseignement ne nous est fourni afin de pouvoir élucider la question, avant de lier le pays pour 99 ans. On cherche à nous empêcher de parler par des questions d'ordre.

Je vois l'honorable député..... on pourrait bien dire d'une seule montagne, mais il faut bien lui donner son nom, je vois, dis-je, l'honorable député des Deux-Montagnes en proie à une grande agitation à propos de la question que nous traitons.

On dirait, M. le Président, que ces messieurs éprouvent certains remords de conscience en face de l'intérêt public qu'ils sacrifient ; leur sensibilité vibrante réagit sur leurs fibres de partisan.

On dirait aussi que l'honorable député de Chicoutimi et Saguenay (M. Savard) se souvient encore de ses idées conservatrices, lesquelles étaient justes.

M. le PRESIDENT DU COMITE (M. Savard) : Je prie l'honorable député de s'en tenir complètement au sujet, car à l'heure qu'il est il n'est pas du tout dans l'ordre. Il est inutile pour moi d'en dire davantage, car je suis parfaitement convaincu qu'il sait à quoi s'en tenir sur ce point. Je lui demande donc de ne pas sortir de la question débattue.

M. MARCOTTE : *Je respecte l'opinion* du président, mais d'un autre côté lorsqu'on est interrompu, il est nécessaire, pour discuter d'une manière intelligente, de parler de sujets qui se rattachent d'une manière éloignée à la question débattue.

Je terminerai mon discours en disant que l'on procède ici d'une manière toute différente de celle adoptée par les peuples les plus civilisés du globe. Je citerai l'Angleterre et la France. Là, quand il s'agit de construire des chemins de fer, des ingénieurs font rapports sur rapports, fournissent des renseignements complets sur chaque pouce des lignes projetées. On a recours aux hommes expérimentés quand il s'agit de l'intérêt national. Tout cela est bien différent de ce qui se passe ici. Nous n'avons pas de renseignements, nous sommes bornés dans des limites étroites, nous sommes comme dans un cercle vicieux, où nous ne pouvons pas obtenir les informations dont nous avons besoin.

J'ajoute de plus que les honorables messieurs ne réfléchissent pas que l'électricité fera l'avenir de notre pays. L'électricité, avant 99 ans, sera le pouvoir moteur dans la province de Québec, où les sources sont si abondantes. Elle développera notre commerce et notre industrie.

Les honorables députés de la droite ne veulent pas comprendre que, par ce contrat de 99 ans, nous avons trois générations en face de nous, et ils veulent lier l'avenir du pays. Ils sont arrivés au pouvoir avec de fausses promesses, et ils ont trompé le pays. Ils ne se contentent pas de tromper la génération actuelle, mais encore les trois générations futures, en vertu de ce contrat de 99 ans.

J'attire votre attention, M. le Président, et je demande que ce projet de loi soit de nouveau mis à l'étude. Peut-être que, d'ici à l'année prochaine, nous gagnerons encore un certain montant ; et tout homme qui prendra cette attitude aura fait son devoir envers son comté et envers le pays en général.

M. BELL (Pictou) : Le bill actuellement soumis à l'étude du comité est un bill confirmant la convention intervenue entre Sa Majesté et la Compagnie du Grand Tronc, ce bill autorisant l'achat du chemin de fer du comté de Drummond par le gouvernement fédéral. Le ministre des Chemins de fer et Canaux est impuissant à nous dire dans quelle proportion se répartissent les frais du parcours par mille entre le chemin de fer Intercolonial et la Compagnie du Grand Tronc. Le bill décrète que les frais se répartiront dans la proportion du parcours par mille des locomotives et des trains de l'Intercolonial, sur les différentes sections du Grand Tronc, et dans la proportion du trafic total. Le ministre des Chemins de fer et Canaux, pour une raison quelconque et cédant sans doute à une pression inconnue, s'est trouvé dans l'impuissance d'obtenir les renseignements relatifs au bill, qu'il eût été sans doute bien aise de se procurer et de communiquer à la Chambre, si on le lui permettait. Or, puisque le ministre ne possède point ces renseignements, nous avions pensé faire une proposition raisonnable en demandant la suspension des délibérations du comité en attendant que ces renseignements nous soient communiqués ; toutefois, le ministre n'ayant pas jugé bon d'accéder à cette demande, force nous est de conclure qu'elle est déraisonnable.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami m'excusera-t-il, si je quitte la Chambre ?

M. BELL : Le ministre s'en va-t-il à la recherche de renseignements ? Autrement, je regretterais son absence. L'état qui nous a été soumis hier prouve non seulement que la Compagnie du Grand Tronc a rendu compte tous les mois, mais que ces comptes ont été vérifiés par l'auditeur du ministère des Chemins de fer et Canaux, et il y a lieu de supposer que l'auditeur s'est convaincu de l'exactitude de ces écritures.

Il est alors très difficile d'expliquer le fait affirmé par le ministre des Chemins de fer et Canaux, savoir : qu'il n'a jamais vu ces rapports, qu'il ignore leur existence, qu'aucun des fonctionnaires de son département ne les a vus, et qu'en tant qu'il a pu se renseigner, ces rapports sont inconnus à ces fonctionnaires et à Ottawa et à Moncton. Voilà en vérité un problème psychologique digne d'études spéciales, et rivalisant en complication même avec certain fameux jeu de patience qui occupa l'esprit des gens, il y a quelques années.

M. MONTAGUE : Le marché que le ministre des Chemins de fer et Canaux a fait avec le chemin de fer du Grand Tronc se compose de deux parties. D'abord, il a loué pour 99 ans une certaine partie du chemin de fer de cette compagnie, moyennant $140,000 par année, ce qui représente 5 pour 100 de la moitié du coût de cette partie de la ligne. Il en a donc réellement acheté la moitié, bien qu'il n'en ait pas acquis la propriété, puisqu'il l'a louée seulement pour 99 ans. Ensuite, le ministre des Chemins de fer et Canaux s'est engagé à supporter une juste part des dépenses d'entretien de la voie sur laquelle ses locomotives et ses wagons circulent. Or, cette partie des dépenses d'entretien doit être déterminée par un calcul basé sur le nombre de milles parcourus. Ce que veut ce comité, c'est d'obtenir le nombre de milles parcourus relativement par le Grand Tronc et l'Intercolonial sur cette ligne.

On a déclaré dans ce comité que, comparativement au chemin de fer du Grand Tronc, la proportion du nombre de milles parcourus par l'Intercolonial est seulement de un à vingt, alors que la somme réellement payée par le ministre des Chemins de fer et Canaux au chemin de fer du Grand Tronc est de la moitié du coût total de la ligne. Eh bien ! le ministre des Chemins de fer et Canaux a opiniâtrement refusé de nous communiquer ce renseignement, et il l'a fait parce que cela détruirait toute sa cause ; car il ne pourra convaincre un seul contri-

buable de ce pays que ce soit là un bon marché.

C'est en vain qu'il tentera de nous en imposer. Nous sommes désireux de procéder en cette affaire. Par suite, l'honorable chef de la gauche, qui vient d'entrer dans la Chambre, a convenu, hier soir, de clore le débat et d'adopter le bill après une critique fort modérée. Nous procédions à faire cette critique lorsque l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a absolument refusé de fournir le renseignement en question à la Chambre. Mon honorable ami, le whip libéral (M. Sutherland), fait signe que non. Si l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux était maintenant en cette enceinte, et si le très honorable premier ministre lui demandait quelles démarches il a faites pour obtenir ce renseignement, il serait forcé de dire qu'il n'en a fait aucune.

Il n'a jamais tenté de se le procurer, et cependant il a déclaré, hier soir, qu'il avait été produit en cette Chambre. Croyant qu'il en était ainsi, l'honorable chef de l'opposition et ceux qu'intéressait plus particulièrement le sujet décidèrent de laisser adopter le bill sans prolonger davantage le débat. Le très honorable premier ministre devrait s'interposer entre la Chambre et le ministre des Chemins de fer et Canaux, pour faire produire ce renseignement en cette Chambre, au lieu de nous retenir ici. Ce n'est pas l'opposition, comme on l'en accuse, qui fait de l'obstruction en cette matière, mais bien l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, en refusant de fournir ce renseignement qu'il est fort raisonnable de réclamer, et dont toute assemblée délibérante exigerait la production avant d'adopter un bill comme celui-ci.

M. SPROULE : Durant cette discussion, l'opposition s'est efforcée d'acquérir ce renseignement essentiel, à notre sens, pour nous permettre d'accomplir notre devoir. Au début, nous avons averti l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux qu'il était désirable que certaines données fussent fournies à la Chambre. Bien que les membres du gouvernement puissent être disposés à accepter de confiance toute assertion venant de la haute autorité de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, nous, les membres de l'opposition, n'avons pas cette foi et ce respect relativement au jugement de celui-ci. Nous considérons comme fort important d'exercer notre jugement sur cette question, à titre de représentants intelligents du peuple, après une analyse soigneuse des données que nous devons posséder pour être en état d'en arriver à une juste conclusion.

Nous n'avons cessé de faire entendre que le renseignement en question était désirable. Même nous avons fait comprendre que si on ne nous le fournissait pas, un temps viendrait où nous le réclamerions plus impérieusement, et où nous nous montrerions peu disposés à procéder à la considération de la mesure et à la laisser adopter.

Vu la conduite du Sénat, qui, il y a deux ans, a refusé d'accepter une semblable mesure parce que l'honorable ministre avait fait preuve de mauvaise volonté lorsqu'il s'était agi de fournir les renseignements qu'il était tenu de produire, et vu que le gouvernement entendait soumettre subséquemment une autre mesure à la considération du parlement, on se serait naturellement attendu à ce que ces messieurs fortifiassent leur position en communiquant à celui-ci tout ce qu'il requerrait, notamment les données qu'il doit posséder pour être en état de rendre justice à cette mesure et au peuple qu'il représente.

Nous nous demandons naturellement la raison pour laquelle l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux refuse de nous donner ce renseignement. Qu'est-ce que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux ? Est-ce un homme apte à remplir sa position, c'est-à-dire un homme possédant les qualités ordinaires qu'on s'attendrait à trouver dans celui qui occupe cette position ? Est-il doué de l'intelligence du commun des mortels ? Si, mettant à contribution mes connaissances anatomiques pour faire l'étude de son cerveau, je jugeais que la mesure de ce cerveau dépasse la moyenne.....

M. LE PRESIDENT : Je ne pense pas que ce soit là un sujet qu'on puisse discuter dans l'examen du bill en comité.

M. SPROULE : J'expose respectueusement à votre considération le fait qu'on ne nous a pas fourni de renseignement sur ce point, et naturellement, nous nous demandons quelle est la nature de l'homme qui en est responsable. Est-il doué de l'intelligence ou de la complaisance lui permettant de satisfaire à nos demandes ? Nous allons naturellement plus loin, parce que nous discutons l'être humain, pour pénétrer la nature de l'homme. Nous devons nous convaincre avant d'adopter ce bill. Cela nous mène à dire que nous admettons qu'il est doué d'intelligence naturelle. Alors possède-t-il l'expérience qui lui enseignerait que ce renseignement est opportun ? Nous savons qu'il possède de l'expérience parlementaire, non seulement comme membre de cette Chambre, mais comme membre d'une autre législature, et qu'il a eu l'occasion d'apprendre quels sont les devoirs qu'on devrait s'attendre à voir remplir par un ministre de la Couronne. Nous admettrons naturellement qu'il a de l'expérience parlementaire, ce qui l'exonérera de tout blâme à cet égard.

Savait-il que la Chambre s'attendait à ce qu'on lui communiquât un renseignement comme celui-là avant de s'occuper de cette question ? C'est ce qu'il aurait dû savoir par suite de sa longue expérience parlementaire. Pourquoi n'est-il pas prêt à le fournir ? Cela mène naturellement à nous de-

mander si le renseignement peut être obtenu, et nous concluons que d'après la preuve existante, il peut l'être.

L'honorable ministre n'a pas fait partie de la haute commission mixte, et par conséquent, il a eu pleinement le temps d'accomplir ses fonctions au département. Du reste, il avait à sa disposition et sous ses ordres des fonctionnaires qui auraient pu se procurer le renseignement qui, nous le savons, peut être trouvé. Mais il n'a pas pris la peine de s'en occuper, ce qui nous conduit à la conclusion qu'il doit ou avoir apporté une négligence absolue dans l'accomplissement de son devoir, ou avoir pris le parti de refuser de se conformer aux désirs du parlement.

Nous en sommes arrivés à une conviction jusqu'à présent relativement à ces questions, et je procède à l'examen de l'affaire. D'abord, le parlement a besoin du renseignement ; en deuxième lieu, le ministre est doué d'une moyenne d'intelligence ordinaire lui permettant de le comprendre ; en troisième lieu, il a eu assez de temps depuis que l'autre bill a été rejeté par la Chambre haute, pour obtenir le renseignement, d'autant plus qu'il avait un personnel considérable à sa dispositon à cette fin. Alors, pourquoi ne possédons-nous pas ce renseignement ? Le ministre nous a déclaré carrément qu'il ne s'était pas procuré le renseignement, et qu'il ne le ferait pas. Quelle est la cause de cette obstination de sa part ? Cela rend à propos l'examen de la nature du cerveau humain, organe de l'intelligence et de la mémoire.

Cela ouvre un champ très vaste et très intéressant à l'observation, surtout à l'observation de ceux qui s'occupent de science médicale. On sait qu'il existe dans la nature humaine des anomalies qu'aucune science connue ne peut expliquer. En est-il ainsi dans le cas du ministre des Chemins de fer et Canaux ? Alors, nous serions assez charitables pour l'excuser. Si je jugeais de la nature du cerveau d'après la conformation de la tête, je dirais qu'il s'agit d'un cerveau naturel accomplissant ses fonctions naturelles. Mais nous sommes en présence du fait que ce cerveau ne remplit pas ses fonctions, et nous nous en demandons la raison. Cela nous mène à considérer la nature du cerveau humain.

Le cerveau est composé en grande partie d'albumine, qui peut s'y trouver en proportion insuffisante ou excessive. Dans ce dernier cas, il y a surabondance. Ensuite, nous pouvons nous demander quelle est l'action physiologique du cerveau. Voilà ce qu'aucune des lois connues de la nature ne peut expliquer. Le cerveau n'est pas seulement le siège de l'intelligence et de la mémoire, mais c'est encore de là que provient l'énervation du corps humain. S'il existe un certain défaut de puissance nerveuse, il y aura paralysie relative. Parfois la paralysie frappe soudainement, parfois graduellement. Dans ce cas-ci, tout en ayant suivi une marque graduelle, la paralysie a atteint son point culminant vers onze heures et demie hier soir, sans pouvoir être combattue par tous les efforts des membres des la profession médicale.

M. WOOD (Hamilton) : C'est ce qui n'est pas bien flatteur pour la profession.

M. SPROULE : La profession n'est pas arrivée aux termes de sa puissance.

Nous pouvions naturellement supposer que le ministre des Chemins de fer et Canaux avait atteint la phase où l'action de la mémoire se serait trouvée affaiblie ; mais nous voyons que sa mémoire est passablement bonne quant à tous autres sujets. Or, il existe un axiome qui dit que lorsqu'on ne peut expliquer un acte d'après des principes rationnels, il faut recourir à l'investigation. Certains hommes distingués déclarent que l'action du cerveau est sujette aux influences planétaires. Zadkiel dit que la position des corps célestes ont une influence remarquable sur la nature humaine, expliquant souvent non seulement l'excellence, mais la grossièreté ou l'opiniâtreté de la nature humaine, tant chez les individus que chez les nations.

Ne serait-il pas possible, conséquemment, que la conduite du ministre des Chemins de fer et Canaux subît une influence qu'il ne peut dominer ? Dans ce cas, il nous faudrait l'excuser. Si je devais en juger par la conduite qu'il a tenue dans ce débat, je dirais qu'il souffre de l'influence de certaine grande planète.

Je songe depuis vingt-quatre heures au fait de savoir s'il ne serait pas de l'intérêt du pays de faire venir ici le célèbre astronome Wiggins, pour savoir si, d'après lui, tel est le cas ou non. Nous pourrions aussi recourir aux services des biologistes et à l'aide du microscope dans cet examen.

On dit encore qu'il existe une étrange ressemblance entre les ordres inférieurs et supérieurs des êtres animés. Darwin déclare que tout homme a sa contre-partie dans le singe ou dans quelque autre animal d'ordre inférieur. En bons presbytériens, nous croyons à la loi de prédestination, et il a pu être préordonné depuis la création du monde que le ministre des Chemins de fer et Canaux serait doué d'un cerveau de quelque être d'ordre inférieur, et qu'il ne serait pas, par conséquent, responsable de ses actes.

On dit qu'il y a deux êtres au monde qui ne lâchent plus ce qu'une fois ils ont saisi. Comme on demandait un jour à sir John A. Macdonald quels étaient ces deux êtres, il répondit que c'étaient un tory écossais et un bouledogue anglais. Cela me mène à examiner la généalogie du ministre, mais je ne pourrais obtenir beaucoup de renseignements à cet égard. J'ai été informé qu'il avait possédé le caractère distinctif du conservateur ; si c'est vrai, il ne l'a plus. Il est un animal d'ordre inférieur qui, je crois, peut être déclaré être sa contre-partie : c'est le blaireau, lequel se retire dans son trou

pour ne rien faire que mordre et montrer sa mauvaise humeur. Sa conduite en cette Chambre justifie beaucoup cette idée.

Eh bien ! après avoir poursuivi cette investigation, je ne suis pas plus éclairé qu'au commencement ; mais je me propose de la continuer jusqu'à ce que je me convainque de la cause de l'anomalie que nous constatons dans la conduite du ministre des Chemins de fer et Canaux.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Les questions qui ont surgi en ce comité sont intéressantes et importantes. Si je comprends bien, ce sont les articles 3 et 33 qui ont fait l'objet de notre examen. D'après ce que je vois, le ministre du Commerce adopte virtuellement l'attitude qui fut déjà celle des gouvernements d'Angleterre, savoir : que lorsque le gouvernement assume la responsabilité d'une proposition, il n'appartient pas à la Chambre des communes d'examiner trop minutieusement les détails, quelle doit abandonner aux soins du gouvernement, son rôle, à elle, consistant à considérer les questions de politique. Bien que cette opinion ait déjà prévalu en Angleterre, le développement du régime parlementaire y est arrivé à un point où on l'a abandonnée ; et lorsque se présente une proposition impliquant la dépense d'une forte somme de deniers, les gouvernements anglais d'aujourd'hui ne sont que trop empressés de fournir tous les renseignements qu'ils peuvent procurer.

A ce propos, rien ne pourrait être plus utile ou instructif que de considérer ce que les meilleures autorités disent du droit et du devoir de la Chambre de réclamer les détails nécessaires pour arriver à une décision judicieuse quant à la valeur de la proposition soumise par le gouvernement.

Il ne faut pas oublier que le ministre des Chemins de fer et Canaux lui-même, comme on le verra à la page 4264 de " Débats " de 1897, a déclaré qu'il ne prétendait pas avoir de l'expérience en matière de chemin de fer, et qu'il n'était pas versé dans les détails de l'administration des chemins de fer. C'est ce qu'il disait le 16 juin 1897. Il est évident que l'expérience qu'il a acquise depuis l'époque où il a fait ce franc aveu, n'a pas augmenté ses connaissances.

May fait remarquer que le parlement n'a de juridiction directe sur aucun des départements particuliers de l'Etat, mais qu'il peut ordonner la production de documents et exprimer son opinion, tout en n'ayant pas le pouvoir de donner privément des instructions à un fonctionnaire du gouvernement exécutif, son pouvoir sous ce rapport s'exerçant par l'intermédiaire des conseillers de la Couronne. Dans ce cas-ci, nous ne pouvons pas envoyer l'ordre de production directement à M. Schreiber, le sous-ministre des Chemins de fer et Canaux, ni à M. Pottinger, le surintendant du réseau des chemins de fer du gouvernement, mais nous pouvons demander à l'honorable ministre qui a la direction de ces fonctionnaires et qui est le serviteur du parlement durant la session de celui-ci, d'obtenir les renseignements ; et, d'après les autorités, le ministre n'a pas plus le droit de refuser au parlement ou à ce comité les renseignements que nous croyons nécessaires, en tant qu'il peut être possible de les obtenir, que ses propres fonctionnaires n'ont le droit de refuser ces renseignements à lui-même.

Il existe une seule exception à cette règle générale, mais qui ne s'applique pas à l'administration des chemins de fer de l'Etat : c'est lorsqu'il s'agit de renseignements dont la production serait préjudiciable à l'intérêt public.

Todd dit quelque part que la Chambre des communes est devenue le pouvoir dominant de la législature. Je signale ce passage pour faire ressortir le changement accompli dans la législation en Angleterre. Après avoir vu la Couronne constituer le pouvoir dominant, et l'avis des représentants du peuple compter pour fort peu de chose, il est consolant de constater aujourd'hui que nous jouissons d'un système de gouvernement en vertu duquel la Chambre composée de représentants du peuple constitue le pouvoir dominant dans la législation.

Il nous dit encore que depuis le bill de réforme de 1867 la Chambre des communes s'est montrée disposée à empiéter de plus en plus sur les attributions du gouvernement, et qu'elle prétend maintenant s'occuper de tout ; et il cite l'augmentation du nombre des interpellations faites aux ministres, pour démontrer cette tendance.

Je défie le gouvernement et l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux de signaler un seul cas où le gouvernement d'Angleterre ait refusé dans ces dernières années les renseignements les plus complets qu'il fût en son pouvoir de fournir, lors de la considération de toute mesure impliquant la dépense d'une forte somme des deniers publics.

Todd dit : " Il est d'obligation d'informer convenablement le parlement de tout ce qui peut être nécessaire pour expliquer la politique et les procédures du gouvernement." Tel est le système qui s'est révélé en Angleterre, et dont nous avons joui ici jusqu'à ce que nous nous fussions trouvés en présence, comme en ce moment, d'un gouvernement qui s'occupe peu, si tant est qu'il s'en occupe, des précédents du parlement anglais, et qui s'en rapporte seulement au pouvoir d'une majorité silencieuse, mais complaisante.

Nous voyons ce gouvernement-ci recourir en toute occasion à l'usage illégal des arrêtés ministériels, pour faire comme bon lui semble, peu importe que le gouvernement siège ou non, se fiant non pas à la force du raisonnement ni à la valeur de la cause, mais seulement à la puissance du nombre.

Pour comprendre l'étrangeté du fait que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux ne fournit pas de bon gré le rensei-

gnement en question, il vaut la peine de considérer son attitude en 1897, avant qu'un si grand flot de lumière eût éclairé cette affaire. Il déclarait le 20 mai 1897 qu'il ne désirait cacher quoi que ce soit à la Chambre, mais qu'il voulait donner à l'affaire une forme sous laquelle elle serait présentable. Cela était avant qu'il vît combien il était vulnérable, avant qu'il s'aperçût comme ses méthodes propres aux affaires pouvaient être aisément dévoilées, et comme il était difficile de justifier la politique à laquelle il s'était engagée, lui et le gouvernement. Il veut bien maintenant que nous possédions les moyens d'examiner cette mesure d'une façon raisonnable, mais il s'entête à refuser de produire en cette Chambre les renseignements qu'il est en son pouvoir de fournir, et qu'il pourrait obtenir en télégraphiant aux fonctionnaires voulus.

Le même jour, le 16 juin 1897, il nous demandait de prendre le temps de considérer la question sous tous ses aspects, ajoutant que de cet examen résulterait la justification du gouvernement. Mais maintenant, lorsque nous cherchons à savoir sur quoi repose sa pauvre proposition qu'il nous soumet, nous nous heurtons à un refus opiniâtre, contraire à tous les précédents et à l'esprit qui anime ordinairement un ministre ayant à présenter une proposition acceptable et de nature à inspirer confiance au pays, de nous fournir les renseignements nécessaires à la considération intelligente de la question.

Parlant le 16 juin 1897, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux disait :

> Je suis prêt, comme membre du gouvernement, à accepter, s'il le faut, la responsabilité entière d'avoir pris l'initiative de cette politique, c'est-à-dire d'avoir vu instamment à ce que mes collègues la prennent en considération. Elle ne renferme rien, je le déclare à ces messieurs, qui puisse donner lieu à un soupçon de tripotage, et qui ne puisse soutenir l'épreuve d'un examen en vue de la critiquer de la part des hommes d'affaires du pays.

Il est clair que cette magnifique proposition dont se vante l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux était susceptible d'amélioration. Je pense que le très honorable ministre avouera qu'on nous soumet une proposition constituant une amélioration de celle dont l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux était si fier.

Le PREMIER MINISTRE : Vous feriez mieux de l'adopter, alors.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'adopter en aveugle, parce que nous avons constaté que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux ne savait ce dont il parlait vers le 16 juin 1897, lorsqu'il déclarait que cette proposition était magnifique.

Le très honorable premier ministre a virtuellement admis que la conduite du Sénat a eu pour effet de procurer une meilleure proposition au pays, toute mauvaise que celle-ci puisse être. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux n'ose pas fournir le renseignement qu'il est en son pouvoir de nous apporter. Il n'ose pas donner suite à nos instructions adressées aux fonctionnaires payés par ce pays pour nous procurer les renseignements qu'ils sont en état de fournir. La raison en est manifeste, et cette conduite ne fait aucun honneur au gouvernement.

Après avoir prononcé les paroles que je viens de citer, en 1897, l'honorable ministre s'aperçut que le soupçon de tripotage continuait cependant à subsister. Il changea de tactique, il hissa le pavillon blanc, il fit preuve de lâcheté à l'extrême, et il ne permit l'examen de cette affaire qu'autant qu'il ne put l'en empêcher. La conduite du gouvernement en comité a été honteuse, et si la conduite de l'opposition avait besoin d'être justifiée, elle l'a été.

En juin 1897, l'honorable ministre des Chemins de fer demandait : " Où sont les chiffres que vous pouvez invoquer pour justifier un soupçon de tripotage ?" Nous répondons : " Donnez-nous les chiffres !" Le ministre a peur de le faire. Il sait que ces chiffres seraient désastreux pour le gouvernement, politiquement parlant, et désastreux pour son caractère.

Le 24 juin 1897, expliquant le crédit des estimations demandé dans le but d'exploiter le chemin de fer du comté de Drummond et la ligne de prolongement à Montréal de l'Intercolonial, l'honorable ministre du Commerce disait qu'il était désirable qu'on tentât une expérience de quelques mois dans le but de voir quel serait le résultat de ce prolongement. Eh bien ! lorsque ces messieurs se déclarent justifiables de rendre permanent l'arrangement temporaire, nous demandons que les faits, les chiffres et les détails venus par suite de cet arrangement temporaire, à leur connaissance et à la connaissance de leurs fonctionnaires, nous soient fournis. Il est difficile de pouvoir imaginer pour quel motif ce gouvernement pourrait refuser ce renseignement-là.

A une autre période de l'histoire de cette affaire, l'attitude de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux fut tout à fait contraire à ce qu'elle est maintenant. Ainsi, le 30 avril 1897, il promettait, à propos de ce principe que j'ai invoqué, de présenter toute l'affaire au parlement. Voici ce qu'il disait :

> Quelques-uns des importants détails des négociations n'ont pas encore été définitivement arrêtés. Nous nous hâtons autant que possible d'arriver à définir les choses, et je puis assurer l'honorable député qu'on ne différera pas sans nécessité la présentation de toute l'affaire au parlement.

Eh bien ! voici maintenant le temps où il est de la plus grande importance que toute l'affaire nous soit soumise. Comme je l'ai dit, nous avons une proposition impliquant une énorme dépense d'argent. Afin d'en arriver à une conclusion intelligente, comme hommes d'affaires, relativement à la question de savoir si le cas est de bonne ou de mauvaise politique, et si c'est un cas au sujet duquel nous pourrions justifier notre

conduite, quelle qu'elle soit, aux yeux des hommes d'affaires du pays, nous devons nécessairement avoir ce renseignement.

Le gouvernement refuse de nous donner des renseignements sans lesquels pas un homme d'affaires ne voudrait se lancer dans une entreprise. La position devient telle qu'il est du devoir de la gauche de protester de manière à éveiller l'attention non seulement de la Chambre, mais du pays. En agissant comme elle le fait, elle ne fait que remplir le mandat qui lui a été confié.

M. DAVIN : Dans des circonstances ordinaires, nos demandes seraient accordées sans délai. En faisant un arrangement comme celui-ci, sans le soumettre préalablement à la Chambre, le gouvernement se trouvait virtuellement dans la position d'un agent, et aujourd'hui, la Chambre, comme principal, demande des explications sur le coût d'un détail important. Nous voulons savoir au juste ce que nous aurons à payer plus tard.

Si la question nous était soumise pour la première fois, notre demande serait très raisonnable ; mais nous ne nous trouvons pas dans une position ordinaire, car lorsque cette proposition nous fut soumise dans sa forme primitive, le ministre des Chemins de fer et Canaux a fait preuve des mêmes dispositions que celles qu'il a exhibées durant la présente session, sur cette même question— je pourrais même dire des mêmes dispositions qu'il a exhibées sur presque toutes les questions dans lesquelles sa responsabilité était en jeu.

Il n'a jamais soumis une proposition à la Chambre sans chercher à cacher certains renseignement que, finalement, dans beaucoup de cas, il a été forcé de donner. Quels renseignements avons-nous pour déterminer dans quelles proportions l'Intercolonial fait usage de cette voie ? Il me semble que si le ministre avait conclu un marché qui ferait honneur au gouvernement, il serait le premier à mettre la Chambre en possession de tous les renseignements possibles. Ce que nous demandons se rapporte à un détail d'une grande entreprise sur laquelle nous ne pouvons nous prononcer avec connaissance de cause. L'obstination du ministre est de nature à nuire à la réputation du gouvernement, et je suis surpris de ne pas voir quelques-uns de ses partisans se lever et insister pour qu'il donne à la Chambre les renseignements qu'elle demande.

Comment interpréter leur silence quand on connaît leur attitude pendant dix-huit ans d'opposition, alors qu'ils exigeaient du gouvernement les renseignements les plus complets et les plus détaillés sur toutes les entreprises et opérations soumises à la Chambre ? Une opposition ne peut pas employer son énergie d'une manière plus conforme à son devoir que dans une occasion comme celle-ci, lorsqu'un gouvernement cherche à forcer l'adoption d'une proposition, sans vouloir donner à la Chambre les informations dont elle a besoin.

Supposons que le gouvernement réussisse à faire passer son bill après être parvenu à fatiguer l'opposition ; ce serait une victoire pire qu'une défaite. Il est possible aussi que le renseignement que nous demandons soit tel que l'attitude de l'opposition en soit modifiée. Il est possible aussi que ce renseignement nous vaille une autre modification du contrat, qui économiserait un demi-million à l'Etat. D'ailleurs, le renseignement que nous demandons ne pourra pas être toujours tenu secret ; il sera connu tôt ou tard, et lorsqu'il sera connu, qu'il justifie ou *condamne l'arrangement, il sera la condamnation du gouvernement, et la justification de l'opposition. Maintenant que voilà le ministre revenu, j'espère que la nuit lui aura porté conseil et qu'il consentira à donner à la Chambre le renseignement dont elle a besoin, avant de se prononcer sur cette question.*

M. MILLS : J'ai suivi attentivement tout ce débat, et plus il s'est prolongé, plus je suis devenu convaincu de la légitimité des prétentions de l'opposition, et de l'impossibilité d'approuver l'attitude prise par le ministre des Chemins de fer et Canaux. L'article 3 du contrat que nous discutons en ce moment, est en vigueur depuis des mois, et les employés de l'Intercolonial doivent nécessairement être au courant de tous les renseignements nécessaires à son administration. Alors pourquoi ne communique-t-on pas ces renseignements à la Chambre ?

Depuis que j'occupe un siège dans cette Chambre, depuis 1887, sur toutes les questions de cette nature l'opposition a invariablement exigé d'être mis en possession de tous les renseignements de nature à mettre la députation en état de se former une opinion, et cette demande a toujours été accordée.

Il est possible aussi que nous traitions cet incident trop sérieusement et que le seul but du ministre, en agissant comme il le fait, soit de faire sentir sa force au parlement. L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) a envisagé la conduite du ministre à un certain point de vue. J'ignore s'il était sérieux, mais il y avait certainement un grand fond de bon sens dans ce qu'il a dit, bien qu'il ait été rappelé à l'ordre par le président. Sa supposition était que le ministre des Chemins de fer et Canaux est peut-être constitué de telle façon qu'il est porté à manquer à son devoir. Maintenant, le voici revenu après avoir joui d'un sommeil réparateur. Quand il est sorti, j'ai cru qu'il allait chercher les renseignements dont le parlement a besoin, mais je me suis trompé. Depuis qu'il a repris son siège, j'ai examiné son crâne attentivement, au point de vue phrénologique, pour voir si à l'aide des données de cette science, je ne pourrais pas découvrir les raisons de cette étrange con-

duite, car c'est lui seul que je tiens responsable dans toute cette affaire ; personne ne peut blâmer l'opposition qui ne fait que son devoir ; si elle ne le faisait pas, elle aurait à en rendre compte à ceux qu'elle représente.

Je me suis procuré à la bibliothèque un ouvrage sur la phrénologie, qui nous servira peut-être à expliquer cet arrêt survenu dans nos délibérations. En examinant le crâne du ministre, je vois que son développpement au-dessus des oreilles, est un signe d'ambition chez les hommes ou d'influence politique. Ce développement est très accentué chez le ministre. Il a aussi la bosse de l'égoïsme très développée, ce qui indique qu'il y a toujours quelque part une main tendue prête à réclamer quelque chose. La bosse de la vénération est presqu'annulée par celle de l'égoïsme dont je viens de parler. Cela laisse supposer que le ministre des Chemins de fer et Canaux comme le ministre des Travaux publics pense qu'on ne gagne pas les élections avec des prières, et qu'il faut autre chose pour servir de marche-pied quand on veut atteindre le pouvoir et acquérir de l'influence.

Une autre bosse proéminente que j'aperçois sur ce crâne est celle de la sécrétivité et je crois que nous trouvons là la principale raison du conflit actuel, qui nous tient en séance depuis hier, et qui, d'après les apparences, nous y retiendra jusqu'à samedi prochain. D'après l'auteur que j'ai ici, le lobe de la "sécrétivité" est situé au centre de la partie latérale du cerveau, juste au-dessus de la "destructivité" et au-dessous de la "prudence". Il ne faut pas oublier qu'il n'y a pas d'organe méchant dans une tête humaine. Le "sécrétivité" bien employée est une qualité nécessaire, car un homme doit être prudent comme le serpent, tout en étant inoffensif comme la colombe.

Dans certains cas, cette bosse prend des proportions anormales, et l'excès de sécrétivité se manifeste extérieurement, et par un langage particulier, de plusieurs manières. Quand vous voyez un sujet regarder de côté et tourner la tête à la Grimaldi, comme nous voyons souvent le ministre des Chemins de fer et Canaux regarder ses partisans et se retourner de leur côté, vous pouvez être certains que ce sujet a la bosse de la sécrétivité très développée. Quand la sécrétivité prédomine sur toutes les autres facultés, le sujet n'est heureux que lorsqu'il complote. Cet ouvrage nous apprend que Pope aimait tellement les intrigues, qu'il cherchait toujours à parvenir à ses fins par des moyens détournés. Lady Bolingbroke lui appliquant une expression française, disait de lui qu'il faisait de la politique avec des choux et des raves. Dans le cas actuel, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux joue au plus fin, non à propos de pommes de terre et de navets, mais à propos du chemin de fer du comté de Drummond et du chemin de fer du Grand Tronc. On peut dire de lui, comme de lord Vargrave, qu'il est la personnification de la "sécrétivité" poussée à l'excès. Il aime l'intrigue pour elle-même. Il aime à s'entourer des "tissus les plus compliqués." à se tenir au centre de "millions de complots." Il ne s'inquiète pas de savoir s'ils sont extravagants ou impossibles ; il se fie à son habileté, à sa versatilité et à sobonne fortune habituelle pour mener à bonne fin tout ce qu'il entreprend. La "sécrétivité" se manifeste dans les pensées, les paroles et les actes. C'est cependant ce qui porte le renard à rechercher les ténèbres, le chien à enfouir les os qu'il ne peut ronger, l'homme rusé, à cacher ses intentions, et quelquefois, à en exprimer d'autres que celles qu'il a réellement ; et le ministre des Chemins de fer et Canaux à refuser et à dissimuler des renseignements dont la Chambre et le pays ont besoin pour bien juger une question.

Une VOIX : Pourquoi ?

M. MILLS : Allez voir à "Coontown" et vous saurez pourquoi. Il s'intéresse plus aux exhibitions de jambes qu'aux affaires du pays. Je crois qu'il n'a pas dormi depuis qu'il a quitté la Chambre ; il continue à avoir l'esprit rempli du spectacle qu'il a vu là-bas, et il se demande pourquoi.

L'affaire qui nous est présentement soumise intéresse tous ceux qui veulent le bien du pays. Elle est importante non seulement par les dépenses qu'elle doit entraîner, mais aussi par le précédent qu'elle crée. Va-t-on établir comme règle, qu'à l'avenir un gouvernement ou un ministre des Chemins de fer et Canaux pourra soumettre à la Chambre une entreprise considérable, sans lui fournir en même temps les renseignements nécessaires pour lui permettre de se former une opinion en toute connaissance de cause ? Si les députés sont de simples machines à voter, tenus d'approuver le gouvernement en tout ce qu'il fait, les renseignements ne sont pas nécessaires ; mais les membres de l'opposition qui n'approuvent pas le gouvernement, soutiennent que ces renseignements nous sont nécessaires ; et si nous laissons voter le bill sans les obtenir, nous établirons un précédent dont se serviront les gouvernements pour faire adopter leurs projets, sans en expliquer les détails.

M. GILLIES : A titre de membre de cette Chambre, je regrette beaucoup la conduite de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, à propos de cet arrangement que nous discutons en ce moment. Pour le discuter convenablement, il est important que nous examinions et analysions les deux propositions qui nous sont soumises. Celle que l'honorable ministre nous faisait l'an dernier, à son de trompe, pour prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal, impliquait le paiement annuel de $64,000 pendant 99 ans, ce qui représente un capital de $2,100,000.

L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a renoncé à cette proposition, et il en soumet cette année une autre à l'effet

d'acheter le chemin pour $1,600,000 comptant. Or, l'économie de $500,000 que cela représente justifie pleinement l'attitude patriotique prise par le Sénat à la dernière session. La proposition actuellement devant le comité est modifiée de telle manière qu'au lieu de payer 5 pour 100 sur une moitié du coût des améliorations faites par le chemin de fer du Grand Tronc sur la ligne entre Sainte-Rosalie et la gare Bonaventure, nous allons payer en proportion de l'usage que nous ferons de la ligne. Pour pouvoir bien comprendre ce contrat, il nous faut connaître cette proportion.

Le 3e paragraphe du marché définit la quote-part que chacune des compagnies, l'Intercolonial et le Grand Tronc, aura à payer pour l'entretien de la ligne et des termini entre Sainte-Rosalie et la gare Bonaventure. Puis l'article 33 spécifie à quelles époques des rapports devraient être faits au département des Chemins de fer et Canaux, c'est-à-dire, à la fin de chaque mois. Il est stipulé que chacune des parties contractantes devra fournir des rapports et qu'elles auront libre accès aux livres.

Ce contrat entre l'Intercolonial et le chemin de fer du Grand Tronc est déj en vigueur depuis quelque temps. Or, le ministre s'est-il conformé à cette disposition ? A-t-il vu à ce qu'il ait été soumis chaque mois un rapport au sujet de l'usage de cette propriété, ainsi que stipulé par cet article ? Si cela n'a pas été fait, il y a eu alors négligence coupable de la part du département des Chemins de fer et Canaux. Si, d'un autre côté, le département s'est conformé au contrat, le ministre doit posséder cette information, et il devrait la soumettre à la Chambre.

Le 26 mai, l'honorable député d'Halifax (M. Borden) attirait l'attention du ministre sur la nécessité de produire ce renseignement. Nous sommes aujourd'hui au 8 juin et l'information n'a pas été donnée. Rien d'étonnant que les députés de la gauche soient alarmés devant la terrible indifférence du gouvernement dans cette matière.

La conduite du ministre en privant la Chambre de renseignements auxquels elle a droit, est une insulte à l'adresse du pays, un acte contraire à la dignité du parlement et du gouvernement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : M. le Président, j'ai dit aux honorables messieurs de la gauche que je ferais les démarches nécessaires pour obtenir, si possible, des autorités du Grand Tronc un exposé des faits qu'ils désiraient connaître. J'ai reçu de la compagnie, ce matin, par télégraphe, un état pour les derniers six mois, et je puis maintenant fournir au comité l'information demandée. Avant cela, cependant, je veux profiter de l'occasion pour dire à l'honorable député d'Halifax (M. Borden) que je ne saurais montrer d'empressement à répondre à une question faite de la manière la plus irrespectueuse. J'ai une trop haute opinion de l'honorable député pour manquer de courtoisie à son égard. S'il croit que c'est avec intention que je l'ai retardé, je puis l'assurer du contraire, et je le connais assez pour savoir qu'il acceptera cette déclaration de ma part.

L'honorable député avait peut-être raison de croire qu'il y avait eu négligence, par le fait que le renseignement qu'il m'avait demandé n'était pas donné, mais il sait qu'un ministre, surtout le ministre des Chemins de fer et Canaux, est parfois assiégé de demandes. Je puis ne pas avoir les talents nécessaires à un ministre des Chemins de fer et Canaux, car j'admets que je ne puis tenir dans ma mémoire un état détaillé de toutes les questions sur lesquelles les honorables députés attirent mon attention. Lorsque l'honorable député a fait sa demande, il ne l'a pas faite par écrit et il ne l'a pas non plus posée sous forme de question dont il aurait donné avis, mais il s'est contenté de se lever et d'exprimer ce qu'il voulait, précisément au moment de l'ajournement. Bien que j'aie pris note de sa demande et l'aie soumise au sous-ministre, la chose m'est partie de la mémoire.

J'ai demandé au département si l'on avait préparé l'état que voulait M. Borden. Cet état me fut donné et je l'apportai en Chambre, mais je l'avais oublié, lorsque, hier, l'honorable député m'y a fait penser. Je dis cela pour expliquer comment il se fait que les documents qu'il a reçus ne semblent pas renfermer les renseignements dont je lui parlais hier.

Comme on pourra s'en convaincre quand je l'aurai déposé sur le bureau de la Chambre, ce document ne contient rien qu'on pourrait redouter de rendre public, ou qui pourrait avoir un mauvais effet sur la question qui est actuellement devant le comité ; au contraire, on y trouse tout ce qu'il faut pour appuyer et justifier la proposition du gouvernement.

Certains députés ont cru pouvoir supposer en quoi consistait cette proposition. Un autre que je vois devant moi, n'a pas hésité à prétendre, hier soir, que lorsque ces rapports seraient produits, on constaterait qu'ils sont tellement préjudiciables, que le comité comprendrait pourquoi le ministre des Chemins de fer et Canaux ne voulait pas fournir ce renseignement—il est même allé jusqu'à dire que cette proportion ne dépasserait pas 3 ou 4 pour 100. La Chambre va être bientôt mise en possession du rapport, et elle pourra juger de quelle manière absolue il renverse les conclusions que l'honorable député tirait de faits imaginaires. C'est la première fois que ce document est en ma possession, ou en la possession de mon département, et je ne pouvais pas le produire plus tôt ; il a été obtenu du chemin de fer du Grand Tronc par le télégraphe ; il porte la signature du sous-ministre des Chemins de fer, et il dit qu'il a reçu du chemin de fer du Grand Tronc le 8 juin ; il est inti-

tulé " Section mixte de Montréal—Parcours des voitures et des locomotives ;" il couvre une période de six mois : novembre, décembre, janvier, février, mars et avril. Il est inutile de citer le document en entier. Il y a une colonne indiquant les totaux du chemin de fer du Grand Tronc, une, les totaux de l'Intercolonial, une autre, donnant le grand total pour les deux, et une quatrième colonne donne la proportion de l'Intercolonial. Je vais donner la proportion de parcours des voitures et locomotives de l'Intercolonial pour les six mois que je viens de mentionner, sur les différentes sections :

PROPORTION DE L'INTERCOLONIAL.

—	St-Lambert et Pointe St-Charles.	St-Hyacinthe et St-Lambert.	Ste-Rosalie et St-Hyacinthe.	Section mixte de la Chaudière.
Novembre. ...	12·82	20·90	22·13	68·39
Décembre.....	10·46	16·20	17·13	70·93
Janvier... . .	9·42	14·88	15·69	69·65
Février... ...	10·65	17·19	18·39	68·62
Mars.....	11·62	18·45	19·49	68·64
Avril	16·81	29 73	30·70	70·81

Toutes ces proportions réunies donnent une proportion moyenne pour le parcours des voitures et des locomotives de l'Intercolonial sur ces sections, non de 3, 4 ou 5, mais de plus de 25 pour 100. Un autre état que je me suis procuré depuis hier soir, indique les sommes payées comptant. Cet état est intitulé : " Ligne de Saint-Lambert et de Sainte-Rosalie," qui est la seule partie du chemin sur laquelle nous avons acquis la demi-propriété :

Ligne de Saint-Lambert à Sainte-Rosalie, du 1er mars 1898 au 1er mars 1899.

Entretien et réparations.	$56,133 32
Proportion de l'Intercolonial.....	13,143 26
Percentage de l'Intercolonial sur le tout—23 41-100.	
Entretien des gares et salaires.....	16,961 39
Proportion de l'Intercolonial	5,413 16
Percentage de l'Intercolonial sur le tout—31·99-100.	

Cela ne comprend rien à l'ouest de Saint-Lambert, c'est-à-dire le pont et les facilités terminales. Cela ne comprend pas tout ce qu'il y aura à payer d'après l'arrangement conclu entre les deux chemins de fer. Il reste les dépenses des gares, y compris les salaires le long de cette section mixte :

De Saint-Lambert à Sainte-Rosalie.

Proportion de l'Intercolonial—	
Total de douze mois d'entretien, de réparations et de dépenses pour les gares.....	$18,556 42
Total comprenant la proportion du Grand Tronc et de l'Intercolonial—	
Total de douze mois d'entretien, de réparations et de dépenses pour les gares.....	73,094 71

Je soumets ces états à l'honorable chef de l'opposition. Il ne serait peut-être pas régulier de les déposer sur le bureau de la Chambre, vu que nous siégons en comité ; je vais alors les communiquer au chef de l'opposition, ce qui sera la même chose.

Plusieurs orateurs de la gauche ont prétendu que les employés de l'Intercolonial auraient dû avoir tous ces détails dans leurs archives, que ces états auraient dû être demandés tous les mois et que le ministre des Chemins de fer et Canaux s'est montré négligent en ne voyant pas à ce que ses subordonnés à Moncton, se procurent tous ces comptes chaque mois, et les conservent. Je n'entreprendrai pas de soutenir que les commis à Moncton n'auraient pas pu se procurer ces comptes, de temps à autre, et les conserver. Après ce qui vient d'avoir lieu, je conviens que si cela avait été fait, bien des ennuis nous auraient été épargnés. Mais je n'accepte aucun blâme, parce que cela n'a pas été fait. Je n'ai jamais soupçonné qu'il pourrait se présenter une circonstance dans laquelle le parlement aurait besoin de tous ces détails. Je ne crois pas non plus que des employés de l'Intercolonial y aient songé.

Voici ce que l'on devait faire : sur réception de ces états mensuels les experts comptables du chemin de fer de l'Intercolonial devaient se rendre à Montréal pour examiner les livres du chemin de fer du Grand Tronc et vérifier l'exactitude de ces comptes. Ce dont on se plaint particulièrement, c'est que ces auditeurs n'ont pas conservé ces états. Mais vous devez comprendre facilement, M. l'Orateur, que ces officiers chargés de vérifier ces comptes, une fois leur ouvrage accompli, n'étaient pas censés croire qu'il leur fallait préparer un relevé des comptes du chemin de fer du Grand Tronc.

Sur la production d'un certificat de leur part que le compte était exact, le montant fut payé. Je n'ai pas vu ces comptes qui n'avaient pas besoin de recevoir mon approbation ; et les choses se sont toujours passées ainsi depuis un grand nombre d'années dans le département, et l'on continuera d'en agir ainsi à l'avenir relativement à ces comptes. Les détails de notre réseau de chemin de fer sont trop nombreux pour que le ministre qui est à la tête de ce département puisse en prendre connaissance. Si l'honorable chef de l'opposition croit devoir faire allusion au sujet que nous discutons, je crois qu'il sera assez juste à mon égard pour déclarer qu'il n'était pas raisonnable de s'attendre à ce qu'un ministre puisse s'occuper personnellement de tous ces détails.

M. HAGGART : Je ne puis faire autrement que de déclarer que l'honorable ministre est responsable de ce qui vient d'avoir lieu. Lorsque j'ai demandé que l'on dépose sur le bureau de la Chambre les documents concernant cette affaire, j'ai aussi mentionné

ces proportions. A cela, l'honorable ministre me répondit qu'il croyait les avoir produites. je l'ai recontré plus tard et je lui ai dit que les proportions ne se trouvaient pas parmi les papiers produits, il m'a répondu qu'il savait la chose, et qu'il allait télégraphier à Moncton pour obtenir le renseignement demandé, immédiatement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mais le renseignement n'avait pas encore été transmis.

M. HAGGART : Je ne puis comprendre cela. Les montants sont payés d'après le nombre de milles parcourus. Si les officiers n'avaient pas les états en leur possession ils pouvaient immédiatement téléphoner au chemin de fer du Grand Tronc et les obtenir. Il était de la plus grande importance pour nous de connaître ces proportions pour la discussion de cette question, car c'était en nous basant sur ce calcul que nous payions. L'honorable ministre prétend que l'opposition faisait son calcul à 3 ou 4 pour 100. L'honorable ministre nous a dit lui-même que ce calcul devait se faire à 5 pour 100 ; et toute notre argumentation reposait sur cette déclaration de l'honorable ministre que l'usage fait par le chemin de fer de l'Intercolonial était de 5 pour cent sur le tout.

Sir CHARLES TUPPER : Il me fait plaisir de constater que cette question a enfin pris une tournure qui va nous permettre de terminer ce long débat. Avant de quitter la Chambre, hier soir, j'ai parlé à l'ex-ministre des Finances (M. Foster), qui, en mon absence, dirige l'opposition, et j'ai compris d'après ses paroles, qu'il s'attendait à ce qu'à minuit au plus tard cette mesure aurait subi l'épreuve du comité. J'ai été bien surpris, ce matin, de constater que, par suite d'un malentendu regrettable—que je n'ai pas l'intention de discuter parce qu'il s'est soulevé durant mon absence—le débat ait été paralysé aussi longtemps.

Mais, grâce aux renseignements que l'honorable ministre vient de déposer sur le bureau de la Chambre, toute la difficulté paraît être disparue. Tous admettront que l'opposition ne faisait qu'exercer un droit indéniable, en exigeant que ce renseignement fût produit. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a admis franchement, lorsqu'il a donné des explications à l'honorable député d'Halifax (M. Borden)—lesquelles seront certainement acceptées—que l'impossibilité dans laquelle il se trouvait de se conformer à la promesse qu'il avait faite, résultait du fait que les employés de Moncton n'avaient pas les rapports en leur possession. Il était absolument nécessaire pour la discussion intelligente de cette clause du contrat, de posséder ce renseignement, et je constate avec plaisir que l'honorable ministre a réussi, par l'entremise du Grand Tronc, à fournir ce renseignement. J'espère que nous allons maintenant pouvoir expédier plus rapidement la besogne. Je crois qu'il nous sera facile d'adopter en peu de temps les autres clauses du contrat.

M. BORDEN (Halifax) : J'accepte, sans la moindre hésitation, les explications de l'honorable ministre, et je considère qu'il m'a traité avec la plus grande courtoisie. Je n'ai jamais supposé un instant qu'il eût voulu manquer de respect à mon égard. J'admets que l'honorable ministre est probablement celui des membres du cabinet qui a le plus à faire. Il avait pris note du renseignement que je lui ai demandé au cours d'une séance de la Chambre, et il est possible qu'il ne m'ait pas compris parfaitement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En effet, je dois déclarer que le mémoire n'a pu m'être fourni par les officiers du ministère, il leur a été impossible de le trouver.

M. BORDEN (Halifax) : J'espère que l'honorable ministre est convaincu——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Certainement.

M. BORDEN (Halifax) : —que j'ai agi avec sincérité. L'ex-ministre des Finances (M. Foster) et d'autres membres de la gauche étaient persuadés que la séance ne serait pas très longue, hier soir.

M. POWELL : Je ne vois rien ici concernant la tête de ligne à Montréal. L'honorable ministre peut-il nous donner une explication à ce sujet ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas encore reçu de renseignements à ce sujet, mais je devrai les avoir bientôt. Ils ont produit les états tels qu'ils étaient en leur posession.

La chose est un peu différente lorsqu'il s'agit de la tête de ligne, car nous payons un taux fixe pour cette dernière.

M. POWELL : Il me semble que la moyenne indiquée dans ces états était d'environ 39 pour 100.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit que 27 pour 100 serait probablement la moyenne.

M. HAGGART : L'honorable ministre doit s'apercevoir qu'il fait une erreur. La majorité des proportions se prennent sur la section du chemin situé entre Sainte-Rosalie et Montréal, bien que la section de la Chaudière s'élève jusqu'à 66 pour 100 ; mais c'est là une faible proportion sur le tout.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mais l'état général indique qu'un total d'environ $73,000.00 a été dépensé par le Grand Tronc, sur ce montant $18,000.00 ou $19,000.00 ont été payées par le chemin de fer Intercolonial.

Le PREMIER MINISTRE : Je crois que nous ferions aussi bien de lever la séance

maintenant, vu l'arrangement que je viens de conclure avec mon honorable ami (sir Charles Tupper). Le comité pourrait lever sa séance, rapporter progrès et demander la permission de siéger de nouveau; et cette après-midi, nous pourrions consacrer une heure à ces résolutions.

Sir CHARLES TUPPER : M. l'Orateur—

Le PREMIER MINISTRE : Si ce n'est pas là l'entente——

Sir CHARLES TUPPER : Si je dois en croire ce que m'a dit mon honorable ami (M. Foster), qui dirigeait l'opposition durant mon absence, une heure devrait suffire pour adopter ce qui reste du bill. Je ne vois moi-même aucune raison qui pourrait être de nature à nous empêcher de terminer la discussion de cette question dans l'espace de temps que je viens d'indiquer, lorsque la Chambre se réunira de nouveau.

M. WALLACE : Je voudrais savoir si l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux va nous fournir les renseignements exigés pour la discussion de la clause 33.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne sais pas au juste ce dont l'honorable député veut parler. J'avais cru comprendre, d'après les discours des honorables membres de la gauche, qu'en obtenant ces renseignements pour un mois ou deux, cela leur serait d'un grand secours. J'ai demandé au Grand Tronc d'envoyer un état pour les derniers six mois, convaincu que cela donnerait une excellente idée de ce que devrait être la moyenne pour l'année.

M. WALLACE : Je ne parle pas du nombre de mois, mais bien de la nature des renseignements.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ignore quels sont les autres renseignements que l'on peut m'avoir demandés.

M. WALLACE : J'ai voulu parler de la clause trente-troisième, et je vais la lire pour l'honorable député :

Que Sa Majesté et la Compagnie fourniront sans délai l'une à l'autre, chaque mois tous les renseignements nécessaires pour vérifier et contrôler les taux, prix de transport, sommes exigibles, parts relatives du coût de l'exploitation et autres rapports devant être faits en vertu des présentes.

Sir CHARLES TUPPER : Si mon honorable ami (M. Wallace) veut bien me le permettre, je crois avoir compris que l'honorable ministre a jusqu'à présent, déposé sur le bureau de la Chambre tous les renseignements qu'il était capable de fournir concernant cette affaire, et je crois que ces renseignements sont suffisants pour nous permettre de discuter le cas actuel. Si d'autres renseignements sont requis, je demanderais à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux de les déposer sur le bureau de la Chambre avant que ce bill subisse sa troisième lecture, ce qui permettrait à la Chambre d'avoir à sa disposition tous les renseignements dont elle aura besoin à ce sujet.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je me ferai un plaisir de fournir tous les renseignements que l'on me demandera avant la troisième lecture du bill, si la chose est possible. Je présume que nous allons maintenant rapporter les résolutions.

Sir CHARLES TUPPER : Si je comprends bien les paroles de l'honorable premier ministre, il veut que la séance s'ajourne maintenant jusqu'à 3 heures, et qu'à ce moment-là, nous reprenions la discussion de la question pour la terminer.

Le PREMIER MINISTRE : J'aurais voulu proposer que le comité ajourne sa séance, et que, lorsque nous nous réunirions de nouveau, une heure serait consacrée à la discussion de cette question. Mais au moment où j'allais proposer cet arrangement, l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) s'est levé pour demander certains renseignements. Si les honorables membres de l'opposition sont incapables de s'entendre pour savoir ce qu'ils veulent, nous allons être obligés de continuer la discussion.

M. WALLACE : L'honorable premier ministre semble vouloir nous faire un crime de demander tout nouveau renseignement. Nous n'avons plus le droit d'ouvrir la bouche. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux nous donne un renseignement qui n'est pas complet, et l'honorable premier ministre nous dit de son côté que si nous ne sommes pas satisfaits de cela nous n'en aurons pas plus.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne comprends pas les choses de cette manière. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a déclaré que c'était là tous les renseignements qu'il avait en sa possession, et il a ajouté que tout ce qu'il lui serait possible de déposer sur le bureau de la Chambre, il le produirait. Je crois que la proposition de l'honorable premier ministre va rencontrer l'approbation des honorables membres des deux côtés de cette Chamre.

Le PREMIER MINISTRE : Ainsi, il est bien compris que nous consacrerons encore une heure à cette résolution, et que ce délai expiré, le comité lèvera sa séance et que la Chambre adoptera la résolution.

M. le PRESIDENT : Avec le consentement unanime des membres du comité, je vais ajourner le débat jusqu'à trois heures.

Le PREMIER MINISTRE : Le comité se réunira à trois heures et discutera de nouveau ces résolutions durant une heure.

A trois heures, le comité se réunit de nouveau.

L'annexe est adoptée.

Le préambule est adopté.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Dois-je rapporter le bill ?

M. HAGGART : Avant que le bill soit lu une troisième fois, l'honorable ministre produira les renseignements supplémentaires que nous avons demandés, savoir : les proportions à la tête de ligne à Montréal.

Sir CHARLES TUPPER: Si j'ai bien compris, l'honorable ministre a déclaré qu'il serait prêt à déposer sur le bureau de la Chambre, avant la troisième lecture du bill, tous les renseignements que les honorables députés voudraient bien lui demander et qu'il serait en son pouvoir de leur fournir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est bien cela. Ce matin, à huit heures et demie, j'ai envoyé un télégramme à la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc, et ce qui suit en est la copie :

CHS. M. HAYS, gérant général, G. T.
Montréal.

Veuillez donc me transmettre aussi rapidement que possible et par télégramme un état indiquant en détail le nombre de milles parcourus durant les six derniers mois par les locomotives et les wagons du chemin de fer Intercolonial, et le nombre de milles parcourus par ceux du Grand Tronc chaque mois. Le parlement a siégé toute la nuit, et siège encore en comité sur le contrat du Grand Tronc. L'opposition demande des renseignements relativement à la section commune de Montréal en vertu de la clause troisième du contrat, et je suis incapable de fournir ces renseignements tant que vous ne me les aurez pas transmis.

En réponse à ce télégramme, la compagnie m'a envoyé le renseignement que je viens de déposer sur le bureau de la Chambre. Je crois pouvoir dire que les proportions concernant la tête de ligne sont maintenant rendus ici. Ils ne sont pas basés sur le même principe que les autres proportions, car pour l'usage de cette tête de ligne nous payons à la compagnie un taux fixe. Si l'état n'est pas encore prêt, je vais le demander et l'obtenir.

M. BORDEN (Halifax) : Je voudrais appeler l'attention de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux sur une question qui a été mentionnée hier soir mais qui n'a pas été discutée à fond ; je voudrais savoir si le raccordement avec le chemin de fer Canadien du Pacifique se trouve compris dans ce bail. La clause du contrat se lit comme suit :

A ces causes, le présent contrat fait foi que l'expression "Section commune de Montréal", partout où elle se rencontrera dans le présent contrat, signifiera la ligne de la compagnie et ses raccordements à Sainte-Rosalie, et toute la ligne et les embranchements et dépendances par le présent affermés depuis Sainte-Rosalie jusqu'à Saint-Lambert et le pont Victoria, avec les termini à la station Bonaventure, dans la cité de Montréal, et à la Pointe Saint-Charles, Saint-Henri, entre la Pointe Saint-Charles et la station Bonaventure, et aussi avec le chemin de fer du Pacifique *via* la jonction Jacques-Cartier.

Il est possible que la partie de cette clause que je viens de lire comprenne le raccordement avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, mais elle ne le dit pas. Le dernier mot avec lequel vous pouvez grammaticalement faire accorder le mot "aussi" est le mot "termini" ; vous n'avez pas là le mot "raccordement". Je ferai remarquer de plus à l'honorable ministre que bien que le contrat définisse séparément ces deux sections communes, cependant les expressions "section commune de Montréal" et "section commune de la Chaudière" ne se rencontrent plus dans cette partie du bail contenant le transport de ces droits, et on essaie simplement de donner une description de tout ce qui est loué en se servant des mots suivants :

Un demi-intérêt indivis, droit et titre dans et à toute la ligne de chemin de fer ——

Et ainsi de suite. Plus bas on trouve encore ce qui suit :

——et avec l'usage du pont Victoria sur le fleuve Saint-Laurent tel qu'il existe actuellement ou tel qu'il pourra être amélioré, reconstruit, agrandi ou prolongé pendant la durée du présent bail, et sur la ligne et les lignes de chemin de fer de la compagnie par le dit pont Victoria et dans la station Bonaventure, dans la cité de Montréal et les autres points termini, jonctions et raccordements de la compagnie sur l'île de Montréal, ci-après plus particulièrement décrits.

Je n'ai pas le moindre doute que l'honorable ministre va dire que cela me renvoie au commencement du paragraphe ; mais en étudiant ce dernier l'on constate que le mot "raccordement" n'y est pas employé quand il s'agit de parler du chemin de fer Canadien du Pacifique via la jonction Jacques-Cartier. Il est possible que le point que je viens de soulever soit un peu difficile à comprendre ; mais l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) en a déjà parlé, et s'il existe quelque doute à ce sujet, l'honorable ministre pourrait le faire disparaître au moyen d'un arrangement supplémentaire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas qu'il y ait rien à redouter de ce côté-là. Comme vous devez le remarquer, la clause définit ce que veut dire la section commune de Montréal. Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire que cet arrangement comprend tous les termini du chemin de fer du Grand Tronc à Montréal, et l'une des têtes de ligne dans la jonction de chemin de fer Canadien du Pacifique à la jonction Jacques-Cartier. Cela ne me paraît pas prêter à des doutes ; mais afin de rendre la chose encore plus claire, nous ajoutons dans une autre clause :

Les sections communes ci-dessus sont toutes, telles qu'indiquées sur le plan ci-annexé, la partie de la section de Montréal allant de Sainte-Rosalie à la station de Saint-Lambert étant indiquée en rouge, et celle allant de la station Saint-Lambert à la gare Bonaventure, avec les raccordements intermédiaires et la jonction Jacques-Cartier étant indiquée en vert ; la section de la Chaudière étant indiquée en rouge.

Si vous voulez bien examiner ces plans, vous allez constater que les lignes de la

compagnie dans les termini, y compris le chemin de fer Canadien du Pacifique à la jonction Jacques-Cartier sont indiqués en vert, tels que décrits dans cette partie du contrat.

M. BORDEN (Halifax) : Il est possible que le plan que nous n'avons pas eu l'avantage de voir, indique bien clairement tout cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela est facile à comprendre même sans le plan, mais ce dernier est surtout important parce qu'il indique toutes les voies qui existent et dont nous avons le droit de nous servir. Chaque ligne qui est indiquée sur ce plan est comprise dans le contrat. Il est possible que les termes généraux "tous les termini à Montréal," si l'on n'avait pas mentionné la jonction Jacques-Cartier eussent pu être mentionnés plus tard par le chemin de fer du Grand Tronc comme ne comprenant cette partie particulière des termini, mais comme elle y est mentionnée, vous êtes obligés d'admettre que la jonction Jacques-Cartier et toutes les voies de raccordement qui s'y trouvent tombent sous les termes du contrat de transport.

M. HAGGART : L'honorabe ministre aurait rendu la chose bien plus claire s'il l'avait mentionnée dans le transport des deux sections communes parce que à une douzaine d'endroits dans le contrat, les sections communes sont mentionnées comme étant les sections communes de Montréal et de la Chaudière. On y fait allusion aux deux sections communes et à la proportion que nous avons à payer sur chacune d'elles. Mais il n'est pas fait mention dans le bail de cette section commune et le seul raccordement possible entre ces deux sections communes ne peut se faire qu'au moyen de la voie de la compagnie et des termini et raccordement ci-dessus décrit. A mon avis, cela ne couvre pas les deux sections communes. J'ai insisté auprès de l'honorable ministre pour savoir s'il était d'avis et si le ministère de la Justice était d'avis, que ces mots couvraient les deux sections communes et la voie de raccordement du chemin de fer Canadien du Pacifique, viâ la jonction Jacques-Cartier, et il m'a répondu qu'il le croyait. Un plan a été préparé pour le département ; une copie est-elle annexée au contrat ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La copie du plan qui a été signée par toutes les parties lorsque les contrats ont été exécutés, a été étudiée avec soin. Je ne puis dire que j'ai examiné moi-même la copie actuelle, pas plus que je ne puis dire qu'elle a été examinée par quelqu'un des fonctionnaires du ministère. Les officiers du chemin de fer du Grand Tronc ont envoyé une copie fidèle du plan qui accompagne le contrat original, et je crois que cela doit être une copie exacte.

M. BLAIR.

M. HAGGART : L'honorable ministre voudrait-il être assez bon de demander à un fonctionnaire de son ministère de venir examiner le plan qui est déposé sur le bureau de la Chambre, et de nous dire si c'est là une copie exacte du plan qui accompagne le contrat original.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, si l'honorable député le désire. Je crois que l'honorable député a oublié, en étudiant les différentes clauses du contrat, de prendre en considération le fait que nous obtenons un droit de propriété de la part du chemin de fer du Grand Tronc pour cette section commune de la Chaudière et cette partie de la section commune de Montréal qui s'étend de Sainte-Rosalie à Saint-Lambert ; nous obtenons un demi-intérêt dans ces sections. La rédaction que l'honorable député trouve quelque peu ambiguë est la rédaction qui est employée pour exprimer un intérêt différent, un droit d'usage, et non un transport d'un demi-droit de propriété, comme cela a lieu pour les parties de la ligne que j'ai mentionnées.

M. McDOUGALL : Afin de pouvoir répondre à certains arguments que l'on a fait valoir dans la discussion qui a eu lieu sur ce bill il y a quelques jours, j'ai posé la question suivante au ministre des Chemins de fer et Canaux :

Quel était le tarif régulier perçu sur chaque wagon chargé de farine transporté entre la Chaudière et Saint-Jean, Halifax, Pictou et Sidney, *viâ* le chemin de fer Intercolonial, dans le mois de juin 1896 ? Quel était le tarif entre le même point dans le mois de juin 1897 et dans le mois de juin 1898 ? Quel était le tarif entre Montréal et le même endroit dans le mois de juin 1898 ?

Le ministre des Chemins de fer et Canaux me répondit :

Je suis obligé de demander à l'honorable député de proposer l'adoption d'un rapport à cet effet, parce que la réponse va être volumineuse.

Je n'ai pas proposé de motion pour obtenir ces documents, parce que j'étais convaincu que ces renseignements ne me seraient pas fournis. Le renseignement que j'ai demandé aurait pu contenir dans deux ou trois lignes. J'ai demandé quel était le montant perçu sur un wagon chargé de farine partant de la Chaudière et se rendant à Saint-Jean. L'honorable ministre aurait pu répondre à cette question en me disant $50.00 ou $60.00, ou le prix acquitté ; et il en était de même relativement à Halifax, Pictou et Sydney. J'ai simplement demandé le coût du transport d'un wagon d'après le tarif du chemin de fer Intercolonial à cette date particulière, et le coût du transport d'un wagon de même nature l'année suivante. Je suis persuadé que l'honorable ministre peut obtenir ce renseignement dans quelques heures au plus ; s'il ne l'a pas en sa possession, il pourrait l'obtenir en télégraphiant à Moncton.

Je voudrais savoir si l'honorable ministre va donner une réponse à ces questions avant que le bill soit lu une troisième fois. Le but auquel je veux arriver en demandant ces renseignements, c'est de les comparer avec les déclarations faites par l'honorable minstre relativement à l'avantage obtenu par le chemin de fer Intercolonial grâce à son prolongement jusqu'à Montréal. Je veux comparer ce que le chemin de fer Intercolonial faisait payer pour le transport de la farine de la Chaudière en gagnant vers l'est, avec ce qu'il fait payer actuellement pour le transport de ces marchandises sur la même distance et en partant de Montréal. L'honorable ministre n'aurait qu'à demander à un de ses employés de consulter le tarif en vigueur à ces dates, pour me donner les renseignements dont j'ai besoin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je demanderai à l'honorable député d'accepter ma parole lorsque je dis que l'information ne peut être donnée en aussi peu de mots qu'il le pense. Je tâcherai de la lui procurer s'il veut demander un rapport. Il n'est pas raisonnable d'exiger d'un ministre qu'il nous lise des colonnes et des colonnes de chiffres, quand une demande de rapport n'entraînerait que quelques jours de retard.

Sir CHARLES TUPPER : Je recommanderais à l'honorable député du Cap-Breton de donner au ministre un mémoire écrit de ce qu'il veut.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député veut me donner un mémoire je lui donnerai une réponse écrite.

M. HAGGART : L'honorable ministre n'a pas expliqué l'effet des arrangements relatifs au trafic. Cela ne se trouve pas dans les résolutions.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il en est question dans l'annexe.

M. FOSTER : Mais l'arrangement même ne s'y trouve pas.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il en est question à l'article 40 :

Quarantièmement. — En considération des redevances et conventions ci-stipulées et contenues, Sa Majesté représentée par le gérant général de la circulation du chemin de fer Intercolonial, d'une part, et la compagnie, par son gérant général de la circulation de l'autre part ; ont passé par écrit à la même date que le présent contrat, un arrangement mutuel pour la circulation, lequel arrangement pour la circulation est par le présent déclaré être et former et accepté comme étant et formant partie et supplément du présent contrat, et sera interprété ensemble avec lui et liera toutes les parties au présent contrat pendant la durée du présent contrat d'affermage, sauf qu'il pourra être modifié du consentement mutuel de Sa Majesté et de la compagnie. Si l'arrangement relatif à la circulation est en aucun temps modifié, alors le contrat supplémentaire ainsi contenant ces modifications sera substitué au contrat supplémentaire de la présente date.

La différence dans le contrat supplémentaire, c'est que l'on a retranché du premier marché tout ce qui est purement d'une nature commerciale, sauf un article qui a trait au trafic pour les ports océaniques. L'honorable député (M. Haggart) se rappellera que je lui ai passé une copie de cet arrangement.

M. HAGGART : Copie de cet arrangement a été fournie au comité d'enquête.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Et aussi à la Chambre ; l'honorable député ne se rappelle-t-il pas l'avoir eue entre les mains ?

M. HAGGART : Cet arrangement relatif au trafic a été soumis au comité d'enquête, et si l'honorable ministre se rappelle bien, il a été examiné à ce sujet. Je n'ai pas vu un mot de cet arrangement dans les résolutions, et l'honorable ministre aurait dû l'expliquer comme faisant partie du contrat.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Haggart) ne nie pas avoir eu ces documents parmi lesquels se trouvait une copie de cet arrangement relatif au trafic. Je crois que certains députés de la gauche doivent se rappeler la chose.

M. HAGGART : Je n'en doute pas. Je crois que les documents ont été passés au chef de l'opposition, qui les a remis tout de suite.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, c'était le premier contrat. Je veux parler de l'arrangement supplémentaire, qui faisait partie des documents déposés sur le bureau. Le premier contrat n'a pas été soumis à la Chambre ; je l'ai passé au chef de l'opposition. L'honorable député (M. Haggart) ne se rappelle-t-il pas avoir reçu cet autre document et l'avoir examiné ?

M. HAGGART : Non, je dois dire, cependant, à l'honorable ministre que j'ai vu et lu ce document, car il a été soumis au comité d'enquête dans l'affaire du Drummond.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je désire attirer l'attention de l'honorable député sur le fait que ce document a non seulement été soumis à ce comité, mais aussi à la Chambre, lorsque tous les documents ont été déposés sur le bureau. Ce document ne tient pas, en réalité, aux résolutions et ne doit pas être adopté de la même manière par le parlement. Naturellement, son acceptation confirme le contrat.

M. POWELL: Pourquoi l'honorable ministre ne fait-il pas rentrer ce document dans les résolutions? S'il faisait partie d'un acte du parlement, cela nous donnerait un document complet. Le contrat stipule, il est vrai,

qu'il peut y avoir des changements, mais c'est une sanction statutaire du pouvoir accordé à cet effet. Ne vaudrait-il pas mieux ajouter aux résolutions le marché supplémentaire ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas cru que cela fût nécessaire. L'honorable député a anticipé sur ce que j'allais dire. Il s'agit d'un contrat susceptible d'être modifié de temps à autre, selon que les circonstances l'exigeront. Ainsi, je ne vois pas la nécessité de l'incorporer dans la législation. Cela pourrait avoir un mauvais effet, car en le voyant dans le statut, on pourrait croire que c'est un arrangement final, tandis qu'il peut être changé en moins de six mois. Voici comment se lit ce contrat :

Cet arrangement supplémentaire, conclu ce premier jour de février, dans l'année de Notre Seigneur mil huit cent quatre-vingt-dix-huit :

Entre Sa Majesté représentée par le gérant général de la circulation du chemin de fer Intercolonial, d'une part, et la compagnie du Grand Tronc, par son gérant général de la circulation, de l'autre part :

Attendu qu'un arrangement a été conclu entre la compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté la reine Victoria pour l'affermage de la ligne de la dite compagnie entre Sainte-Rosalie et la cité de Montréal ;

Et attendu que, pour l'interprétation de certaines clauses du dit arrangement, les parties contractantes, représentées comme susdit, ont consenti à conclure cet arrangement supplémentaire, qui sera incorporé dans la dite convention d'affermage :

Les dites parties font la convention suivante :

Nonobstant tout ce qui est contenu dans toute convention faite jusqu'ici et maintenant existante entre Sa Majesté et la compagnie, il est convenu entre Sa Majesté et la compagnie que durant l'existence du contrat dont ceci est un supplément, les divisions de percentage *via* la jonction de la Chaudière seront suspendu, et que relativement à tout le trafic venant de tout endroit sur le parcours du réseau de la compagnie, ou de ses raccordements à l'ouest de Montréal, et offert à un point quelconque du chemin de fer Intercolonial, ou à ses raccordements, Montréal sera le point de jonction, et la compagnie s'engage à transporter tout le trafic destiné aux endroits situés sur le chemin de fer Intercolonial et ses raccordements, *viâ* Montréal et le chemin de fer Intercolonial.

M. FOSTER : Mon honorable ami voudrait-il expliquer la différence qu'il y a entre cet arrangement et le premier contrat ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : D'après cette disposition, Montréal devient le point de jonction au lieu de Lévis, ou la Chaudière. L'ancien contrat entre le Grand Tronc et l'Intercolonial ne renfermait pas seulement des dispositions relatives à l'acquisition de ce chemin, mais aussi, une disposition qui avait trait au trafic et qui faisait de Lévis le point de jonction, c'est-à-dire, le point de raccordement entre l'Intercolonial et de Grand Tronc. C'est l'endroit où se fait l'échange du trafic entre ces deux chemins de fer.

M. FOSTER : Cela est clair, mais je ne crois pas que l'honorable député m'ait bien compris. Je désire savoir d'abord, en quoi, le nouvel arrangement, au sujet du trafic, est plus avantageux que celui de 1879, et tout spécialement, où est l'avantage de cet arrangement, comparé à celui fait avec le Grand Tronc en 1897.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne sais pas si ce que j'ai déjà dit peut être considéré comme un avantage ; mais voici un point qui est certainement une amélioration, c'est que la Compagnie du Grand Tronc est tenue de donner le droit de passage à l'Intercolonial, et de délivrer à Montréal, tout le fret venant de l'ouest et à destination de certains points sur l'Intercolonial. D'après cet arrangement je conclus que nous aurons du fret, sans même le solliciter. Il n'est que juste de dire que tout en recevant cet avantage, et sous ce rapport, le contrat actuel est une amélioration sur le premier contrat fait entre l'Intercolonial et le Grand Tronc, il y a d'un autre côté, comme comparaison, un avantage correspondant pour le Grand Tronc, dans le fait que nous sommes obligés de délivrer au Grand Tronc le fret qui lui est destiné et qui vient par la route de l'Intercolonial. Nous avons donc sous ce rapport, des avantages correspondants. Voilà la différence, si cela peut être appelé une amélioration.

M. POWELL : Cela ne fait aucun doute.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est ce que je crois, et c'est aussi ce que le Grand Tronc a compris en faisant cette concession.

M. FOSTER : D'après l'article 40 du contra de 1897, je vois que la Compagnie du Grand Tronc ne s'engageait qu'à transporter le fret de l'ouest jusqu'à Montréal, mais je crois que la compagnie avait la liberté absolue en matière de transfert à Lévis au lieu de Montréal, dans tous les cas où le fret venait de son réseau de chemins de fer. L'arrangement actuel rend obligatoire le transfert à Montréal. L'expéditeur a toujours le droit de dire que ses marchandises seront transbordées à Lévis au lieu de l'être à Montréal, s'il le juge à propos, mais cela est de peu de conséquence.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela se peut, mais nous savons que des cas semblables se présentent rarement.

M. FOSTER : Oui, mais l'expéditeur conserve toujours son droit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est possible, mais il importe peu à l'expéditeur que ses marchandises soient transférées à l'Intercolonial à Lévis ou à Montréal, et je ne crois pas qu'il puisse survenir de difficultés entre l'expéditeur et le Grand Tronc, au sujet de ce fret. La Compagnie du Grand Tronc pourrait dire : Nous allons prendre vos marchandises et les délivrer à l'Intercolonial à Montréal ; ou encore : nous ne pouvons faire autrement

parce qu'il est convenu avec l'Intercolonial que nous devons délivrer à Montréal tout le fret venant de l'ouest et destiné à l'Intercolonial.

Bien que je ne sois pas prêt à discuter quel effet, au point de vue de la loi, aurait une discussion entre l'expéditeur et le Grand Tronc, je ne crois pas qu'il puisse en résulter rien de sérieux.

M. POWELL : Voyons le premier article. En dehors de la question de savoir si la Compagnie du Grand Tronc peut être forcée de transporter le fret dans cette direction, d'après cet arrangement, le point de jonction est Montréal, de sorte que, dans la division des taux de fret, le chemin du gouvernement transporte les marchandises depuis Montréal, indépendamment des compagnies qui les ont transportées jusque là.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député a parfaitement raison. La proportion du fret sur la ligne entière, entre l'endroit de réception et le point de destination, doit avoir pour base Montréal.

M. HAGGART : D'après un arrangement relatif au fret, il est accordé 40 milles à Halifax.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (lisant) :

Relativement au trafic d'importation et d'exportation *vid* Halifax et Saint-Jean, ou tout autre port des provinces maritimes que l'on pourra choisir, il est entendu que durant l'existence de cette convention, le chemin de fer Intercolonial acceptera 425 milles pour Halifax, et 375 pour Saint-Jean. Le tarif doit être le même que celui du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à ce port ou depuis ce port, ou à l'ouest de Saint-Jean, et le même que celui du Grand Tronc jusqu'à et depuis Portland. Le tarif de Halifax devant être d'une cent pour 100 livres sur toutes classes et classes spéciales de plus que le tarif de Saint-Jean et Portland, tant pour les exportations que pour les importations, la compagnie devant avoir comme proportion le parcours sur les diverses routes à l'ouest de Montréal.

Une VOIX : Quel est le parcours jusqu'à Halifax ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Huit cent quarante-huit milles.

M. FOSTER : Dans quel but réduirait-on le parcours de moitié ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les honorables députés savent que le taux du fret océanique, aux ports situés à l'est, ou au nord de Boston, New-York et Portland est basé sur le taux qui prévaut à ces trois endroits. Or, je crois que le taux à ces trois endroits, est absolument le même, et New-York doit nécessairement avoir le contrôle. Aucun chemin de fer ne pourrait avoir de taux plus élevés pour le transport des marchandises jusqu'à Boston, que le taux réclamé pour le même tonnage jusqu'à New-York, ce qui fait que le taux exigé sur les expéditions du Canada aux ports océaniques, est toujours contrôlé par le taux de fret des chemins de fer. Cela étant posé, on voit clairement qui ni le chemin de fer Canadien du Pacifique à Saint-Jean, ni l'Intercolonial à Halifax ne peuvent avoir des taux plus élevés que l'expéditeur n'en peut obtenir pour le transport de ses marchandises à l'un des ports américains. Je pose cela comme règle générale. Il a été jugé à propos de conclure un arrangement avec le chemin de fer du Grand Tronc pour le transport du fret destiné aux ports de l'Atlantique pour être expédié aux ports européens qui ne sont pas actuellement desservis par les lignes de steamers de Portland.

Aucune compagnie de chemin de fer dans la position de l'Intercolonial ne pouvait espérer obtenir de la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc une partie du tonnage venant de sa propre ligne. Cette compagnie a le port de Portland et certaines lignes entre Portland et les ports européens. Elle a une ligne avec Liverpool, avec Bristol ; mais il y a d'autres ports où nous avons des lignes subventionnées jusqu'à Saint-Jean et Halifax, ports auxquels le chemin de fer du Grand Tronc n'a pas de ligne depuis Portland ; ce sont Belfast, Manchester et Dublin. Or quant au fret pour ces derniers endroits nous pouvions aisément faire des arrangements avec la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc. Nous pouvions dire à cette compagnie : D'après ce contrat nous voulons que vous nous livriez à Montréal le fret consigné à ces ports avec lesquels vous n'avez pas de communication par ligne océanique.

M. POWELL : En vertu de quelle disposition pouvez-vous réclamer cela ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En vertu de l'article que je viens de citer relatif au trafic d'importation et d'exportation via Halifax et Saint-Jean. L'honorable député veut parler de la partie de l'arrangement qui fixe la proportion du parcours entre nous et la compagnie. Si vous devez avoir un arrangement pour le trafic océanique dont j'ai parlé, il faut nécessairement quelque entente au sujet du percentage des taux que l'on vous accordera. Nous appelons un parcours précis, un parcours conventionnel. On nous dit : Nous allons diviser avec vous le taux complet depuis l'endroit où nous recevons les marchandises jusqu'au point d'expédition, sur la base d'une concession de 425 milles de Montréal à Halifax, et 375 par Saint-Jean.

M. HAGGART : Vous dites que le parcours conventionnel accordé au chemin de fer du Grand Tronc, si le fret est envoyé à Halifax, est de 425 ; dans l'autre direction est-il accordé un parcours conventionnel à l'Intercolonial contre le chemin de fer du Grand Tronc ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'arrangement consiste en ceci : A prendre le parcours complet depuis Halifax jusqu'au point de destination à l'ouest, la proportion accordée à l'Intercolonial entre Halifax et Montréal, sera de 425 milles. Nous n'aurions pu obtenir un trafic océanique avantageux à moins de cette entente. Il nous fallait faire un arrangement avec le chemin de fer du Grand Tronc ou une autre compagnie pour transporter le fret à partir de l'extrémité de notre ligne. Voici ce qui a été convenu : on nous accordera notre proportion de fret depuis Halifax jusqu'à destination sur la base de 425.

M. POWELL : Si vous prenez comme raisonnables ces taux qui servent de base entre Montréal et Portland, comme ces taux sont déjà très bas, ne croyez-vous pas que l'Intercolonial, qui n'en reçoit que la moitié, perde de l'argent sur le fret qu'il transporte en vertu de cet arrangement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député n'a pas de raison de penser que l'Intercolonial va transporter beaucoup de fret, même d'après cette disposition, à moins qu'il n'y trouve quelque avantage.

M. IVES : Je comprends qu'un parcours conventionnel est accordé au chemin de fer du Grand Tronc sur le fret océanique transporté sur les 425 milles. L'Intercolonial accorde un parcours conventionnel sur la différence de la route entre 425 milles et le nombre de milles réel.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux dit que la chose est réciproque. Je crois que c'est entièrement au désavantage de l'Intercolonial, dans le cas du fret venu d'Europe à Halifax et de là transporté par l'Intercolonial et délivré à Montréal pour l'ouest. Or voici ce que je désire savoir : Quel est le parcours conventionnel accordé à l'Intercolonial ? Ce chemin a-t-il plein parcours ou le maximum de 425 milles ? Dans ce cas, le parcours conventionnel est en faveur du chemin de fer du Grand Tronc, que le fret vienne du chemin de fer du Grand Tronc ou de l'Intercolonial.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le contrat comprend les importations et les exportations, et l'honorable député doit savoir que la question du transport par voie ferrée est arrangée avec les expéditeurs là-bas. Nous n'avons pas d'agent en Europe ; ce serait une dépense inutile ; mais lorsqu'il se présente du trafic, nous savons ce que nous devons recevoir d'après cet arrangement avec le chemin du Grand Tronc. Rien ne nous oblige de prendre des marchandises d'importation ; mais lorsque nous faisons de l'exportation, nous pouvons fixer les taux qui sont basés sur le parcours suivi par le Grand Tronc, mettant 425 milles pour notre proportion. Cela n'est pas, cependant, un point essentiel de notre contrat, ou du contrat supplémentaire, mais cette disposition a toujours été comprise dans tout arrangement fait dans le passé entre l'Intercolonial et le Grand Tronc.

M. IVES : Votre gérant général est-il libre, sans consulter le Grand Tronc, de fixer des taux de fret direct pour les importations et les exportations venant à Halifax ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas plus que ne le peut faire le Grand Tronc sans nous consulter.

M. POWELL : Ne croyez-vous pas qu'à ces conditions l'Intercolonial subit des désavantages ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne le crois pas. Si les taux étaient élevés, il est probable que nous pourrions en retirer quelque avantage, mais ce serait peut-être de peu de valeur.

M. POWELL : L'honorable ministre ne croit-il pas que les arrangements actuels pour le trafic entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et l'Intercolonial qui donnent à ce dernier un parcours arbitraire sur 303 milles pour 274 milles de parcours réel entre Halifax et Saint-Jean seraient beaucoup plus dans l'intérêt du pays, que l'arrangement qu'il propose et qui occasionne une perte à l'Etat sur chaque tonne de marchandises que transportera l'Intercolonial ? Nous transportons les marchandises sur ces 425 milles pour rien. En supposant que le taux pour le trafic direct soit de 5-10 d'un cent par tonne et par mille—ce qui serait un taux raisonnable sur une voie comme la nôtre—nous sommes obligés de transporter ce fret océanique pour rien, et cela est une perte.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne suis pas de cet avis.

M. POWELL : M. Wainwright le déclare sous serment.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'y puis rien ; vous me demandez mon opinion.

M. POWELL : Je puis féliciter le ministre d'avoir eu l'idée de mettre ces puissantes locomotives sur la voie, mais néanmoins, on ne peut pas transporter des marchandises sur une voie comme l'Intercolonial pour moins de 3-10 de cent par tonne et par mille sans perte. Si au lieu de transporter ce trafic à Montréal, à perte, on le donnait au chemin de fer Canadien du Pacifique, dans l'échange du trafic qui se fait à Saint-Jean, aux conditions de l'arrangement actuel qui nous donne un parcours de 303 milles, sur une distance réelle de 274 milles, nous obtiendrions non seulement les taux du chemin de fer Canadien du Pacifique, mais nous aurions de plus l'avantage de ce parcours de convention.

Ainsi sur mille tonnes de marchandises qui arrivent à Halifax, l'Intercolonial ferait

un joli profit, s'il les expédiait via le chemin de fer Canadien du Pacifique, tandis que si on les expédie à Halifax pour les envoyer ensuite à l'ouest de Montréal, il y aura une perte sèche. Cet arrangement tant vanté fait par le ministre des Chemins de fer et Canaux et ses dénonciations de l'ancien arrangement avec le chemin de fer Canadien du Pacifique est un renversement des conditions ordinaires du commerce. J'ai ici le partage proportionnel des taux de fret sur deux voitures de marchandises sur l'Intercolonial depuis que l'arrangement concernant le trafic a été conclu, et je puis dire à l'honorable ministre que la part de l'Intercolonial n'est que de 2-10 de cent par tonne et par mille.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : D'où venait ce fret ?

M. POWELL : Une voiture d'Hamilton et l'autre de Sainte-Catherine, et elles ont été transportés à perte.

Le MINISTRE DES CHEMNIS DE FER ET CANAUX : Je n'admets pas que cela constitue nécessairement une perte.

M. POWELL : Sur un chemin de fer sans pentes, avec ces longs convois, on peut transporter des marchandises pour 2-10 de cent par tonne par mille, et même pour moins que cela, mais comme l'honorable ministre doit le savoir, cela n'est pas possible sur un chemin comme l'Intercolonial. Je maintiens que ce nouvel arrangement est désavantageux pour l'Etat, au lieu de lui être profitable. L'ancien arrangement avec le chemin de fer Canadien du Pacifique valait infiniment mieux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député s'engage dans des questions techniques qu'il ne connait pas beaucoup. Il n'y a que les hommes d'une grande expérience pour saisir ces questions dans tous leurs détails. Je vais indiquer un des côtés par lesquels son raisonnement pèche. Il prétend que l'ancien arrangement que nous voulons terminer et par lequel le chemin de fer Canadien du Pacifique nous accorde un parcours fixe de 303 milles, pour un parcours réel de 274 milles, est beaucoup plus avantageux que l'arrangement que nous voulons faire. Or, le chemin de fer Canadien du Pacifique n'apporte aucun trafic à Halifax qu'il pourrait détourner sur Saint-Jean.

M. POWELL : Le même raisonnement s'applique au chemin de fer du Grand Tronc. Il n'en apportera pas à Halifax, s'il peut l'envoyer à Portland.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Veuillez ne pas m'interrompre, s'il vous plaît. Cela n'a rien à faire avec la question. J'ai fait remarquer que 999 tonnes par mille de fret océanique que le chemin de fer Canadien du Pacifique transporte dans l'ouest ou amène de l'ouest, arrivent à Saint-Jean par sa propre voie. Il est de la plus haute importance pour le chemin de fer Canadien du Pacifique de décharger le fret de l'ouest à Saint-Jean, et il n'en transportera pas une tonne plus loin, quand il pourra s'en empêcher. Ses agents, en Europe, font des arrangements avec les expéditeurs et toutes ces marchandises sont amenées à Saint-Jean par les steamers. Tout ce qu'a dit l'honorable député à propos du parcours additionnel que le chemin de fer Canadien du Pacifique accorde à l'Intercolonial, n'a pas d'explication ici. Cette clause du parcours additionnel ne s'applique pas au fret océanique. Elle s'applique au fret local intérieur surtout, et elle prive l'Intercolonial d'un trafic qui lui appartient de droit.

M. POWELL : Je vais donner à l'honorable ministre le témoignage de M. Wainwright, sur ce point :

Q. Comme expert en chemins de fer, que faut-il exiger ordinairement par mille et par tonne pour le fret afin de payer les dépenses ?—R. C'est une question à laquelle il est difficile de répondre, parce que cela dépend beaucoup de la nature du fret, de la quantité que vous pouvez transporter, et de la distance des parcours. En transportant du charbon, par exemple, nous ne calculons pas au taux de tant par mille et tant par tonne ; nous calculons par combien nous pouvons en transporter dans un convoi rempli. Le charbon se transporte par convoi complet, et nous pouvons le transporter à bien meilleur marché par mille et par tonne que dans le cas d'autres catégories de marchandises.

Q. Prenez des distances de 400, 500 ou 1,000 milles ; que considéreriez-vous un taux satisfaisant ?—R. Nous considérons comme satisfaisant un taux d'un demi-cent à cinq huitièmes de cent par mille et par tonne.

Q. Cela est un taux satisfaisant ?—R. C'est un taux compensateur s'il est appliqué pour une certaine distance à des trains remplis.

Q. Et il y a là-dedans un profit raisonnable ?

M. HAGGART.—Cela dépend entièrement de la distance ?—R. Oui, entièrement.

Je vous parle de convois chargés et de longue distance. Comme question supplémentaire, laissez-moi vous demander quelle proportion constituerait les profits, et quelle proportion constituerait les pertes ?—R. Cela tombe entièrement dans la question de l'exploitation du chemin.

Q. Bien ; ordinairement, il doit y avoir quelques chiffres reconnus pour les longues distances ?—R. L'exploitation d'un chemin de fer peut être dispendieuse ou économique.

Q. Je comprends tout cela. Prenez un chemin de fer administré d'une façon raisonnablement économique, prenez l'Intercolonial, par exemple, que pensez-vous qu'il en coûterait par tonne et par mille sur ce chemin pour de longues distances, dans des conditions favorables ?—R. Je ne peux pas vous dire au sujet de l'Intercolonial. Sur notre chemin, dans des conditions les plus favorables, à raison d'un demi-cent par tonne par mille, nous ne faisons pas plus d'un dixième de cent par tonne par mille.

Q. Des experts en chemins de fer m'ont informé que, sur ces longues distances, le coût ordinaire serait de trois dixièmes de cent par tonne par mille. Je désirerais vous demander si cela serait une estimation raisonnable de ce que coûte le transport du fret ?

M. Morrison objecte à la question, pour la raison qu'elle n'appartient pas au cadre de l'enquête.

La question est permise.

R. *Cela dépend de la construction du chemin et de ses pentes. Un chemin peut être mis en exploitation à bien meilleur marché qu'un autre.*

Q. J'admets tout cela ; mais cela serait-il un taux raisonnable sur un chemin de fer parfaitement de niveau et sans embarras du tout?—R. C'est à peu près cela, toute chose étant favorable.

Vous transportez ces marchandises pour la moitié du taux que M. Wainwright considère comme un taux raisonnable.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous n'en savez rien.

M. POWELL : Je le sais, parce que j'ai ici la division proportionnelle sur deux fourgons de marchandises. Je répète que cet arrangement causera une perte à l'Etat, et si le ministre ne peut pas en obtenir un meilleur, il ferait mieux de ne pas s'occuper du tout du fret océanique et de le laisser aller viâ Saint-Jean.

M. FOSTER : *Supposons* que nous obtenons du fret à 1,000 milles à l'ouest de Montréal, sur la voie du chemin de fer du Grand Tronc et que ces marchandises soient destinées à l'exportation viâ Halifax, qui doit fixer les taux sur ce fret. La proportion est-elle fixée par un chemin, ou après consultation entre les deux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La proportion devra être déterminée entre les employés du chemin de *fer du Grand Tronc et les nôtres.*

M. FOSTER : Après que ces marchandises ont été transportées 1,000 milles sur le chemin de fer du Grand Tronc et 800 milles sur l'Intercolonial, le chemin de fer du Grand Tronc reçoit-il sa part du fret sur 1,000 milles ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. FOSTER : Et l'Intercolonial qui les a transportées à 840, n'a sa proportion que sur *les 425 milles* convenus ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. FOSTER : Cet arrangement est tout à l'avantage du chemin de fer du Grand Tronc parce que le trafic a pris naissance sur sa voie. Mais si le trafic vient de notre côté ; s'il vient de Londres, par exemple, et est expédié à Halifax—j'espère que le ministre prendra des arrangements pour ce trafic, comme pour celui de l'ouest—si nous transportons ce trafic sur un parcours de 800 milles, et si nous le cédons ensuite au chemin de fer du Grand Tronc pour qu'il le transporte à 1,000 milles plus loin que Montréal, recevrons-nous la proportion convenue pour 800 milles, ou simplement sur les 425 milles ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : *Si nous convenions avec le chemin de fer du Grand Tronc de prendre ces marchandises à Halifax et de les lui remettre à Montréal, à destination de l'ouest, à un taux que nous aurions accepté, je crois qu'en vertu de cette clause, nous n'aurions notre proportion que sur 425 milles.*

M. FOSTER : Si les marchandises, une fois rendues à Montréal, sont transportées à *1,000 milles plus loin par le chemin de fer du* Grand Tronc, cette compagnie recevra sa *proportion du fret sur les 1,000 milles ; dans* ce cas-là, il n'y a pas de parcours arbitraire, en faveur de l'Intercolonial, même quand c'est lui qui fournit le trafic. Je suis bien content d'apprendre cela. Passons à un autre point maintenant : l'honorable ministre peut-il nous expliquer pourquoi il met tant d'*acharnement à tout enlever à Saint-Jean ?*

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : *L'honorable député ne réussira pas à prouver cela.*

M. FOSTER : J'espère avoir bien compris la proposition du ministre. Mais avant qu'il réponde à ma question, je voudrais savoir à quoi cet arrangement varie pour Halifax et pour Saint-Jean. C'est une question locale, mais elle a son importance. Dans cet arrangement le ministre ne donne-t-il pas à Halifax un avantage sur Saint-Jean sous le rapport des parcours arbitraires ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les employés du chemin de fer et moi-même serons plus en état de dire comment cet arrangement fonctionnera, quand l'expérience en aura été faite.

M. FOSTER : Ainsi, l'honorable ministre conclut d'abord un arrangement, puis——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député me permettra peut-être de dire ce que j'ai à dire. Mon opinion est que la différence entre les deux parcours que nous accordons ne fait de tort, ni à Saint-Jean, ni à Halifax. Nous avons consenti à une différence de parcours, et je considère que les employés du chemin de fer étaient justifiables de recommander cela, vu que Halifax est à 100 milles plus loin de l'ouest que Saint-Jean. Comme la différence qui leur est allouée est de 50 milles. les deux villes se trouvent virtuellement sur le même pied.

M. BORDEN (Halifax) : *J'ai fait le calcul et je constate que 425 est à la distance réelle à Halifax, ce que 375 est à la distance réelle à Saint-Jean.*

M. FOSTER : Puis, je crois que le voyage par mer est beaucoup plus long par Saint-Jean.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Quand on se rappelle que l'honorable député d'Halifax (M. Borden) et quelques autres ont reproché au ministre des Chemins de fer et Canaux de commettre de graves injustices envers Halifax, par sa politique générale, il est consolant de

voir l'ex-ministre des Finances prétendre qu'il enlève le commerce de Saint-Jean pour l'amener à Halifax. Cet argument détruit le premier, très efficacement et j'en remercie l'honorable député.

M. FOSTER : J'accepte les remerciements.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il peut être certain que cet argument nous sera utile pour répondre à certaines accusations de la gauche. J'ai quelques mots à dire en réponse à l'honorable député de Westmoreland (M. Powell). Son raisonnement concluant à une perte probable sur le trafic, était basé, je crois, sur le témoignage de M. Wainwright devant le comité. Il prétend qu'un demi cent ou cinq huitièmes de cent par tonne est le taux le plus bas auquel le trafic peut être transporté. Mais lorsqu'il a été interrogé directement à propos de l'Intercolonial, M. Wainwright n'a pas répondu.

M. POWELL : Mon honorable ami me permettra de rectifier ce qu'il vient de dire. M. Wainwright a dit que ce taux serait une moyenne raisonnable, mais que si le coût actuel était pris en considération, il accorderait une réduction à environ trois dixièmes de cent par tonne.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je rappellerai quelque chose à l'honorable député à ce sujet. M. Wainwright n'a pas pu répondre à propos de l'Intercolonial, mais l'honorable député (M. Powell) a supposé que ce qu'il disait du chemin de fer du Grand Tronc pouvait s'appliquer à l'Intercolonial, puisque ce sont des chemins semblables. Il n'est que juste de supposer, alors, que si le trafic est transporté à des taux beaucoup plus bas que ceux donnés par M. Wainwright, il sera transporté à perte. Depuis plusieurs années l'Intercolonial transporte une grande partie de son trafic à 3-10 de cent par tonne.

M. POWELL : Le charbon.

Le MINISTRE DES FINANCES : Une grande partie de son trafic—non pas le trafic d'exportation ; et c'est une pratique en usage sur tous les chemins de fer d'accorder des taux moins élevés pour le trafic d'exportation, que pour le trafic local, ou pour le trafic de long parcours non destiné à l'exportation. Si, il y a 20 ans, nous pouvions transporter le charbon à 3-10 de cent par tonne, et sans perte—et c'était la prétention de nos honorables adversaires qui ont toujours maintenu que bien que la marge des profits fût très petite——

M. POWELL : Et quelles étaient vos propres prétentions à ce sujet ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai dit que ce taux n'était pas trop bas pour un long trajet. S'il est vrai que pendant un grand nombre d'années on a pu transporter le charbon à 3-10 de cent par tonne et réaliser un profit suffisant pour nous garantir contre toute perte, il est évident qu'avec les nouvelles facilités, les améliorations, les voitures plus grandes, les locomotives plus puissantes, une meilleure voie et tout ce qui contribue à diminuer le coût du transport, il est possible de transporter le charbon aujourd'hui pour 2-10 de cent par tonne.

L'honorable député (M. Powell) n'a pas démontré que le trafic se fait à perte. C'est une question qui peut se discuter ; et comme il faut donner à quelqu'un le bénéfice du doute, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux l'a donné aux ports maritimes d'Halifax et de Saint-Jean. Il n'est pas absolument certain de réaliser un bénéfice sur ce trafic, mais il est disposé à tenter l'expérience.

L'ex-ministre des Finances dit que c'est une mauvaise manière de faire les affaires que de tenter l'expérience d'abord, pour voir si on peut en attendre des bénéfices. C'est une erreur de croire que cet arrangement est une concession faite au chemin de fer du Grand Tronc. S'il y a des concessions de faites par rapport au trafic océanique, elles sont faites aux ports de Saint-Jean et d'Halifax et non au chemin de fer du Grand Tronc. Tout le pays a intérêt à ce que le trafic d'exportation se fasse par les provinces maritimes et s'il y a un doute dans l'expérience qu'on veut tenter, il n'est que juste de donner le bénéfice de ce doute à nos propres ports.

Nous dépensons des sommes considérables pour coloniser l'ouest et faciliter le transport ; nous construisons des chemins de fer, nous creusons nos canaux et nous faisons d'autres dépenses qui sont généralement approuvées par les deux partis. Il est admis que ce problème du transport ne peut pas être envisagé à un point de vue étroit, qu'il faut le prendre dans son ensemble, et adopter à son égard ce qu'on pourrait appeler avec raison une politique nationale, afin d'amener le trafic du Canada à Montréal et à Québec en été, et en hiver à Saint-Jean, à Halifax ou tout autre point canadien qui n'est pas fermé par les glaces. Ainsi, puisqu'il y a un doute sur le coût exact du transport, donnons le bénéfice de ce doute à Saint-Jean et à Halifax, et non au chemin de fer du Grand Tronc qui ne veut pas diminuer le trafic de Portland. C'est ce que le ministre des Chemins de fer veut faire, et je crois qu'il devrait avoir l'appui de la Chambre pour mettre cette politique à exécution.

M. POWELL : Je me demande si l'honorable ministre des Finances croit ce qu'il dit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. POWELL : J'en doute ; il est trop bon logicien pour cela. Je n'ai pas parlé d'aider ou de nuire à Saint-Jean ou à Halifax, à propos du trafic du Canada. J'ai

dit qu'il fallait amener le trafic à ces ports, mais qu'il valait mieux le faire en vertu des arrangements que nous avons actuellement avec le chemin de fer Canadien du Pacifique. En vertu de cet arrangement, de pays en retirerait un profit et nous ne serions pas exposés à augmenter le déficit de l'Intercolonial en lui faisant transporter ce trafic pour rien. Si le trafic venait à Halifax, le pays n'aurait-il pas tout intérêt à ce qu'il soit transporté à Saint-Jean et de là à Montréal, plutôt que de le transporter par l'Intercolonial à perte ?

Le MINISTRE DES FINANCES : S'il me faut parler de cette question, je crois que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a répondu à l'argument de l'honorable député en démontrant que le chemin de fer Canadien du Pacifique n'amène pas de trafic à Halifax. Il a tout intérêt à ce qu'il aille à Saint-Jean, et non par l'Intercolonial. C'est ce qui a lieu et ce qui continuera d'avoir lieu. On pourra penser ce qu'on voudra des autres parties du discours de l'honorable député, mais sur ce point, je crois qu'il n'aura pas l'appui de l'honorable député d'Halifax, ni de ceux qui ont des intérêts à Halifax.

M. POWELL : L'honorable ministre doit savoir qu'avec cet arrangement, on ne peut pas espérer obtenir une seule tonne du trafic provenant du chemin de fer du Grand Tronc.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela n'est pas exact, puisque la compagnie s'engage à nous donner tout le fret à destination des ports d'Europe avec lesquelles elle n'a pas de communications par steamers.

M. POWELL : Je ne crois pas qu'elle le fasse ; et vous ferez bien d'être sur vos gardes. Pour ce qui concerne Halifax, cette ville peut espérer obtenir le fret océanique expédié viâ Halifax, mais quel intérêt empêcherait le chemin de fer Canadien du Pacifique, de transporter le fret de Moncton à Saint-Jean. Le seul avantage que Halifax peut espérer, c'est dans le cas où du fret venant du chemin de fer du Grand Tronc serait expédié en Europe viâ Halifax. Et ce fret, l'Intercolonial aurait à le transporter à perte, et il vaudrait mieux pour le pays, que le gouvernement eût fait ses arrangements avec le chemin de fer Canadien du Pacifique. Ce dernier aurait naturellement amené tout ce trafic à Saint-Jean, et le chemin de fer du Grand Tronc, pour la même raison, l'amènera à Portland.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député se trompe en supposant que Halifax n'espère rien autre chose que le trafic venant d'Europe. Les corps commerciaux et les hommes d'affaires d'Halifax espèrent que le trafic leur viendra aussi de l'ouest pour être exporté de Halifax. Le temps seul pourra nous dire si cette espérance doit se réaliser, mais c'est ce qu'espèrent les hommes d'affaires de Halifax. Il serait imprudent de dire que cette ville ne peut pas espérer obtenir une part du trafic de l'ouest.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne veux pas qu'il soit compris que j'accepte les dires de l'honorable député de Westmoreland, quant aux taux les plus bas auxquels le trafic peut être transporté sur l'Intercolonial pour l'exportation, à Saint-Jean ou à Halifax. Trop d'éléments variés entrent dans cette question pour permettre à l'honorable député de faire des calculs qui donnent une idée, même approximative, qui puisse être acceptée.

M. POWELL : Les conditions climatériques n'affectent-elles pas aussi la question ? Les conditions sont moins favorables en hiver.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les conditions climatériques n'affectent pas la question d'une manière appréciable.

M. POWELL : Une tempête de neige augmente les dépenses.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sans doute que les tempêtes de l'hiver rendent l'exploitation de l'Intercolonial plus coûteuse que certaines lignes de l'ouest. Mais l'Intercolonial peut augmenter son tonnage général sans dépasser sensiblement ce que les autres lignes paient pour le même service. Il vous faut avoir votre personnel et votre équipement, afin de tenir le chemin libre durant l'hiver, mais une fois le chemin en bon état vous pouvez augmenter le poids des charges et réduire ainsi la proportion du coût sur la quantité totale transportée. Très peu de propriétaires de chemin de fer vous diront quel est le coût du transport des marchandises sur leur ligne. Ils ne vous donneront pas le minimum. Je ne crois pas que je fusse disposé à le faire, même si j'étais en possession de renseignements pouvant me permettre de le faire.

Il y a une foule de considérations qu'il ne faut pas oublier en faisant des calculs au sujet du coût. Il nous faudrait un prix beaucoup plus considérable pour transporter du charbon de Sydney ou Pictou à Montréal, s'il nous fallait ramener nos wagons vides, que si nous pouvions avoir des charges de retour. Dans le cours de l'hiver dernier, nous avons fait des arrangements en vertu desquels nous avons pu avoir des chargements pour tous les wagons vides qui ont été amenés à Montréal, et nous avons transporté des milliers de tonnes de houille à Montréal l'hiver dernier.

Le fait que nous pouvions avoir des chargements de retour a considérablement réduit le coût du transport. Voilà une considération dont il faut tenir compte avant que d'en arriver à une conclusion touchant le coût du transport. Puis, si vous prenez une compagnie ordinaire de chemin de fer qui est obli-

gée de payer l'intérêt sur ses obligations et dont les actionnaires s'attendent à recevoir des dividendes, vous avez à résoudre un problème différent de celui qui se présente lorsque vous avez un chemin de fer du gouvernement qui n'a pas à payer l'intérêt sur le capital employé à sa construction.

M. POWELL : En quoi consiste le transport de retour ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons transporté beaucoup de farine aux ports des provinces maritimes. Nous avons pris à Springhill une grande quantité de charbon, et nous avons transporté, je crois, pas moins de 100.000 à 125,000 barils de farine comme chargement de retour.

M. POWELL : Ce serait là virtuellement la limite du transport de retour.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce serait peut-être la limite en ce qui concerne la farine expédiée à Springhill ; mais il y a New-Glasgow, Pictou et Sydney, et la quantité de marchandises expédiées à ces endroits augmente chaque année. Le nombre de tonnes que nous avons transportées cette année dépasse d'au moins 200,000 ce qui a été transporté il y a deux ans. Mon honorable ami se rappellera qu'il a traité avec dédain les calculs des fonctionnaires de l'Intercolonial, lorsque ceux-ci ont dit que nous aurions à Montréal ce qui équivaudrait à une augmentation de 200,000 tonnes de transport. En prenant les dix mois d'opérations et en y ajoutant une quantité raisonnable pour l'augmentation de cette année comparée à 1897, on constatera que nous avons transporté bien près de 200,000 tonnes de plus.

M. POWELL: Quelle est sur cette quantité la proportion du charbon de Springhill qui va au chemin de fer Canadien du Pacifique à Saint-Jean, et qui n'y allait pas auparavant mais était transportée par des barges ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas les chiffres sous la main.

M. BORDEN (Halifax) : Quelques honorables députés ayant parlé de la ville que je représente, je désire déclarer que je ne considère pas que j'aie attaqué l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. Ce que je me suis permis de faire dans la circonstance dont il a été question, a été de démontrer que si l'Intercolonial devait faire concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique, il ferait mieux de transporter les marchandises à la ville de Halifax qu'à Saint-Jean. En transportant les marchandises à 97 milles plus loin, on épargne 250 milles de transport par mer ; et lors de l'enquête sur le chemin de fer du comté de Drummond, le ministre des Chemins de fer et Canaux a admis que Halifax avait sur Saint-Jean et Portland un avantage très marqué comme port océanique, et dans la convention que nous discutons, cet avantage a été considéré comme équivalant à 1 cent par 100 livres sur toutes les classes de marchandises.

En ce qui concerne ce qu'a dit le ministre des Finances (M. Fielding), au sujet de la concurrence au moyen du chemin le fer Canadien du Pacifique, si le chemin de fer Canadien du Pacifique avait des droits de passage à Halifax sur la base recommandée au gouvernement par mon honorable ami le chef de l'opposition, ou en d'autres termes, si le chemin de fer Canadien du Pacifique avait une ligne de Saint-Jean à Halifax, je n'ai pas le moindre doute qu'il vaudrait mieux pour Halifax faire la concurrence par cette ligne pour le commerce de l'ouest, parce que cette ligne serait plus courte.

Dans les conditions existantes, nul doute que les remarques de l'honorable ministre des Finances ont un certain poids ; mais si le chemin de fer Canadien du Pacifique avait des droits d'exploitation convenables, de façon à le mettre dans la même position que si sa ligne était prolongée jusqu'à Halifax, je crois que vous admettrez que Halifax aurait un meilleur avantage pour lutter pour le commerce de l'ouest en pasant par Saint-Jean sur la ligne courte que par le chemin de fer Intercolonial. Nous n'avons pas cela cependant, et je consens à donner mon appui au ministre des Chemins de fer et Canaux lorsqu'il s'agit d'assurer, le mieux que nous le pourrons, ce commerce à Halifax, par le chemin de fer Intercolonial.

M. McDOUGALL : L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a dit qu'il y avait eu une forte augmentation du transport du charbon par voie de la Chaudière depuis un an ou deux. J'ai des chiffres, et je constate que durant l'année 1897-98, il n'a été transporté par voie de la Chaudière que 9,084 tonnes. L'en-tête de ce tableau est comme suit :

Le tableau suivant indique le nombre de tonnes de charbon transportées sur le chemin de fer Intercolonial des houillères de la Nouvelle-Ecosse à la Jonction Chaudière et à Saint-Jean à destination d'endroits à l'ouest de ces deux localités et aux stations locales, chaque année, depuis l'ouverture du chemin comme ligne d'entier parcours.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Que voulez-vous prouver à l'aide de ceci ?

M. McDOUGALL : Je voulais prouver que la déclaration faite par le ministre n'est pas conforme aux faits, lorsqu'il a dit que, l'année dernière, le charbon transporté——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne parlais pas de l'année dernière, mais de l'année courante, dont dix mois seulement sont écoulés, et j'ai fait une estimation pour les deux autres mois.

M. McDOUGALL : Je crois que l'honorable ministre est dans l'erreur. En 1893-94, il a été transporté 102,273 tonnes. L'honora-

ble ministre me dira-t-il que durant l'année courante l'augmentation atteindra ce chiffre ou quelque chose d'approchant ce qu'elle a été en 1889-90, alors qu'elle s'est élevée à 164,453 tonnes ? Ce tableau indique une augmentation dans le trafic local de la houille. Je sais qu'il y a eu une très forte augmentation sur la division du chemin de fer Intercolonial le long de laquelle je demeure, et cela n'est pas attribué au prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal, mais ce n'est pas non plus parce qu'on a pu se servir de wagons fermés pour prendre le charbon aux houillères de New-Glasgow.

Cette année, pour la première fois dans l'histoire du chemin de fer Intercolonial, on a obtenu des chargements de retour. Comment cela peut-il être attribué au prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal ? Le trafic du charbon livré à de courtes distances, s'est élevé l'an dernier à 351,069 tonnes ; l'année d'auparavant, à 331,469 tonnes, et l'année d'avant cela, à 369,703 tonnes. On m'informe qu'il y a eu diminution des expéditions de la houillère de Springhill, mais qu'il y a eu une forte augmentation dans les envois des houillères du Cap-Breton. Il y a plus ; il y a eu une forte augmentation dans les prix de transport exigés sur ces courtes sections. Je sais que l'on avait coutume de se contenter de 40 ou 50 cents par tonne pour ce qui coûte maintenant 75 cents par tonne. Je sais ce fait par expérience personnelle.

Le MINISTRE DES FINANCES : Lorsque l'honorable député de Halifax dit que, si nous avions des droits d'exploitation pour le chemin de fer Canadien du Pacifique depuis Saint-Jean jusqu'à Halifax, ce serait la meilleure ligne que nous pourrions avoir pour le développement du commerce de l'ouest, il suffit de répondre que nous avons eu un pareil arrangement pendant nombre d'années, et que cela a été si avantageux pour le chemin de fer Canadien du Pacifique, que mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et Canaux a protesté contre cela, et cependant, en tant qu'il s'agit du transport des marchandises, cela n'a pas donné satisfaction à la population de Halifax.

M. BORDEN (Halifax) : Ce n'était pas un arrangement tel que le désirait la population de Halifax.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le chemin de fer Canadien du Pacifique a obtenu tout ce qu'il désirait.

M. BORDEN (Halifax) : Eh bien ! nous ne nous entendons pas sur ce point. Un seul mot au ministre de Chemins de fer et Canaux. Il est évident que l'état qu'il a produit ne touche pas aux termini.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit que je l'aurais. Je l'aurai demain sans faute, je suppose.

M. HAGGART : Je demanderai au ministre des Chemins de fer et Canaux lorsqu'il produira ces renseignements, de produire en même temps celui-ci : Supposons que deux wagons partent de Hamilton via Montréal l'un pour Halifax et l'autre pour Saint-Jean, nous donnera-t-il le total du transport sur chacun avec la somme payée au Grand Tronc et le montant payé au chemin de fer Intercolonial ?

L'honorable ministre a déclaré que le chemin de fer recevant les marchandises en premier lieu n'avait pas le pouvoir de fixer arbitrairement les prix sur l'Intercolonial. Je sais que l'Intercolonial s'est spécialement exempté de l'obligation d'accepter de la part du Grand Tronc ou du chemin de fer Canadien du Pacifique des marchandises d'entier parcours sur ses lignes. Règle générale, cela peut se faire, parce que le chemin de fer qui a d'abord reçu les marchandises peut fixer les prix sur ces propres lignes et leurs raccordements.

Je veux que le ministre soit bien certain de ce fait. Mais il est certainement dans l'erreur en ce qui concerne les vapeurs océaniques. Ceux-ci ont fait avec presque tous les chemins de fer sur ce continent un arrangement en vertu duquel ils peuvent fixer les prix pour les voyageurs et les marchandises pour n'importe quelle destination dans le pays, et la proportion qu'ils reçoivent est arrêtée d'avance.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami est certainement dans l'erreur sur ce point. Je sais que les steamers qui partent de Halifax et de Saint-Jean sont virtuellement entre les mains du chemin de fer Canadien du Pacifique et ont presque refusé de faire des arrangements.

M. HAGGART : L'honorable ministre me comprend mal. Je parle de toutes les compagnies de steamers qui ont des agents en Europe dans le but de transporter des voyageurs et des marchandises en ce pays. Elles ont un arrangement commun en vertu duquel elles peuvent fixer les prix par l'Intercolonial aussi bien que par les autres chemins de fer, et la proportion à être payée au chemin de fer est fixée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elles ne peuvent réellement le faire, car les propriétaires de navires vous diront qu'ils sont à la merci des chemins de fer, à moins qu'ils n'aient pu forcer ou induire les compagnies de chemins de fer à consentir à leur donner le transport de retour et à stipuler le prix du transport pour l'intérieur.

M. McDOUGALL : En Angleterre, lorsqu'un expéditeur demande à un agent de transport ce qu'il en coûtera pour livrer des marchandises à Toronto à partir de Halifax, par exemple, assurément, il faut que l'agent se règle sur le prix qui lui est

fourni par l'Intercolonial. Ce sera à l'Intercolonial et au Grand Tronc à diviser entre eux le montant qu'ils recevront pour la livraison des marchandises à Toronto ; et si je comprends bien, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux demande quelle proportion reçoit le Grand Tronc et quelle proportion reçoit l'Intetrcolonial pour le transport de ces marchandises.

Projet de loi rapporté.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je voudrais demander de nouveau quel progrès a été fait en ce qui concerne la preuve relative au rapport de M. Ogilvie.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Je crois que demain il me sera possible de la déposer sur le bureau.

LE CAS DE M. BOWER.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre a-t-il eu le temps de s'enquérir au sujet du cas de M. Bower, l'arpenteur qui est allé pour subir son examen et dont je lui ai remis la lettre en cette Chambre il y a quelques jours ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai donné instruction au sous-ministre de voir le président du conseil des Examinateurs et de s'efforcer de répondre au désir de l'honorable député si c'est possible.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : En ce qui concerne le relevé dont la production a été ordonnée au sujet du bureau de la Couronne et des Bois à New-Westminster, et en ce qui concerne sa demande d'un rapport préliminaire contenant la correspondance relative à la commission et la commission elle-même, quand pourrons-nous l'avoir ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je m'en suis informé hier, et je crois qu'il sera prêt demain.

M. PRIOR : Devrons-nous attendre longtemps avant que nous ayons la production des rapports relatifs à la réserve des Indiens Songhees, ainsi que les réclamations pour indemnité pour les terrains expropriés pour les fortifications à la pointe Macaulay?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : S'il y a eu un ordre pour ce rapport mon attention n'a pas été appelée là-dessus. L'honorable député aura-t-il la bonté de m'envoyer un mémoire, me donnant la page des "Débats" sur laquelle se trouve l'ordre, je m'en occuperai immédiatement ?

M. PRIOR : Page 207 des "Débats".

Motion adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.

(En comité.)

Inspection des bateaux à vapeur...	$ 27,200
Inspection des steamers fédéraux et des signaux de brouillard.....	1,300

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Cet article 207 a été remis avec l'entente que le comité serait libre de l'examiner tout aussi bien que n'importe quel autre item dans le n° 208. Je désire attirer l'attention sur un rapport dont l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a bien voulu hâter la production au sujet de la nomination et de la destitution de M. Russell, inspecteur des bateaux à vapeur et de sa récente réinstallation dans le service public. Il semble manquer à ce rapport quelques documents importants.

La première partie du rapport qui nous mène jusqu'à la destitution de M. Russell paraît être exacte, mais la deuxième partie ne contient aucun document, à l'exception d'un seul, ayant rapport à l'ordre demandant des documents relatifs à sa réinstallation dans le service public et toute communication relative à cet officier, depuis qu'il exerce sa charge dans le district du Yukon. Le seul document dans cette partie du rapport est une lettre dans laquelle M. Russell envoie des vues de la ville de Dawson et une esquisse de la rivière Yukon.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Si je comprends bien, il y a certaines communications que l'honorable député croit avoir été envoyées au ministère touchant la conduite de M. Russell depuis sa nouvelle nomination. Ces communications ne sont probablement pas au dossier.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Il y a eu omission, sans doute, par inadvertance, car le rapport ne contient aucun renseignement indiquant comment il se fait que M. Russell ait reçu l'ordre d'aller au Yukon, bien qu'il fût évident qu'il y était déjà, puisqu'il envoyait au ministère des vues qu'il avait prises. J'appelle l'attention sur des documents importants au sujet de cet officier depuis qu'il a été réinstallé et qui ne sont pas dans ce rapport. En premier lieu, il a été congédié sur des plaintes portées de mon temps et ces plaintes sont dans les rapports ; mais ainsi que l'honorable ministre l'a admis, il y a quelques jours, il y a eu aussi des plaintes de son temps et il a réglé la question après enquête. Aucune de ces plaintes ne figure dans le rapport. A la page 3159 de l'édition revisée des "Débats" les paroles suivantes sont rapportées comme ayant été dites par l'honorable ministre :

J'ai écrit à M. Russell, l'inspecteur, attirant son attention spéciale sur ces plaintes.

Mais nous n'avons ici aucune communication envoyée à M. Russell à ce sujet :

J'ai aussi écrit à mon percepteur de la douane, lui demandant, etc.

Nous n'avons rien de cela ici, bien qu'à proprement parler, cela pût bien se trouver en dehors de ce rapport.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai aucune communication relative à des plaintes portées contre Russell.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : La plainte était relative à la manière dont le service des navires se faisait dans ces parages.

Le MINISTRE DE LE MARINE ET DES PECHERIES : Cela n'avait rien à faire avec lui personnellement ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Non. Mais à la page 3160 l'honorable ministre a dit :

De fait, une enquête a été tenue sous ma propre direction, et bien qu'un grand nombre de témoignages aient été rendus——

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y a là quelque erreur.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'ai pris part à cette discussion et les " Débats " contiennent exactement les raisons sur lesquelles j'ai basé ma demande et pour lesquelles j'ai tant insisté pour avoir ce rapport.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Aucune enquête n'a été faite par moi.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le ministre l'a déclaré.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il faut qu'il y ait erreur.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Voici la phrase en entier, peut-être que cela rafraîchira la mémoire du ministre :

Oui, j'ai examiné le dossier.

Je parlais de l'ancienne enquête et je ne savais rien de celle-ci, et j'ai demandé au ministre s'il avait examiné le dossier pour voir s'il justifierait la réinstallation de l'officier.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela est exact, je crois que l'honorable député trouvera une lettre de moi dans le rapport produit.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Une lettre à Russel ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le ministre dit :

De fait, une enquête a été tenue sous ma propre direction, etc.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est là une erreur dans le rapport. Il n'y a eu aucune enquête sous ma direction.

Sir CHARLES TUPPER

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Il faut que la mémoire de l'honorable ministre lui ait fait défaut, soit alors, soit maintenant, car il donne des détails sur les plaintes et celles-ci ne sont pas ce que j'avais à l'esprit. Il dit qu'il y a eu une plainte d'intempérance.

Russell remplissait ses devoirs depuis quelques mois, lorsque des plaintes furent faites à l'effet que ces habitudes n'étaient pas ce qu'elles devaient être.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'étaient là des plaintes personnelles.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Oui, mais officielles. L'honorable ministre dit encore :

Je me suis informé——

Naturellement en qualité de ministre de la Marine et des Pêcheries.

——et j'ai constaté qu'il y eut un temps où il en était ainsi, mais qu'il s'était corrigé et que tout allait bien dans le moment.

Ceci est très important en ce qui concerne cette question. Car, quel était le point soulevé par moi ? C'est peut-être là un sujet trop vaste pour qu'il soit à propos de l'aborder maintenant, mais je l'aborderai en temps et lieu. Voici un officier destitué par le Gouverneur en conseil pour une cause très grave, ayant non seulement violé des ordres formels mais enfreint la loi sur laquelle son attention avait été attirée.

Contrairement à ses instructions, il a persisté à faire des opérations financières avec les hommes dont il avait pour instruction de surveiller les travaux, ayant ces hommes pour débiteurs en ce qui concernait le travail même qu'il était chargé d'inspecter. La loi défendait, ses instructions défendaient, et assurément, il ne pouvait y avoir d'accusation plus sérieuse. Se rattachant à toute la conduite de cet officier, il y a eu ses fausses représentations des faits au ministère, et sa conduite très inconvenante lorsqu'il a été congédié du service, lorsqu'il s'est agi de le sortir de son bureau et de le faire obéir à un arrêté du conseil décrétant sa destitution.

Ma prétention était que c'était une chose extraordinaire qu'un tel homme fût repris dans le même service comme inspecteur, lorsque la loi exige formellement que cet homme soit au-dessus de tout soupçon, soit tout à fait à l'abri de tout ce qui pourait être de nature à faire croire qu'il n'est pas complètement indépendant des propriétaires de bateaux à vapeur. Cet officier ayant failli sous ce rapport et ayant violé son serment—car la loi exige un serment d'office—a été congédié, et plus tard, réinstallé. Et le ministre a admis qu'il n'avait pas examiné avec soin ses antécédents, parce qu'il ne se rappelait aucun accusation très sérieuse contre lui. Mais il a déclaré qu'il y avait eu des plaintes contre lui, même de son temps.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je comprends parfaitement

maintenant. Si l'honorable député veut consulter d'abord la page 3160——

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je parle de la page 3159.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député a parlé de la déclaration que j'ai faite :

Je sais que d'autres officiers sur le littoral ont été l'objet de plaintes portées contre eux au sujet de propriétés qu'ils étaient chargés d'inspecter, de fait une enquête a été faite sous ma propre direction——

Cela s'appliquait à d'autres officiers, pas à Russell. Je parle en particulier de l'inspecteur des coques à Victoria. Ce n'est pas là un rapport inexact si l'on tient compte raisonnablement de ce à quoi il se rapporte.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'ai accepté la déclaration de l'honorable ministre telle que rapportée à la page 3160. Ce dont il s'agit maintenant, c'est sa déclaration rapportée à la page 3159, dont il appert clairement que la conduite de Russell a été examinée par le ministre de la Marine et des Pêcheries à la suite d'une plainte dont elle avait été l'objet, et que celui-ci a trouvé le fonctionnaire coupable, mais l'a absous.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Voici le paroles de l'honorable ministre :

Russell remplissait ses fonctions depuis quelques mois, lorsqu'on se plaignit à moi de ce que ses habitudes n'étaient pas ce qu'elles devaient être. Je fis une enquête, et je constatai qu'il en avait été ainsi à une certaine époque, mais que l'homme s'était réformé, et que maintenant tout était parfait.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La conduite de Russell m'avait été signalée par certaines personnes que je ne me rappelle plus exactement. Je veux dire qu'on m'avait signalé personnellement et verbalement l'affirmation alléguant que cet homme était adonné à la boisson. Je parlai de la chose à l'honorable député de Burrard (M. Maxwell), et celui-ci m'assura que, tout en admettant que la chose avait pu jusqu'à un certain point être vraie à une époque, il pouvait me certifier que Russell avait réformé sa conduite, et que je n'avais pas besoin de m'en inquiéter. Et il n'a été fait rien de plus à ce sujet.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'accepte la déclaration de l'honorable ministre quant aux faits ; mais assurément c'est là une manière d'agir des plus étranges relativement à une accusation de cette nature, que de décider des plaintes faites d'une manière aussi sommaire et aussi hasardée, sans qu'on ait tenu d'enquête ni formé de dossier au département.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'en ai parlé à l'honorable député de Burrard.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je ne crois pas que ce soit là la manière de conduire les affaires publiques, ni que ce soit celle dont l'honorable ministre le fasse ordinairement. Si un membre du parlement lui rapporte qu'un fonctionnaire occupant une position comme celle-là se conduit mal, la chose, d'après moi, ne devrait pas en rester là. Le ministre a des fonctionnaires à son service, il a un agent dans la province, et l'on aurait dû ordonner une enquête officielle touchant ces plaintes.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne me souviens d'aucune.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'accepte sa déclaration, mais—maintenant qu'il place la chose sous cet aspect—avec l'entente, naturellement, qu'il s'en enquerra. Je lui signale encore le fait étrange qu'on n'a donné aucune instruction à ce fonctionnaire relativement à l'accomplissement par lui de toute fonction au Yukon. Il n'y a rien qui indique qu'on a assigné à ce fonctionnaire une région particulière. La loi statue que les fonctionnaires sont nommés pour exercer leurs fonctions dans les régions prescrites par le conseil exécutif. L'arrêté ministériel décrète que ce fonctionnaire exercera les fonctions d'inspecteur dans la province de la Colombie Anglaise, et le ministre a fait adopter une loi l'an dernier l'investissant de certains pouvoirs relativement aux Territoires du Nord-Ouest et au Yukon, et par suite d'une indication de pouvoirs on pourrait compter qu'un fonctionnaire remplirait des fonctions spéciales. Mais il n'existe pas d'autorité de cette nature formelle. Il n'y a pas d'autre lettre déterminative des devoirs de ce fonctionnaire que celle du 27 avril 1898, laquelle lui assigne les fonctions d'inspecteur des coques des vaisseaux naviguant dans la rivière Skeena et dans la partie septentrionale de la Colombie Anglaise, et aucune loi ne désigne, non plus, ses fonctions, autre que celle de 1878 dont l'article 4 le nomme inspecteur des chaudières dans la province. Et ces documents n'autorisent pas ce fonctionnaire à exercer ces devoirs au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest, bien que le ministre nous dise que c'est à lui qu'on en a assigné l'accomplissement.

Voici ce qu'il écrit après son retour :

J'ai pris la liberté, il y a quelques jours, de vous envoyer de la ville de Dawson une photographie que je me suis procurée durant le séjour que j'y ai fait.

Cet écrit porte la date du 1er octobre 1898. Le ministre nous a déclaré au comité que c'était là le fonctionnaire qui remplissait les devoirs d'inspecteur des bateaux à vapeur de la région du Yukon, et cette communication est ce que nous avons pour confirmer l'exécution de ces devoirs. Il est clair que ce fonctionnaire doit avoir fait quelque rapport, sinon un étrange état de choses doit exister au département. Il était tenu de faire rapport au sujet de toute la besogne accomplie dans la région du Yukon, en mentionnant le nom de chaque vaisseau inspecté,

et l'arrêté ministériel exigeait la production de toutes communications reçues de ce fonctionnaire depuis qu'il remplit ces devoirs-là au Yukon.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Croyez-vous que ça comprend les rapports officiels ? Je ne l'interprète pas ainsi.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Certainement. Je ne vois pas que la chose eût pu être rendue plus clairement. Evidemment, le commis qui a préparé ces documents interprétait la chose de cette façon. Ce fonctionnaire s'est rendu là en qualité d'inspecteur des bateaux à vapeur, mais il n'était revêtu d'aucune autorité. Naturellement, si, après investigation, le ministre affirme que ce fonctionnaire n'était revêtu d'aucune autorité et qu'il n'a fait l'inspection d'aucun vaisseau, j'accepterai sa déclaration. J'ai parcouru les documents produits, et bien qu'il résulte que certains vaisseaux naviguant dans le Yukon ont été inspectés, les uns l'ont été à Vancouver et les autres à Victoria avant de partir pour le nord. Mais ma prétention a trait à la question de savoir si cet homme a exercé des fonctions au Yukon, et dans l'affirmative, la chose devrait être démontrée par un rapport officiel mentionnant les noms des vaisseaux qu'il a inspectés, et indiquant la besogne qu'il a accomplie.

M. TAYLOR : Quant à cet item concernant les pêcheries et le service de protection des pêcheries, je vois qu'il y a une augmentation de $5,000. Je veux connaître la nécessité de cette augmentation. A mon avis, elle est tout à fait inutile ; et si le ministre et le gouvernement voulaient conduire les affaires publiques comme ils l'ont promis, c'est-à-dire suivant des principes d'affaires, ils auraient, au lieu de l'augmenter de $5,000, diminué cet item de $95,000 à $75,000.

Je mentionnerai quelques détails pour démontrer comme ces messieurs sont prodigues des deniers publics au profit de leurs amis politiques.

Ainsi, on voit à la page K-96 du rapport de 1897-98 de l'auditeur général le nom de F. F. Courtney, de Halifax, qui a reçu $241 pour des provisions destinées à l'un des vapeurs du gouvernement. Parmi les items réclamés, l'honorable ministre trouvera deux boisseaux de pois vendus à raison de $2.50 le boisseau. Or, les pois se sont vendus partout l'an dernier 60 cents le boisseau. C'était là le prix des pois payé aux cultivateurs.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il s'agit là de fèves, et non pas de pois.

M. TAYLOR : Eh bien ! le prix en est le même. Les fèves se sont vendues l'an dernier 60 cents le boisseau.

Nous en arriverons maintenant à Charlottetown, c'est-à-dire aux amis de l'honorable ministre, Davidson et Cie. Il devait leur accorder quelque chose, et ils lui ont fait un compte de $464. Parmi les articles qu'ils fournirent au vapeur se trouvaient 120 livres de fèves vendues à raison de 3 cents la livre, ce qui équivaut au prix de $1.80 le boisseau, ainsi que 20 livres de fromage à raison de 14 cents la livre, produit dont nous savons quelle était la valeur l'an dernier.

M. McDOUGALL : Il valait 8 cents la livre.

M. TAYLOR : L'honorable député du Cap-Breton dit qu'il valait 8 cents la livre là-bas.

M. McMILLAN : Qu'on me permette de dire à l'honorable député que le fromage se vend 14 cents la livre à Ottawa aujourd'hui.

M. TAYLOR : Je ne parle pas d'aujourd'hui. Je parle de ce que contient le rapport de l'auditeur général.

L'item suivant auquel je m'arrête consiste en quatre caisses de lait concentré préparé en ce pays. Cet article a été vendu à un prix variant de $7.95 à $9.60.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cet article n'est pas préparé à l'Ile du Prince-Edouard.

M. TAYLOR : Non, mais il l'est à Truro, et mon honorable ami dit qu'il se vend $5.60 la caisse à Victoria.

Voici ensuite cinq barils de farine vendus à raison de $6.50 le baril ; quatre livres de groseilles, à raison de 10 cents la livre. Tout le monde sait qu'on peut acheter trois livres de groseilles pour 25 cents chez tous les marchands de fruits détaillant, mais l'honorable ministre devait donner 10 cents la livre à ses amis politiques de Charlottetown.

Vient ensuite une caisse de homards vendue $12. Quelques-uns de mes honorables amis des provinces maritimes pourraient dire ce que vaut cet article.

M. McDOUGALL : Il vaut de $7 à $8 la caisse.

M. TAYLOR : Mon honorable ami (M. McDougall) dit que cet article vaut tout au plus de $7 à $8.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Votre ami voudrait-il s'engager à le fournir à ce prix ?

M. TAYLOR : Il parle de l'an dernier.

M. McDOUGALL : C'est-à-dire lorsque l'article a été fourni.

M. TAYLOR : Mon honorable ami de Huron-ouest a déclaré, pour chercher à justifier le gouvernement, que le fromage se vendait 14 cents la livre à Ottawa. Or, il se vend actuellement 8 cents.

M. McMILLAN : J'ai vu aujourd'hui le fromage détaillé à 14 cents la livre dans une épicerie d'Ottawa.

M. TAYLOR : L'item suivant est 50 livres de pois cassés vendus à raison de 5 cents la livre. Si mon honorable ami veut jeter les yeux sur la page I-19 du rapport de l'auditeur général, concernant le pénitencier de Kingston, il verra que mon ami James Crawford a fourni à ce pénitencier 14,833 livres de pois cassés à raison de 1⅞ cent la livre. Cependant, mon honorable ami (sir Louis Davies) paie cet article 5 cents la livre à son ami de Charlottetown, lui procurant ainsi un bénéfice de 300 pour 100.

M. ELLIS : Assurément, mon honorable ami (M. Taylor) ne voudrait pas que la marine canadienne eût la même nourriture que les forçats.

M. TAYLOR : Nous savons tous ce que c'est que des pois cassés. Les pois fournis à la marine canadienne ou à Sa Majesté et aux forçats sont absolument de même nature. Ils sont récoltés par les cultivateurs, puis placés dans des machines et cassés.

Nous retournerons maintenant à Halifax. L'un des vapeurs du service avait besoin de certaines réparations, et l'honorable ministre en accorda l'entreprise à Longard Frères, de Halifax. Ceux-ci exécutèrent ces quelques réparations, puis ils produisirent un compte où ils reclamèrent 7½ jours de travail à raison de $5 par jour, 228¾ jours à raison de $4 par jour, et 87½ livres de soudure à raison de 35 cents la livre. Nous savons tous ce que vaut la soudure. Je demanderais à mon honorable ami, le député de Hamilton (M. Wood), de le dire.

M. WOOD : L'étain a augmenté de valeur, vous savez.

M. TAYLOR : Longard Frères ont réclamé $4 par jour pour les services de leurs ouvriers, alors qu'ils payaient ceux-ci peut-être $2 par jour. Je vois un autre montant où les mêmes prix sont réclamés par des amis politiques qui ont fait payer leurs ouvriers 20 pour 100 de plus que le prix qu'ils auraient pu obtenir pour leurs services. Longard Frères ont reçu en tout $1,729.

Vient ensuite Archie Currie, de Souris, I.P.-E., qui a présenté un compte de $947, pour des provisions fournies relativement à l'un de ces vapeurs. Mon honorable ami (sir Louis Davies) trouvera ce compte à la page K-104 du rapport de l'auditeur général. L'un des item du compte est 4 boisseaux de pommes vertes à $2 le boisseau. Quelques-uns de mes honorables amis veulent savoir qui est cet Archie Currie. D'après mes informations, c'est un des amis politiques des membres de la droite.

Les item suivants sont 170 livres de fèves à 4 cents la livre, 44½ livres de fromage à 14 cents la livre, 4 barils de farine à $7 le baril, 50 gallons de pétrole à 30 cents le gallon—on sait que le pétrole se vend au baril, là-bas, à raison de 19 ou 20 cents le gallon,—14 livres de cordage à 12 cents la livre, 6¼ cordes de bois à $5 la corde.

Combien vaut le bois à l'Ile du Prince-Edouard ?

M. ELLIS : C'est le prix que je paie.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne crois pas qu'on puisse acheter le bois à un prix beaucoup moindre à l'Ile du Prince-Edouard.

M. McDOUGALL : Vous pouvez en obtenir des quantités moyennant $3 la corde.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député est prompt à citer des prix peu élevés lorsqu'il ne fournit pas lui-même les marchandises.

M. McDOUGALL : Je pourrais fournir, à raison de $3 la corde, tout le bois de corde dont l'honorable ministre a besoin.

M. TAYLOR : Si mon honorable ami (sir Louis Davies) demandait des soumissions, il n'aurait pas à payer ces prix-là. Voici un homme qui a fourni 175 livres de fèves à raison de 4 cents la livre, ce qui equivaut à $2.40 le boisseau.

Et puis l'honorable ministre avait un autre ami à Halifax, à qui il fallait un peu des faveurs ministérielles. Ainsi, W. C. Anderson, de Halifax, a également reçu quelque chose.

M. MILLS : C'est un libéral.

M. TAYLOR : Il a produit un compte de $126.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : A quelle page se trouve-t-il ?

M. TAYLOR : A la page K-92.

Je me proposais de signaler ces choses-là à mon honorable ami (M. Rogers), mais je vois qu'il accompagne dans la galerie un certain nombre de ses amis. Comme le savent ses électeurs, il a reproché au gouvernement dans le cours de sa campagne électorale, d'avoir payé trop cher des couteaux de poche et d'autres petits articles de ce genre. Si les cultivateurs de Frontenac savaient que le gouvernement a payé des prix comme ceux que j'ai mentionnés, ils demanderaient un compte sévère aux patrons du fait qu'ils ne se sont pas levés pour blâmer le gouvernement à cet égard.

W. C. Anderson, de Halifax, a fourni 120 livres d'oignons rouges—ce qui équivaut à deux boisseaux—à raison de 4 cents la livre, soit $2.40 le boisseau.

M. McDOUGALL : Ces oignons avaient été expédiés de Montréal à Halifax au prix de $1.25 et de $1.50 le baril.

M. TAYLOR : Cependant, nous voyons ici payer à M. Anderson, de Halifax, $4.80 à raison de la livraison de 120 livres d'oignons rouges.

A. Chouinard et Cie, de Québec, devaient recevoir une petite part de gâteau à même

ces $5,000 supplémentaires demandés par le ministre. On leur a payé 28 livres de biscuits 15 cents la livre, du lait concentré $2.40 la douzaine, et $9.60 deux caisses de lait concentré, alors que mon honorable ami (M. Earle) de Victoria, Colombie-Anglaise vend $5.60 deux caisses de lait préparé à la Nouvelle-Ecosse. Mais M. Chouinard devait recevoir la récompense de ses services rendus au parti libéral.

Voici ensuite Kirouac et Fils, de qui l'on a acheté 2 boisseaux de fèves au prix de $1.50 le boisseau, deux barils de farine à raison de $6.50 le baril——

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On me dit que les fèves se sont vendues au wagon $1.15 le boisseau à Halifax. Alors, ce ne serait pas faire un profit exhorbitant que de les détailler à $1.50.

M. McDOUGALL : Pourquoi, dans tous les cas, laisseriez-vous faire les achats aux prix du détail ?

M. TAYLOR : Celui-ci a été moins vorace, quant à ses fèves, que certains autres.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Alors, vous abandonnez les fèves.

M. TAYLOR : Nous voyons à la page K—94 du rapport de l'auditeur général que le gouvernement a à Québec un autre ami dont il lui faut prendre soin. Voici un petit compte de $302 de la part de Louis Marois, dans lequel se trouve des item comme ceux-ci : pommes, $7 le baril ; 2 boisseaux de betteraves, à $1.50 le boisseau ; 11 boisseaux de carottes, à $1.50 le boisseau ; et 2 barils d'oignons, à $5 le baril. Est-il un cultivateur récoltant ces produits au Canada, qui approuvera ces prix-là ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : A quelle époque de l'année ces articles ont-ils été fournis ?

M. TAYLOR : Peu m'importe qu'ils aient été conservés en entrepôt frigorifique de l'automne au printemps, le prix en est trop élevé. Le ministre tentera-t-il de justifier la demande de pareils prix à une saison quelconque de l'année ?

Le gouvernement a un autre ami à Québec du nom de Charles A. Parent, lequel est un partisan actif du premier ministre et de ses amis, et ce monsieur a eu un petit compte de $1,363.35.

Qu'on me permette de demander à mon honorable ami, le député de Hamilton (M. Wood), quel est le prix des haches ?

M. WOOD (Hamilton) : Ça dépend de la fabrique.

M. TAYLOR : Je connais les meilleurs fabricants de haches tant du Canada que des Etats-Unis, et je sais le prix de leurs articles. Parent a vendu 4 haches au prix de $1.10 chacune.

M. WOOD : Ce n'est pas cher.

M. TAYLOR : Combien vendez-vous les déchets de coton ?

M. WOOD : Ça dépend de la qualité.

M. TAYLOR : De la qualité dont se servent les mécaniciens pour nettoyer leurs machines.

M. WOOD : Il y en a de plusieurs sortes.

M. TAYLOR : Parent a réclamé 8½ cents la livre relativement à 251 livres de déchets de coton fourni, et 10 cents la livre quant à 100 livres.

M. WOOD : Je considère que c'est très bon marché.

M. TAYLOR : Oui, mais vous le vendez à raison de 1½ cent ou deux cents la livre.

M. WOOD : C'est absurde.

M. TAYLOR : Je suis dans l'industrie manufacturière, et je sais ce dont je parle.

M. WOOD : J'en achète des centaines de ballots, et je ne puis jamais obtenir l'article à ce prix.

M. TAYLOR : Dites-moi le prix que vous payez.

M. WOOD : Oh ! cela est confidentiel.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ces déchets de coton ont été achetés seulement après que les échantillons et les prix eurent été soumis aux agents, et que les échantillons eurent été approuvés.

M. WOOD : Ce coton est-il blanc ou coloré ?

M. TAYLOR : Il y avait 100 livres de coton blanc, et le reste était coloré.

Nous allons prendre quelque chose dont tout le monde connait le prix. Voici un homme de Québec, du nom de Trumble, qui a fourni du pain au vapeur. Il a vendu 170 pains à 20 cents, 260 à 18 cents, 212 à 16 cents, et si vous consultez la page K-108, vous verrez que le vapeur "Petrel" a été approvisionné de pain au prix suivant à Owen Sound, par W. T. Bell, savoir : 350 pains à 6 cents, et 464 à 5 cents. Le pain est de même nature à Québec qu'à Owen Sound ; cependant, le vapeur l'obtient moyennant 5 cents le pain à Owen Sound, tandis qu'il le paie 18 cents à Québec.

M. FOSTER : Ce devait être des pains de Savoie.

M. McGREGOR : C'étaient des pains de 4 livres à Québec, et de 2 livres à Owen Sound.

M. TAYLOR : Comment le savez-vous ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Où se trouve cet item de pain vendu à Québec ?

M. TAYLOR : A la page K-95, savoir : W. Trumble et Cie.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Ce doit avoir été sous l'ancien régime, car c'est un bon conservateur. C'est un legs de l'ancien système.

M. TAYLOR : Peu importe la couleur des gens. Si mon honorable ami le Solliciteur général veut jeter les yeux sur le quatrième item de la page K-95 du rapport de l'auditeur général, il verra que W. Trumble et Cie. de Québec, ont fourni 170 pains à 20 cents, 260 à 18 cents, et 212 à 16 cents.

Le SOLLICITEUR GENERAL. Des pains de combien de livres ?

M. TAYLOR : De quatre livres, le plus gros que nous ayons.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Non, de six livres.

M. FOSTER : Non, jamais.

M. TAYLOR : Maintenant, prenons le vapeur "Petrel". On a dit à l'équipage, lorsque le vapeur s'est rendu à Owen Sound, de s'approvisionner chez un partisan politique, et l'on s'est adressé à F. N. LePan et Cie. qui ont produit un compte de 12 gallons d'huile bouillie à 75 cents le gallon. Chown et Cie de Kingston, vendent cette huile bouillie 44 cents le gallon. LePan et Cie ont reçu 14 cents la livre pour des déchets de coton, et 8 cents la livre pour du minium.

M. WOOD. Etait-il pur ou de première qualité ?

M. TAYLOR : Peu m'importe.

M. WOOD : Etait-il foncé ou sec ?

M. TAYLOR : Si l'honorable député veut se lever pour dire à la Chambre le prix auquel il vend la meilleure qualité de minium ou de céruse, j'accepterai sa déclaration.

M. WOOD : Je ne fais pas ce genre d'affaires dans le moment.

M. TAYLOR : Alors, ne venez point me contredire.

M. WOOD : Je ne fais que vous demander quelle en était la qualité.

M. TAYLOR : Alors, je dis qu'à huit cents la livre, il y a 50 pour cent plus de bénéfice que n'en rapporte la vente de la meilleure céruse. Je me suis enquis du prix de la meilleure céruse dans une boutique d'ici, et l'on m'a répondu qu'elle se vendait $6 le cent.

Le gouvernement a un autre ami à Owen Sound, et il ne pouvait accorder ses faveurs aux seuls LePan et Cie, car cet autre ami aurait été froissé. On s'adressa donc à M. J. W. Redfern, et l'on se procura de l'huile brute chez lui. Cependant, il ne réclama pas plus de 70 cents le gallon. Sa conscience était plus délicate que celle de LePan et Cie.

Il a fait payer le minium 6 cents la livre. Voilà quelques item qui établissent pourquoi le ministre demande une augmentation de $5,000 pour cet article. Il prétendait jadis qu'administré économiquement, le ministère pourrait réduire de beaucoup les prix payés par l'ancien gouvernement. Pourquoi donc les honorables ministres n'administrent-ils pas les affaires du pays avec économie, comme ils avaient promis de le faire ? Le ministre inscrit $100,000 à son budget de dépenses pour le service de protection des pêcheries. Cette somme est surtout destinée à solder les salaires des hommes et à pourvoir à l'approvisionnement de ces steamers, et il n'y a pas un seul article qui ne soit acheté chez des amis politiques à qui l'on permet de fixer les prix à leur guise. Ainsi, le lait concentré, préparé à Truro et qui se vend au port voisin $9 la caisse, se vend, une fois rendu à Victoria, à $5.60 au détail. Le steamer "Quadra" est dans le Pacifique à Victoria, ou peut-être est-il en train de croiser avec un groupe d'excursionistes, et nous ne verrons les item de son approvisionnement pour l'année courante que lorsque le prochain rapport de l'auditeur général nous sera présenté. Or, à la page G-18 de ce rapport pour l'année dernière, l'on voit que Fell et Cie., de Victoria, ont fourni le lait concentré pour $5.60 la caisse, tandis que le ministre paie à Charlottetown, à Halifax et autres lieux des provinces maritimes, de $8 à $9 la caisse. Je ne connais point la maison de commerce Fell et Cie., de Victoria, mais le député de Victoria me dit que les provisions à cet endroit ont été achetées par voie de commissions, ce qui explique la différence. La maison Fell et Cie a vendu le café 25 cents et le fromage 10 cents la livre. Je suppose que le Solliciteur général va nous dire que l'ancien gouvernement a fait la même chose. Je le répète, cela n'est pas une excuse. Les ministres actuels, lorsqu'ils étaient dans l'opposition, condamnaient l'ancien gouvernement, disant : "Lorsque nous serons au pouvoir, nous administrerons les affaires publiques en hommes d'affaires."

Le SOLLICITEUR GENERAL : Il faut d'abord convertir tous ces gens-là. On nous les a gâtés.

M. TAYLOR : L'honorable député admet donc l'exactitude de ce que je dis. Il dit qu'il faut d'abord convertir ces gens-là, et le moyen de le faire est de payer les provisions le double et le triple de leur valeur. Voilà un aveu qui suffit pour condamner le gouvernement aux yeux de tous les honnêtes gens.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Peut-être aurions-nous dû adopter un mode plus expéditif de conversion, en décapitant les entrepreneurs tories.

M. TAYLOR : Je n'hésite pas à affirmer que si nous faisions comparaître les inspecteurs, ils nous diraient qu'ils n'ont pas commandé eux-mêmes ces provisions, et qu'on

leur a tout simplement dit qu'il fallait les acheter de telle ou telle maison de commerce. Je viens de citer les prix payés l'année dernière pour la farine—$6.50, $6.75 et $7. Si l'honorable député veut bien consulter le rapport de l'auditeur général, page I-25, il constatera que l'entreprise de l'approvisionnement de la farine pour le pénitencier de Saint-Vincent de Paul a été accordé par voie de soumissions, et que le prix de cet article a été de $3.49 le baril.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Voilà une administration modèle.

M. TAYLOR : Oui, c'est l'administration modèle de mon honorable ami, le ministre de la Justice. Je veux appeler l'attention sur les prix payés, lorsqu'il a fallu adjuger par soumissions des entreprises pour l'achat de grandes quantités de marchandises pour toute l'année. Le prix payé pour la farine, pour l'approvisionnement du pénitencier de Saint-Vincent de Paul est de $3.49, et pour vous faire voir la différence, lorsqu'il s'agit d'articles achetés sans soumissions et par voie de soumissions, l'on a payé pour 59 livres de poudre à pâtisserie pour les steamers, 50 cents la livre, tandis que la poudre allemande fournie par voie de soumissions par Crawford et Cie, n'a coûté que 12 cents et demi la livre.

Le MINISTRE DE LAMARINE ET DES PECHERIES : De quelle qualité de poudre s'agit-il ?

M. MONTAGUE : Combien a-t-on acheté de livres de déchets de coton ?

M. TAYLOR: 249 livres.

M. FOSTER : Je m'oppose à ce que le Solliciteur général achète 249 ceintures pour l'usage de son département.

Une VOIX : C'est un gaspillage des deniers publics.

M. TAYLOR : Le député de Saint-Jean (M. Ellis), il y a quelque temps, nous a parlé du prix des fèves dans sa province et a dit que $1.50 le baril n'est pas un prix trop élevé ; et cependant, à Kingston, Crawford et Cie. les ont vendues un cent la livre. Le raisin de corinthe, article qui revient sans cesse dans les comptes que j'ai parcourus, est payé 10 cents la livre, tandis qu'à Kingston, il ne coûte que 5 cents et demi la livre. Les pois s'y vendent 1¾ cent la livre, soit 82 cents le baril, tandis que dans ces comptes, le prix est de $2.40 le baril. A Kingston, le fromage, pour la même année, s'est vendu 9 cents la livre. Dans l'un des comptes que j'ai parcourus, je vois que l'on a payé le sagou et le tapioca 8 cents la livre, tandis que d'après le rapport de l'auditeur général, page 1-19, il n'a été payé à Kingston, pour ces mêmes articles, que 4 cents la livre. Mon honorable ami a donc payé 100 pour 100 de plus à ses amis politiques à Charlottetown, pour ces articles.

M. MONTAGUE : Combien valent le sagou et le tapioca à Charlottetown ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je l'ignore.

M. TAYLOR : Le ministre a payé à ses amis politiques, à Charlottetown, huit cents la livre pour ces articles. Il est hors de doute que si l'on suit le mode de conversion préconisé par le Solliciteur général à l'égard de ces gens-là, ils appuieront le gouvernement actuel, tant qu'il leur paiera ces prix. Je le demande aux ministres : comment vont-ils se justifier auprès du peuple de cette violation de leurs anciennes promesses d'économie ? Et les cultivateurs, qui achètent eux-mêmes la plupart des articles que j'ai énumérés, que vont-ils penser de ces prix ? Que vont-ils penser du gouvernement qui, dans le but de convertir ces individus, leur paie leurs marchandises le double et le triple de leur valeur ? Je m'imagine que lorsqu'ils viendront déposer leur bulletin dans l'urne électorale aux prochaines élections, nombre d'entre eux se raviseront et diront : "Nous avons porté ce gouvernement au pouvoir, dans la conviction qu'il allait réaliser 25 et 50 pour 100 d'économies de plus que l'ancien gouvernement, et qu'il administrerait la chose publique au point de vue des affaires ; or, loin de là, il paie $100.000 ce qui ne coûtait à l'ancienne administration que $95.000." Et encore, rien ne nous assure que le gouvernement ne nous soumettra pas un budget supplémentaire, pour faire faire aux insuffisances du revenu créées par ces prix exagérés. L'honorable ministre n'a pas droit de demander cette année un crédit supplémentaire de $5,000, pour des articles qui pourraient lui coûter $5,000 de moins et même $10.000 de moins, s'il demandait des soumissions, eu égard à la quantité des articles dont il a besoin. Qu'il demande des soumissions et aux conservateurs et aux libéraux indistinctement, et il réalisera ainsi de fortes économies. Je ne blâme nullement le gouvernement de donner la préférence à ses amis politiques, toutes choses égales d'ailleurs, mais il n'a pas droit de payer à ses amis le double du prix pour les articles qu'ils fournissent.

Il y a encore deux ou trois listes d'articles dont je voudrais parler, et lorsque le ministre de la Milice et de la Défense nous aura soumis son budget, je lui prouverai que non seulement il s'est montré à la hauteur du ministre de la Marine et des Pêcheries, mais même qu'il lui a damé le pion, car il a payé pour obtenir certains articles des prix réellement exorbitants.

Pour l'édification du député d'Hamilton, qui fait autorité en fait de quincaillerie, je le prierai de se reporter au "Maritime Merchant, Halifax et Saint-John," au numéro du jeudi, le 9 de juin 1898, page 58, où il trouvera les cotes de la céruse que voici :

La céruse pure se vend actuellement 6 cents et le n° 1, $5.50 en paquets de dimensions ordinaires,

et pour les paquets de moindre dimension, un demi cent plus cher. Le n° 1 B.B. de Brandon, se vend $6 le 100.

Si les honorables députés veulent bien se donner la peine de lire les journaux, ils y trouveront les cotes de tous les principaux articles, farine, coton, clous, peinture ; et les cultivateurs savent bien si on leur demande un prix trop élevé pour ces articles. J'ai demandé au premier ministre, l'autre jour, à quel prix se vend le fil d'engerbage fabriqué au pénitencier. Il me répondit que ce fil se vendait, mais qu'il ne saurait m'en dire le prix, parce que les marchands n'avaient pas encore vendu leur fil. Or, le fil d'engerbage est l'un de ces articles dont le prix de vente est coté dans les journaux quotidiens. Toutefois, nous reviendrons sur ce sujet, lorsque le budget des pénitenciers sera sur le tapis. Les prix de gros du fil d'engerbage se publient, et les cultivateurs savent bien si les marchands cherchent à les duper.

J'espère que lors de l'adoption de cet item en dernière épreuve, le ministre demandera le vote de la Chambre, car je proposerai de biffer cet item de $5,000. Nos commettants, j'en suis sûr, comprendront que nous ne ferions pas notre devoir en votant pour ce service un crédit de $5,000 plus élevé que celui de l'année précédente, eu égard aux prix exorbitants payés pour ces articles.

M. SPROULE : J'appelle l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries sur un item relativement auquel j'avais donné avis il y a quelques semaines. J'ai posé les questions suivantes :

1. Qui a acheté le croiseur *Dolphin* du service des pêcheries ?
2. La vente s'est-elle faite à l'enchère, par voie de soumission publique ou de vente privée ?
3. Si elle s'est faite par voie de soumission ou d'enchère, dans quels journaux a-t-on publié les avis demandant ces soumissions ou annonçant la vente proposée ?
4. Quel a été le prix de la vente et quel a été l'acheteur ?
5. Quel a été le coût des réparations et des emménagements pour les années 1895-96, 1896-97 et 1897-98 ?

Voici la réponse du ministre de la Marine et des Pêcheries :

1. H. B. Harrison, d'Owen-Sound.
2. Vente privée ; une première offre ayant été faite au gouvernement de l'Ontario pour $600, offre qu'il refusa. En 1893 le département mit ce vaisseau en vente pour $700, mais ne put trouver d'acheteurs.
3. Même réponse qu'au No. 2.
4. $700. H. B. Harrison, d'Owen-Sound.
5. Réparations et emménagements pour 1895-96, $414.08 ; 1896-97, $346.64 ; 1897-98, $335.22.

Il m'a été impossible de constater le coût primitif de ce bateau ; je pense, toutefois, qu'il a dû coûter $3,000. Il a fait le service pendant quelque temps, et a eu besoin de réparations. On me dit que les réparaitons qu'il avait subies ces trois années dernières, en avaient presque fait un bateau neuf. On m'informe aussi que s'il avait été donné avis public de cette vente dans un journal d'Owen-Sound, de Meaford ou de Wiarton, ce vaisseau aurait pu se vendre $2,000.

Or, nul avis semblable n'a été donné au public et la première nouvelle qu'il en a eu fut la vente du vaisseau à M. Harrison pour $700. Si je ne me trompe, M. Harrison a fourni le bois pour les réparations du vaisseau, de sorte que son compte représente une forte proportion du prix de vente. Le vaisseau a été vendu à un ami politique du gouvernement, et j'appelle l'attention sur ce fait, afin de bien étalir ce que font ces messieurs pour leurs amis. J'ai une lettre d'un particulier me disant qu'il aurait payé ce vaisseau $2,000. Il me semble que le ministre s'est rendu coupable de gaspillage des deniers publics.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y a quelque temps, j'ai expliqué cette affaire assez au long. Si je ne me trompe, l'honorable député (M. Sproule) était alors absent. S'il veut bien se donner la peine de se reporter aux explications que j'ai données, je crois qu'il sera satisfait, et il avouera que j'ai parfaitement sauvegardé l'intérêt public.

Voilà six jours que nous discutons le budget du ministère de la Marine et des Pêcheries. Je me proposais d'apporter quelques explications en réponse aux observations de l'honorable député (M. Taylor), explications qui prouvent que les prix payés pour les articles en question se recommandent à l'approbation de tout censeur équitable. Or, comme à mon avis, la Chambre est consentante à m'accorder le crédit en question ce soir, je m'abstiendrai d'en dire plus long.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose que le comité lève sa séance, rende compte de l'état de ses travaux et demande la permission de délibérer de nouveau.

La motion est adoptée.

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

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je voudrais savoir du premier ministre quel est l'ordre du jour pour demain.

Le PREMIER MINISTRE : Nous nous proposons de délibérer sur le bill du chemin de fer du comté de Drummond et autres bills.

La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à 6 heures de l'après-midi (jeudi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, le 9 juin 1899.

L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

PRIÈRE.

RÉDUCTION DU QUORUM DU COMITÉ DES BILLS PRIVÉS.

M. SCRIVER : Je propose :

Que le quorum du comité des bills privés soit réduit à dix membres pendant le reste de la session, conformément à la recommandation contenue dans son cinquième rapport.

M. SPROULE : M. l'Orateur, ne pensez-vous pas que ce soit une proposition assez inusitée que celle de modifier le quorum d'un comité, à pareille époque de la session ? Les comités permanents s'en tiennent d'ordinaire au quorum établi à l'époque de leur formation.

Motion adoptée.

PREMIERE LECTURE

Bill F (n° 144) du Sénat pour faire droit à Abraham Aronsberg. (M. Landerkin).

GREVE DES CANTONNIERS DU GRAND TRONC

M. MACLEAN : M. l'Orateur, avant l'appel de l'ordre du jour, je saisirai l'occasion de demander au premier ministre (sir Wilfrid Laurier) s'il est en mesure de déposer sur le bureau de la Chambre, comme il nous l'a promis il y a deux jours, la correspondance relative à la grève des cantonniers du Grand Tronc.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : J'ai toute la correspondance par devers moi, mais si l'honorable député (M. Maclean) veut bien me le permettre, pour des raisons qui me semblent sages, je préférerais attendre jusqu'à lundi avant de soumettre cette correspondance à la Chambre.

ACCUSATIONS CONTRE LES FONCTIONNAIRES DU GOUVERNEMENT AU YUKON

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Je soumets à la Chambre :

Copie de la commission donnée à William Ogilvie, écr, en vertu du chapitre 114, S.R.C., pour tenir une enquête et recevoir des dépositions sous serment au sujet de certaines accusations portées contre des fonctionnaires du gouvernement fédéral dans le Territoire du Yukon ; et copie de la preuve faite à cette enquête.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : M. l'Orateur, je voudrais demander au gouvernement d'exercer toute la pression ou l'influence en son pouvoir au sujet de l'impression de ces documents ; car voilà déjà quelque temps que j'attends ces documents afin de me trouver en mesure de présenter une importante motion dans laquelle je me propose, sous ma propre responsabilité, de porter défi au gouvernement, relativement à l'administration du territoire du Yukon.

La motion est adoptée.

TARIF DE L'INTERCOLONIAL POUR LA FARINE

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Le député du Cap-Breton (M. McDougall) a demandé la production d'un rapport établissant les prix réguliers du tarif perçus sur chaque chargement de farine entre la Chaudière, Saint-Jean, Halifax, Pictou et Sydney, sur le chemin de fer Intercolonial en juin 1896, et entre les mêmes points en juin 1897-98, et entre Montréal et les mêmes points en juin 1898. Il m'est impossible de lui faire connaître les prix du tarif entre la Chaudière et les points dénommés, parce que le gérant de l'Intercolonial m'informe qu'il n'existe pas de tarif semblable ; mais les prix que je lui indique dans ce rapport sont ceux des chargements de farine, en 1896, en 1897 et en 1898, de Chatham, aux différents points qu'il a indiqués et de Montréal aux points dénommés.

M. McDOUGALL (Cap-Breton) : Est-ce que les fonctionnaires ne pourraient pas le renseigner sur la proportion payée au chemin de fer Intercolonial, à même les recettes des voitures de Charlottetown à Halifax ? Il s'agit ici du partage entre les deux lignes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député veut bien se reporter aux états que j'ai par devers moi, il verra que les renseignements qu'ils contiennent lui suffiront. S'il m'est possible de lui fournir d'autres renseignements, qu'il me fasse tenir une note et j'essaierai de les obtenir. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau, M. l'Orateur, l'état collectif du parcours par mille des locomotives et des voitures se rattachant aux termini de Montréal.

DEMANDE DE RAPPORTS

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER (Pictou) : J'appelle l'attention du gouvernement sur les procès-verbaux, page 402, où figure un rapport relatif à la correspondance échangée avec Archer Martin, ainsi qu'un autre rapport relatif à la correspondance échangée avec Frederick Peters. Le rapport recommande l'impression de ces documents, et bien qu'il n'ait pas été adopté, je désire signaler au gouvernement le fait que ces rapports sont très incomplets. On y a omis la date de la

dépêche reçue de M. Peters et celle de la dépêche qui lui a été envoyée. C'est peut-être en raison du fait que le nom seul de M. Archer Martin y est mentionné, qu'on n'a pas inséré au rapport la correspondance échangée avec Archer Martin, sous les noms de Martin et Langley.

Le MINISTRE DE l'INTERIEUR (M. Sifton) : Au sujet des dépêches, j'ai déposé un mémoire sur le bureau. Ce mémoire a été remis a greffier et j'ai vu celui-ci le remettre à l'honorable député.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je n'ai pas reçu ce mémoire et d'après les procès-verbaux, il n'a pas encore été transmis au greffier. Il serait évidemment injuste d'imprimer ces documents, avant qu'ils soient complets.

Le MINISTRE DE l'INTERIEUR : A tout événement, j'ai déposé le mémoire sur le bureau de la Chambre.

Quant à M. Archer Martin, le rapport déposé sur le bureau contient toute la correspondance qui se trouve au ministère. Si l'honorable député peut me donner quelques renseignements qui me mettent en lieu de découvrir quelque autre correspondance, je serai heureux d'essayer de la lui fournir.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je fais allusion à l'ordre du jour de la Chambre qui a été adopté le 24 d'avril. Naturellement, si l'honorable ministre affirme qu'il n'y a pas eu de correspondance échangée avec Martin et Langley, relativement aux permis de spiritueux, j'accepterai sa déclaration.

Le MINISTRE DE l'INTERIEUR : Il nous a été impossible d'en trouver ; cela s'entend du permis accordé à M. Macaulay, et c'est là sans doute ce qu'entend l'honorable député.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je sais qu'il existe une nouvelle correspondance relativement à M. Macaulay, mais il est possible qu'elle ne se puisse trouver, et il va sans dire que j'accepte la déclaration du ministre.

M. BOAZ GROSS, D'HILLSBORO, N. B.

M. McINERNEY : Je désire savoir du ministre de la Marine et des Pêcheries quel jour il pourra me communiquer les documents relatifs à l'affaire de M. Boaz Gross, qui avait rempli la charge de maître du havre à Hillsboro, N. B., jusqu'au moment de sa destitution par le gouvernement, nonobstant les protestations du député d'Albert (M. Lewis), partisan du gouvernement. Un commissaire a fait enquête sur l'affa're Gross et la préparation de ces documents demande peu de travail ; or, bien que l'ordre de la Chambre ait été adopté le 24 d'avril, ces documents ne sont pas encore sur le bureau.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Je pensais que ces documents se trouvaient sur le bureau ; et j'irai au renseignement à ce sujet.

M. McNEILL, DE RICHMOND, N.-E.

M. GILLIES : Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire faire une demande que je ne cesserai de renouveler de jour en jour, jusqu'à ce qu'on y ait fait droit. Quand le ministre se propose-t-il de déposer sur le bureau les documents relatifs à M. McNeill, l'ex-gardien du phare de mon comté ? Le 19 de mai, le ministre a promis que ces documents seraient sur le bureau le 25 de ce mois ; or, nous sommes déjà loin de cette date, et je veux savoir pourquoi le ministre n'a pas rempli sa promesse.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Je crois que ces documents ont été déposés sur le bureau ; et, s'ils ne s'y trouvent pas, je verrai à ce que la chose se fasse.

M. GILLIES : Je ne sache pas qu'ils aient été déposés sur le bureau.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous nous en informerons.

INTERCOLONIAL—PROLONGEMENT A MONTREAL—ACHAT DU CHEMIN DE FER DU COMTE DE DRUMMOND.

L'ORATEUR appelle l'ordre du jour :

Bill (n° 133) pour autoriser le gouvernement à faire l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond.—(M. Blair).

M. FOSTER : J'espère, M. l'Orateur, que mon honorable ami n'insistera pas pour que la Chambre s'occupe de cette question aujourd'hui, et cela pour deux raisons. La première qu'il admettra comme bonne, sans aucun doute, c'est qu'il y a quelques jours j'ai demandé au ministre des Chemins de fer et Canaux les rapports de ses ingénieurs sur l'état du chemin présentement ou au moment où le gouvernement en a pris possession. Ces rapports n'ont pas été produits.

La seconde raison, c'est que je ne voudrais faire qu'une série de commentaires au sujet des deux projets du Drummond et du chemin de fer du Grand Tronc au lieu d'être obligé d'en faire deux, sur chaque projet séparément. Les proportions concernant le terminus ne viennent que d'être produites et je n'ai pas encore eu le temps de les examiner. Dans ces circonstances, je demande à mon honorable ami le premier ministre de retarder la discussion de cette question, disons jusqu'à mardi.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je croyais que l'honorable dé-

puté avait épuisé toute la collection des objections qu'il pouvait avoir à ce projet, mais je vois que son répertoire est inépuisable. Nous avons déjà consacré beaucoup de temps à ce bill, et la Chambre admettra avec moi qu'il est important que nous en finissions. Il n'y a aucune objection à ce que le bill soit renvoyé à mardi, mais avec l'entente qu'on en disposera ce jour-là.

M. FOSTER : Je ne ferai aucune opposition, à condition que le ministre des Chemins de fer et Canaux produise les rapports.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne sais vraiment pas de quel rapport l'honorable député veut parler. Beaucoup de rapports concernant cette question ont été produits devant la Chambre à différentes reprises. Ces rapports ont aussi été produits devant le comité d'enquête qui a siégé l'an dernier. Ce comité les a examinés, les ingénieurs ont comparu et ont été interrogés des journées durant, et je ne vois pas quels sont les rapports dont l'honorable député veut parler.

M. FOSTER : D'abord les documents et les témoignages produits devant le comité d'enquête, ne sont pas produits devant la Chambre. D'ailleurs, même parmi les documents de ce comité je n'ai pas trouvé les documents dont je parle, et je suis certain qu'ils ne sont pas ici. J'ai expliqué au long, l'autre jour, ce que je voulais, et on peut le voir par les "Débats." C'est, en deux mots, le rapport des ingénieurs approuvant la voie, et indiquant dans quel état elle se trouve.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les ingénieurs qui ont convaincu le département que le chemin était en bon ordre, ont comparu devant le comité et ont donné leur témoignage sous serment. Ces témoignages sont en la possession de tous les membres de la Chambre. Je ne vois pas comment je pourrais fournir des renseignements qui ont déjà été donnés. Je ferai faire un examen des rapports qui ont été faits au département, mais ce sera un long travail d'en faire faire des copies ; et comme tous les employés sont déjà très occupés, j'espère que l'honorable député ne les obligera pas à faire une nouvelle copie de ces rapports. Si l'honorable député connaît un rapport, ou même deux ou trois, qui n'ont pas été produits, je me ferai un plaisir de les produire, mais vraiment, je n'en connais aucun.

M. BERGERON : Je suis convaincu que le gouvernement n'a rien à perdre en retardant le bill jusqu'à mardi.

Le PREMIER MINISTRE : Nous ne voulons aucun retard ; notre désir est de hâter les travaux de la Chambre autant que possible. Je veux bien retarder le bill jusqu'à mardi, mais qu'il soit entendu qu'il sera voté à cette séance.

Sir WILFRID LAURIER.

M. FOSTER : Il a fallu améliorer une partie du chemin et construire la partie subventionnée. Je n'ai jamais vu les rapports des ingénieurs sur l'état du chemin, ni le rapport qui recommande de l'accepter. Ces rapports ne sont ni volumineux, ni nombreux, et il est facile de se les procurer au département.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Tous ceux qui ont suivi la transaction du chemin de fer du comté de Drummond, depuis le commencement jusqu'à aujourd'hui, savent que l'ingénieur du département a fait rapport, quand il a eu la preuve que toutes les conditions de la subvention avaient été remplies. Il fallait que le gouvernement et l'auditeur général eussent cette preuve, avant que la subvention pût être payée. De plus notre contrat obligeait le Compagnie du Drummond à faire certains travaux. Notre ingénieur a fait rapport qu'ils pouvaient être exécutés pour une somme de $100,000. Nous avons accepté le chemin de la compagnie avec l'entente que nous dépenserions nous-même cette somme, sous la direction de nos propres employés. Nous n'avons pas de rapport à ce sujet. Nous avons mis des hommes à l'ouvrage sous la direction de l'ingénieur à Moncton. Il sait ce qu'il faut et il paie les ouvriers, à mesure que l'ouvrage se fait. Je crois savoir que nous avons dépensé $100,000 ; j'ai produit un état à cet effet, l'autre jour. J'ai été informé que les travaux ont été faits, mais nous n'avons pas de rapport d'un de nos ingénieurs, pas plus que nous n'en avons pour les autres travaux qui se font sur l'Intercolonial. Je ne vois pas, alors, quel rapport en particulier, l'honorable député désire avoir. Je produirai de nouveau les rapports de nos ingénieurs, d'après lesquels nous avons convenu de déduire $100,000 du prix d'achat, si le loyer, à cette date, ne dépassait pas cette somme.

M. FOSTER : Si l'honorable ministre produit ce rapport, c'est tout ce qu'il me faut.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Tous ces témoignages sont donnés sous serment dans le rapport que l'honorable député a en sa possession.

M. FOSTER : Je ne faisais pas partie de ce comité.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous avez le rapport entre les mains.

L'ordre du jour est suspendu.

TERRES DU YUKON ET LES FONCTIONNAIRES.

M. ROCHE : Avant de passer à l'ordre du jour, M. l'Orateur, je désire signaler à l'attention du ministre de l'Intérieur (M. Sifton) une question assez importante, et

si la chose est nécessaire je terminerai mes remarques par une motion d'ajournement.

Si les faits dont il s'agit sont tels que rapportés dans les journaux, ils font peu d'honneur à l'administration des terres par certains sous-agents du gouvernement, qui sont sous la juridiction immédiate du ministre de l'Intérieur. Je ne connais pas personnellement l'affaire, mais on m'a signalé le compte rendu d'une entrevue qu'un rédacteur du "Telegram" de Winnipeg a eu avec un citoyen de Glenboro' et si les faits sont vrais ils révèlent des abus criants de la part de certains fonctionnaires accusés de spéculer sur les terrains, au détriment des colons de bonne foi, en se servant des renseignements que leur position leur permet de se procurer.

L'expérience que vient d'avoir le ministre de l'Intérieur avec les fonctionnaires du Yukon qui se sont acquis une notoriété si peu enviable, non seulement au Canada, mais dans le monde entier, l'a obligé de défendre à ces fonctionnaires de faire une concurrence déloyale aux mineurs de bonne foi. Or, cette défense est aussi nécessaire dans le bureau des terres fédérales que dans le Yukon. Il ne devrait pas être permis à nos agents d'acquérir des terres, soit directement ou indirectement, au prix fixé par le gouvernement, pour les revendre ensuite, avec bénéfice, au détriment des colons.

Je vais citer l'entrevue, afin de donner à l'honorable ministre l'occasion de faire une enquête sévère et de punir les coupables, s'il y a lieu, et de cette manière, mettre fin à une coutume qui, si elle n'est pas enrayée, fera perdre toute confiance dans l'administration de nos terres fédérales :

LES TACTIQUES DU YUKON.

Etrange méthode de transporter une terre.—Un agent dans l'embarras à propos d'un Islandais.

Un citoyen de Glenboro' nous fait le récit d'une transaction qui a eu lieu entre John Harrower, un agent des terres du gouvernement, et un cultivateur Islandais, du nom d'Arni Sveinsson. Il paraîtrait que ce dernier, voulant acheter un certain quart de section, qu'il croyait appartenir au gouvernement, est allé trouver Harrower dans ce but. Harrower lui dit de revenir, vu qu'il lui faudrait consulter les registres pour voir si ce terrain n'avait pas déjà été acheté par quelqu'autre. Harrower aurait alors acheté le terrain au nom d'un ami, M. Hyllard.

Quand Sveinsson revint, Harrower lui revendit le terrain pour la somme de $1,120, dont partie fut payée comptant. En découvrant la fraude, l'acheteur fit arrêter Harrower pour obtention d'argent sous de faux prétexte. Sa prétention est que l'agent lui a fait payer comptant une terre que ses fils auraient pu avoir comme *homestead*. C'étaient, dit-il, des terres que le gouvernement a réservées pour donner en *homesteads*, il y a quelques années, mais qui ont été données, en grande partie, à des amis politiques, durant les trois dernières années.

M. R. A. Bonnar était l'avocat de la poursuite et l'échevin Mathers, celui de la défense. La plainte a été renvoyée, chaque partie payant ses frais, la cour ayant décidé que la transaction entre Harrower et Hyllard n'avait pas été prouvée.

En parlant de cette affaire, le citoyen de Glenboro' disait que c'est un fait bien connu dans cette partie du pays, que les Islandais ont été souvent trompés de cette manière, et que le cas actuel n'est qu'une nouvelle preuve que les tactiques du Yukon ont cours dans ce district. Toutefois, les Islandais commencent à être au courant de ces opérations et se tiennent sur leur garde.

Ainsi, quand cet Islandais s'est présenté au bureau des terres pour acquérir un certain quart de section, on lui dit de revenir sous prétexte qu'il fallait un certain temps à l'agent pour examiner les registres et s'assurer si ce terrain était réellement à la disposition du gouvernement.

Si cet Islandais avait eu les connaissances et l'expérience d'un Canadien ordinaire, il aurait su que l'agent pouvait lui fournir ce renseignement en regardant cinq minutes dans ses livres. Mais, d'après ce que dit l'entrevue, cet agent jugea l'occasion favorable de faire un joli bénéfice, sans qu'il y paraisse, et en l'absence de l'Islandais, il acheta la terre pour lui-même au nom d'un de ses amis, M. Hyllard.

L'Islandais découvrit la fraude dont il avait été victime, et traduisit l'agent devant la justice, et circonstance remarquable, l'action fut renvoyée, chaque partie payant ses frais, ce qui indique qu'il y avait au moins certaines raisons pour porter la plainte ; en effet l'action ne fut renvoyée, que parce que l'Islandais n'a pas pu prouver formellement la transaction qui a eu lieu entre Harrower et son ami.

On dit de plus que ce cas n'en est qu'un pris entre plusieurs, dans ce district ; et si tout cela est vrai, le fait est regrettable, car ces Islandais font partie de nos meilleurs colons——

Le PREMIER MINISTRE : Ecoutez ! écoutez !

M. ROCHE : Ils sont vigoureux, travaillants, économes, et je suis certain que le gouvernement a à cœur d'encourager cette classe d'immigrants ; mais, si on laisse subsister de pareilles méthodes, ces gens écriront dans leur pays, et l'effet en sera désastreux.

Je signale ce cas pour fournir au ministre l'occasion de faire une enquête, et si la fraude est prouvée, il devra chasser le coupable du service.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Je ne connaissais pas un mot de cette affaire avant que l'honorable député eut parlé, et les remarques qu'il vient de faire sont la première nouvelle que j'en ai. Si j'ai bien compris, un agent des terres aurait acheté un terrain du gouvernement, au nom d'un autre. L'honorable député voit lui-même, que dans un cas comme celui-là, le supérieur de cet agent ne pourrait pas savoir s'il y avait eu quelque chose de répréhensible, et en l'absence de toute plainte, le département ne peut rien faire pour mettre fin à ces fraudes, si toutefois elles existent.

Je crois que l'honorable député a été induit en erreur par le journal qu'il a cité, mais je ne puis pas entreprendre de donner sur

le champ, des explications sur une transaction de cette nature. Je préfère attendre à demain et je donnerai à la Chambre tous les renseignements que j'aurai pu me procurer du département. Si des fraudes ont été commises, une enquête aura lieu, et les torts seront redressés.

La motion d'ajournement est rejetée.

Sir CHARLES TUPPER : Avant de passer à l'ordre du jour, M. l'Orateur, je désire signaler à l'honorable ministre une rumeur qui veut que le gouvernement ait adopté une politique à l'égard de toutes les demandes qui sont devant le parlement, relativement à la construction de chemins de fer dans le Yukon. Je désirerais beaucoup entendre l'honorable premier ministre expliquer à la Chambre en quoi consiste cette politique, et les raisons qui l'ont déterminée. J'ai moi-même une opinion fortement arrêtée sur cette question, et j'aimerais beaucoup avoir l'occasion de discuter la sagesse de la politique qu'on me dit avoir été adoptée par le gouvernement.

M. l'ORATEUR : L'honorable député ne peut pas le faire à présent, car la motion d'ajournement vient d'être mise aux voix et rejetée.

FRONTIERES DE L'ALASKA.

Sir CHARLES TUPPER : En attendant une autre occasion, je signalerai à l'honorable premier ministre une dépêche de la presse associée sur une question très importante. Cette dépêche ne paraît pas s'accorder avec les déclarations que l'honorable premier ministre a faites l'autre jour et qui étaient basées sur les renseignements qu'il possédait alors.

Je lis dans la "Gazette" de Montréal, de ce jour :

LA FRONTIÈRE DE L'ALASKA.

Un compromis qu'on dit avoir été effectué à Londres.

Londres, 8 juin.—La presse associée apprend que l'ambassadeur Choate des Etats-Unis attend d'une heure à l'autre le consentement de- autorités à Washington à un compromis au sujet de la frontière de l'Alaska, en vue d'en arriver à un règlement qui permettrait à la conférence internationale de reprendre les négociations sur cette question

La rumeur veut que M. Choate, tout en faisant certaines concessions, a pu conclure un arrangement satisfaisant pour les Etats-Unis. L'attitude raisonnable prise par les Canadiens, la semaine dernière, a beaucoup contribué à ce résultat.

Le haut-commissaire canadien, lord Stratchona et Mount Royal, le secrétaire d'Etat pour les colonies, M. Jos. Chamberlain, et le marquis de Salisbury sont tous d'accord sur les bases du compromis.

Washington, D.C., 8 juin.—On apprend au secrétariat d'Etat que bien qu'il se fasse des progrès sensibles en vue d'un arrangement pour établir un *modus vivendi* afin de régler la question de la frontière canadienne. On a consulté des experts en géographie, pour déterminer exactement quelques-uns des points de la frontière, mais on n'a pu s'entendre au sujet de la ligne de division près du sentier de Dalton.

Londres, 8 juin.—Le correspondant de la presse associée apprend, de source autorisée ue le *modus vivendi* n'implique pas que la question de la frontière a été réglée, ni qu'on en soit arrivé à un compromis, mais simplement qu'une délimitation temporaire a été établie et sera maintenue durant deux ans pendant lesquels on pourra effectuer un règlement de la question principale qui fait l'objet du litige.

Mon seul but, en appelant l'attention de mon très honorable ami sur cette matière, est d'apprendre, s'il y a du nouveau depuis ses dernières déclarations à la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je puis dire à mon honorable ami qu'il n'est rien survenu de nouveau depuis mes dernières déclarations. Ce rapport doit faire une confusion entre le règlement définitif et le "modus vivendi". J'ai dit la dernière fois que nous nous étions entendus sur une ligne de division temporaire sur le sentier de Dalton. Tout le monde sait que depuis deux ans les sommets du Pas de Chilkoot et du Pas de White sont acceptés comme frontière par le gouvernement canadien et américain. Pour le sentier de Dalton, il n'y a pas encore d'arrangement. Les négociations sur ce point se continuent et comme je l'ai dit l'autre jour, nous en sommes venus à la conclusion qu'il est possible d'adopter une frontière provisoire également acceptable par les deux parties.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable premier ministre peut-il nous dire où doit être située, au juste, cette frontière provisoire ?

Le PREMIER MINISTRE : Je donnerais avec plaisir ce renseignement à mon honorable ami, mais je ne crois pas pouvoir le faire avant d'y être autorisé par les autorités impériales. J'ai toutes raisons de croire que cet arrangement provisoire sera accepté ; mais nous n'avons pas encore été averti de son acceptation et dans l'intervalle je suis tenu à la discrétion. Sur la question générale de la frontière je n'ai rien à dire de plus. Quant à la conduite du gouvernement canadien que le correspondant dit avoir été raisonnable depuis quelque temps, elle l'a toujours été, à notre avis, du moins, et je ne vois pas dans notre attitude aucun changement pouvant justifier cette divergence d'appréciation.

ILE DE L'HOMME-MORT

M. PRIOR : Avant de passer à l'ordre du jour, j'appellerai l'attention du gouvernement sur le fait que les dépêches de Vancouver, C. A., disent que M. Ludgate, à qui le gouvernement a loué l'île de l'Homme-Mort, a renoncé à son bail et quitté le pays. Le gouvernement possède-t-il quelques renseignements sur cette question ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (M. Borden) : Aucun.

SERVICE RAPIDE SUR L'ATLANTIQUE

M. McNEILL : Avant que l'ordre du jour soit appelé, je désirerais savoir du chef

du gouvernement, si on s'occupe activement de l'établissement d'un service rapide sur l'Atlantique ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Le gouvernement s'occupe activement de cette question.

SUBSIDES—CHEMINS DE FER AU YUKON

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

Sir CHARLES TUPPER : Je profite avec plaisir de cette occasion pour traiter brièvement une question à laquelle j'attache une très grande importance. On se rappelle qu'à la dernière session le gouvernement a déposé un bill concernant la construction d'un chemin de fer de Glenora ou de la rivière Stikine, jusqu'au lac Teslin. Ce projet qui avait été voté par la Chambre fut rejeté par le Sénat, et tomba à l'eau.

Quand ce bill fut présenté à cette Chambre l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) déclara qu'il était de la plus haute importance de l'adopter sous le plus court délai, vu que le projet était intimement lié à la protection de la vie et de la propriété à Dawson. J'avoue que dans ces circonstances, j'ai été extrêmement surpris d'apprendre que le gouvernement, pour des raisons de lui seul connues et qu'aujourd'hui encore je cherche vainement à m'expliquer, avait décidé qu'il ne serait pas accordé de chartes pour permettre à ceux qui ont des bills devant le parlement de construire aucun chemin de fer au Yukon.

Tous commentaires sont inutiles pour faire ressortir l'importance qu'il y a d'établir les communications les plus parfaites et les plus rapides entre le Yukon canadien et le monde extérieur. Je n'ai jamais pu comprendre pourquoi le gouvernement, après avoir attaché tant d'importance à cette question de communication par voie ferrée, a employé son autorité à empêcher ces communications d'être établies par des particuliers qui étaient disposés à nous les donner.

Ces particuliers avaient même dépensé de fortes sommes d'argent dans la préparation de cette entreprise, et non seulement ils étaient prêts à construire, à bref délai, un chemin de fer sur le sentier de Dalton jusqu'aux eaux du Fort Selkirk, mais ils avaient de plus offert de déposer entre les mains du gouvernement, une somme de $250,000, comme une garantie que les travaux seraient terminés dans un délai de dix-huit mois.

Le représentant du gouvernement au comité des chemins de fer, le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) a prétendu que le gouvernement ne pouvait accepter ce dépôt. Pourtant, ce dépôt a été offert avec empressement comme garantie de la bonne foi des promoteurs de l'entreprise et comme garantie aussi du rapide achèvement d'une importante ligne de chemin de fer, et cela sans demander au gouvernement fédéral d'aide quelconque pour compléter les travaux. Le comité a laissé la chose en suspens, bien que, d'après ce que j'ai appris, ceux qui ont fait cette offre et qui étaient prêts à déposer entre les mains du gouvernement $250,000 à titre de garantie de l'achèvement des travaux dans le cours de dix-huit mois, si la charte leur était accordée, aient dépensé au moins $40,000 en explorations et qu'ils soient en mesure de soumettre tous leurs plans à l'inspection du gouvernement.

Je profite de l'occasion pour appeler l'attention du gouvernement sur la haute importance de cette question et pour signaler en même temps, à cet égard, la déclaration du gouvernement qui a donné à entendre qu'il s'oppose à la concession de nouvelles chartes ou à ce qu'ils se fassent de nouveaux travaux pour prolonger les communications par voie ferrée avec le territoire du Yukon ou pour relier Dawson au monde extérieur. Je n'ai pas besoin de démontrer à la Chambre que le pays est profondément intéressé à l'établissement de communications rapides entre le Yukon canadien et les autres parties du monde. Par conséquent, à moins que le gouvernement n'ait quelque raison majeure de s'opposer à ce que des particuliers consacrent leurs capitaux à la construction de routes de communications d'une si haute importance, j'espère qu'il reconsidérera sa décision, à la lumière des observations que j'ai osé lui faire, et qu'à tout événement, il réfléchira mûrement avant de prendre une décision si absolument opposée, à mon avis, aux intérêts généraux du pays. Le premier ministre le sait il ne s'agit pas ici d'une question intéressant uniquement le Canada : il n'ignore pas que les capitalistes d'Angleterre ont engagé et placent encore de fortes sommes d'argent dans ce territoire, et il le sait aussi, il importe d'engager les capitalistes anglais, honorables et sérieux, à aider au développement d'une des plus importantes parties du territoire canadien. L'importance de la question me sert de justification pour avoir pris la parole et exprimé en plein parlement le profond intérêt que je prends à cette question. Il y a quatre ou cinq projets différents, qui s'appliquent à diverses parties de ce territoire, les uns au lac Atlin et quelques-uns même, je crois, à la ligne du lac Teslin, et il y a, en outre, nombre de demandes ; et j'espérais que le gouvernement, quand il n'aurait pas mis en vigueur la prohibition qui l'a empêché l'année dernière de prendre une initiative, aurait été disposé à laisser mûrement étudier les autres projets par un comité spécial des chemins de fer, dans le but d'adopter le système le plus favorable aux intérêts du Canada.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je remercie beaucoup l'honorable député d'avoir appelé l'attention de la Chambre sur cette question. Il n'y a pas en ce moment, à mon avis, de question qui intéresse l'avenir du Canada à un plus haut degré que celle dont parle l'honorable député. Je dois l'avouer, il peut, sans doute, sembler étrange au public en général, que nous refusions d'accorder de nouvelles chartes de chemins de fer, des bords du Pacifique au territoire du Yukon. Je dois ajouter que le gouvernement ne s'oppose pas et ne saurait s'opposer à tout projet tendant à la construction de chemins de fer, partant des eaux qui se trouvent absolument et hors de tout doute en territoire canadien, jusqu'au territoire du Yukon. Ce à quoi le gouvernement s'oppose décidément et si je ne me trompe, l'honorable député se rangera à mon avis, quand il aura plus mûrement étudié la question—c'est à la concession de chartes de chemins de fer vers le territoire du Yukon, partant de ce territoire en litige entre le Canada et les Etats-Unis. Actuellement, la plupart des chartes qu'on demande au parlement tendent à la construction de chemins de fer passant par le sentier Dalton, c'est-à-dire, se dirigeant de Pyramid Harbour, vers Dawson. Pour le moment, Pyramid Harbour se trouve dans le territoire en litige ; nous en réclamons la propriété et les Américains d'autre part, la réclament aussi, et ils sont aujourd'hui virtuellement en possession de ce port, ainsi que du canal de Lynn. Eh bien ! si nous accordions les chartes demandées, et si je ne me trompe, la chose est prévue dans ces chartes, il leur faudrait, comme complément une législation américaine, et il arriverait ainsi que nous établirions des communications par voie ferrée, entre Pyramid Harbour, dont les Américains ont virtuellement possession aujourd'hui, et la ville de Dawson ; et en accordant cette charte, nous ne ferions qu'aggraver les difficultés qui entourent la solution de la question relative à la délimitation de la frontière entre le Canada et les Etats-Unis. Accorder la charte demandée, charte pour la concession de laquelle, si je ne me trompe, il a déjà été déposé $250,000 reviendrait à créer une ville américaine, Pyramid Harbour, et ce serait, en outre, rendre plus difficile notre reprise de possession du territoire que nous réclamons, c'est-à-dire, l'établissement de la ligne-frontière là où elle doit être.

Actuellement, le litige entre nous et les autorités américaines se rattache à la délimitation de la frontière sur le canal de Lynn. J'ai déjà dit quelle est notre prétention à cet égard et je vais le répéter. Nous prétendons que la ligne-frontière est à l'entrée du canal de Lynn et que par conséquent, tout le canal de Lynn nous appartient. Les Américains prétendent, d'autre part, que la frontière passe autour du canal de Lynn, et ils réclament tous les rivages autour de ces eaux, c'est-à-dire, ils demandent qu'on leur confirme la possession de Skaguay, qu'ils détiennent actuellement, ainsi que celle de Dyea et de Pyramid Harbour.

A mon avis, il est évident que le parlement a agi avec une sagesse douteuse, en accordant, en 1897, une charte à la Compagnie dite "The British Yukon Railway Company" parce que cette compagnie détient ses pouvoirs et d'une charte canadienne et d'une charte américaine, et par conséquent, nous avons contribué à la création de Skaguay, ville américaine, entre laquelle et Seattle il se fait un commerce qui va toujours s'accroissant. Les Américains ont pris pied à cet endroit et ils s'y fortifient sans cesse, et tant que la question ne sera pas réglée, nous nous trouverons toujours comme nous l'avons été par le passé et comme nous le sommes aujourd'hui, en présence de puissants intérêts américains, qui ont créé Skaguay et qui s'opposeront à nos prétentions relativement au règlement de la question de la ligne-frontière. Si nous accordions cette nouvelle charte pour un chemin de fer partant de Pyramid Harbour, nous créerions de l'autre côté du canal de Lynn une autre ville américaine, et comme il existe une ville américaine à Pyramid Harbour et une autre à Skaguay, il est évident que lorsqu'il s'agira de délimiter la ligne-frontière, ces puissants intérêts exerceront une énorme influence à Washington contre notre prétention relativement à la véritable ligne-frontière. Par conséquent, en pareilles circonstances, à notre avis, il importe d'ajourner la concession de ces chartes de chemins de fer, de Pyramid Harbour jusqu'aux eaux du canal de Lynn, jusqu'à ce que la question de la ligne-frontière ait été réglée de façon ou d'autre, dans la conviction où nous sommes que ce règlement sera favorable à nos prétentions relativement à ce qui constitue la véritable frontière. Quand la question aura été réglée et que, comme nous avons la conviction, il aura été reconnu que le canal de Lynn et Pyramid Harbour nous appartiennent, alors nous serons en mesure d'accorder une charte pour la construction d'un chemin de fer partant de Pyramid Harbour, qui se trouverait en territoire canadien et il n'y aurait nullement besoin d'une charte américaine. Il est préférable d'attendre une année ou deux, jusqu'à ce que nous ayons la certitude que Pyramid Harbour est une ville canadienne, plutôt que de construire ce chemin de fer maintenant et de travailler ainsi à la création d'une ville américaine.

En pareilles circonstances, je crois que la Chambre conviendra et l'honorable député lui-même, après mûre réflexion admettra que les intérêts bien entendus du Canada, demandent que nous ne favorisions pas d'avantage la création de nouvelles villes américaines sur le canal de Lynn, et que nous attendions jusqu'à ce que la question de la frontière soit réglée. J'ajouterai que s'il est décidé plus tard que le canal de Lynn ne nous appartient pas, mais qu'il appartient

aux Américains, alors le Canada s'efforcera d'obtenir accès au territoire du Yukon, non pas par le canal de Lynn, mais en construisant des chemins de fer à partir d'un port, sur les bords du Pacifique, qui soit sans conteste en territoire canadien : et, bien qu'il soit possible que la route fût la plus longue, ce chemin de fer partirait du goulet Observatory ou de quelque autre point, et traverserait les districts de Cassiar, d'Atlin et du Yukon. Voilà l'avis que nos avons adopté. Je le sais, en règle générale, empêcher la construction de chemins de fer dans notre pays est peut-être, dans une certaine mesure, une tâche odieuse ; et, il peut sembler encore plus odieux d'empêcher la construction de chemins de fer donnant accès au district du Yukon ; toutefois, les raisons militant en faveur de la politique de temporisation jusqu'à ce que nous sachions si les havres sur le canal de Lynn sont en territoire canadien ou en territoire américain, ces raisons, dis-je, paraissent si fortes et si convaincantes que, dans l'intervalle, nous laissons à la Chambre et au pays le soin de juger s'il n'est pas préférable de ne plus accorder de nouvelles chartes pour la construction de chemins fer portant du canal de Lynn jusqu'à ce que la question de la frontière ait été réglée.

Sir CHARLES TUPPER : M. l'Orateur, si la Chambre, d'un commun accord, me le permet, je désire faire une simple observation. Je ne vois pas en quoi la construction d'un chemin de fer, d'un point du pays en question à un autre point, puisse en rien influencer sur la question de la délimitation de la frontière, question qui sera réglée, si jamais elle l'est, par un tribunal international d'experts. La seule question qui pourrait surgir ne saurait se rattacher au cas actuel, mais bien à Skaguay ou Dyea. Elle ne pourrait surgir relativement à un règlement quelconque effectué maintenant ; car, si l'on construisait un chemin de fer et que la commission décidât que le territoire canadien s'étend des bords du Pacifique au fort Selkirk, la question serait réglée tout aussi complètement, abstraction faite de celle de savoir si, oui ou non, il existait antérieurement un chemin de fer.

Je dois aussi faire observer au premier ministre que, relativement à la construction projetée d'un chemin de fer de la rivière Stikine au lac Teslin, le contrat stipulait que MM. Mackenzie et Mann pourraient construire cette ligne de Pyramid Harbour au fort Selkirk. Il n'a pas été question alors de la délimitation de la frontière ; et pourtant cette question était alors autant, sinon plus, en litige qu'elle ne l'est aujourd'hui, et en pareilles circonstances, puisque le gouvernement a autorisé alors la construction de chemin de fer, je ne vois pas pourquoi il ne le ferait pas aujourd'hui. Je me borne à cette unique observation, car, j'en suis bien persuadé, le premier ministre n'a pris cette décision que dans la conviction que les intérêts du pays le demandent; toutefois, rien ne prouve que cela dût en rien porter préjudice à la délimitation définitive de la frontière. En même temps, je dois me ranger à l'avis du premier ministre quand il affirme que la construction d'un chemin de fer intéresse la colonisation de ce territoire ; et si la commission décide d'une façon définitive que Skaguay, Dyea et le canal de Lynn sont en territoire américain, je conviens alors, avec le premier ministre, qu'il importerait dans ce cas, d'ouvrir, à brève échéance, des communications directes par chemin de fer partant d'un endroit situé sans conteste en territoire canadien et traversant ce territoire jusqu'à la ville de Dawson. Comme il n'est point demandé de subvention, les raisons alléguées par le premier ministre ne semblent pas assez concluantes, à mon avis, pour empêcher la construction actuelle d'un chemin de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas la présomption de croire que ce que je pourrais ajouter à ce que le premier ministre vient de dire convaincra le chef de l'opposition (sir Charles Tupper) de la validité des raisons qui s'opposent à la concession de nouvelles chartes pour le moment, puisque le premier ministre n'a pas réussi à le convaincre, comme la chose semble évidente. Je me permettrai d'appeler l'attention du chef de l'opposition sur un fait qui semble lui avoir échappé, au cours des observations qu'il vient de faire, pour combattre l'initiative prise par le gouvernement, et la décision que le premier ministre vient de faire connaître. Il nous rappelle que l'une des stipulations du contrat passé avec Mackenzie et Mann, et l'une des conditions de la charte accordée pour la construction de cette ligne, est que ce chemin de fer pourrait partir de Pyramid Harbour, et traverser le défilé de Chilkat pour atteindre le district du Yukon. Cela est parfaitement vrai. Mais mon honorable ami a oublié que c'était là une entreprise secondaire et que la ligne de Glenora au lac Teslin était l'entreprise principale de MM. Mackenzie et Mann.

Quant à la question de savoir si, oui ou non, la ligne s'étendant de Pyramid Harbour au district du Yukon serait construite par ces messieurs, la chose était entièrement laissée à la discrétion du gouvernement et il leur fallait, au préalable, obtenir le consentement du gouvernement. L'autorisation donnée à MM. Mackenzie et Mann était tenue en suspens et entièrement subordonnée au consentement du gouvernement. Advenant que la question eût été soulevée par MM. Mackenzie et Mann, le gouvernement était libre de décider si, eu égard aux circonstances, il serait sage d'autoriser la construction de cette ligne.

Tant que les circonstances actuelles ne subiront pas de modification, il semble de toute évidence et hors de conteste que l'intérêt du Canada impose au gouvernement

l'obligation de temporiser et de ne plus accorder de nouvelles chartes, au moins, pour la construction d'un chemin de fer à travers le défilé de Chilkat. Il est hors de doute qu'il n'existe que deux routes—l'une à travers le Pas de White et l'autre à travers le défilé de Chilkat—utilisables au point de vue de la construction d'un chemin de fer. Nous convenons tous que c'est un malheur, plutôt qu'affaire de simple incurie, que le parlement ait accordé une charte à la Compagnie du Pas de White, car, de fait, comme le premier ministre l'a déclaré, notre cause s'en trouve, dans une certaine mesure, au moins, affaiblie. Il est fort possible, qu'au point de vue légal la construction de ces villes au terminus de ce chemin de fer n'ait pas affaibli notre cause ; mais nous savons que, de fait, cela a prêté une immense force à l'antagonisme qui a surgi dans toutes les parties des Etats-Unis contre tout arbitrage qui aurait pour résultat la cession de ces villes au Canada, s'il arrivait qu'il fut constaté, au cours de négociations amicales, que ces villes se trouvent en territoire canadien.

J'ajouterai un mot au sujet d'une autre route. Le comité des chemins de fer est actuellement saisi de quatre ou cinq bills relatifs à des chemins de fer se rendant au district du Yukon. Quatre de ces bills s'appliquent au défilé de Chilkat et un ou peut-être deux statuent sur la construction de chemins de fer partant de quelque point sur la rivière Stikine ou de quelque endroit de la côte du Pacifique ou de la Colombie Anglaise.

Je suis fortement d'avis que pour le moment il serait de mauvaise politique d'accorder de nouvelles chartes pour la construction d'une ligne par cette route. Lorsque, comme l'a fait observer le premier ministre, la frontière internationale aura été délimitée d'une façon définitive, et s'il arrivait que cette décision fût défavorable à nos prétentions, c'est alors que s'imposera au gouvernement une fort importante question, celle d'élaborer une législation pour la construction de chemins de fer traversant directement le territoire canadien sur tout leur parcours : au lieu d'accorder aujourd'hui des chartes qui pourraient porter préjudice à notre future initiative ; chartes qui ne cadreraient peut-être plus avec le système que nous voudrions adopter après mûre réflexion, et qui ne répondraient plus aux besoins du moment, une fois que nos explorations auront été complétées. Les intérêts des habitants du Yukon ne sauraient guère en souffrir, puisqu'ils ont actuellement accès, par la ligne du Pas de White aux cours d'eau navigables et peuvent descendre la rivière pendant l'été. Ce chemin répond, au moins, à tous les besoins du moment. Voilà pourquoi, avec l'autorisation du gouvernement, j'ai donné à entendre au comité des chemins de fer, ce matin même, que le gouvernement n'est pas en faveur de la concession de nouvelles chartes, et que si l'on insistait, force nous serait de demander au parlement de ne pas sanctionner ces chartes.

M. G. E. FOSTER (York, N.-B.) : La question qui vient de surgir est fort importante et veut être étudiée, abstraction faite de tout esprit de parti. Pour mon compte, je désirerais prêter tout le poids possible à l'argument avancé par le premier ministre. Je n'hésite pas à le dire, la base sur laquelle s'est appuyé le gouvernement pour adopter cette politique, serait assez patriotique et assez légitime, si elle existait réellement. Toutefois, nous sommes grandement en lieu de croire qu'en examinant l'autre côté de la question, nous trouverons amplement matière à compensation. Le chef de l'opposition a signalé à l'attention du gouvernement le fait que, par la législation projetée la session dernière, le gouvernement se proposerait de construire une ligne de communication à travers le territoire des Etats-Unis, à partir d'un point où certainement les deux côtés de la rivière Stikine se trouvent en territoire contesté et peuvent appartenir soit aux Etats-Unis soit au Canada. A tout événement, la situation de ce territoire est absolument semblable à cet égard, à celle des lieux en question sur le canal de Lyun. Alors, le gouvernement n'a nullement hésité dans sa tentative de construire une ligne de communication et d'accorder aux entrepreneurs en question, l'autorisation facultative de placer le point de départ de leur chemin à Pyramid Harbour. L'on ne saurait prétendre qu'il ne fut pas question alors de la frontière en litige, tout autant qu'aujourd'hui.

Voilà huit ou dix ans que ce litige dure, et ces six ou sept années dernières surtout, le gouvernement des Etats-Unis et celui du Canada ont tenté tous les efforts possibles pour arriver à délimiter la frontière en litige. Il a fallu faire des travaux préliminaires, et le résultat de ces travaux se trouve actuellement entre les mains du gouvernement, et contribuera au règlement définitif de la question. Par conséquent, l'on pourrait formuler la même objection relativement à la législation tendant à ratifier l'entreprise de Mackenzie et Mann.

L'argument actuellement mis de l'avant, est que si l'on crée une ville à Pyramid Harbour comme on l'a fait à Skaguay, cela pourrait fortifier l'opposition dirigée contre la cause du Canada et favoriser les prétentions des Etats-Unis. A mon avis, les intérêts commerciaux de la côte du Pacifique, ainsi que les profits et le trafic que ces intérêts ont en perspective militeront avec tout autant de puissance contre la cause du Canada, que si l'on établissait ces villes. Le premier ministre, je crois, n'affaiblira nullement la cause des Etats-Unis et ne donnera nulle force à sa propre cause en venant aujourd'hui déclarer en plein parlement qu'il ne veut pas qu'il soit créé de villes américaines dans le territoire en litige, dans la mesure,

au moins, où il serait possible de le faire au moyen de chartes accordées par le parlement canadien.

Il est un argument que les adversaires de notre cause pourraient peut-être alléguer, en réponse au premier ministre, et c'est que le gouvernement canadien n'a pas une foi aussi robuste qu'il devrait avoir dans la possibilité ou même dans la probabilité de notre droit au territoire en litige. Si notre prétention est juste, nous serions en lieu d'espérer qu'un tribunal d'experts reconnaîtrait la justice de notre cause et accorderait ce territoire au Canada. C'est donc une preuve que le gouvernement a peu de confiance dans le triomphe de la cause du Canada, lorsqu'il vient déclarer ici qu'il ne veut pas encourager le développement du commerce dans ce territoire de peur que cela ne contribue à la création de villes américaines et que les intérêts commerciaux de ces villes ne portent préjudice à la cause du Canada. C'est faire peu d'honneur aux experts de la commission internationale qui doivent décider cette question, si jamais toutefois, pareil tribunal est créé, et cela indique que le gouvernement canadien a peu de foi dans sa propre cause.

On peut aussi envisager la question à un autre point de vue. Heureusement,—ou plutôt malheureusement pour la thèse soutenue par le gouvernement—le parlement canadien, tout en étant bien au fait de la question du territoire en litige, a accordé au moins une charte, sinon deux. Les porteurs de cette charte ont tellement poussé les travaux que leur chemin de fer participe aujourd'hui fort activement au commerce. L'attitude actuelle du gouvernement va contribuer énormément au succès de cette compagnie et lui permettre de réaliser des profits exagérés, bien qu'il n'y ait que deux ans à peine que le parlement a accordé sa charte. La déclaration que vient de faire le gouvernement, déclaration portant qu'il s'oppose carrément à l'établissement de nouvelles routes de communications dans ce pays—par le sentier Dalton, entre autres—cette déclaration, dis-je, aura pour conséquence d'accorder un monopole absolu au chemin de fer déjà construit sous l'empire d'une charte accordée par le parlement. Si les obligations de cette compagnie valaient 50 pour 100 il y a deux heures, elles valent maintenant 100 pour 100, grâce à cette déclaration que vient de faire mon honorable ami ; et non seulement la chose va-t-elle créer beaucoup de mécontentement, mais elle va provoquer une foule de commentaires hostiles, lorsqu'on saura qu'un chemin de fer où les députés sont intéressés, pour lequel ils ont travaillé, et d'où ils espèrent tirer des profits, a été ainsi favorisé—

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : De quels députés mon honorable ami veut-il parler ?

M. FOSTER : Je crois qu'il y a des députés intéressés dans ce chemin.

Quelques VOIX : Désignez-les.

M. FOSTER : Oui, je le crois—des députés qui avaient de grands intérêts à faire adopter la charte de ce chemin de fer par le comité des chemins de fer et par la Chambre, et, si je ne me trompe, ils doivent avoir des profits en perspective dans ce chemin.

Quelques VOIX : Désignez-les donc.

M. FOSTER : Eh bien ! c'est là au moins mon impression.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous avez dit que certains députés se trouvaient intéressés.

M. DOMVILLE : Vous poignardez toujours quelqu'un dans l'ombre.

M. FOSTER : S'il n'y a pas de député intéressé dans ce projet, ma déclaration n'aura pas une grande portée. Mais je crois qu'il y a des députés intéressés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il l'a dit, non comme supposition, mais comme si le fait était réel.

M. FOSTER : J'ai exprimé mon impression personnelle.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, mais cela n'établit pas un fait.

M. FOSTER : L'impression d'un homme ne crée pas un fait, mais cet homme peut être sous l'impression que telle chose est un fait. S'il n'y a aucun député intéressé dans ce chemin, ma prétention tombe d'elle-même ; mais si quelque député se trouve intéressé, l'argument que je soulève est des plus forts. A tout événement, il s'applique avec tout autant de force à ceux qui ont eu la chance exceptionnelle d'obtenir cette charte, car ils ont obtenu un privilège exclusif de construire un chemin de fer dans cette partie du pays. Ce sont là des choses qui ont leur importance et qui viennent à l'encontre de l'idée exprimée par mon honorable ami. Je ne crois pas que la cause du Canada fût en danger, alors même que nous accorderions le privilège demandé. Mais cette question, si jamais elle est décidée, le sera par une commission internationale d'experts qui ne pourront ignorer les droits de notre pays pour la seule raison que nous avons accordé trop d'avantages à des compagnies de chemins de fer, dans une partie du pays où le besoin de voies ferrées se fait tant sentir et qui n'en saurait retirer que des avantages considérables. Voilà ce qui m'a frappé d'abord, et je crois que ces raisons valent quelque chose.

M. D. C. FRASER (Guysborough) : M. l'Orateur, voulez-vous me permettre, vu que j'ai eu l'occasion de présenter ce bill de chemin de fer du Yukon dont il est question maintenant, de faire une observation ? Si l'honorable député a voulu faire allusion

à moi, dans les remarques qu'il s'est permises, il s'est trompé étrangement. J'ai présenté ce bill à la demande d'un ami de la Nouvelle-Ecosse, qui se trouvait intéressé à ce projet avec des capitalistes anglais. Le bill a été présenté de la manière ordinaire, et j'ai travaillé à le faire adopter. Pour ce travail que j'ai fait, je n'ai pas reçu un sou. Je n'ai jamais eu, je n'ai pas—je n'aurai jamais un sou d'intérêt dans le "British Yukon Ry"—autant que je puis le savoir, il n'y a pas un membre du parlement qui ait ou qui aurait des actions dans cette compagnie, à moins de les acheter à la bourse.

L'honorable monsieur voulait sans doute parler de moi—il ne pouvait faire allusion à aucun autre—parce que j'ai présenté ce bill. Tout ce que j'ai à lui dire, c'est que le soupçon qu'il veut créer ne repose sur aucun fait. Je n'ai jamais eu et je n'aurai jamais—parce que je ne le pourrais—un dollar des actions présentes ou futures que cette compagnie pourra mettre sur le marché.

M. FOSTER : Je puis exprimer clairement et franchement ma pensée. On m'avait dit que l'honorable député de Guysborough était un des directeurs de cette compagnie.

M. FRASER (Guysborough) : Je ne suis pas même un actionnaire.

M. FOSTER : C'était l'impression que j'avais quand je me suis levé pour parler. On ne saurait reprocher à un membre de cette Chambre d'être actionnaire ou directeur d'une compagnie de chemin de fer dans ce pays, surtout quand cette compagnie ne sollicite ou n'obtient aucune subvention du gouvernement. Mais ce que je voulais dire est ceci : Quand le gouvernement oppose son veto à la construction d'un chemin de fer dans ce pays, aucun membre de la compagnie qui veut construire ce chemin, s'il est directeur de cette compagnie—en même temps membre du parlement, devrait démissionner comme directeur. Voilà tout ce que je voulais dire et rien de plus. Il n'y a pas là accusation ou faute.

M. McGREGOR : Vous avez dit que le député auquel vous faisiez allusion deviendrait riche si le bill était adopté.

M. TAYLOR : Mais dans ce cas, s'en trouverait-il plus mal ?

M. FOSTER : J'ai dit—et personne dans cette Chambre ne prétendra le contraire—que si les actions de cette compagnie de chemin de fer valaient 50 cents quand elles ont été mises sur le marché, elles vaudraient le double si le gouvernement déclarait qu'il n'y aurait pas d'autre chemin de fer de construit durant une ou deux années au plus. Où est le mal ? Je n'hésite pas à dire que si le parlement, comme dans le cas actuel, empêche par son veto la construction d'un autre chemin de fer et accorde à une compagnie un monopole, les membres de cette Chambre qui pourraient faire, avant ce veto, partie de cette compagnie, devraient s'en retirer dès que tel veto est opposé. S'il y a quelque chose là-dedans qui le concerne, que mon honorable ami se l'applique. Mais je n'ai voulu désigner personne, et j'ajoute ce que j'étais pour dire tout à l'heure, si mon honorable ami n'est pas un des actionnaires ou directeurs de la compagnie en question, mes renseignements sont inexacts.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Je crois que tous les députés des deux côtés de la Chambre ont trouvé inopportun et malheureux, du commencement à la fin, le discours de l'honorable monsieur (M. Foster). Il a essayé d'accuser le gouvernement de refuser d'accorder d'autres chartes à des compagnies de chemin de fer passant par le pas de White et le pas de Chilcoot. Il a déclaré, avec toute l'autorité d'un ex-ministre, que des députés influents étaient intéressés dans le projet actuellement soumis et que la politique suivie par le gouvernement était dictée par ces députés.

M. FOSTER : M. l'Orateur, je crois que mon honorable ami me permettra de l'interrompre. Je n'ai pas fait l'allusion qu'il me prête, et mes paroles ne comportent pas le sens qu'il leur donne, et que certainement je n'ai pas voulu leur donner.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable monsieur peut ne pas avoir eu cette intention, mais je suis certain que les membres du gouvernement et les députés siégeant de ce côté de la Chambre ont interprété les paroles de l'honorable monsieur dans ce sens, que notre politique ne dépendait que des députés ayant des actions ou des intérêts dans ce chemin de fer. Je n'hésite pas à dire que le gouvernement de Sa Majesté s'est occupé sérieusement de cette question et que sa décision n'a été donnée qu'au point de vue des véritables intérêts du pays. L'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor) que je vois sourire, pense évidemment autrement. Il croit que de tels motifs n'auraient aucune influence sur lui, s'il faisait partie d'un gouvernement, et il ne peut comprendre combien ces motifs peuvent être considérés par le gouvernement actuel. C'est pourtant le cas.

L'honorable monsieur (M. Foster) a rappelé—ce que nous ne saurions ignorer—que le parlement a, en 1897, accordé une charte à la Compagnie du chemin de fer du pas de White et que notre refus d'accorder une charte à une autre compagnie donne une valeur considérable à cette charte.

L'honorable monsieur devra se rappeler que la Chambre a accordé cette charte, alors que l'on ignorait complètement la valeur des terrains aurifères du Yukon. Si nous avions su alors ce que nous savons depuis, le gouvernement et le parlement auraient suivi une autre ligne de conduite quant à cette

question. De plus l'honorable monsieur devra se rappeler que lorsque le gouvernement a soumis le projet de faire construire un chemin de fer par MM. Mackenzie et Mann, on a pris un soin spécial pour que cette ligne ne passât que sur le territoire anglais. On a demandé expressément qu'un terminus fût établi à Glenora, sur la Stikine, et que la route fût ensuite continuée à l'île Observatory. Notre but était de garder autant que possible, pour nous, le commerce de cette région ; nous voulions que si une ville importante était bâtie sur la côte du Pacifique, cette ville fût anglaise et non américaine.

Je ne crois pas que l'honorable monsieur ait été heureux quand il a prétendu que les membres du gouvernement n'avaient pas d'espérance de voir réussir la cause du Canada. Il ignore l'attitude prise par les Etats-Unis. Ces derniers prétendent que, quelle que soit la route parcourue par ce chemin de fer et qu'elle traverse, ainsi que nous le prétendons, le canal de Lynn, à son embouchure, en suivant les montagnes, ou qu'on lui donne toute autre direction, les établissements qu'ils ont au bord de la mer devraient leur être conservés sans nous occuper du territoire sur lequel tels établissements se trouvent.

Si nous accordions une charte pour la construction d'un chemin de fer à Pyramid Harbour et que cette localité devint dans un an ou plus une grande ville, les Etats-Unis pourraient invoquer les mêmes prétentions avec beaucoup plus de force. Ils diraient : Voici une grande ville américaine, bâtie sur un territoire qu'on croyait nous appartenir, et ce serait nous outrager que de nous demander de la passer à l'Angleterre.

M. GILLIES : L'honorable ministre me permettra-t-il de lui poser une question ? Il a été l'un des membres de la conférence internationale à Washington, et croit-il que le fait du gouvernement d'accorder une charte à une compagnie de chemin de fer passant au Pas de White soit de nature à nuire aux négociations en cours ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne puis rien ajouter à ce qu'a déclaré le très honorable premier ministre, lorsqu'il a lu le protocole. L'honorable député sait que je ne puis rien dire à ce sujet. Je ne fais que rappeler le fait que les Américains ont toujours, ainsi que le démontrent tous les documents publiés, insisté pour avoir tous les établissements le long de la côte, sans considération du jugement des arbitres quant à la ligne de séparation de territoire. J'ai donc raison de dire que si nous accordons une charte pour un chemin de fer et que si une ville importante se bâtit, ils prétendront formellement que cette ville est à eux, quelle que soit la compensation que nous pourra donner le tribunal d'arbitrage. Nous voulons, nous, que si cette ville est bâtie, elle appartienne à l'Angleterre.

M. GILLIES : Comme l'un des bills portés à l'ordre du jour est à mon nom, je crois devoir faire quelques remarques à la Chambre.

M. l'ORATEUR : J'espère que l'honorable député ne discutera pas ce bill.

M. GILLIES : Non ; je ne me propose que de discuter la question générale soumise à la Chambre.

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries se rappellera que l'un des articles du contrat Mackenzie et Mann dit :

Le gouvernement soumettra au parlement, à sa prochaine session, une mesure pour faire adopter la loi nécessaire confirmant cette convention et autorisant le gouvernement et les entrepreneurs à l'appliquer et la mettre à exécution, et constituant légalement en compagnie les entrepreneurs et tous autres particuliers qui pourront devenir actionnaires, sous le nom de Compagnie du chemin de fer du Yukon Canadien, ou autre nom approuvé par les entrepreneurs (ci-après désignée sous le nom de "compagnie des entrepreneurs"), avec pouvoir d'acquérir, exécuter et remplir la présente convention, et avec toutes les dispositions nécessaires à cette fin, et avec tous les pouvoirs de construire et d'exploiter le chemin de fer susmentionné, ainsi qu'un prolongement vers le nord jusqu'à la ville de Dawson ou les environs, et un prolongement vers le sud jusqu'à un point dans la Colombie Anglaise devant être désigné par le gouvernement et susceptible de devenir un port océanique ; aussi une ligne de chemin de fer depuis les eaux du canal de Lynn jusqu'au fort Selkirk ou aux environs, par voie du col de Chilcat, ainsi que des embranchements de chemin de fer de tout point quelconque sur les chemins de fer de la compagnie jusqu'à toute propriété quelconque appartenant à la compagnie, et des voies ferrées entre toutes eaux navigables et toute propriété appartenant à la compagnie ; pourvu que le pouvoir de construire la dite ligne à partir du canal de Lynn jusqu'au fort Selkirk, et les dits embranchements et les dites lignes à partir des eaux navigables, ne soient pas exercé sans le consentement du Gouverneur général en conseil.

Le très honorable premier ministre a dit alors que le droit à accorder à Mackenzie et Mann de prolonger le chemin du canal de Lynn à Selkirk ferait l'objet d'une législation ultérieure. Mais tel n'est pas le cas. Le gouvernement, en signant ce contrat avec MM. Mackenzie et Mann a accordé à ces derniers le droit de prolonger le chemin de fer du canal de Lynn à Selkirk. Donc la question qui nous est soumise se trouve réglée par ce seul fait.

Mais cette question est d'une importance exceptionnelle dans le pays. Je ne veux pas la discuter au point de vue de l'esprit de parti et j'espère que que le très honorable premier ministre comprendra que je m'efforce, en vrai Canadien, de l'aider ainsi que ses collègues à mener à bonne fin les négociations actuellement en cours. L'honorable premier ministre me pardonnera de dire que je puis connaître plus exactement que lui les conditions des requêtes qui ont été présentées pour la construction d'un chemin de fer du canal de Lynn à Fort-Selkirk, sur le territoire anglais, dans le district du Yukon. L'an dernier, des capitalistes m'ont demandé de présenter au parle-

ment une requête les constituant en corporation civile, qui aurait eu le pouvoir de construire depuis la ligne internationale entre le Canada et les Etats-Unis, ou depuis le canal de Lynn, si ce dernier se trouvait faire partie du Canada, un chemin de fer viâ Dalton à Fort-Selkirk. Je n'étais pas le représentant de journalistes. J'ai rencontré ces messieurs et je leur ai dit franchement que le gouvernement se proposait de construire un chemin de fer dans cette partie du pays, d'après les déclarations faites. Je leur ai dit qu'il fallait un dépôt de $250,000 fait au gouvernement, comme garantie de l'entière exécution du contrat par les personnes que ces messieurs représentaient, J'ai dit aux personnes qui se sont adressées à moi, qu'elles devaient faire ce dépôt entre les mains du gouvernement et que je présenterais ensuite leur demande pour une charte. Ces personnes ne demandèrent pas un sou, pas une acre de terre. Leurs noms n'étaient pas fictifs dans le monde de la finance ; ils étaient connus comme ceux de capitalistes et d'hommes honorables dans tout le continent.

Après avoir bien pesé tous les termes du contrat qu'ils auraient à remplir, je me suis rendu au bureau de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) qui se trouve ici et qui corroborera mot par mot ce que je dis. J'ai expliqué franchement et carrément ma position à l'honorable ministre, et je lui ai dit ce que les personnes que je représentais se proposaient de faire quant au dépôt. Je comprenais la position : avec le contrat de Mackenzie et Mann, le délai pour Chambre, je ne pouvais réussir à faire adopter le bill que j'aurais pu présenter. Mais je me suis dit : Si je reste inactif tant que le parlement n'aura rien décidé au sujet du contrat de Mackenzie et Mann, le délai pour demander ma charte sera expiré et je ne pourrai plus rien faire. Le ministre des Chemins de fer et Canaux, après les explications que je lui ai données, m'a conseillé de présenter ma demande et que si le contrat Mackenzie et Mann était rejeté, mes gens auraient toutes les chances de réussir. C'est ce que j'ai fait. Je n'ai pas vu le premier ministre. J'ai vu l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux qui devait, je le croyais du moins, faire part à ses collègues de la proposition que je lui avait faite.

Je vais lire maintenant deux clauses de la charte que j'ai soumise à la Chambre à la dernière session. Je le fais pour l'avantage du premier ministre qui, j'en suis certain, a toujours ignoré que telle charte a été soumise. La 12e article de ce bill—ce bill était au nom de M. Belcourt—dit :

> Le chemin de fer par le présent autorisé sera commencé dans les trois mois et entièrement terminé et mis en exploitation dans les dix-huit mois de la sanction du présent acte.

Je pourrais ajouter que ces dix-huit mois ont été prolongés à deux ans. Le 13e article se lit comme suit :

> La compagnie déposera entre les mains du ministre des Finances et Receveur général une somme de deux cent cinquante mille piastres comme garantie du commencement et de l'achèvement du dit chemin de fer dans les délais ci-dessus mentionnés, et le dit dépôt sera absolument confisqué au profit et à l'usage du gouvernement du Canada, si le dit chemin de fer n'est pas commencé et achevé dans les dits délais ; et si le chemin de fer est terminé dans le délai susdit, le dit dépôt sera remboursé à la compagnie, avec intérêt de trois pour cent par année.

M. l'Orateur, je suis certain que l'honorable premier ministre reconnaîtra combien ma position au point de vue des finances était bonne quand j'ai fait cette proposition. Avant que le contrat dont il est ici question eût été approuvé par le Gouverneur général en conseil, j'ai dit : Je vais déposer $250,000 entre les mains du ministre des Finances ; ce dépôt sera confisqué si nous ne commençons pas la construction de ce chemin avant trois mois et si nous ne la terminons pas avant deux ans. Je ne demandais pas d'abord la charte pour faire le dépôt ensuite. Si tel eût été le cas, ma position ne serait pas aussi forte. Jamais proposition aussi avantageuse n'avait été faite à aucun gouvernement dans ce pays. Le bill après avoir passé par les phases ordinaires, est venu devant le comité des chemins de fer. Le ministre soutenait la politique du gouvernement quant à la construction de chemins de fer au Yukon, et la constitution de compagnies pour la construction de ces chemins de fer. Nos avons alors proposé au ministre des Chemins de fer et Canaux qui assistait à la séance, de laisser adopter la charte par le comité et de faire rapport à la Chambre, où le gouvernement ferait connaître sa politique à ce sujet. Le 28 mai 1898, la charte a été soumise au comité.

Comme vous le verrez, en vous en rapportant à l'ordre du jour, on devait faire rapport sur le bill (n° 108) constituant la Compagnie du chemin de fer Alaska et Northwestern. Le 2 juin 1898, le ministre des Chemins de fer et Canaux déclarait que le gouvernement avait décidé d'opposer son veto à toute législation se rapportant à la construction de chemins de fer au Yukon pour l'année, pour la raison que les deux pays intéressés étaient pour entrer en négociations au sujet de la question des frontières. C'est la raison qui m'a engagé à retirer mon bill. J'ai, cependant, déclaré que je reviendrais devant le comité des chemins de fer l'année suivante. Ainsi, cette année, nous avons donné les avis exigés et j'ai présenté de nouveau ce bill, qui est exactement et mot pour mot le même que celui soumis l'an dernier. Mais voici que le gouvernement annonce—mais j'espère que sa décision ne sera pas finale, parce qu'il doit se rendre, de même qu'un juge, aux arguments qu'on lui soumet—que sa politique est de rester dans le "statu quo" établi l'an dernier.

Je veux dire au premier ministre que les personnes que je représente ont fait faire

des arpentages depuis le canal de Lynn jusqu'à Fort-Selkirk, sous la direction d'un ingénieur bien connu dans le monde des chemins de fer, Pierre Humbert. J'ai les plans devant moi et je suis prêt à les soumettre en n'importe quel temps au département des Chemins de fer et Canaux. Le relevé qu'on a fait de la distance entre le canal de Lynn et la frontière réclamée par nous et par les Américains, a été déposé à Washington le 11 mai 1898 ; le même jour, on déposait au congrès le bill des Homesteads qui permettait la construction de chemins de fer dans cette partie de territoire réclamée.

Ces plans se trouvent à Washington, mais nous les avons aussi. Nous avons, en outre, les relevés faits par les arpenteurs comme je l'ai dit. Je ne saurais donc concevoir, M. l'Orateur, que le fait d'accorder une charte à une compagnie pour la construction d'un chemin de fer sur notre territoire, pût nuire en aucune façon aux négociations en cours entre les Etats-Unis et le Canada. La frontière peut se trouver plus au sud de l'endroit où la placent les Américains, et j'espère que ce que nous réclamons sera reconnu comme juste. Dans ce cas, la construction de ce chemin de fer que nous réclamons ne peut nuire en rien à la conférence internationale. Mais il nous faut construire ce chemin sur notre propre territoire ; nous ne saurions obtenir une charte nous autorisant à construire ce chemin sur un territoire américain.

Supposons que la frontière se trouve exactement où nous voulons la placer, les Américains n'auraient-ils pas raison de dire que nous renonçons à tous droits surtout quand il est en preuve qu'en 1897, nous avons accordé à la "British Yukon Company" le droit de construire un chemin de fer par le pas de White et à partir du canal de Lynn ou d'un autre point de la frontière ?

Dans ces circonstances, comment les Américains pourraient-ils supposer que nous avons abandonné tous nos droits, si nous accordions à une autre compagnie le droit de construire un chemin de fer, d'un point quelconque de la ligne-frontière en dispute à Selkirk ? Je présente donc ce bill devant le comité qui en a reçu bien d'autres, et je dis que les renseignements que j'ai donnés sont absolument exacts.

Le MINISTRE DES CHEHINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député me permettra, sans doute, de faire une observation. Il a dit qu'il m'avait parlé quand la question du contrat avec Mackenzie et Mann était pendante, et que je lui avais alors conseillé de présenter son bill, lui promettant de ne pas faire opposition à ce bill. Je ne crois pas que l'honorable député ait pu avoir cette impression de la conversation que nous avons eue.

Mais il dit la vérité, lorsqu'il rapporte la conversation qu'il a eue avec moi, et je crois qu'il va déclarer que je me suis contenté de dire que si son bill était soumis à la Chambre, ce serait alors le temps de le discuter.

M. GILLIES : Je n'ai pas dit cela, de crainte d'aller trop loin. Avant de soumettre mon bill, je suis allé au département et comme je l'ai dit aujourd'hui, je l'ai soumis au ministre des Chemins de fer et Canaux. Je lui ai dit que je savais exactement où les choses en étaient rendues, et que si le projet de loi présenté par Mackenzie et Mann était adopté aucune autre législation ne serait possible. Je lui ai fait remarquer que je pouvais soumettre mon bill, et permettre qu'on le prît en considération en même temps que n'importe quel autre projet de loi, et l'honorable ministre m'a conseillé d'en agir ainsi.

La question qui nous occupe est de la plus grande importance pour le peuple canadien. En demandant la permission de construire ce chemin, je représente des personnes qui ont mis leurs capitaux dans cette entreprise et qui m'ont autorisé à faire cette demande. Nous demandons seulement à la Chambre de nous accorder le droit de construire le chemin sur le territoire canadien, et c'est là le seul droit qu'elle puisse nous accorder. J'ai l'espoir que l'appel que je fais au gouvernement ne sera pas inutile, et cela particulièrement lorsque je déclare de la manière la plus formelle que cette demande n'est pas faite dans un but politique, ou pour favoriser certains amis du parti. Je représente des personnes qui sont profondément intéressées dans cette question, et qui, à part cela, sont en grande partie canadiennes.

Si le parlement du Canada, agissant sous l'impulsion qu'il recevra du gouvernement, rejette ce projet de loi là où il en est rendu, il commettra à mon avis une injustice grave à l'égard du peuple canadien, une injustice qu'il regrettera longtemps.

M. DOMVILLE (King, N.-B.) : Il ne peut y avoir de doute qu'il y a beaucoup à dire quant à ce qui concerne le principe d'aider à l'établissement de ports américains, mais je crois qu'il y a un principe encore plus important que celui-là. Mon honorable ami dit qu'il existe un chemin de fer à partir du pas de White (White Pass) jusqu'à Bennett. Nous admettons tous que Bennett est situé sur le territoire canadien, vous ne pouvez pas arrêter les marchandises qui se rendent à cet endroit, vous ne pouvez pas empêcher les navires d'entrer dans le canal de Lynn, et vous ne pouvez pas empêcher ce chemin de fer qui a obtenu sa charte du gouvernement de prendre des marchandises à cet endroit et de les transporter sur le territoire canadien.

Mettez de côté la question de descendre jusqu'à Pyramid-Harbour. Bien peu de députés dans cette Chambre ont eu l'occasion d'étudier cette question à fond, et plu-

sieurs se sont formés une fausse opinion à ce sujet en se basant sur ce qu'ils ont entendu dire. Mais, à moins d'avoir visité les lieux vous-même, comme l'on fait deux ou trois des honorables députés de cette Chambre, il est impossible d'en arriver à se rendre compte exactement des besoins de cette région. Laissons de côté pour le moment la question de la frontière internationale, ne nous occupons pas de ce qui concerne Pyramid-Harbour ou le canal de Lynn, mais figurons-nous que nous commençons à ouvrir ce grand territoire du Yukon en partant du territoire canadien.

On parle du sentier de Dalton. Ceux qui comme moi ont voyagé dans ce chemin savent que c'est loin d'être un sentier, c'est un vaste territoire qui est de fait indiqué sur les cartes comme un territoire de prairie. Si vous vous rendez à Selkirk, après avoir quitté Bennett à votre gauche, vous traversez le district de la rivière White, qui possède des mines d'or et ce que l'on suppose être un territoire où le minérai de cuivre se trouve en quantité considérable, situé sur la rivière Nordenskiold, où il reste encore un territoire inconnu à explorer. Ce que je dis là semble amuser l'honorable ministre de l'Intérieur, cependant ce n'en est pas moins la vérité. Si demain il me prend fantaisie de partir de Bennett situé sur le territoire canadien, qu'est-ce que cela peut avoir à faire avec la discussion qui a eu lieu relativement à la frontière ?

Si je me dirige vers la rivière White, à gauche, ou de côté de l'ouest, si je descends la rivière pour atteindre l'endroit où sont situés ces prétendus dépôts de minérai de cuivre, qu'est-ce qui va m'empêcher d'en agir ainsi ? Qu'est-ce qui peut nous empêcher de faire de Bennett un centre d'où partiront tous ces embranchements de chemins de fer ? Rien de tout cela ne concerne la question de la frontière internationale. Vouloir en agir ainsi, c'est vouloir arrêter le développement de cette partie du pays, et il n'est pas possible que ceux qui ont visité cette région, qui ont vu les capitaux qu'on y a placés et la foule qui se dirige vers cet endroit, qui se sont rendus compte par eux-mêmes de la nécessité qu'il y a d'ouvrir cette région aussi rapidement que possible, puissent s'opposer à cette entreprise. Je comprends que le gouvernement puisse hésiter à conclure un arrangement qui soit de nature à aider à l'établissement de ville dans un territoire que les Américains réclament comme leur propriété. Je comprends que le gouvernement puisse hésiter à conclure un engagement pouvant être considéré comme une concession en ce qui a trait à Pyramid-Harbour, mais il devrait certainement accorder des chartes aux compagnies qui ont l'intention de se rendre au littoral. Il n'est pas possible pour le moment d'atteindre le littoral à Pyramid-Harbour, car il n'y a rien actuellement à ce dernier endroit qui puisse permettre la chose ; ce territoire est sensé appartenir pour le moment aux Américains ; et il est inutile pour les chemins de fer canadiens d'essayer d'y établir leurs têtes de lignes ; il reste l'alternative de construire ces chemins exclusivement sur le territoire canadien.

Nous devons être tous assez Canadiens pour pouvoir construire des chemins de fer sur notre propre territoire. Nous serions tous satisfaits de voir le gouvernement accorder une subvention généreuse pour la construction d'un chemin de fer qui traverserait toute la Colombie-Anglaise ; où sera construit de chemin, nous ne le savons pas encore, parce qu'aucun lever du chemin n'a encore été fait. Un gouvernement de progrès comme celui qui est actuellement à la tête des affaires publiques devrait désirer ouvrir cette région. Notre patriotisme doit être suffisant pour que nous désirions tous, sans distinction de partis, que cette région fût ouverte à nos compatriots. Je ne veux pas critiquer la conduite du gouvernement, mais je crois qu'il devrait, tandis qu'il en est encore temps, s'occuper sérieusement de la question de savoir s'il ne devrait pas accorder des chartes aux compagnies de chemin de fer qui désirent établir leurs têtes de lignes au lac Bennett, pour de là traverser le territoire du Yukon.

Une telle conduite de sa part semble indiquer, à mon avis, que le gouvernement veut empêcher les mineurs de pénétrer dans cette région, bien que le gouvernement ne doive pas avoir l'intention de laisser la Chambre sous une telle impression. J'indique simplement la chose, parce que je connais très bien cette partie du pays. J'ai dit très peu de choses à ce sujet, tout en ayant visité cette région ; je me suis plutôt contenté d'écouter les discours de ceux qui n'ont jamais été dans cette région et qui, cependant, nous ont laissé entrevoir quels résultats merveilleux nous devions anticiper de son développement. Je ne veux pas critiquer la conduite du gouvernement, ce que je veux c'est qu'il étudie de nouveau la question avant d'avoir pris une résolution trop ferme à ce sujet, et je lui demande d'accorder des chartes aux compagnies de chemins de fer qui sont disposées à partir du lac Bennett, ou d'Atlin, ou de n'importe quel autre endroit situé sur le territoire canadien pour de là s'avancer vers l'intérieur.

J'ai osé faire remarquer, l'année dernière, et cela d'une façon amicale, que la route de la rivière Stikine était impraticable. Je parlais en connaissance de cause. Tous ceux qui différaient d'opinion avec moi relativement au meilleur chemin à prendre pour pénétrer dans le Yukon, étaient dans l'erreur Lorsque j'ai visité cette partie du pays, j'ai pris la peine de me renseigner et j'en suis arrivé à la conclusion qu'il est impossible de pénétrer dans le pays par cette route. Il n'y a qu'une route possible pour pénétrer dans ce pays en passant sur le

M. DOMVILLE.

territoire canadien, mais sa construction coûterait un prix énorme et durerait plusieurs années. Je veux parler de la construction d'un chemin de fer qui partant d'Edmonton, traversait le district de Cassiar, et se dirigerait vers l'Ouest, ouvrant ainsi de nouveaux districts riches en minerais aurifères tout le long de son parcours. A part cela, il n'y a qu'un chemin praticable pour atteindre le Yukon, et c'est en passant par le canal de Lynn, où les navires peuvent naviguer en eau profonde jusque près des quais. De Skaguay au lac Bennett, il y a une distance de trente à quarante milles à franchir ; quelques-uns disent quarante-deux milles et d'autres trente-six, cela dépend de la direction plus ou moins droite que suit le chemin.

Après avoir franchi le défilé, la route suit les rivières durant la saison d'été. Si les autres chemins de fer se trouvaient dans l'impossibilité de pénétrer dans cette partie du pays, et qu'il ne resterait plus que le sentier de Dalton, il faudrait passer par ce seul endroit, ce qui serait un grave erreur dans les intérêts du développement de cette région. Si le cabinet ne veut pas consentir à accorder une charte à un chemin de fer qui atteindra le littoral à Pyramid-Harbour, au moins devrait-il permettre de construire ces chemins de fer en partant du lac Bennett, ce qui contribuerait au développement de cette partie du pays, ce qui rapporterait des profits au gouvernement et ouvrirait un débouché pour la vente des marchandises canadiennes dans cette région. J'espère que le gouvernement va prendre en considération le point important que je viens de soulever relativement à cette question, et j'espère qu'il va trouver moyen d'accorder des chartes aux chemins de fer qui ont pour but, non pas tant d'atteindre le littoral, que d'ouvrir cette région située aux alentours du lac Bennett. Cet endroit est appelé la ville du Lac Bennett. Atlin est à droite et la rivière White à gauche. Je ne crois pas que nous devrions nous permettre de mentionner le nom d'aucun membre de cette Chambre comme étant intéressé dans un chemin de fer, parce que si nous voulons continuer ce jeu, j'ai bien peur que nous ne soyons obligés d'exclure de cette Chambre un grand nombre de députés qui possèdent des intérêts dans une foule de choses, dans les mines, dans les chemins de fer et dans plusieurs autres entreprises. Tant qu'ils ne demandent pas d'aide au gouvernement, et tant que ce dernier ne leur accorde rien et qu'ils ne reçoivent rien du trésor public, je crois que le moins que nous puissions faire, c'est de permettre à tous les citoyens du Canada, que ce soit ou non un membre du parlement, de contribuer pour sa part au développement des meilleurs intérêts du pays.

J'espère donc que le gouvernement va étudier de nouveau cette question des embranchements de chemin de fer allant au Yukon, laissant de côté pour le moment la grande question de savoir comment ils s'y prendront pour atteindre le canal de Lynn. Un chemin de fer a déjà obtenu une charte pour construire sa voie à partir de ce dernier endroit. Le chemin de fer du défilé de White a déjà une longueur de seize milles, et il avait atteint le sommet du défilé quand je suis parti ; ainsi donc que les Américains nous remettent une partie de ce territoire ou qu'ils établissent leurs prétentions relativement à la frontière de l'Alaska, il n'en reste pas moins un fait certain que ni le gouvernement ni les deux partis dans cette Chambre ne pourront modifier, et c'est que les marchandises importées dans ce pays devront y pénétrer par le canal de Lynn et par le défilé de White, ou par le défilé de Chilcat en venant de Pyramid-Harbour. Ces marchandises devront passer par le canal de Lynn, parce que c'est la seule voie qu'il soit possible de suivre pour pénétrer dans cette partie du pays.

M. McNEILL (Bruce-nord) : Je dois dire, Monsieur l'Orateur, qu'en écoutant la discussion de cette importante question, j'ai été profondément impressionné par la déclaration qui a été faite par l'honorable premier ministre. Il a, à mon avis, apporté des arguments d'une très grande force à l'appui de l'attitude prise par le gouvernement à ce sujet. L'opposition est loin de croire que la conduite du gouvernement dans cette affaire a été inspirée par des motifs patriotiques, et la discussion que quelques-uns des membres du cabinet ont dû soutenir avec les représentants des Etats-Unis aurait dû suffire pour leur faire comprendre toute l'importance qu'il y avait pour eux d'avoir une politique dont les adversaires ne pussent tirer d'avantages.

J'ai dit que j'avais été profondément impressionné par les paroles prononcées par l'honorable premier ministre à ce sujet, mais je dois avouer que les paroles prononcées par l'honorable chef de l'opposition ont fait sur moi une impression beaucoup plus forte. J'ai écouté attentivement la discussion qui a eu lieu depuis, et je dois déclarer que tout ce qui a été dit n'a pas été de nature à réfuter les arguments soumis par l'honorable chef de la gauche. Personne n'a prétendu jusqu'ici que cette question devait être réglée au moyen d'un compromis, il est possible que les arguments soumis par les honorables membres de la droite eussent une certaine force, mais si le règlement de cette question doit être laissé à des experts les arguments apportés par l'honorable premier ministre et par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, perdent beaucoup de leur valeur.

Mon honorable ami (sir Louis Davies) a parlé de citoyens américains établissant ce qu'il appelle une ville sur le territoire canadien ; mais il s'agit là d'une ville qui devra faire des progrès considérables et rapides, si elle veut mériter ce nom avant que la question soit décidée. A quoi bon prétendre

que ces personnes auraient un droit quelconque de s'opposer à la décision des arbitres, s'ils se rendent là de propos délibéré, sachant que la possession de ce territoire fait l'objet d'un litige, que l'arbitrage est pendant et que les arbitres peuvent décider que cette partie du pays est située sur le territoire canadien ? Je ne vois pas comment la cause canadienne pourrait perdre de sa force, et la cause américaine pourrait devenir meilleure par le fait que certains hommes sont allés s'établir dans un territoire dont la position est disputée et qui fait l'objet d'un arbitrage. Il est possible que je ne comprenne pas bien toute l'importance de ce fait, mais j'avoue qu'il m'est impossible de voir en quoi cela augmente la force de cet argument. Si la question en litige devait être décidée par les commissaires, cet argument pourrait avoir une certaine force, mais il s'agit d'une question qui sera décidée par des arbitres.

Je ne crois pas que ces arbitres puissent être empêchés de rendre une décision juste, par le simple fait que ces personnes ont jugé à propos de s'établir sur un territoire, à une époque où sa possession était sur le point d'être soumise à un arbitrage. Vu ces faits, je crois que le gouvernement devrait étudier de nouveau la question et se rendre compte de la force des arguments que l'on a fait valoir à l'encontre de l'octroi de ces chartes. Je ne prétends pas que les objections que l'on a fait valoir à l'encontre de l'octroi de ces chartes n'ont pas une certaine force, mais il s'agit de savoir quels sont les arguments qui ont le plus de force. Il s'agit là d'une question de la plus grande importance pour le Canada, et nous devons peser avec soin les raisons que l'on a émises pour et contre l'octroi de ces chartes. J'ai écouté avec la plus grande bonne foi la discussion qui vient d'avoir lieu et dans laquelle, je dois le dire, on a mis de côté tout esprit de parti, et j'en suis arrivé à la conclusion que la majorité de ceux qui ont pris la parole sur cette question croient qu'il vaudrait mieux ne pas accorder ces chartes. J'espère que le gouvernement va revenir sur sa décision.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Je n'étais pas dans la Chambre lorsque l'honorable député d'York (M. Foster, a parlé, mais j'ai compris d'après les paroles de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (Sir Louis Davies), que l'honorable député (M. Foster) avait fait allusion au fait que des amis du gouvernement étaient intéressés dans la charte du chemin de fer du défilé de White, ou pour parler plus exactement dans la charte du Yukon britannique.

M. FOSTER : Mon honorable ami (M. Sifton) ne rend pas bien ma pensée. Je ne me suis pas servi, et je n'ai pas eu l'intention de me servir des mots " des amis du gouvernement." J'ai dit : " des membres du parlement." J'ai déclaré en commençant que je ne discuterais pas cette question au point de vue du parti, et c'est ce que j'ai fait.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les honorables députés de la droite ont compris que l'honorable député (M. Foster) avait fait certaines allusions qu'il répudie maintenant. Ils avaient compris que l'honorable député voulait prétendre que le gouvernement avait été amené à prendre une décision sur ce sujet par le fait qu'un certain nombre de ses amis étaient intéressés dans cette charte. Mais, comme mon honorable ami (M. Foster) déclare que telle n'était pas là son intention, il est inutile de s'arrêter plus longtemps sur ce point. Il me semble que lorsque l'on fait allusion dans la Chambre à certaines déclarations ou à certaines rumeurs tendant à dire que des membres du parlement sont intéressés dans cette charte, on devrait aussi dire comment il se fait que le gouvernement sait la chose.

Je dois dire que je ne crois pas qu'il soit possible que des membres de la Chambre des communes aient communiqué de renseignements de ce genre à un membre du cabinet, sans que j'aie été averti de la chose, et je déclare sous ma responsabilité de ministre et de membre de cette Chambre que, pour ma part—et je crois pouvoir parler au nom de mes collègues—il n'est pas à notre connaissance qu'un membre du parlement, à quelque parti qu'il appartienne, soit directement ou indirectement intéressé dans la charte du Yukon britannique. Si de tels intérêts existent celà n'est à la connaissance d'aucun des membres du gouvernement, du moins d'après ce que j'en sais.

Maintenant l'honorable député de Brucenord (M. McNeill) s'est exprimé sur cette question en des termes qui me laissent croire que nous avons une chance de lui faire partager nos vues sur cette question.

Le PREMIER MINISTRE : Je l'espère.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je crois que vous ne le connaissez pas.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je crois que l'on peut le considérer comme étant accessible à certaines convictions, mais il peut ressembler à cet homme qui se disait prêt à se laisser convaincre, mais qui déclarait que personne ne pouvait le convaincre. L'honorable député (M. McNeill) a été impressionné par la déclaration de l'honorable premier ministre, mais cette impression a vite disparu lorsqu'il a entendu le discours de l'honorable chef de l'opposition, qui aurait prétendu, d'après lui, que la question de délimitation de la frontière devant être réglée par un arbitrage international ; le fait de savoir qu'une ville existait dans les limites du territoire en litige n'affecterait en rien le règlement.

M. McNEILL : Une ville construite durant l'arbitrage.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il suffit d'étudier un instant cette question pour comprendre qu'elle ne peut avoir sa raison d'être, lorsqu'il s'agit de négociations internationales. S'il est nécessaire de prouver ce que j'avance par un fait, nous n'avons qu'à prendre ce qui a déjà eu lieu relativement à ces mêmes négociations. Il ne m'est pas permis de dire ce qui a eu lieu à la conférence, car tous ces travaux sont d'un caractère confidentiel, mais je suis libre de discuter ce qui a été porté à la connaissance du public relativement à ce qui a été fait par cette commission.

Nous savons tous que lorsque la rumeur se répandit que l'on était à étudier la question de savoir si Pyramid-Harbour devait être donné au Canada—j'ignore quelle était l'exactitude de cette rumeur répandue par les journaux—aussitôt que ce fait fut connu, des assemblées publiques furent tenues dans les villes du littoral du Pacifique, et une pression extraordinaire fut exercée sur le gouvernement des Etats-Unis et sur les commissaires américains. Cette nouvelle créa une telle sensation chez nos voisins, que cela eut pour effet d'influencer considérablement l'attitude des commissaires américains et d'empêcher les membres de la conférence internationale d'en arriver à une entente en présence des prétentions outrées de nos voisins.

Toute cette difficulté résultait du fait qu'il y avait deux villes établies sur le canal de Lynn, et le commerce de ces deux villes et ce qui s'y rapporte ont eu pour effet de faire manquer les négociations. Je cite ce fait à mon honorable ami (M. McNeill) pour qu'il puisse en tirer la conclusion qu'il lui plaira. Lorsque des négociations de cette nature ont lieu, ceux qui y prennent part ne se laissent pas guider entièrement par ces principes d'une exactitude mathématique qui seraient adoptés par une cour de justice. Il s'agit de négociations, et lorsque les parties en viennent à décider de l'arrangement qu'ils vont conclure, la première chose qu'ils prennent en considération, c'est de savoir quel va être le résultat de cet arrangement s'il est adopté. La Chambre comprendra facilement que les commissaires américains en s'apercevant que des villes sont construites sur le territoire en litige, que le commerce y est florissant et la population considérable, en songeant que ces villes pourraient bien sortir de la juridiction des Etats-Unis pour passer sous celle du Canada, la Chambre doit comprendre, dis-je, que ces commissaires refuseront d'accepter toute proposition pouvant amener un pareil résultat.

Mon honorable ami dit, avec un semblant de raison, qu'il est bien probable que cette question de la délimitation de la frontière sera réglée avant que le chemin de fer soit construit, ou avant qu'une ville soit construite à Pyramid-Harbour par suite de la construction d'une ligne de chemin de fer à travers le sentier de Dalton. Mais l'honorable député serait le premier à condamner le gouvernement, si ce dernier, sous prétexte que cette question pourrait être réglée d'ici à quelques mois, permettait certaines choses qui auraient pour effet de compromettre les négociations et de nous placer dans une fausse position. Il ne serait pas sage d'en agir ainsi.

M. McNEILL : L'honorable ministre ne m'a pas bien compris. Je n'ai pas dit que la ville ne serait pas construite avant la construction du chemin de fer. Je ne veux pas qu'il comprenne cela. J'ai dit qu'une ville considérable n'aurait pas le temps de s'établir à cet endroit, avant que les arbitres aient rendu leur décision. Je n'ai pas voulu faire valoir cet argument dans le sens que l'honorable ministre lui prête.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je crois avoir compris ce qu'a dit l'honorable député, mais il est possible que je ne me sois pas exprimé bien clairement. J'ai compris que l'honorable député avait dit que ce n'était pas une bonne raison de vouloir s'opposer à la construction de ce chemin de fer et à l'octroi d'une charte à cet effet, parce que nous avions peur de compliquer la question de délimitation de la frontière, car la construction de ce chemin de fer ou l'octroi d'une charte pour la construction de ce chemin n'aurait pas l'effet de donner naissance à une ville importante à Pyramid-Harbour, avant que la question de la frontière soit décidée.

M. McNEILL : L'honorable ministre devrait ajouter que je ne considère pas que les arbitres tiendraient compte dans leur décision du fait que cet établissement a été placé à cet endroit par des hommes qui savaient à quoi s'en tenir, relativement à l'arbitrage proposé pour régler cette question.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est là une autre prétention.

M. McNEILL : Cette prétention faisait partie de mon argumentation.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Si je ne me trompe pas, l'honorable député commence à être convaincu, et il s'efforce de réchauffer ses anciennes convictions.

M. McNEILL : Je ne demande qu'une chose à l'honorable ministre, c'est de ne pas dénaturer le sens de mes paroles.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je m'efforce de discuter l'argument apporté par l'honorable député. Je ne pourrais pas réussir à le convaincre en voulant essayer de donner une fausse interprétation à ses paroles. L'honorable député n'ignore pas que la ville de Skaguay qui possède actuellement une population de 14,00 ou 15,000 âmes et une organisations municipale, était absolument inconnue il y a un an et demi.

Quand les villes surgissent aussi rapidement qu'elles le font dans ces circonstances, à mon avis, il ne serait évidemment pas pru-

dent de la part du gouvernement s'il considérait ce point important, de négliger la chose pour la raison apportée par l'honorable député, savoir : que la question d'arbitrage serait probablement réglée avant la naissance de la ville. J'ose déclarer que si l'on accordait une charte autorisant la construction d'un chemin de fer par le sentier de Dalton, et si l'on voyait se mettre à l'œuvre une compagnie qu'on saurait posséder un capital suffisant pour conduire l'entreprise à bonne fin—cas dans lequel se trouve, je suppose, la compagnie représentée par l'honorable député de Richmond (M. Gillies),—les travaux n'auraient pas été commencés depuis six mois, que déjà se serait formée une ville de dix à douze mille habitants.

Tous ceux qui ont observé les négociations échangées concernant cette question de frontière, depuis qu'elle existe, doivent être convaincus que l'arbitrage serait très sérieusement influencé par le fait de l'existence d'une ville en cet endroit. Je ne vois pas que, sachant ce qui est arrivé, mon honorable ami puisse en arriver à une autre conclusion que celle-là, savoir : que l'existence de cette ville modifierait considérablement la situation que les arbitres auraient à considérer.

Je n'entends pas m'attacher dans cette discussion à signaler autre chose que le fait qu'en rendant compte de sa conduite, mon honorable ami le député de Richmond n'a rien dit que le gouvernement ait besoin de combattre. Il a déclaré qu'il avait amené de bonne foi cette affaire de l'avant : nul ne le conteste. Il a déclaré que ceux qui doivent faire partie de la compagnie ont de l'importance; nul ne le nie. La bonne foi de ses actes n'est pas le moins du monde mise en doute. Le gouvernement ne trouve pas, non plus, qu'il y ait lieu de suspecter la solvabilité et l'habileté financière des hommes qu'il représente.

Le gouvernement traite tout le monde également, indépendamment de toute relation politique et de la nature du sentiment qu'on éprouve à son égard.

Mon honorable ami aurait pu avoir justement lieu de se plaindre, si nous nous étions montrés disposés à accorder une charte à certaines personnes pour la refuser à d'autres. Mais ce n'est pas ce que nous avons fait. Nous n'avons pas agi de manière à prêter le flanc à l'imputation d'être animés de favoritisme ; mais nous avons décidé de ne pas accorder à présent de charte autorisant la construction d'un chemin de fer à cet endroit, et notre décision s'applique également aux amis comme aux adversaires. Je ne crois pas que nous soyons susceptibles d'être accusés d'être animés par d'autres motifs que ceux que le premier ministre a si pleinement et si bien exposés.

Qu'on me permette de signaler un autre fait qu'on a effleuré, mais qui n'a pas, je crois, été présenté d'une façon bien formelle à la Chambre.

On a énoncé, dans le cours du débat, que la charte proposée à la dernière session relativement au chemin de fer projeté de la Stikine et du lac Teslin renfermait une disposition portant que Mackenzie et Mann, les membres de la compagnie, pourraient construire une ligne du canal de Lynn au Fort Selkirk. Cependant, l'article 11 de ce bill indique clairement que le gouvernement avait alors la même idée qu'aujourd'hui, bien que cette idée se traduisît différemment et donnât lieu à une conduite différente à cette époque.

La compagnie peut tracer, construire et mettre en exploitation les lignes de chemin de fer et les lignes de prolongement et autres lignes mentionnées dans les clauses 1 et 2 du dit contrat, pourvu que le droit de construire la ligne du canal de Lynn au Fort Selkirk, ainsi que les embranchements et les lignes s'étendant des eaux navigables aux terrains possédés par la compagnie, ne soit pas exercé sans l'assentiment du conseil exécutif.

Ainsi, la question de politique, tout comme à présent, restait encore du ressort du gouvernement.

Je ne ferai, avant de terminer, que dire un mot au sujet des remarques de l'honorable député de King (M. Domville). On verra clairement que le point soulevé par le chef de l'opposition diffère tout à fait de celui discuté par l'honorable député, et que les arguments apportés à l'appui de l'attitude prise par les membres du gouvernement qui ont parlé et par le très honorable premier ministre ne s'appliquent nullement à la question des lignes intérieures de la région du Yukon. Je ne discute donc pas ce point, et je ne veux pas qu'on considère les raisons données comme devant s'appliquer aux chartes concernant les lignes de chemin de fer de l'intérieur de la région du Yukon, à l'exception de celles qui peuvent s'étendre jusqu'au littoral.

M. McNEILL : Cette politique doit-elle durer seulement jusqu'à ce qu'un arbitrage soit définitivement arrangé ? Mon honorable ami a discuté tout le temps le point que ça peut nuire aux négociations. Or, les seules négociations qui existent maintenant se rapportent à l'établissement d'une commission d'arbitrage. Est-ce seulement lorsque cette question d'arbitrage aura été réglée, que doit s'appliquer cette politique ? Si l'on s'entendait sur un arbitrage, accorderait-on les chartes ensuite ?

Le PREMIER MINISTRE : "A chaque jour suffit sa peine." J'avoue que la question pourrait se trouver sérieusement modifiée, si la matière était remise à un arbitrage. Ce cas échéant, nous pourrons alors considérer de nouveau la question. Je ne veux pas dire d'avance ce que nous pourrons faire ; je dirai seulement que l'objection, qui me semble à présent irréfutable, perdrait beaucoup de son importance alors.

M. N. CLARKE WALLACE (York-ouest): Je trouve que le gouvernement en est arrivé fort tardivement à une décision. Il a accordé des chartes autorisant la construction dans cette contrée de chemins de fer, suivant le tracé au sujet duquel il prend l'attitude négative actuelle. Il a permis à Mann et Mackenzie, les entrepreneurs, de construire à cet endroit un chemin de fer qui formerait partie de leur ligne, s'ils le désiraient. Grâce à la ligne de conduite adoptée par le gouvernement, on a vu s'élever sur le littoral américain deux villes considérables qui n'y existeraient pas aujourd'hui sans nos chemins de fer du territoire canadien. La raison de la fondation de ces villes réside entièrement dans le commerce d'approvisionnement du Canada. Quoi que fasse le gouvernement pour conserver au Canada le bénéfice de ses propres ressources —ligne de conduite qu'il adopte aujourd'hui,—il est très regrettable qu'il n'en soit pas arrivé plus tôt à une décision ; car, aujourd'hui que ces villes sont établies, notre politique actuelle aura simplement l'effet de leur donner plus d'importance.

Voici un autre point qui me frappe. On nous dit qu'il doit exister un "modus vivendi" durant deux ans dans une autre partie du territoire contesté, et que ce "modus vivendi" attribue aux Etats-Unis une juridiction complète. Voilà qui sera tout à fait regrettable, car il sera très difficile de reprendre possession d'un territoire dont on aura ainsi livré la possession et la juridiction, lorsque des villes s'y seront élevées. Et en présence du fait que les Canadiens auront ainsi livré ce territoire, et invité par là les Américains à s'y rendre pour y bâtir des villes, sous l'empire de la juridiction et de l'administration de leur pays, les arbitres trouveront difficile de rendre le dit territoire au peuple canadien. Je trouve donc que, sous ce rapport, il serait regrettable d'avoir un "modus vivendi" durant deux ans. Je suis d'avis que nous ne devrions abandonner aucun de nos droits, mais que nous devrions insister sur l'exercice de notre réclamation de tous les territoires que nous croyons être à nous.

L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux nous a dit que les Américains s'étaient montrés des plus déraisonnables et des plus déloyaux...

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas dit cela.

M. WALLACE : Pas aussi formellement, mais il a dit qu'il était très difficile de traiter avec eux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas même avoir dit cela.

M. WALLACE : Il a dit beaucoup plus que cela, et il s'est servi de termes beaucoup plus énergiques, comme on le verra dans les "Débats".

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANANX : Le mieux serait de me dire ce que j'ai dit.

M. WALLACE : Je n'en ai pas pris note exactement, mais on le verra dans les "Débats".

Le PREMIER MINISTRE : Il vaut mieux attendre, alors, que les "Débats" paraissent.

M. WALLACE : Je puis très bien rapporter ce qu'il a dit en substance. Il a dit que le gouvernement américain avait été très déraisonnable, qu'il avait été d'un commerce très difficile, et qu'il avait été très déloyal lorsqu'il s'est agi d'en arriver à une entente au sujet de ces différends existant entre le Canada et les Etats-Unis.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député veut me le permettre, je lui dirai qu'il doit assurément songer aux paroles prononcées par quelque autre dans une autre occasion ; car certainement je n'ai pas fait de déclaration semblable. L'honorable député se méprend.

M. WALLACE : Je ne me méprends point. J'ai écouté l'honorable ministre, et les "Débats" démontreront que j'ai raison ; mais, si l'honorable ministre nie avoir fait cette déclaration, je n'entends pas y donner suite. Toutefois, j'abonde de tout cœur dans le sens de cette déclaration-là.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Peut-être trouvez-vous que j'aurais dû la faire, et, par suite, auriez-vous conclu que je l'ai faite.

M. WALLACE : J'ai pris plaisir à écouter ces messieurs qui, dans le cours des années passées, nous déclaraient comme il serait aisé de traiter avec les Etats-Unis si le Canada faisait preuve de bonnes dispositions, et que si le gouvernement canadien d'alors n'eût pas été intraitable à l'égard de nos amis de l'autre côté de la ligne quarante-cinquième, il aurait vu ceux-ci prêts à faire la moitié du chemin. Ces messieurs de la droite ne cessaient de prêcher cette doctrine. Aujourd'hui qu'il leur arrive, à leur tour, de traiter avec eux, ces messieurs constatent évidemment un état de choses différent, comme l'a avoué le ministre des Chemins de fer et Canaux cette après-midi, et comme l'ont ressenti tous ces messieurs qui nous disent que la proposition au sujet de laquelle ils n'ont pu s'entendre avec les commissaires américains était d'une nature si déloyale et si profondément déraisonnable, que non seulement ils ont refusé de la prendre en considération, mais qu'ils ont abandonné toutes les négociations relatives aux autres questions,—tant cette proposition dénotait de la part des Etats-Unis un sentiment excessivement déraisonnable et égoïste touchant le règlement de la question concernant la frontière de l'Alaska.

Eh bien ! le gouvernement se trouve en présence des mêmes difficultés que celles que l'ancien gouvernement a eu à affronter par le passé, c'est-à-dire les difficultés résultant du désir déraisonnable, égoïste dois-je dire, du peuple américain de ne pas agir loyalement dans le règlement de ces matières avec le Canada.

Ces messieurs disent aujourd'hui qu'ils n'entendent pas bâtir de villes américaines ni faire quoi que ce soit de nature à contribuer à la prospérité des établissements américains situés le long de la frontière. Eh quoi ! M. l'Orateur, on nous a dit tout récemment encore que le dollar américain valait tellement mieux que le schelling anglais, que nous devrions nous réjouir toutes les fois que les Américains viennent faire affaires avec nous, que nous devrions faire plus que la moitié du chemin, et que nous devrions être animés de cet esprit de réciprocité qui produirait la prospérité des deux pays. Cependant, les voilà qui découvrent par expérience qu'il sera profitable au Canada de surveiller ses propres intérêts, et de voir à sa protection, et qu'on peut fort bien laisser les Etats-Unis prendre soin de leurs propres affaires. Je suis heureux de constater parmi ces messieurs, aujourd'hui, l'existence d'un sentiment qui n'existait point par le passé, savoir : celui de s'occuper un peu plus des intérêts canadiens, et un peu moins de ceux des Etats-Unis.

M. SPROULE : Je voudrais savoir du ministre des Chemins de fer le temps qu'on entend continuer cette politique dans le cas où l'on ne réussirait pas à parvenir à un règlement avec les Etats-Unis ; car l'affaire a été tenue en suspens depuis deux ans, et il serait satisfaisant de savoir combien de temps cette contrée restera inaccessible faute de chemins de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que le premier ministre a virtuellement répondu à cette question. Pour ma part, j'ai confiance que le gouvernement ne sera nullement disposé à tenir la contrée inaccessible une heure de plus qu'il n'est nécessaire. Nous résoudrons cette question lorsque les difficultés actuelles auront été réglées.

M. SPROULE : Si je l'ai bien compris, le premier ministre a dit qu'il s'est arrêté maintenant à cette politique, parce qu'il espère arriver à un règlement avant deux ans ; mais il n'a pas dit quelle autre politique il adopterait dans le cas où un règlement n'aurait pas lieu.

M. MACLEAN : Ne serait-ce pas actuellement le bon temps, de la part du gouvernement, de considérer la construction à travers le territoire canadien, d'un chemin de fer partant d'Edmonton ou de quelque autre point du chemin de fer Canadien du Pacifique ? Nous voulons une ligne qui procurera un marché aux produits du Manitoba et du Nord-Ouest, et qui nous conservera le marché du Yukon, au lieu de le livrer aux Américains. En présence de ces obstacles opposés par les Américains pour nous empêcher de pénétrer dans notre propre territoire, pourquoi ne pas bâtir une route canadienne partant de certain point comme Edmonton, et de certain point du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour garder à jamais ce marché au Canada sans avoir à nous occuper des Américains ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je puis dire, en réponse à l'honorable député de Grey (M. Sproule) que si nous ne pouvons pas régler cette question de manière à avoir accès au Yukon en partant du canal de Lynn, notre politique sera alors de construire un chemin de fer s'étendant jusqu'à un port du territoire canadien. Quant au conseil de mon honorable ami, le député d'York-est (M. Maclean), relativemeit à la construction d'un chemin de fer partant d'Edmonton, c'est là une question qui doit être considérée.

La motion est adoptée.

(En comité.)

Accise, $462,095—

Salaires des fonctionnaires et inspecteurs de l'accise, et crédit destiné à l'augmentation subordonnée au résultat des inspections..... $ 315,395

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière) : Cet item renferme une augmentation de $10,318.75. Je propose que l'item soit réduit de $3.000, de manière que l'augmentation ne soit plus que de $7,318.75. Nous avons constaté, depuis leur préparation, que nous pouvons réduire le montant de ces estimations.

M. INGRAM : Je voudrais savoir de l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur s'il a nommé un fonctionnaire de l'accise à Saint-Thomas.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Pas encore.

M. INGRAM : Le ministre a reçu des recommandations, je suppose ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui, quelques-unes, je crois.

M. FOSTER : Nous désirons l'explication de deux choses, de la part du ministre, savoir : d'abord, ce qui a causé l'augmentation, et ensuite, la raison pour laquelle il a diminué de $3,000 sa première estimation.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : J'ai dans ma main la liste de toutes les fabriques et tous autres établissements au Canada sujets au contrôle de ce département, lesquels sont au nombre de 637. Il n'y a pas eu moins de 96 nouveaux établissements de ce genre qui se sont fondés durant l'année courante. Lorsqu'on considère que les fonctions des employés du dé-

partement de l'accise consistent non seulement à jauger et à mesurer les produits après qu'ils ont été fabriqués et qu'ils sont devenus propres à la consommation, mais encore à suivre la marche de la fabrication de ces produits depuis le commencement, comme, par exemple, quant à la distillation, à suivre chaque phase s'y rattachant depuis le moment ou les céréales sont apportés à la distillerie, on peut facilement comprendre que le paiement de nos fonctionnaires exige cette augmentation. On peut voir aisément qu'une augmentation de 96 du nombre de ces établissements doit nécessiter une augmentation du crédit.

M. WALLACE : Qu'elle est la nature de l'augmentation ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Le nombre des brasseries a augmenté de 20 ; celui des manufactures de cigares, de 20 également ; celui des manufactures de tabac, de 5 ; et celui des entrepôts, de 42. Et l'augmentation du nombre des entrepôts se continue, surtout à la Colombie Anglaise et au Nord-Ouest. Voici la liste des entrepôts récemment établis, et parmi les noms des endroits où ils l'ont été, je vois Vancouver, Trail, Victoria, Kaslo, Lardner, etc. J'ai cru d'abord qu'il nous faudrait une augmentation de $10,000, mais je vois qu'on peut espérer réduire cette augmentation à $7,000.

M. FOSTER : L'honorable ministre emploie-t-il de nouveaux fonctionnaires, ou s'il augmente les fonctions des anciens ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Cela dépend des circonstances. Dans certains cas, les anciens fonctionnaires auront le temps de s'occuper des nouveaux établissements, mais dans d'autres, il faudra de nouveaux fonctionnaires. Ainsi, une nouvelle distillerie doit s'établir à Berthier, dans la province de Québec, et il y aura lieu dans ce cas à nommer deux nouveaux fonctionnaires. Nous avons encore reçu avis de la construction d'une distillerie à Beauport, dans la même province, laquelle distillerie requerra au moins deux fonctionnaires.

M. FOSTER : Comment mon honorable ami (sir Henri Joly de Lotbinière) fait-il le choix de ces fonctionnaires ? Prenez Berthier, par exemple.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Il nous faut au moins un homme expérimenté. Nous sommes forcés de faire venir un homme de l'Ontario, vu qu'il n'y a pas eu jusqu'ici de distillerie dans Québec, et que nous n'y avons pas de fonctionnaires expérimentés: Nous avons fait venir de Windsor, M. Taylor, fonctionnaire expérimenté dans les choses de cette industrie ; et il communiquera ses connaissances à l'autre fonctionnaire, que nous employons à proximité de Berthier.

M. FOSTER : Je suppose que vous ne payez pas en plein le nouveau fonctionnaire, avant qu'il ait acquis de l'expérience ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Son salaire est de $500, et il sera promu à mesure qu'il acquerra de l'expérience.

M. FOSTER : Je suppose qu'il est d'abord sur le pied d'un aspirant, et qu'il ne fera pas parti du personnel régulier tant qu'il n'aura pas subi certains examens ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Il est nommé sous-percepteur de la plus basse clase, c'est-à-dire de la classe B.

M. FOSTER : A-t-il à subir un examen ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Non. Mon honorable ami sait probablement que les seuls fonctionnaires de notre département qui ne sont pas tenus de subir d'examens sont les sous-percepteurs.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

CHEMIN DE FER GRAND CENTRAL DU NORD-OUEST.

La Chambre reprend l'examen de la motion de M. Sutherland proposant l'adoption en troisième délibération du bill (n° 90) concernant la Compagnie du chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest, ainsi que la motion proposée en amendement par M. Douglas.

M. R. L. RICHARDSON (Lisgar) : M. l'Orateur, lorsque le temps consacré aux bills d'intérêt privé expira mercredi dernier, je tâchais d'exposer à la Chambre l'historique de ce bill, depuis l'époque où il a pris naissance, il y a environ vingt ou trente ans, jusqu'aujourd'hui. Je regrette fort de n'avoir pu alors traiter tout le sujet. La chose m'était particulièrement impossible, vu que je désirais faire à la Chambre l'exposé du litige se rattachant à ce même bill.

Il me semble que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui s'est emparée de cette charte, ou qui est sur le point de le faire, pourrait fort bien trouver le moyen de procurer à la population de cette contrée un prolongement, disons de 20 milles du chemin cette année. Les députés de l'ouest se sont réunis pour discuter à fond le sujet avec le très habile avocat de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et ils en sont arrivés à la conclusion qu'il ne leur était pas possible, vu l'exigence des intérêts de la population de l'endroit, de consentir à laisser adopter ce bill si cette compagnie se jugeait incapable de construire au moins 15 milles de ce chemin cette année. Cette charte expirera dans cinq ou six semaines, et je suis disposé à croire que si

nous ne pouvons faire construire une partie du dit chemin cette année, il vaudra mieux dans l'intérêt de tous ceux qui se trouvent concernés, la laisser périmer.

Les députés de l'ouest en sont arrivés à la conclusion que le moins auquel ils pourraient consentir, relativement à la construction du chemin cette année, serait 15 milles, et je trouve que c'est fort peu. Les statuts sont remplis de législation adoptée dans le cours des derniers quinze ans relativement à ce chemin de fer, et l'histoire de ce chemin est une honte pour le peuple du Canada. Nous sommes fortement convaincus que nous ne nous adressons certainement pas en vain à cette Chambre, lorsque nous lui demandons d'insérer dans cette charte un article statuant qu'on devra construire au moins 15 milles du chemin cette année.

La compagnie qui régit maintenant le chemin se déclare animée de bon vouloir, et elle consent à l'insertion dans le bill d'un article par lequel elle devra dépenser $20,000 cette année. La Chambre comprendra qu'il vaudrait autant dans l'intérêt public, consentir à ce que la compagnie dépense 25 cents dans le cours de l'année actuelle à raison de tout ce qui pourrait avoir un résultat pour les colons. Il me semble, après ce qu'on a fait pour le chemin de fer Canadien du Pacifique, et vu la concession de terres que comporte cette charte, que le moins que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique puisse dépenser est $100,000 ou $150,000, montant qu'il faudrait pour construire 15 ou 20 milles du chemin cette année. Tous ceux qui sont familiers avec la construction des chemins de fer au Nord-Ouest, comprennent qu'il s'agit simplement de niveler 15 ou 20 milles de voie, et que les rails peuvent être posées 2 ou 3 semaines après que ce nivellement a été fait.

Si la Chambre peut ne pas voir d'empêchement à ce qu'on insère dans cette charte un article obligeant la compagnie à construire 15 milles du chemin de cette année, la chose serait un bienfait inestimable pour les colons qui pourraient alors transporter leur blé au marché à beaucoup moins de frais qu'ils ne le peuvent maintenant.

Je suis sous l'impression que l'on ne donnera probablement jamais à une compagnie de chemin de fer en ce pays des terres d'une plus grande valeur. Aujourd'hui, les terres sont passablement épuisées. Il sera presque impossible au gouvernement ou au parlement de faire à une compagnie quelconque une concession de terres comme celles-ci. Elles valent au moins $2 l'acre. Vu qu'il y a 6,400 acres par mille, cela représente $12,800 par mille, et lorsque vous estimerez la longueur du chemin à 700 ou 800 milles, ce qui le poussera jusqu'à la passe de la Tête-Jaune, vous commencerez à vous faire idée de la grande valeur de cette concession de terres.

A mon avis, il serait dans l'intérêt du Canada et du Nord-Ouest qu'on laissât expirer

M. RICHARDSON.

cette charte, comme elle expirera, dans cinq ou six semaines, et que le gouvernement s'emparât de la concession de terres, dont la valeur est infiniment plus considérable que ne le sera le coût du chemin. Le gouvernement pourra construire le chemin, et avoir probablement un excédent de $3,000 ou de $4,000 par mille, ce qui suffira pour répondre de toute perte que l'on pourrait éprouver dans l'exploitation du chemin jusqu'à ce que la contrée soit bien colonisée C'est là, il me semble, une proposition raisonnable, et le moment arrive où le gouvernement et le parlement doivent examiner cette question au point de vue économique. Le temps viendra—et cela avant longtemps, je le prédis—où le gouvernement sera obligé de prendre la direction des chemins de fer, et il me semble que l'on devrait établir aujourd'hui le principe de la nationalisation des chemins de fer. Nous pourrions au moins commencer par les nouveaux que l'on doit construire, et appliquer dès maintenant un système politique dont l'effet sera d'amener la nationalisation de tout le réseau de chemins de fer du pays. J'expliquerai, en ce qui a trait à ce bill, que la compagnie a le pouvoir d'émettre des obligations jusqu'à concurrence de $35,000 par mille. Cela fera une charge fixe considérable sur ce chemin de fer, et à ce sujet je vais vous lire quelques extraits.

Je cite un brochure très bien écrite, dont l'auteur est M. Willison, le savant rédacteur du "Globe" de Toronto. Bien qu'il n'arrive pas à une conclusion spéciale, toutefois, plusieurs des faits qu'il rapporte sont intéressants :

L'historique du chemin de fer Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan est l'historique même des méthodes des chemins de fer américains. La vente des obligations a produit plus de $3,500,000. Le chemin de fer a coûté probablement $2,500,000 tant pour la construction et la commission payée pour la vente des obligations. Le matériel roulant et le terminus ont été fournis par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Le chemin a aussi reçu une concession de 1,400,000 acres de terres, et une subvention de $80,000 par année. Il a été loué pendant six ans à la compagnie du chemin Canadien du Pacifique sans redevance, et le bail vient d'être renouvelé. Mais les promoteurs ont retiré un ou deux millions de la spéculation.

Voilà ce que j'ai cherché à faire comprendre. Les promoteurs retirent des sommes considérables, que le public paie. Pourquoi le parlement ne profiterait-il pas de l'expérience et ne permettrait-il pas au peuple de retirer un ou deux millions au lieu de laisser la chose aux spéculateurs ? J'admets volontiers que ce serait établir un précédent répréhensible, de permettre au pays de retirer de l'argent de ces entreprises, mais les choses en sont rendues à un tel point dans le sens opposé, que ce ne serait pas une mauvaise idée de tenter la chose, et si elle ne réussit pas, il nous faudra, je suppose, revenir aux anciennes méthodes qui ont fait tant de mal au Canada, et surtout aux Territoires du Nord-Ouest.

Permettez-moi de vous faire brièvement l'historique de la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton :

La Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton a été constituée en corporation en 1890. Le chemin tel que projeté a 340 milles, dont 295 sont construits. Les promoteurs ont reçu la concession de terres ordinaire de 6,400 acres par mille, et une subvention de $80,000 pour le service postal. La subvention doit être payée directement aux agents de Londres, à titre de représentants des porteurs d'obligations. La compagnie avait le pouvoir d'émettre des obligations jusqu'à concurrence de $25,000 par mille. Et l'on a commencé à exécuter l'entreprise. Presque immédiatement, le chemin est passé sous la direction de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Ce qu'il y a de plus malheureux en ce pays, c'est que presque chaque chemin de fer que l'on y construit devient la chose de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et si nous laissons cette dernière avoir la haute main sur ce territoire, et s'il est vrai qu'elle est à la veille de prendre la direction du réseau du Northern Pacific, alors, nous verrons s'établir réellement un terrible monopole.

Si la Chambre ne rejette pas cette charte, j'espère qu'au moins elle comprendra la nécessité qu'il y a de protéger les intérêts de la population. Si tous les chemins de fer des territoires du Nord-Ouest doivent être dirigés par une seule compagnie, qu'au moins ce parlement veille à ce que cette compagnie donne des avantages raisonnables à la population. Je demande à la Chambre, et j'aime à croire que ce ne sera pas en vain, je demande à la Chambre, dis-je, d'insister pour que cette compagnie soit obligée de construire quinze milles du chemin cette année.

Je continue ma citation :

Un grand nombre de promoteurs tenaient de près à cette compagnie. Pendant la session de 1891, l'on permis à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique d'émettre ses propres obligations consolidées à 4 pour 100 jusqu'à concurrence de $20,000 par mille du chemin de fer de Calgary à Edmonton. On a dit que c'était dans le but "d'acquitter ou d'acquérir les obligations émises relativement à l'acquisition, à la construction et à l'achèvement du chemin de fer de Calgary à Edmonton." Les 295 milles de la voie ont été livrés à la circulation en octobre 1892, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique s'engageant à l'exploiter pendant les cinq premières années, à fournir le matériel roulant et à prendre tous les revenus autres que le subside. Il n'est guère possible d'estimer fidèlement, d'après les renseignements à notre disposition, les sommes provenant de différentes sources pour la construction et l'exploitation de ces 295 milles de chemin de prairie. Mais l'on a fait un calcul plus ou moins exact en se basant sur les faits précédents. Les compagnies de chemin de fer basent quelquefois leur estimation sur le prix de $3 l'acre.

J'ai estimé la concession de terres seulement à $2 l'acre.

La Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton ne dira pas que la moitié de ce chiffre est excessive. Cela donne $2,832,000.

Si vous estimez ainsi la concession de terres pour 800 milles, vous constaterez quelle énorme subvention nous accordons à la compagnie pour construire ce chemin. Vu cette immense subvention, s'élevant à huit ou dix millions de dollars—je suis peiné de n'avoir pas eu le temps de faire une estimation juste—ce n'est certainement pas exiger trop que de demander d'insister pour que la compagnie dépense $100,000 dans le but de prolonger ce chemin dans le cours de l'année.

A ce chiffre, doivent être ajoutées les dettes du chemin, comprenant $5,458,940 de première hypothèque portant 6 pour 100 d'intérêt, pendant vingt ans. Il est possible que ces obligations aient été sujettes à un escompte, mais la somme de garantie donnée à la compagnie au moyen du subside accordé par le service postal les a sans aucun doute sensiblement affermies. En conséquence, parlant approximativement, et ne tenant pas compte des subventions accordées pour le service postal, les promoteurs ont prélevé sur le chemin en obligations et en terres $28,000 par mille.

Prélever $28,000 par mille sur un chemin qui n'a pas coûté plus de $8,000 ! C'est la partie la plus condamnable de ce système politique. C'est comme si un homme, après avoir construit une maison qui lui aurait coûté $4,000, s'adresasit au parlement pour en obtenir l'autorisation d'emprunter, sur cette *même maison, une somme de $10,000* ; se constituant en compagnie à fonds social, et, pour échapper à la responsabilité individuelle, prenant avec lui sa femme et un enfant ; de cette façon, il ferait de l'argent aux dépens des autres :

Le coût du chemin, d'après l'estimation même de la compagnie, a été de $3,717,882, soit $13,000 par mille.

D'après les propres chiffres de la compagnie, le chemin ne coûte que $13,000 par mille, et cependant, le parlement du Canada a autorisé la compagnie à émettre des obligations jusqu'à concurrence de $28,000 par mille ; soit, plus du double de ce que le chemin a coûté d'après la propre estimation de la compagnie. A mon avis, les membres du parlement n'ont jamais examiné cette question de l'émission des obligations par ces compagnies de chemins de fer :

Toutefois, la construction n'a probablement pas coûté plus de $7,000 par mille. La voie est maintenant dans un très mauvais état. A ce taux, le coût *total a été de $2,065,000.*

C'est là l'estimation de M. Willison, et, à mon avis, c'est une estimation juste pour les sections construites dans la prairie. Cependant, malgré ces faits, nous, les députés du peuple au parlement fédéral, leur permettons d'émettre des obligations jusqu'à concurrence de $28,000 par mille. C'est une chose tellement injuste, qu'il n'est pas nécessaire de la répéter pour que les membres de cette Chambre en comprennent l'énormité.

Ecoutez les paroles de M. Willison :

La voie est maintenant dans un très mauvais état. A ce taux, le coût total a été de $2,065,000. Et il y a une dette hypothécaire de cinq millions et demi, et la concession de 1,888,000 acres de terres. Vu tous

ces faits, nous devrions refuser formellement de voter des crédits pour la construction de chemins parallèles, de restreindre les émissions des obligations et du capital, et faire en sorte que la construction et l'exploitation des chemins de fer se fassent d'après des principes d'affaires. Il est temps que l'expérience nous apprenne quelque chose.

En effet, il est temps que l'expérience nous apprenne quelque chose. Si nous donnons à cette compagnie le privilège d'émettre des obligations jusqu'à concurrence de $35,000 par mille, il sera parfaitement évident pour la population du Canada que l'expérience ne nous a rien apris. Ce parlement devrait protéger les droits du peuple en insérant une clause portant que la compagnie fût au moins obligée de construire quinze milles par année. Les colons se sont rendus dans ce pays sur la promesse que le chemin de fer serait construit, et ils espèrent que le parlement du Canada sauvegardera leurs intérêts. Plusieurs sont disparus, plusieurs ont vieilli en attendant les avantages que donnent les voies ferrées, et plusieurs, je crois, ont quitté la contrée en la maudissant. C'est ce qui a contribué à nuire à la prospérité du Nord-Ouest dans le passé.

C'est au nom des colons que je me lève pour protester contre la continuation de ce système ; c'est en leur nom que je me lève ce soir pour demander aux membres de ce parlement de protéger les intérêts de la population, et non les intérêts de la compagnie du chemin de fer. On nous envoie ici pour représenter les colons, et non les compagnies de chemins de fer.

Je demande à la Chambre d'insister pour que cette clause soit insérée dans le bill, et pour que l'on fasse preuve de quelque apparence de bonne foi envers ces colons après vingt ans de mauvaise foi.

Quelques VOIX : Le vote.

M. MACLEAN (York-est) : Je regrette, M. l'Orateur, que dans une occasion aussi importante, alors que les intérêts du Grand Nord-Ouest sont en jeu, les députés du Manitoba et du Nord-Ouest soient prêts à voter au sujet de ce bill sans exprimer les opinions qu'ils nourrissent. S'ils ne veulent pas exposer la question, je tâcherai de dire quelque chose en faveur du Nord-Ouest ; et je suis peiné que le premier ministre et le ministre des Chemins de fer et Canaux ne soient pas à leurs sièges ; mais je suis heureux que le ministre de l'Intérieur soit ici, et, lorsqu'il aura entendu ce que j'ai à dire, j'aime à croire qu'il donnera à ses collègues des conseils au sujet de ce qu'ils doivent faire relativement à cette matière. Depuis des années, nous discutons la question de la réforme de notre système de construction des chemins de fer ; depuis des années, les députés du Nord-Ouest viennent à Ottawa ; depuis des années, ils remplissent leurs journaux d'articles prétendant que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, créée par le parti conservateur, exerçaient un grand monopole sur le Nord-Ouest. Cependant, ce soir, nous entendons un député du Nord-Ouest, reconnu là-bas comme le champion du peuple en matières de chemins de fer, dire qu'il sera satisfait si l'on permet à cette même compagnie de prendre ce chemin et de construire 15 milles cette année. Il aurait dû, à titre de partisan du cabinet, dire qu'il refuserait de l'appuyer si, avant l'adoption de ce bill, il ne prenait pas des moyens de nature à protéger la population de ce pays, et surtout la population du Nord-Ouest.

Il n'y a qu'une manière de réformer en ce pays notre système en ce qui se rattache aux chemins de fer : c'est d'insister pour que l'on fasse quelque concession à chaque bill relatif à un chemin de fer. Si, aujourd'hui, la population du Nord-Ouest a des avantages au sujet de tarifs, comparativement à ce qu'elle payait il y a quelques années, c'est parce que le gouvernement a obtenu certaines concessions de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique lorsque l'on a adopté le bill relatif au chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, il y a deux ans. S'il y a quelque autre chose dont la population du Nord-Ouest doit remercier ce parlement, c'est la concession obtenue de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, à l'époque où l'on a racheté son monopole, il y a quelques années ; et la seule manière dont nous pouvons obtenir des concessions pour la population, c'est en insistant pour que chaque compagnie de chemin de fer en donne lorsqu'elle présente un bill en cette Chambre.

Si la population du Nord-Ouest a des griefs contre les chemins de fer, comme le disent la "Tribune," de Winnipeg et les députés du Nord-Ouest, pourquoi ces derniers ne disent-ils pas, ce soir, que ce bill ne sera pas adopté tant que l'on n'aura pas redressé ces griefs ? Quelques-uns des griefs de la population ont été redressés dans le passé, en obligeant les compagnies de chemin de fer, lorsqu'elles se présentaient au parlement pour demander des privilèges, à faire en retour des concessions à la population.

Qu'avons-nous fait, il y a deux ans, relativement au bill du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau ? La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a demandé au parlement de lui donner une forte concession de terres, une somme considérable, une charte de chemin de fer, et de lui permettre virtuellement d'avoir la haute main sur les deux derniers défilés des montagnes Rocheuses. Le parlement a accordé tout cela à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ; mais qu'a-t-il exigé en retour de la compagnie ? Les concessions faites par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique en faveur de la population du Nord-Ouest, à la demande du gouvernement actuel, étaient les suivantes : (1) Les prix exigés sur le chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau seront sujets à l'approbation de l'exécutif ou d'une commisison de chemins

de fer ; (2) Réduction des prix sur le trafic à destination de l'ouest venant de l'est de Fort-William, sur certaines classes de marchandises, de 10 à 23½ pour 100 ; (3) Réduction des prix sur le trafic à destination de l'est venant de l'ouest de Fort-William, grain et farine, de 30 pour 100 ; (4) Le comité des chemins de fer peut accorder des privilèges de circulation aux conditions qu'il fixera ; (5) L'acte des chemins de fer s'appliquera à la ligne du Pas du Nid-de-Corbeau et ses prolongements dans la Colombie Anglaise ; (6) Le prix auquel la compagnie peut vendre les terres du Pas du Nid-de-Corbeau seront déterminés par l'exécutif ; (7) 50,000 acres de terrain houiller seront remises au gouvernement.

Puisque le gouvernement a pu obtenir de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique des concessions aussi importantes que celles-là, lorsque le bill relatif au chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau a été soumis à la Chambre, pourquoi n'obtiendrait-il pas aujourd'hui des concessions de même nature ? Et pourquoi les députés du Nord-Ouest n'insistent-ils pas auprès du gouvernement qu'ils appuient pour qu'il obtienne des concessions analogues ? Pourquoi laissent-ils adopter ce bill sans exiger de concessions ? Pourquoi le ministre de l'Intérieur est-il ici, si ce n'est pour demander que des concessions soient faites ? Pourquoi les membres de ce cabinet qui se sont opposés au monopole du chemin de fer Canadien du Pacifique n'insistent-ils pas aujourd'hui pour obtenir des concessions pour le peuple ?

Cette charte, au sujet de laquelle on demande aujourd'hui une prolongation de délai dans l'unique intérêt de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, constitue un privilège des plus importants. On nous a dit ce soir qu'elle donne à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique 6,400 acres de terres par mille pour presque 800 milles de chemin—pour 400 milles au moins—et quelle est la valeur de ces terres ? Le parti libéral lorsqu'il était dans l'opposition, estimait ces terres à trois ou cinq dollars l'acre. Certainement, elles valent au moins ce montant aujourd'hui. 6,400 acres par mille, à $3 l'acre, équivalent presqu'à $20,000 par mille ; et l'on nous a dit ce soir que l'on peut construire ce chemin pour $7.000 par mille, et je le crois. Pourquoi donc le ministre de l'Intérieur n'insiste-t-il pas, au nom de la population du Nord-Ouest, pour obtenir les concessions que l'on a obtenues à l'époque où l'on a adopté le bill relatif au chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau ?

Je ne consentirai pas à ce que l'on a adopte ce bill tant que nous n'aurons pas quelque explication à ce sujet. En 1884, les députés du Nord-Ouest sont venus ici et ont déclaré que le grand grief dont on se plaignait dans cette partie du pays était le monopole accordé à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Ils ont tellement insisté, ici, qu'à la fin le gouvernement fédéral, dont le chef était sir John Macdonald, a dû retrancher l'article relatif au monopole accordé au chemin de fer Canadien du Pacifique, puis, en retour, il a garanti pendant un grand nombre d'années l'intérêt sur les obligations de la compagnie. Cet intérêt se paie aujourd'hui, la population du Nord-Ouest a obtenu de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique une concession en retour du privilège qui lui était accordé.

Pourquoi n'obtient-on pas une concession analogue aujourd'hui ? Il s'agit d'un privilège important ; il s'agit non seulement de transporter une concession de terres considérable, mais, je crois, d'accorder à la compagnie le dernier des défilés existants à travers les montagnes Rocheuses. Puisque vous avez insisté il y a deux ans lorsqu'il s'est agi du Pas du Nid-de-Corbeau, pourquoi étendez-vous ce privilège sans protéger le peuple ?

Je déclare que les députés du Nord-Ouest ne feront pas leur devoir s'ils n'insistent pas, et surtout si le ministre de l'Intérieur n'insiste pas pour obtenir pour la population du Nord-Ouest en cette circonstance des concessions de la nature de celles que l'on a obtenues il y a deux ans. Le très honorable chef du cabinet, en 1884, lorsque la question du monopole du chemin de fer Canadien du Pacifique a été soumise à la Chambre, a parlé des "nombreuses clauses nuisibles auxquelles la population du Canada étaient soumises en vertu de cette législation". On s'est débarrassé de deux ou trois de ces clauses nuisibles. Celle relative à la construction d'autres chemins de fer a été supprimée, mais il y en a un grand nombre d'autres. Je dirai aux députés du Nord-Ouest qu'une des choses les plus répréhensibles aujourd'hui dans l'acte du chemin de fer Canadien du Pacifique, c'est que la compagnie a droit à un dividende de 10 pour 100 sur ce que le chemin est censé avoir coûté.

Les députés du Nord-Ouest devraient insister sur la suppression de cette clause relative aux 10 pour 100, et dire que le bill ne sera pas adopté sans cela. Mais je n'en ai pas entendu un seul parler ainsi.

M. RUTHERFORD : Vous n'étiez pas dans la Chambre.

M. MACLEAN : Ce soir, j'insiste pour que cette concession si importante, qui donne tant de terres à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et qui aura l'effet d'augmenter son monopole actuel, ne soit pas accordée à moins que la législation que je demande ne soit insérée dans le bill.

M. RUTHERFORD : Nous allons passer l'été ici et nous saurons quelque chose à ce sujet.

M. MACLEAN : J'ai lu les discours prononcés par l'honorable député et par d'autres relativement à ce monopole, mais aujourd'hui il semble être le défenseur de cette cor-

poration, et désire voir la population du Nord-Ouest rester sous ce monopole. Il consent aujourd'hui à ce que l'on permette à la compagnie de profiter de cette clause et de gagner 10 pour 100 sur ce capital majoré avant qu'elle puisse être appelée à payer une part quelconque de taxation.

M. SUTHERLAND : Je soulève une question d'ordre. Une heure est consacrée aux bills d'intérêt privé, et un grand nombre de bills d'intérêt privé très importants figurent à l'ordre du jour. Je ne crois pas que cette discussion se rapporte au bill ou à l'amendement, et l'on ne devrait pas la permettre.

M. HENDERSON : Relativement au rappel au règlement, je dirai que l'honorable député d'Oxford (M. Sutherland) a très peu de raisons de se plaindre ce soir. L'autre soir, toute l'heure a été consacrée à la discussion de ce bill sans objection de sa part, et cela, d'une manière qui n'était pas de nature à jeter de la lumière sur le sujet. Si je ne me trompe, c'est l'honorable député lui-même qui a fait de l'obstruction en cette circonstance.

M. SUTHERLAND : L'honorable député se trompe du tout au tout. Je n'ai parlé que peu de temps, trois ou quatre minutes, et cela, en faveur, de l'adoption du projet de loi, et contre l'amendement. Je n'objecte pas à ce que l'honorable député d'York (M. Maclean) combatte le bill, mais, à mon avis, ses arguments devraient se rapporter à la question en discussion.

M. l'ORATEUR : La question soumise à la Chambre semble très limitée, et je ne crois pas qu'elle permette la discussion de toutes les affaires du chemin de fer Canadien du Pacifique en ce qui se rattache au Nord-Ouest. L'honorable député lui-même, je crois, devrait se borner aux questions relatives à la prolongation de délai.

Sir CHARLES TUPPER : Voulez-vous lire l'amendement, M. l'Orateur ?

M. l'ORATEUR : Je ne sache pas que cela puisse jeter beaucoup plus de lumière sur la question. L'amendement est fait par M. Douglas :

Que le bill ne soit pas maintenant lu la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé en comité général, afin de l'amender en retranchant la clause trois du dit bill et la remplaçant par la suivante :—

" 3. La clause 5 de l'acte est amendée par les présentes en biffant les mots " le premier jour d'août ", dans la ligne 7, et les remplaçant par les mots " le premier jour de décembre ".

Quelle que soit la signification de cet amendement, il ne saurait donner lieu à une discussion de toutes les affaires du Nord-Ouest et du chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. MACLEAN : Je m'incline devant votre décision, M. l'Orateur, et j'attire votre attention sur ce fait que cette compagnie demande une prolongation de délai, et c'est là

réellement l'article en discussion, et je donne des raisons pour lesquelles ce délai ne devrait pas être accordé.

M. l'ORATEUR : L'honorable député voudra bien se borner à la question de la prolongation de délai.

Sir CHARLES TUPPER : Vu que mon honorable ami n'était pas ici dans une occasion précédente, je lui dirai que d'autres honorables députés, naturellement dans l'exercice de leurs droits, ont consacré beaucoup de temps à traiter la question, ce qui a empêché que le vote ne fût pris. Je suis parfaitement sûr que l'honorable député d'York (M. Maclean) ne désire pas suivre cette ligne de conduite, et comme il y a à l'ordre du jour nombre de bills très importants, j'espère qu'il sera assez concis pour permettre que le vote soit pris et que l'on discute d'autres bills.

M. MACLEAN : Si je comprends bien, le bill demande une prolongation de délai pour cette charte de chemin de fer, et l'amendement a trait à cette question. Je prétends qe l'on ne devrait pas accorder cette prolongation de délai pour les raisons que je viens de faire valoir et qui, à mon avis, se rapportent parfaitement à la question soumise à la Chambre. Il n'est pas dans l'intérêt public que l'on donne à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui jouit d'un monopole déjà condamné de temps à autre en cette Chambre comme pesant sur le Nord-Ouest, cette prolongation de délai et ce privilège, à moins qu'elle n'accorde au peuple la même concession qu'elle a donnée en ce qui se rapporte au chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau.

Aujourd'hui, le Nord-Ouest a des griefs sérieux contre le chemin de fer Canadien du Pacifique. La population de là-bas demande une commission de chemins de fer pour redresser ces griefs. Je dis donc : N'accordez pas ce nouveau privilège à cette compagnie, n'encouragez pas ce monopole, à moins qu'elle ne consente à la création d'une commission de chemins de fer et à la suppression de cette clause de 10 pour 100. Les honorables députés disent que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique est, en théorie, en faveur d'une commission de chemins de fer. Mais je voudrais que l'on insistât sur des concessions avant d'accorder de nouvelles faveurs. Le peuple est fatigué de donner sans cesse aux chemins de fer et de ne rien recevoir en retour. Vous pouvez obtenir quelque chose si vous insistez courageusement pour qu'on donne ces concessions, tout comme vous avez obtenu quelque chose lorsqu'il s'est agi du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau.

Une VOIX : Non, rien.

M. MACLEAN : L'honorable ministre des Chemins de fer a déclaré qu'il avait obtenu des concessions, des concessions importan-

tes, et la population a eu des réductions en ce qui concerne les frais de transport. Dans cet acte relatif au chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, l'on a inséré une disposition stipulant que la clause des 10 pour 100 fût supprimée, de sorte que cette clause n'existe pas dans le cas du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau. Ne désirez-vous pas obtenir cette concession pour la population du Nord-Ouest ? Si vous le désirez, vous devez insister pour l'obtenir tout comme vous l'avez fait dans le cas du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La Chambre a parfaitement le pouvoir d'amender l'acte des chemins de fer de manière à ce que la clause des 10 pour 100 ne s'applique pas dans ce cas, si la compagnie ne fait pas de concession.

M. MACLEAN : Cela ne répond pas du tout à la question. Des concessions importantes ont été faites dans le cas du chemin de fer du Pas-du-Nid-Corbeau, ou il n'y en a pas eu. Si l'honorable ministre de l'Intérieur dit que les concessions obtenues n'étaient pas importantes, il ne s'accorde pas avec le ministre des Chemins de fer, qui a déclaré qu'elles l'étaient, et qui a justifié l'acte par ce moyen.

On me dit que le ministre de l'Intérieur a une proposition très importante à soumettre, dans très peu de temps, relativement au chemin de fer de la Rivière à la Pluie.

M. l'ORATEUR : L'honorable député ne devrait pas toucher à cette question.

M. MACLEAN : Je parle de la question relative à la prolongation de délai, et j'explique pourquoi l'on ne devrait pas l'accorder.

M. SUTHERLAND : La clause des 10 pour 100 ne s'applique pas à cette charte.

M. MACLEAN : Elle s'applique à tout le reste du chemin de fer Canadien du Pacifique, et je dis : Ne lui donnez pas cela tant qu'elle n'aura pas renoncé à la clause des 10 pour 100 sur tout son réseau. Il est possible qu'elle ne s'applique pas à ce cas, mais elle est appliquée sur tout le chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. SUTHERLAND : Il ne s'agit pas ici du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député sait-il où se trouve la clause des 10 pour 100 ?

M. MACLEAN : Je comprends parfaitement ce dont je parle. Je dis qu'aujourd'hui, le grief du Nord-Ouest est cette clause de 10 pour 100 qui est appliquée sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique. Ne donnez pas à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique cette nouvelle concession, à moins qu'elle ne retire la clause de 10 pour 100 qui est aujourd'hui appliquée sur son chemin de fer.

J'allais dire que le ministre de l'Intérieur (M. Sifton), avec M. Greenway du Manitoba, nous dit-on, a fait des arrangements au sujet du chemin de fer de la Rivière à la Pluie. La province de l'Ontario a donné des sommes énormes à ce chemin de fer. On me dit que dans peu de jours, l'on demandera à ce parlement de donner des sommes considérables à ce chemin de fer. La province du Manitoba est disposée à voter des subventions élevées à cette voie ferrée. Et l'on justifie ces subventions en disant que l'on exigera des concessions dans l'intérêt du peuple du Canada en général, que les tarifs de transport seront arrêtés, que des privilèges de circulation seront accordés à d'autres compagnies sur ce chemin de fer, et que l'on fera tout ce qu'il est possible de faire pour protéger les intérêts du peuple. Si l'on fait la chose avec MM. Mann et Mackenzie, qui prétendent être les rivaux du chemin de fer Canadien du Pacifique, pourquoi ne le ferait-on pas en ce qui se rattache à ce chemin, qui n'appartient pas à Mann et Mackenzie, mais qui, me dit-on, appartient ou appartiendra à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ?

Ce sont là, à mon avis, toutes les raisons pour lesquelles on ne devrait pas accorder cette prolongation de délai ce soir. Ce sont des raisons pour lesquelles les députés du Nord-Ouest devraient insister pour que chaque concession donnée au Nord-Ouest et à la Colombie Anglaise en ce qui a trait au Pas du Nid-de-Corbeau, et que l'on doit donner, nous dit-on, en ce qui concerne le chemin de la rivière à la Pluie, soit donnée dans le cas actuel.

Depuis sept ou huit ans, je suis membre de cette Chambre, et, durant ce temps, j'ai étudié la question des transports, et j'ai essayé d'obtenir quelque réforme. J'ai agité cette question dans les journaux et en cette Chambre. J'en suis arrivé à cette conclusion : c'est qu'il n'y a qu'un seul moyen d'obtenir la réforme des chemins de fer en ce pays, et ce n'est pas par des lois générales et absolues, mais chaque fois que l'on présente un bill, chaque fois que l'on accorde un privilège, l'on devrait demander en retour quelques concessions pour le peuple. L'honorable préopinant dit qu'il est en faveur de la nationalisation des chemins de fer. Je partage cette idée ; mais elle ne saurait être réalisée par une loi spéciale, mais elle doit l'être par degré. Le gouvernement devrait maintenir son chemin de fer et l'augmenter graduellement, obtenir des privilèges de circulation ça et là, et, de cette manière, en faire un chemin de fer rival des grandes compagnies qu'il y a en ce pays. Vous n'obtiendrez jamais la nationalisation des chemins de fer par une seule loi ; le problème est trop important pour cela. Mais si l'on se met à l'œuvre sérieusement, et que, chaque fois que l'on nous demandera des privilèges, l'on insiste pour que le peuple soit

protéger, on l'obtiendra graduellement. Afin d'obtenir des tarifs de transport à bon marché pour la population, nous devrions, à chaque bill de chemin de fer que l'on nous présente, dire aux promoteurs : Vous pouvez avoir votre privilège, si vous voulez donner un tarif de deux cents pour les voyageurs. Si un chemin adoptait ce tarif, comme dans l'Etat de New-York, tous les autres chemins du pays seraient forcés de suivre son exemple. Mais si vous dites que vous ne devez pas toucher aux droits acquis, que vous ne devez pas traiter ainsi une compagnie, parce que vous avez traité quelque autre compagnie différemment dans le passé, vous ne l'obtiendrez jamais. Si les députés du Nord-Ouest—et je m'adresse à eux spécialement—désirent que l'on adopte une réforme au sujet des chemins de fer en ce pays, ils doivent s'unir et voir à ce que chaque bill protège suffisamment la population qu'ils représentent. Il ne leur sied pas de dire, comme l'a fait l'honorable préopinant, qu'ils seront satisfaits si la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique construit 15 milles de ce chemin cet été. Ce n'est pas là une concession pour la population du Nord-Ouest. Ils devraient insister pour que l'on acocrde à la population des concessions analogues à celles que l'on a accordées dans le cas du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau.

J'espère qu'avant que l'on adopte ce bill, les honorables députés du Nord-Ouest insisteront auprès du ministre de l'Intérieur pour que l'on fasse pour le Nord-Ouest ce que l'on a fait pour la Colombie Anglaise dans le cas du Pas du Nid-de-Corbeau.

Je ne désire pas parler plus longtemps, mais il y a un autre amendement, et il est possible qu'il soit nécessaire de prendre encore la parole sur ce bill, afin de faire connaître davantage les opinions que je nourris au sujet de cette question des chemins de fer.

Le gouvernement et le parti libéral, qui a condamné ce monopole du chemin de fer Canadien du Pacifique, comme jamais monopole n'a été condamné en ce pays, peuvent aujourd'hui obliger la compagnie, comme ils le peuvent, à faire quelque chose pour la population du Nord-Ouest. Il est surtout du devoir du ministre de l'Intérieur, qui représente ici les provinces des prairies, d'insister pour avoir pour ces provinces des droits analogues à ceux qui ont été donnés à la Colombie Anglaise il y a deux ans.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne dirai qu'un mot, M. l'Orateur. L'honorable député d'York-est (M. Maclean) prétend faire la leçon aux députés du Nord-Ouest sur ce qui constitue leur intérêt. A mon avis, il ferait mieux d'acquérir au moins une connaissance élémentaire de la question avant de la discuter. La clause des 10 pour 100 du chemin de fer Canadien du Pacifique ne s'applique pas à cette charte.

M. MACLEAN : Je n'ai pas dit cela.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Si l'honorable député veut écouter, il en apprendra plus long sur cette question qu'il n'en sait maintenant. La clause des 10 pour 100 est une clause de la charte primitive du chemin de fer Canadien du Pacifique. Elle y a été insérée, ainsi que l'honorable député peut facilement le constater, et ainsi que se le rappelleront les anciens membres de la Chambre, pour éviter l'application de la clause des 15 pour 100 contenue dans l'acte général relatif aux chemins de fer du Canada. Il existe une clause relative aux 15 pour 100—non pas 10 pour 100—qui s'applique à toutes ces chartes. Elle se trouve dans l'acte général concernant les chemins de fer, de sorte qu'elle ne constitue pas un droit de corporation de la part d'aucune compagnie de chemin de fer en particulier, mais elle peut être amendée de temps à autre par ce parlement sans intervenir dans aucune concession faite à aucune compagnie particulière. De sorte que si mon honorable ami désire que le parlement maintienne son droit d'abroger la clause non pas des 10 pour 100, mais des 15 pour 100, son désir est déjà réalisé. Je crois connaître quelque peu les désirs et les vœux de la population du Nord-Ouest relativement à cette charte, et je dis que le désir de la population est que cette voie soit bâtie. Mon honorable ami d'Assiniboïa-est (M. Douglas) a propsé une résolution établissant comme condition obligatoire de ce projet de loi que l'on construise quinze milles de cette voie cette année. Voilà ce que la population intéressée désire, et je voterai avec plaisir en faveur de l'amendement de mon honorable ami.

M. LEIGHTON McCARTHY (Simcoe-nord) : J'approuve ce que mon honorable ami d'York-est (M. Maclean), a dit au sujet des monopoles en général. Mais, quant au chemin de fer dont il s'agit en ce moment, il se trouve que je connais certains faits spéciaux. La compagnie a été soumise devant les cours de justice à des poursuites, peut-être les plus importantes que nous ayons eues dans ce pays au cours des cinq ou six dernières années. Par suite de ces litiges, la compagnie s'est trouvée tellement appauvrie qu'elle ne pourrait mener son entreprise à bonne fin, sans quelque moyen comme celui que l'on propose maintenant. Il était loisible à toute personne d'acheter la charte, mais la seule compagnie qui fût disposée à l'acquérir a été celle du chemin de fer Canadien du Pacifique. Les litiges en question ont empêché que la voie ne fût bâtie, et la prolongation de temps en temps demandée est tout simplement équitable et raisonnable. Je suis d'accord en thèse générale avec ce que l'honorable député dit au sujet des monopoles, mais, dans le cas actuel, comme c'est une demande qu'il serait équitable de faire comme d'homme à homme, je crois que l'on devrait accorder la prolongation.

M. FRANK OLIVER (Alberta) : Je désire un moment profiter de l'occasion pour faire remarquer à la Chambre que ce que nous demandons ici ce soir, c'est dans le but de tenir parole aux colons du Nord-Ouest échelonnés le long du parcours de ces 20 milles de voie ferrée.

A la dernière session, grâce à la position prise par les honorables députés du Nord-Oust, l'on en est venu à un arrangement, l'on a fait une convention, et l'on a octroyé une charte aux termes de laquelle 20 milles de voie ferrée devaient être construits avant le 1er août de cette année. Les colons établis le long de cette partie de la voie avaient raison de compter que ce parlement verrait à ce que cette partie de la voie en question fût terminée à la date mentionnée. Ces colons ont fait leurs calculs en conséquence. Nous avons lieu de croire que des colons se sont dirigés vers cette partie du pays sur la foi de cette entente.

Quand le chemin de fer Canadien du Pacifique a acquis les droits du Central du Nord-Ouest, cette acquisition s'est faite sujette à cette entente, et nous vous demandons maintenant de déclarer que cette entente se réalise, et qu'il n'y aura pas de la part de ce parlement manque de foi à l'égard des colons d'aucune partie de ce pays, même s'ils sont dans le lointain Nord-Ouest. Il y a des droits acquis autres que ceux du chemin de fer Canadien du Pacifique ou de tout autre chemin de fer, j'entends les droits acquis et les intérêts en jeu des personnes établies dans cette partie spéciale du Nord-Ouest que traverse cette voie ferrée. Je dis que ces hommes qui ont consacré leur temps, leurs labeurs et leur argent et qui ont dépensé leur vie à développer cette partie du pays ont droit à ce que cette Chambre donne à leurs intérêts priorité sur ceux même de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. C'est pour leurs intérêts que nous demandons protection.

(Ici l'on prend le vote sur l'amendement de M. Douglas) :

POUR :

Messieurs

Christie,	Mignault,
Davin,	Oliver,
Davis,	Proulx,
Douglas,	Richardson,
Erb,	Roche,
Fielding,	Rogers,
Johnston,	Rutherford,
Macdonell (Selkirk),	Semple,
Maclean,	Sifton, et
McLennan (Inverness),	Stenson.—21.
McMillan,	

CONTRE :

Messieurs

Bain,	Ingram,
Beattie,	Joly de Lotbinière
Bell (Pictou),	(sir Henri),
Bethune,	Landerkin,
Borden (King's),	Mackie,
Bourassa,	MacPherson,
Campbell,	McAlister,
Cartwright (Sir Rich'd),	McCarthy,
Casey,	McDougall,
Clancy,	McGregor,
Clarke,	McHugh,
Cochrane,	McMullen,
Costigan,	Martin,
Davies (Sir Louis),	Maxwell,
Dobell,	Mills,
Earle,	Morin,
Ellis,	Morrison.
Foster,	Prior,
Fraser (Guysborough),	Ratz,
Frost,	Rinfret,
Gauthier,	Sproule,
Gillies,	Sutherland,
Haggart,	Taylor,
Haley,	Tupper (sir Charles),
Henderson,	Tyrwhitt, et
Heyd,	Wallace.—51.

L'amendement est perdu.

Le projet de loi subit la troisième lecture et est adopté.

GREVE DES CANTONNIERS DU GRAND TRONC.

M. TAYLOR : J'ai en main une lettre assez importante dont je désire donner lecture et que je remettrai au premier ministre. Elle vient du trésorier du canton de Leeds.

LANSDOWNE, 9 juin 1899.

GEORGE TAYLOR, écr., M.P.,
OTTAWA.

CHER MONSIEUR,—Ce matin j'ai pensé à vous écrire un mot et vous faire connaître ce qui se passe à Lansdowne relativement à la grève du Grand-Tronc. Au commencement de la semaine, la compagnie a envoyé ici un wagon avec un certain nombre d'hommes pour travailler. Parmi eux se trouve un mulâtre qui, à ce qu'on me dit, va de ci de là se vantant de son habileté de batailleur au poing ou au revolver, disant qu'il peut vaincre qui que ce soit en peu de temps. Ces hommes ont travaillé la journée de mercredi. Le même soir, entre onze heures et minuit, au moment où ma famille et moi allions nous coucher, nous entendîmes un coup de feu tiré du wagon. Je me mis à la fenêtre de ma chambre à coucher pour m'assurer si je pourrais voir ou entendre quelqu'un. Immédiatement quelqu'un a tiré un autre coup, et j'ai entendu la balle frapper près de moi, ce qui a été suivi d'autres coups de feu venant de la même direction. Je crois que l'on a tiré en tout cinq ou six coups de feu. Au bout de quelque temps, nous allâmes tous nous coucher. Le lendemain matin, on parlait beaucoup de ces coups de feu et du caractère des hommes envoyés ici. Le soir (hier soir), vers sept heures et demie, je suis monté dans le haut de mon magasin et j'ai trouvé un trou de balle dans l'une des fenêtres de l'est. La balle en passant avait frappé le mur, fait tomber du plâtre et s'était logée dans le plancher. La fenêtre de ma chambre à coucher se trouve à environ dix pieds à l'est de la ligne que la balle a suivie, comme si ceux qui ont tiré avaient tenté de diriger leurs balles vers l'endroit où ils voyaient de la lumière. Voyant ce qui en était, j'ai fait monter quelques personnes pour leur montrer ce qui s'était passé le soir précédent. Je me rendis alors auprès de notre magistrat et le fis venir pour voir par lui-même. Nous nous rendîmes alors au wagon dans lequel ces hommes logeaient, ramenant avec nous leur contre-maître et lui montrâmes ce qui avait eu lieu, ainsi que quelques trous de balle dans la remise de mon voisin. Le résultat a été que l'on a

arrêté et coffré cinq ou six d'entre-eux. Ils comparaîtront cette après-midi devant le magistrat Mulvaugh. Je dois aussi mentionner que vers six heures nous avions été réveillés par deux autres coups de feu. Maintenant, en notre qualité de citoyens, nous croyons qu'il est grand temps, puisque nos vies sont en danger, que le gouvernement prenne en main cette affaire de grève et y mettre un terme immédiat. J'ai pensé qu'il était à propos de vous faire connaître où les choses en sont par ici.

Avec respect, votre etc.

(Signé) G. F. DEANE.

SUBSIDES.

La Chambre se reforme en comité des subsides.

(*En comité.*)

Salaires des officiers, inspecteurs d'accise etc..... $315,395

M. CLANCY : Je désire demander au ministre du Revenu de l'intérieur d'expliquer plus amplement cette augmentation de $10,000 à l'item des salaires des officiers et inspecteurs l'accise.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je ne sais si mon honorable ami était ici avant six heures, alors que j'ai essayé d'expliquer cette augmentation. Elle n'est pas de $10,000, mais de $7,000. Lorsque les chiffres ont été envoyés à l'imprimeur, il s'est glissé une erreur. Avant six heures, j'ai expliqué l'augmentation étonnante des affaires comparativement à l'année dernière. Nous avons maintenant 637 personnes munies de diverses licences, distillateurs, fabricants de malt, brasseurs, manufacturiers de cigares et de cigarettes, entrepôts, fabriques de vinaigre, etc. Dans le cours de la dernière année seulement, le nombre des licences s'est augmenté de 96. Comme je l'ai expliqué avant six heures, notre travail ne se borne pas au jaugeage, au mesurage et à l'épreuve des produits de toutes ces fabriques, mais de fait nous prenons une part même dans la manufacture de ces produits. Nous avons à les surveiller dès le point de départ. Dans les distilleries, nous surveillons l'entrée du grain, la pesée, la mise sous clef, la quantité de grain prise, la quantité placée dans le brassin, nous faisons l'épreuve du mélange et suivons les différentes phases de la distillation et la variation de la force aux différents degrés. Dans toutes les distilleries, les brasseries, les fabriques de cigarettes, de tabac et de vinaigre, nous devons surveiller continuellement chaque phase depuis le commencement de la fabrication de ces produits jusqu'à ce que tout soit terminé. Il y a plus, nous devons surveiller le produit alors qu'il est dans nos entrepôts, jusqu'à ce que l'on ait payé les droits. A même un total de 637, une augmentation de 96 fabriques en une seule année représente une augmentation d'un septième sur l'ensemble, de sorte que l'on peut comprendre du coup la nécessité qui en résulte d'augmenter notre personnel.

M. TAYLOR.

De plus, dans Québec où il n'y avait pas de distilleries avant cette année, une est déjà établie et il s'en établit une autre près de Québec. Chacune de ces distilleries exige au moins deux officiers. Il semble que c'est là une augmentation comparativement à l'année dernière, et, de fait, il y a augmentation, mais j'ai une liste des salaires payés au cours des dix dernières années, dans la branche de l'accise du département. En l'examinant, l'on peut observer l'augmentation graduelle, et constater combien peu d'augmentation il y a cette année. Si vous prenez l'annez 1896-97, vous verez que nous avons demandé $311,000. Cette année nous ne demandons que $312,000, ou $1,000 de plus. Il est vrai que l'année dernière, nous n'avons demandé que $305,000. Nous avons essayé, autant que possible, de réduire les dépenses, mais après tout, nos fonds n'ont pas une élasticité correspondante au développement et à la multiplication des fabriques. Il nous a donc fallu admettre que nous avions trop réduit nos estimations budgétaires de l'année 1896-97, première année pendant laquelle j'ai eu l'honneur d'avoir la charge de ce département. Depuis lors, je n'ai cessé d'essayer de diminuer les prévisions budgétaires. De $311,000 je les ai ramenées à $307,000, puis à $305,000. Nous avons à faire face à une augmentation d'ouvrage surtout dans le Nord-Ouest et dans le district de la Kootanie dans la Colombie Britannique. Chaque mois, nous sommes appelés à nommer de nouveaux officiers dans le district de la Kootanie qui se développe avec une telle rapidité que les officiers que nous y avons ne peuvent suffire à la besogne, et il nous faut en augmenter le nombre.

Service de protection..... $15,000

M. FOSTER : Il y a ici une augmentation à expliquer.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : C'est une augmentation de $3,000. J'ai ici une liste des sommes accordées pour ce service, et l'on peut voir que j'ai été loin dans mes efforts en vue de retrancher sur les dépenses.

Nous sommes obligés d'admettre que nous ne pouvons plus, avec les moyens à notre disposition, protéger efficacement la frontière, depuis que l'élévation des droits sur le tabac et les liqueurs spiritueuses ont rendu la contrebande plus active. Je puis donner la liste des crédits votés depuis dix ans et les comparer avec ces $15,000 que nous demandons. En 1889-90, il a été voté $15,000 ; en 1890-91, $15,000——

M. FOSTER): Citez-nous les crédits votés ou les sommes dépensées ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Les crédits votés ; quelquefois ils ne sont pas dépensés en entier.

M. FOSTER : Il vaudrait mieux donner les sommes dépensées chaque année.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je regrette de le dire, mais je crois que dans les estimations supplémentaires de cette année, nous serons obligés d'avouer que nous avons excédé notre crédit. Nous serons obligés de demander $1,000 de plus. Quand il s'agit d'empêcher la contrebande et les destilleries illicites, je crois que je peux, sans crainte, m'adresser au comité pour obtenir son concours, surtout quand les crédits des exercices précédents ne sont pas dépassés, alors que la contrebande n'avait pas pris de pareilles proportions.

M. CLANCY : Quel est le nombre des nouveaux employés qui ont été nommés pour expliquer ces $3,000 ; et où les a-t-on placés ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Ils ne sont pas encore nommés. Ce crédit est pour le prochain exercice. Il nous faut payer, non seulement les salaires de ces employés, mais aussi leurs frais de voyage, et naturellement, plus nous avons de moyens à notre disposition, plus nous pouvons rendre de services, quand ces moyens sont bien employés.

M. FOSTER : Comment l'honorable ministre peut-il expliquer qu'il n'a dépensé que $13,000 l'an dernier ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je n'ai pas dépensé autant que j'aurais voulu.

M. FOSTER : Je crois qu'avec de pareilles dispositions de la part du ministre, il est dangereux de lui mettre trop d'argent entre les mains. Il pose là un principe dangereux et très commode pour un député qui a beaucoup de dépenses à faire. L'an dernier, il n'a dépensé que $13,000 et il veut avoir $2,000 de plus cette année.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : On ne devrait pas nous reprocher les dépenses que nous sommes obligés de faire. Mon département et celui du ministre des Douanes contribuent considérablement au revenu, et nous devons être encouragés de toute manière. L'augmentation des droits douaniers sur les liqueurs et le tabac, nécessite une surcroit de dépenses de notre part pour protéger le revenu. Tous les jours je suis informé de l'existence de distilleries illicites, mais le manque d'argent me met dans l'impossibilité d'agir.

M. FOSTER : Je suppose que l'honorable ministre est non seulement gêné quand il s'agit de protéger le revenu public, mais qu'il a aussi à subir des assauts qui ont pour but de protéger le revenu de certains particuliers.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je ne le crois pas, mais je suppose que mon honorable ami a dû se trouver dans cette position.

Pour payer aux percepteurs de douane une allocation sur les droits perçus par eux en 1898-99 ..... $5,509

M. FOSTER : L'honorable ministre a-t-il eu dernièrement quelque conversation avec l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) sur l'injustice qu'il y a à permettre à un employé public de retirer double salaire ? Je crois qu'il y a ici une violation du principe auquel l'honorable député de Wellington-nord, qui n'est pas ici ce soir, tient si fortement.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Ma conscience ne me permet pas d'avoir trop de relations avec l'honorable député de Wellington-nord, mais je suis certain qu'on admettra la nécessité de ce crédit, car en utilisant les services des douaniers, au lieu de nommer de nouveaux employés, nous avons économisé des sommes considérables.

Commission aux vendeurs de timbres de tabac canadien en torquet es. . $100

M. WALLACE : J'ai reçu une lettre d'un marchand de tabac d'Ottawa se plaignant le ce que le ministre avait fait remise de certaines amendes imposées par les tribunaux, et aussi de ce que certaines personnes à Ottawa ont des permis de $2, tandis que lui paie $50 pour le sien. Le permis de $2 est accordé au cultivateur qui est supposé préparer son propre tabac et celui de $50 est donné à celui qui fabrique le tabac canadien en rouleau. Le ministre devrait faire une enquête sur ces plaintes.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Si l'honorable député m'avait passé cette lettre, je me serais certainement occupé de l'affaire.

M. WALLACE : Je la passerai au ministre.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Une amende imposée par le tribunal ne peut être remise que par un arrêté du conseil. Des cultivateurs ont été condamnés à $50 d'amende pour avoir exposé en vente quelques livres de tabac en rouleau et dans plusieurs cas, j'ai cru qu'il était juste de diminuer la punition, et j'ai obtenu des arrêtés du conseil à cet effet. Dans d'autres cas le tabec en rouleau ne porte pas de timbres, et là encore, j'ai cru que les fins de la justice seraient mieux atteintes en n'imposant pas une amende trop sévère, et j'ai usé de la discrétion que me donne la loi, sous ce rapport. Dans beaucoup de cas, je traite chaque cause selon son mérite au lieu de la lettre de la loi dans toute sa rigueur. J'agis surtout ainsi quand il s'agit d'un marchand qui a exposé quelques morceaux de tabac sur ses rayons. Je me montre surtout clément quand les coupables pêchent par ignorance.

M. FOSTER : Cette commission sur les timbres ne me parait pas être très répandue.

Est-ce une innovation ? La somme est peu élevée, et me paraît venir d'une seule localité.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Nous envoyons les timbres aux directeurs des bureaux de poste dans la province de Québec seulement. Ceux qui cultivent du tabac et qui veulent le vendre, le mettent en torquettes et pour prévenir la fraude, nous les obligeons à mettre le timbre à l'intérieur, au moment où se fait l'opération. Si le timbre était appliqué à l'extérieur, on pourrait l'enlever et le faire servir de nouveau. De cette manière, en défaisant la torquette, le timbre se déchire et ne peut plus servir. C'est un moyen bien simple d'empêcher la fraude.

M. FOSTER : Cela n'est pas une réponse à ma question. Je désire savoir pourquoi cette commission sur les timbres n'est payée que dans un district si limité. On fabrique du tabac en torquettes en plus de trois localités au Canada.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Tout ce que je puis dire, c'est que ces timbres sont envoyés aux directeurs des bureaux de poste dans Joliette et Montcalm—dans deux ou trois comtés où les gens cultivent le tabac et le mettent en torquettes. Les cultivateurs peuvent se procurer des timbres de nos employés réguliers en allant à la ville. Mais dans quelques cas, nous envoyons les timbres aux bureaux de poste pour la plus grande commodité des cultivateurs.

M. FOSTER : Je n'ai pas encore de réponse à ce que j'ai demandé. Pourquoi ces timbres ne sont-ils vendus que dans quelques localités ? Ils ne sont même vendus qu'à deux endroits, St. Eustache et St. Alexis. Sont-ce les deux seuls endroits où l'on fabrique le tabac en torquettes ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je viens d'expliquer que ces timbres sont envoyés aux directeurs des bureaux de poste pour la commodité des cultivateurs.

M. HEYD : Le ministre a dit que des amendes avaient été imposée, parce que des marchands avaient offert en vente du tabac sorti des boîtes. Quel est le but de ce règlement ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Au premier abord, ce règlement paraît tyrannique. Lorsque j'ai pris charge du département, beaucoup de choses me paraissaient tyranniques ou inutiles, mais j'en ai bientôt compris l'utilité. Nous sommes obligés d'employer toutes sortes de moyens pour prévenir la fraude. Quand un homme achète une boîte de tabac de 50 livres, il voit imprimé sur la boîte qu'il lui est défendu de vendre ce tabac en dehors de cette boîte. Cette défense se trouve aussi sur les boîtes de cigares. Ils doivent être vendus dans la boîte même où les a mis le fabricant.

Au premier abord, ce règlement paraît absurde. Mais il ne faut pas oublier que cette boîte porte le timbre du gouvernement. Comme il est impossible d'estampiller séparément chaque cigare et chaque morceau de tabac, le timbre est mis sur la boîte. Si les marchands vendaient toujours directement de la boîte, nos employés auraient beaucoup moins de difficultés. Quand un employé de l'accise entre dans un magasin, il voit de suite si le tabac vient de chez Tuckett ou de chez McDonald. Et si dans une boîte il trouve un morceau de tabac ne provenant pas de la même manufacture, il dit au marchand : Vous n'avez pas le droit de mettre ce tabac avec les autres ; il a été fabriqué clandestinement ou entré en contrebande.

On voit que ce règlement qui, au premier abord, peut paraître tyrannique ou inutile, sert beaucoup à prévenir la fraude qui pourrait empêcher la vente du tabac entré en contrebande ou fabriqué clandestinement s'il était permis au marchand de l'enlever sur les rayons de son magasin. Mais puisqu'il est obligé de le garder dans des boîtes portant le nom du fabricant, un employé qui connaît son affaire s'aperçoit immédiatement si dans ces boîtes, il y a du tabac qui ne doit pas s'y trouver.

M. WALLACE : Existe-il des cas où du tabac fabriqué au Canada soit vendu illégalement ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Nous n'avons pas trouvé de tabac fabriqué illégalement au Canada, mais nous avons trouvé des cigares.

M. WALLACE : L'honorable ministre a dit qu'il y avait du tabac en torquettes fabriqué illégalement au Canada.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : J'étais sous cette impression, mis M. Gerald qui est très au courant de ces questions, me dit que nous n'avons découvert que des cigares illégalement fabriqués. Nous avons eu un cas dans Ontario où un homme fabriquait des cigares sans avoir de permis et les mettait dans de vieilles boîtes déjà estampillées.

M. HEYD : Ces règlements sont une source d'embarras pour les marchands. S'ils sont destinés à protéger le revenu, ils n'atteignent pas leur but. Les marchands sont obligés de vendre directement de la boîte, mais si c'est une boîte de 50 livres et s'il ne reste plus que 3 ou 4 torquettes dans la boîte C'est un grand embarras, cela n'empêche la fraude, parce que rien n'empêche le marchand d'ouvrir une boîte sans briser le timbre et d'y mettre du tabac semblable à celui qu'il a sur ses rayons.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je ne suis pas de cet avis.

M. HEYD : Vous n'êtes pas dans le commerce, comme moi.

M. McDOUGALL (Cap-Breton) : Qu'est-ce qui empêche un marchand de prendre le tabac d'une boîte qui n'a jamais été estampillée et de le mettre dans une boîte estampillée dont le contenu a été vendu ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Où prendra-t-il ce tabac ?

M. McDOUGALL : Il s'importe en contrebande des tonnes de tabac qui ne paie jamais de droits.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Supposons qu'un homme achète une boîte de tabac de McDonald, de Montréal ; le nom du fabricant et le timbre du gouvernement sont sur la boîte. En ouvrant la boîte le timbre est détruit. Si après avoir vendu le contenu, il remplit la boîte avec du tabac de contrebande, le premier employé du Revenu qui passera par là s'apercevra immédiatement que ce n'est pas du tabac de McDonald qu'il y a dans cette boîte. C'est pour cela que les marchands sont obligé de vendre directement de la boîte et je ne vois pas d'inconvénient à cela ; la boîte est ouverte et les acheteurs peuvent voir le tabac et en demander tant qu'ils veulent.

Mais si l'on met du tabac de contrebande dans cette boîte, nos employés s'apercevront de la fraude.

M. McDOUGALL : Qui empêcherait quelqu'un d'acheter des boîtes de tabac de McDonald de Montréal, de les envoyer à Saint-Pierre Miquelon, par exemple, où elles seraient vidées et remplies avec d'autre tabac qui serait ensuite réimporté en contrebande?

Si j'ai bien compris, ce sont les employés du Revenu qui mettent les timbres sur les boîtes de tabac fabriqué au Canada.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui.

M. McDOUGALL : Ce timbre est apposé par les autorités de la douane comme par celles de l'accise, quand le droit est payé. Si le tabac était expédié à l'étranger et ramené au pays, il serait soumis à l'inspection des douaniers. Le tabac envoyé à l'étranger ne paie ni droits d'accise, ni droits de douane. On peut, par exemple, aller à Saint-Pierre et Miquelon et acheter pour 25 cents la livre du tabac qui coûterait 50 cents la livre ici. et s'il est importé en contrebande on peut le vendre, moitié moins cher que si les droits avaient été payés. Ma prétention est qu'il n'y a rien qui empêche de mettre le contenu d'une boîte de tabac de contrebande dans une boîte sur laquelle les droits ont été payés. Je suis convaincu que cela se pratique dans une foule de cas. Si ces facilités n'existaient pas, il n'y aurait pas autant de contrebande. Ceux qui font ainsi la contrebande du tabac sous le nez des douaniers et des employés de l'accise ne pourraient pas disposer de leurs marchandises, s'ils n'avaient pas un moyen comme celui-là pour couvrir leur opération.

Une autre question : Dans beaucoup de cas, un petit marchand achète moins de 50 livres. A Joliette, par exemple, les petites boîtes de tabac noir en torquettes, sont de 25 livres. Les petits commerçants des villages environnants ne peuvent pas acheter 25 livres à la fois, et après en avoir acheté une plus petite quantité, ils la détaillent dans leurs magasins. Ces commerçants enfreignent la loi, puisqu'ils ne vendent pas directement de la boîte.

Ce n'est pas un reproche que j'adresse au gouvernement du jour, puisque ces règlements sont les mêmes qui existaient auparavant. A titre de commerçant, il m'est arrivé de rencontrer des gens qui vendaient du tabac à la torquette et à la livre, à meilleur marché que ce qu'il me fallait payer en l'achetant par demi-tonne ou par quart de tonne. Cela n'était possible que parce que ce tabac avait été importé en contrebande ou obtenu d'une manière illégale. A moins de 40 milles de chez moi, des tonnes et des tonnes de tabac de contrebande sont vendues de cette manière. Le ministre du Revenu de l'Intérieur et le ministre des Douanes doivent le savoir. Le ministre des Douanes a intenté plusieurs poursuites de cette nature dans mon comté, depuis deux ans, et ses employés devraient pouvoir lui indiquer le moyen d'empêcher ces fraudes.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Qu'est-ce que l'honorable député conseillerait ?

M. McDOUGALL : Je n'ai rien à conseiller et cela ne me regarde pas ; ce que j'ai à faire, c'est de démontrer au ministre et à la Chambre que la loi est inefficace.

Le MINISTRE DES FINANCES : Tout le monde sait cela, mais nous faisons de notre mieux pour empêcher ces fraudes.

M. McDOUGALL : Il me semble que lorsque je fais de semblables révélations, il est du devoir du ministre de trouver un moyen de rendre la loi plus efficace.

Je n'aimerais pas à indiquer ce moyen sans savoir bien étudié la question, et au reste cela ne me regarde pas. J'ai signalé les conséquences de la loi actuelle, et je dis que non seulement elle n'atteint pas son but, mais qu'elle nuit au commerce régulier.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député n'a signalé aucun défaut de la loi. Il a simplement constaté qu'en dépit de la loi, il se fait de la contrebande. Nous sommes obligés d'avouer le fait. Les règlements actuels sont excellents, mais apparamment l'honorable député en voudrait de plus sévères.

M. McDOUGALL : Ils ne valent rien.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce sont les mêmes qui existent depuis nombre d'années.

M. McDOUGALL : Je ne le nie pas.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous pourrions perfectionner ces règlements avec le temps, mais que pouvons-nous faire de plus que d'employer des fonctionnaires vigilants pour découvrir ou prévenir ces fraudes. Si l'honorable député (M. McDougall) fournissait au ministre du Revenu de l'intérieur les noms de ceux qui vendent ainsi du tabac de contrebande, il peut être certain que 48 heures après, les douaniers seraient sur leurs talons.

Il est impossible de faire une loi qui mette fin entièrement à la contrebande ; tout ce qu'on peut faire, c'est de la restreindre autant que possible. Il n'y a pas moyen d'établir une surveillance rigoureuse sur toute la côte. Saint-Pierre a toujours été sous ce rapport une source de difficultés.

On exporte le tabac en entrepôt puis on le rapporte en contrebande et on le met dans des boîtes qui ont déjà servi. On ne peut que surveiller étroitement les navires qui arrivent, et quand on rencontre des gens qui vendent du tabac au-dessous du prix régulier, il y a de fortes présomptions que c'est du tabac de contrebande. Je crois que le ministre du Revenu de l'intérieur et le ministre des Douanes ont déployé beaucoup d'activité, et l'opinion générale dans les provinces maritimes est que les lois d'accise et de douanes sont plus généralement observées qu'autrefois.

Mr. McDOUGALL : Quant à donner des noms, je ne les ai pas ici et même si je les avais, je ne les donnerais pas en pleine Chambre. Que le ministre du Revenu de l'intérieur s'adresse au ministre des Douanes qui a intenté plusieurs poursuites dans mon comté, et qui a eu occasion de constater que la contrebande du tabac se fait sur une grande échelle depuis quelque temps. Si le ministre des Douanes veut consulter les archives de son département, il constatera que les règlements actuels offrent de grandes facilités à ce trafic illégal.

M. WALLACE : Je crois que le ministre des Finances est le premier coupable sous ce rapport. Il y a deux ans, il a imposé sur le tabac un droit qui——

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a peut-être du vrai là-dedans.

M. WALLACE :——a eu pour effet de faire prendre à ces contrebandiers un surcroît de précautions en vue de bénéfices plus considérables à réaliser. Je partage l'opinion de l'honorable député de Brant (M. Heyd) et je considère ce règlement concernant les boîtes comme vexatoire et inefficace. Très peu de marchands l'observent. S'il était efficace et protégeait réellement le revenu, je serais le premier à dire que tout le monde doit se soumettre à de légers inconvénients pour protéger le revenu et voir à ce que les affaires du pays se fassent honnêtement. Mais dans ce cas, les règlements ne valent rien. Prenez par exemple le cas de la fabrique de tabac de Macdonald : un expert de cette manufacture pourra dire du premier coud d'œil si le tabac qu'on lui montre est du Macdonald ou non. Mais prenons un autre cas. L'individu auquel l'honorable député fait allusion sous le nom de T. and B.—et le ministre de l'Intérieur semble être très familier avec ce monsieur—prépare un très bon tabac, qui est vendu dans tout le pays. M. T. and B. a une fabrique semblable dans l'Etat de l'Ohio.

M. TAYLOR : Taylor Frères.

M. WALLACE : Je crois que Taylor est le bourgeois. Ils ont une fabrique aux Etats-Unis et MM. T. & B. me disent qu'ils fabriquent aux Etats-Unis précisément la même torquette avec le même tabac, de la même forme et du même poids sur laquelle est étampé le prix, etc. Le droit d'accise sur le tabac canadien équivaut à 39 cents par livre, 25 cents d'accise et 14 cents en plus imposés par le gouvernement. Le droit d'accise aux Etats-Unis est de 6 cents par livre.

Le MINISTRE DES FINANCES : La taxe imposée pour subvenir aux besoins de la guerre s'élève à plus que cela ?

M. WALLACE : Je ne crois pas qu'elle s'élève à plus que six cents ; je crois que le droit d'accise est de six cents par livre. Cela fait une différence de 33 cents. On peut payer le droit américain et importer le tabac au Canada pour le vendre à 33 cents meilleur marché que du côté américain. Ainsi on peut transporter un boîte de 20 livres, et réaliser sur la vente $6.60. Il suffit de mettre le tabac qui a les mêmes proportions et le même poids dans des boîtes canadiennes, pour le vendre ici. L'expert, délégué par le ministre du Revenu de l'intérieur, n'est pas assez intelligent pour nous dire ce qui se fait aux Etats-Unis. M. Tucker me dit que l'on fabrique dans les deux pays, absolument les mêmes articles. Ainsi, si l'on veut importer le tabac en contrebande, et le mettre dans les mêmes boîtes, on peut obtenir du ministre du Revenu de l'intérieur des certificats, et alors le ministre aura commis une faute parce qu'il est impossible ainsi qu'à ses agents de saisir la différence.

Le MINISTRE DES FINANCES : La même différence n'existerait-elle pas, s'il n'y avait pas de règlement au sujet des quantités ?

M. WALLACE : Le ministre nous dit qu'il est à préparer ces règlements.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela ne s'applique pas dans le cas actuel, mais dans beaucoup d'autres.

M. WALLACE : Dans le cas dont il s'agit on a obtenu des certificats. Sans ces règlements, il aurait fallu établir le droit que l'on avait à de tels certificats.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela ne serait-il pas encore pire ?

M. WALLACE : C'est impossible. Dans un cas, la marchandise est importée pour rien ; elle est passée en contrebande et alors obtient le certificat du ministère du Revenu de l'intérieur : Dans l'autre cas, il n'y a pas de règlement semblable ; il faut établir l'identité de la marchandise, il n'y a pas de certificat. On détruit la boîte canadienne, je suis certain que cela se fait. L'honorable député du Cap-Breton (M. McDougall), nous dit que les tabacs américains sont importés dans le pays, ce qui, j'en suis sûr, va faire un grand tort dans sa province. Ces tabacs nous viennent par les frontières de l'Est, et sont en grande demande au Canada, surtout le "T. & B." Sous ce rapport, le ministre ne saurait, en aucune façon, protéger le revenu, mais, au contraire, il donne des certificats pour ce tabac de "T. & B." importé ici en boîtes.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Il en serait de même si le tabac n'était pas en boîtes.

M. WALLACE : S'il n'y avait pas de boîtes, il n'y aurait pas de certificat du gouvernement, car la marchandise serait susceptible d'examen. Mais du moment que le ministre permet que le tabac soit pris des boîtes américaines, soit mis dans des boîtes canadiennes, il renonce par le fait même à toute protection, en disant que nos agents ne doivent pas toucher cet article, parce qu'il y a la boîte "T. & B.", et le tabac "T. & B." Le ministre des Finances nous dit qu'aucune loi ne peut prévenir la contrebande.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas absolument.

M. WALLACE : C'est tout une question. Une loi bien appliquée peut prévenir ou réduire un mal. Vous ne pouvez peut-être pas prévenir le crime en faisant des lois contre le crime, mais vous pouvez punir les coupables et préserver ainsi le bon ordre dans la société. Mais si, comme le dit le ministre des Finances, la contrebande a augmenté, augmente considérablement et qu'il faut beaucoup plus de fonctionnaires pour la protection du revenu, il faudrait alors étudier la question de savoir si le droit sur le tabac n'est pas trop élevé. A mon avis, ce droit est trop élevé. Les gens paient leur tabac plus cher et nous n'avons pas plus de revenu. Outre cela, je crois que c'est invoquer un faux principe que de dire que celui qui fume aura à payer une taxe aussi élevée. Nous pouvons acheter le tabac en entrepôt pour 25 cents la livre : or vous imposez un droit de 33 cents par livre, cela équivaut à 156 pour 100. Ce droit sur le tabac n'est pas raisonnable. On nous dira que c'est un article de luxe et que nous avons raison de le frapper d'un droit aussi élevé. Mais cependant, le tabac est aussi nécessaire qu'une foule d'autres articles en usage chez le peuple. Ainsi, un individu ne fera pas usage de thé, il préfèrera l'eau. Un autre ne boira pas de café, il préfèrera aussi l'eau, tandis qu'un autre ne boira ni thé, ni café. Ainsi, je considère que le tabac est une chose nécessaire à la vie. Vous admettez le thé et le café en franchise, tandis que vous imposez une taxe de 156 pour 100 sur le tabac ; cela me semble injuste. Je croyais que la limite de 25 pour 100 était plus que raisonnable, mais quand vous ajoutez 56 pour 100, je crois que vous dépassez les limites, et nous savons d'après l'expérience qu'il nous faudra employer un plus grand nombre de fonctionnaires pour protéger le revenu, tout en voyant augmenter la contrebande. La contrebande est une chose condamnable. Elle est pratiquée pour le whiskey et le tabac. Le premier cas est le plus dangereux, parce qu'il développe des habitudes d'ivrognerie chez ceux qui n'en auraient pas autrement. Outre cela, vous développez, à l'étranger, l'idée de la contrebande, cela se voit surtout dans les provinces maritimes, près de l'île Saint-Pierre. Cette contrebande a pour effet de développer chez les populations des habitudes d'ivrognerie qui n'existeraient pas autrement. Dans le cas du tabac, on impose une taxe additionnelle, que le peuple doit payer, et qui ne rapporte aucun bénéfice au gouvernement. Je crois que sous ce rapport, le gouvernement, devrait étudier de nouveau sa politique. Il devrait réduire le droit sur le tabac. Cela aurait peut-être l'effet de diminuer les dépenses, car alors, le ministre du Revenu de l'intérieur n'aurait plus besoin du personnel considérable qu'il lui faut aujourd'hui. Nous avons cru que le gouvernement actuel aurait aboli les taxes. Les honorables messieurs de la droite se disaient des libre-échangistes, et nous les voyons aujourd'hui qui augmentent les droits sur ces articles, qui, pour quelques-uns, sont des objets de luxe, et pour d'autres, sont réellement des objets nécessaires. Nous croyons que cela n'est pas juste.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Il me ferait plaisir de recevoir les recommandations d'un honorable député.

M. WALLACE : Je le sais, personne plus que l'honorable ministre, n'aime mieux recevoir des conseils, mais les membres du parlement sont très occupés ; les séances de la Chambre sont très longues, et il nous faut en outre expédier notre correspondance, ce qui fait que nous n'avons pas le temps de préparer un projet pour l'honorable ministre, qui a à son service un personnel intelligent capable de faire cette besogne.

M. SUTHERLAND : C'est précisément ce qu'a fait le ministre, et vous n'avez pas voulu de son projet.

M. WALLACE : C'est bien ce qu'il a fait, mais c'est aussi ce à quoi nous nous opposons. J'ai acquis sur le sujet la même expérience que l'honorable député de Brantsud (M. Heyd) et l'honorable député du Cap-

Breton (M. McDougall). Nous savons tous que ces règlements sont injustes et ne donnent pas les résultats désirés. Je demanderai au ministre de les reviser en conséquence.

M. McDOUGALL : Je désirerais dire quelques mots au sujet d'une certaine partie de ces règlements dont j'ai parlé il n'y a qu'un instant. Le ministre a eu la bonté de me demander un conseil. Comme l'a dit mon honorable ami d'York-ouest (M. Wallace), il n'est pas juste de demander à l'opposition, son avis sur les modifications nécessaires à la loi. Cela est du ressort de l'honorable ministre. Je crois que nous faisons notre devoir en signalant les points défectueux de la loi. Relativement à un certain point de ces règlements, je dois dire que je sympathise beaucoup avec les petits négociants, et je soumettrai une recommandation au sujet de ces négociants qui ont beaucoup à souffrir de l'application de ces règlements, à cause de leurs moyens restreints. C'est une grande injustice que de les forcer à acheter ainsi le tabac par paquets de 25 livres—je ne sache pas qu'il y ait de plus petit paquets. Si un officier de douane, ou un détective, entre dans un de ces petits magasins et y trouve 10 livres de tabac, ce tabac n'a pas naturellement la marque officielle que le premier vendeur a dû conserver pour se conformer à la loi. C'est là un inconvénient pour l'homme qui a 40 livres de tabac à vendre, car il ne saurait avoir comme clients, les petits négociants qui ne peuvent acheter que 10 livres à la fois. Au lieu de rendre ces petits marchands passibles de confiscation et d'amende, lorsqu'ils ne peuvent produire l'enveloppe primitive ni établir qu'ils ont payé le droit sur le tabac, au lieu d'appliquer la loi contre ces petits négociants, l'honorable ministre devrait modifier ces règlements de manière à ce que le commerçant ne soit pas inquiété, lorsqu'il peut produire une facture faite sous serment, ou un certificat de la personne qui lui a vendu le tabac. Si le préposé au service de protection a des doutes sur l'authenticité de la facture ou du certificat, il est libre d'aller trouver l'individu dont le nom paraît sur la facture et s'assurer de la quantité de tabac vendue. Il peut citer cet individu en cour pour lui faire déclarer sous serment s'il a réellement vendu ce tabac. L'application de ce règlement serait difficile, mais je crois que ce ne serait pas plus difficile que de suivre le mode de procédure actuelle pour prouver la culpabilité d'un homme chez qui on trouve 10 livres de tabac. D'après la loi actuelle on confisque le tabac et, en outre, on impose une amende. Il n'est pas un député qui soit prêt à approuver une loi aussi désavantageuse aux petits négociants. Plusieurs d'entre eux savent qu'ils enfreignent la loi, et lorsque les officiers se présentent, ils cachent le tabac. S'ils pouvaient faire leur commerce d'une manière régulière, nous n'aurions pas la moitié autant de fraudes qu'il en existe aujourd'hui. Nous savons comme le ministre l'a admis, que depuis l'augmentation du droit, la contrebande est pratiquée beaucoup plus qu'auparavant. Nous n'avons qu'à citer le nombre de personnes arrêtées pour cette offense. Nous voyons que ceux qui veulent continuer à faire un commerce honnête, ne font pas d'aussi bonnes affaires que lorsque le droit était moins élevé. Si le ministre voulait adopter quelques-unes de mes recommandations et réduire le droit sur le tabac à son ancien chiffre, il constaterait une perte moins considérable pour le revenu, et aussi une grande diminution dans le nombre de fraudes.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Dans certains cas, j'ai demandé aux négociants de faire une déclaration solennelle établissant son ignorance de la loi; j'ai fait tout en mon pouvoir pour ne pas appliquer la loi dans toute sa rigueur. Mon honorable ami dit que les petits négociants ne peuvent pas acheter des grandes boîtes de 25 livres, mais la loi dit très clairement que le fabricant peut faire des paquets de toute grandeur, depuis une jusqu'à 25 livres.

M. McDOUGALL : Mais plus les paquets sont petits plus les prix sont élevés.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Cela est très naturel, mais pour encourager cette pratique de mettre le tabac et petits paquets, nous accordons une remise de 5 pour 100 sur la valeur des timbres oblitérés.

M. TAYLOR : L'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) et l'honorable député du Cap-Breton (M. McDougall) n'habitent pas comme moi la frontière, et par conséquent, ils ignorent combien il se fait de contrebande et quel tort le ministre a fait en élevant les droits sur le tabac. Depuis Kingston jusqu'à Montréal, tous les négociants sur le Saint-Laurent, le long de la frontière, ont vu détruire leur commerce. Les gens peuvent traverser la frontière et en achetant même pour 50 cents de tabac, ils économisent leurs passages. Les détaillants le long de la frontière ont été forcés d'abandonner ce commerce de tabac aux Américains. Le ministre demande une augmentation de $15,000, ce qui veut dire, tout simplement, une dépense de ce montant pris dans la poche des consommateurs de tabac, et à l'avantage de quelques-uns de ses amis. Que le ministre réduise le droit sur le tabac à ce qu'il était auparavant, alors nous verrons disparaître la contrebande, et il n'aura plus besoin des services d'un nombreux personnel de préposés au service de protection. C'est surtout le tabac qui est importé en contrebande aujourd'hui. Des colporteurs traversent la frontière et achètent pour deux ou trois piastres de tabac, qu'ils viennent vendre aux cultivateurs canadiens. J'en connais qui font quelque argent avec cela.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Voulez-vous me les nommer ?

M. TAYOR : Non, je ne vous les nommerai pas, car ce sont de vos amis politiques, et vous ne voudriez pas leur nuire.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je ne veux pas d'hommes malhonnêtes parmi mes partisans.

Le MINISTRE DES FINANCES : Est-ce que parce que ces gens sont des libéraux que l'honorable député (M. Taylor) veut les protéger ?

M. TAYLOR : Je sais que chez nous les hommes engagés dans ce commerce sont des partisans du gouvernement. Le gouvernement a promis de réduire les droits sur les articles de première nécessité. Or, le tabac est pour nos cultivateurs tout aussi nécessaire que le thé ou le café. L'honorable ministre a augmenté ce droit afin de créer des position de préposés au service de protection pour ses amis, et ces officiers nuisent tout simplement aux négociants canadiens, sans empêcher la contrebande. Ils peuvent être de quelque service au Cap-Breton, où l'on est pas sur la frontière même, mais chez nous, tout homme qui paie 10 cents pour traverser la rivière peut faire de la contrebande. Il peut rapporter du tabac dans ses poches, sans que personne s'y oppose.

Si mon honorable ami veut un conseil pratique, je lui dirai de rétablir l'ancien droit, afin de permettre à nos commerçants de soutenir la concurrence des Américains, au lieu d'offrir une prime à la contrebande et de dépenser $15,000 de plus pour le service des préposés au service de protection. Voilà la seule manière de régler la difficulté.

L. A. Fréchette,—traduction spéciale...$100

M. FOSTER : Pourquoi ce crédit ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Nous avons absolument besoin pour nos brochures et nos circulaires, des services d'un homme qui peut traduire les deux langues.

Salaires des officiers, inspecteurs, sous-inspecteurs des poids et mesures....$46,860

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je crois devoir donner des explications. Depuis que j'ai pris l'administration du département, j'ai travaillé dans l'espoir de pouvoir réduire considérablement les dépenses. En 1896-97 les salaires pour ce service s'élevaient à $56,850. Depuis huit ou dix ans, la moyenne a été $56,000. En 1897-98 mes estimations ont été réduites à $49,000, soit $7,500 en un an. Durant l'exercice suivant, je les ai réduites à $42,000.

M. TAYLOR : Je vois que vous allez rapidement en besogne.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Cette année je demande $46,850 ce qui fait encore $10,000 de moins qu'en 1896-97. Je constate que j'ai été un peu trop vite dans mes réductions.

Loyer, combustible, frais de voyage, frais de port, papeterie, etc. Inspection du gaz et de la lumière électrique, y compris l'achat et les réparations d'instruments et les traitements, etc., relativement a l'inspection de la lumière électrique.....$9,000

M. TAYLOR : Parmi les articles de papeterie, je vois que le ministre a acheté un livre : "Be Your Own Lawyer," ou plutôt 3 de ces ouvrages, un pour chaque département. Je suppose que c'est une question d'économie, et je ne ferai pas de commentaires. Il a aussi acheté, "The administration of the old Regime." Je demanderai à l'honorable ministre si c'est parce qu'il suit l'ancien régime.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons acheté la chose pour des fins de contraste.

Le comité lève sa séance et fait rapport.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la séance est levée à 10.40 p.m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, le 12 juin 1899.

M. l'Orateur ouvre la séance à 3 heures.

PRIÈRE.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 145) acte à l'effet de fusionner la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Parry Sound et la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien sous le nom de Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien.—(M. Belcourt.)

CHAP. 19, S. R. CANADA.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER :

1. Le Secrétaire d'Etat a-t-il fait préparer, depuis 1896, pour l'information du parlement du Canada, dans les 15 jours qui suivent l'ouverture de chaque session, un état détaillé de toutes obligations ou garanties enregistrées aux termes du chap. 19 des Statuts Revisés du Canada et tel que requis par les dites dispositions ?

2. Si *non, pourquoi* ?

3. Si non, fera-t-il déposer sur le bureau sans délai un semblable état comprenant les officiers employés dans le service public dans le Yukon, qui sont soumis aux prescriptions du statut ?

Le PREMIER MINISTRE (Sir Wilfrid Laurier) : La réponse à la première partie de la question est "oui." Je n'ai pas besoin par conséquent de répondre aux autres questions.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER: L'honorable premier ministre me permettra-t-il d'attirer son attention sur la réponse qu'il vient de donner. Elle doit être exacte, je n'en doute pas, mais si l'on veut s'enquérir au département, on verra que le renseignement demandé n'a pas été déposé sur le bureau de la Chambre durant la période mentionné l'an dernier.

Le PREMIER MINISTRE: La réponse que j'ai donnée vient certainement du département du secrétaire d'Etat.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER: Je n'en doute pas. Mais il y a erreur quelque part.

Le PREMIER MINISTRE: J'attirerai l'attention du département sur les remarques que vient de faire mon honorable ami (sir Charles Hibbert Tupper.)

M. BRESBY—OFFICIER DES DOUANES A SKAGUAY.

M. TAYLOR (par M. Mills):

M. E. S. Bresby, ci-devant président de l'Association protestante de protection, a-t-il été nommé par le gouvernement officier des douanes du Canada à Skaguay? Dans l'affirmative, quand a-t-il été nommé? Quel salaire doit-il recevoir?

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson): Le gouvernement n'a jamais nommé comme officier des Douanes du Canada à Skaguay quelqu'un portant le nom de Bresby. Le seul officier des douanes que nous ayons maintenant à Skaguay est M. Busby. Ce monsieur a été officier de douanes pour le Canada à Boston et à Portland pour surveiller le transport des marchandises qui entraient au Canada. Les compagnies de chemins de fer le payaient pour remplir cette fonction. Le 3 mai 1899, on l'a envoyé à Skaguay faire le même ouvrage. Son salaire, qui est de $4.50 par jour, est payé par la compagnie de chemin de fer, dépenses comprises.

JOHN TANNER—RECLAMATION CONTRE LE GOUVERNEMENT ESPAGNOL.

M. RUSSELL:

Quel progrès a été fait dans la demande d'indemnité pour outrages que l'on dit avoir été commis par des officiers ou agents du gouvernement espagnol contre John Tanner, second de la goélette Ida à Porto Rico en 1897, et dans le cas de la réclamation présentée par le propriétaire de la dite goélette pour la détention de son navire?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Le 18 janvier, on a reçu une dépêche du secrétaire d'Etat pour les colonies disant que: "Après avoir étudié sérieusement la question, le gouvernement de Sa Majesté en est arrivé à la conclusion que John Tanner ne pouvait rien réclamer du gouvernement espagnol." Les parties intéressées ont été averties de la chose. Depuis on n'a reçu aucune communication du gouvernement impérial à ce sujet, et il n'y a pas de raison maintenant de faire de démarche à ce sujet.

QUAI DE LA POINTE-CLAIRE.

M. MONK:

1. Le quai de la Pointe-Claire a-t-il été complété?
2. Dans la négative, le gouvernement se propose-t-il de le terminer maintenant?

Le PREMIER MINISTRE: Oui, le quai est complété. Il y a cependant des réparations à faire, et il faut construire un hangar à marchandises sur ce quai. Nous allons nous occuper de la question.

DEMISSION DE W. A. GALLANT.

M. GANONG:

1. Pendant combien de temps W. A. Gallant a-t-i été employé comme ingénieur-mécanien du sifflet de brume à la Pointe Lepreaux?
2. A-t-il été destitué, si oui, quand?
3. A-t-il été accusé, et par qui?
4. Une enquête a-t-elle été faite sur ces accusations, et par qui?
5. Pendant combien de temps a-t-il contribué au fonds de retraite, et combien a-t-il versé à ce fonds?
6. Lui a-t-on remboursé ces montants, avec intérêt?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies): 1. 27 ans; 2. Oui, par arrêté du conseil en date du 20 mai 1898; 3. Le phare et le bâtiment où se trouvait le sifflet d'alarme ont été détruits par le feu à cause de la négligence de M. Gallant. Plusieurs pilotes se sont plaints, à différentes reprises, de ne pas avoir entendu le sifflet de brume, je pourrais ajouter que telles plaintes ont été faites par le capitaine Cook, du navire "Springhill," et le capitaine Pike du "State of Maine." On a ajouté de plus que M. Gallant laissait son ouvrage, sans permission. 4. Oui, par F. J. Harding, agent du département à Saint-Jean. 5. Durant 27 ans. Il a payé $105.52. 6. Non.

HABILLEMENTS POUR LA MILICE.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPET:

1. Quels sont les noms des personnes qui ont présenté les soumissions reçues en dernier lieu pour la fourniture des effets d'habillement pour la milice?
(a.) Qui a présenté la plus basse soumission?
(b.) Qui a obtenu le contrat?
(c.) M. Mark Workman a-t-il un contrat pour des effets d'habillement?
(d.) Dans l'affirmative quel était le prix stipulé dans sa soumission, et quels sont les prix des autres soumissionnaires, s'il en est, pour les mêmes effets?
(e.) Qui l'a recommandé comme étant en position de remplir ce contrat et d'en assumer la responsabilité?
(f.) Est-il sujet anglais de naissance ou par voie de naturalisation?
(g.) Le gouvernement sait-il que Mark Workman fait travailler ses ouvriers sept jours par semaine pour exécuter un contrat du gouvernement?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (M. Borden): 1. Voici les

noms de ceux qui ont envoyé des soumissions :

MM. W. E. Sanford Mfg. Co Hamilton.
" Marsolais et Monday, Montréal.
" J. A. Seybold et Cie., Ottawa.
" *W. et C. Silver, Halifax.*
" J. W. Peck et Cie., Montréal.
" H. Shorey et Cie., Montréal.
" Doull et Gibson, Montréal.
" Mark Workman, Montréal.
" *Philip Jamieson, Toronto.*

(a) Le département quand il a demandé des soumissions avait stipulé d'une manière formelle que ces soumissions devaient être sujettes aux dispositions relatives au "Sweating system" tel qu'auparavant. MM. H. Shorey et Cie et Doull et Gibson ont donné avis au département, avant que les soumissions fussent ouvertes, qu'ils ne signeraient pas un contrat contenant telle obligation. Leur soumission se trouvait irrégulière et le gouvernement ne s'ent est pas occupé. Les soumissions de M. Mark Workman était la plus basse quant aux pantalons, culottes, capotes pour les militaires faisant partie de l'artillerie. M. Philippe Jamieson, étant le plus bas soumissionnaire pour les épaulettes a obtenu le contrat qui a été rempli quant au reste par la W. E. Sanford Manufacturing Company, qui se trouvait la plus basse soumissionnaire.

(b) La W. E. Sanford Manufacturing Company a fait deux soumissions, l'une où se trouvait comprise la clause du "Sweating system" et l'autre omettant cette clause, mais étant la plus basse. La compagnie a demandé par lettre au département de lui accorder le contrat à 64 ou 80 pour 100 sur le tout. Elle était prête à remplir le contrat au prix de la plus basse soumission. Le département a constaté qu'à 64 pour 100 sur le montant général, il réaliserait un avantage considérable. C'est pour cela que le gouvernement a accordé le contrat à la W. E. Sanford Manufacturing Company, à MM. Mark Workman et Philip Jamieson.

(c) Le contrat pour pantalons, capotes, vestons pour l'artillerie a été accordé à M. Mark Workman, de Montréal, qui en remplit bien du reste toutes les conditions.

(d) Voici les soumissions présentées :

Noms.	Pantalons.	Culottes.	Tuniques.	Capotes.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Mark Workman	4 35	4 36	8 40	6 74
W. E. Sanford Mfg. Co..	4 45	4 42	8 60	6 80
J. A. Seybold & Co.....	4 81	4 11	8 47	7 59
John W. Peck & Co.....	.....	4 60		
Philip Jamieson.....	.....	4 61½		
Marsolais & Monday	.....	.....	9 20	6 85

(e) On n'a demandé à personne telle ou telle recommandation. Au reste les chéques qui accompagnent chaque soumission sont une preuve prima facie de la bonne foi du soumissionnaire.

(f) Le département ne sait pas si M. Workman est sujet britannique de naissance ou par naturalisation.

(g) Le gouvernement ne sait pas si M. Mark Workman fait travailler ses ouvriers sept jours par semaine pour exécuter un contrat du gouvernement.

CHEMIN DE FER DE LACHUTE ET SAINT-ANDRE.

M. T. CHRISTIE (Argenteuil) : Je demande :

Copie de toute correspondance, contrats, rapports, etc., concernant les chartes accordées à des compagnies de chemin de fer pour construire et exploiter une voie ferrée entre Lachute et Saint-André.

Mon but, en faisant cette motion, est d'attirer l'attention de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux et celle de la Chambre sur le fait que la population de Saint-André souffre grandement de la non exploitation de ce chemin de fer qui a reçu des subsides du gouvernement depuis nombre d'années. En 1890, on accordait un subside de $22,400 à une certaine compagnie qui s'engageait à construire un chemin de fer de Saint-André à Lachute, sept milles environ de distance à parcourir.

On avait mis comme condition à cette subvention que la voie devait être construite, exploitée d'une manière convenable ; qu'elle devait être exploitée tout le temps. La compagnie a obtenu une subvention de $36,750 du gouvernement de Québec dans les mêmes conditions et la municipalité de Saint-André a voté un bonus de $10,0000.

Le chemin de fer a été construit, outillé en partie ; il a été en exploitation durant quelque temps, mais pour des raisons que seuls les directeprs connaissent, ce chemin de fer a cessé de circuler, ce qui occasionne des dépenses de temps et d'argent à la population de Saint-André. Elle comprend qu'elle a été trompée et elle s'adresse au gouvernement dans l'espérance qu'il prendra sa cause en main et lui fera rendre justice. Cette population croit que ceux qui ont reçu des subventions du gouvernement au montant de $69,000 ou $70,000 devraient remplir leur engagement et faire circuler les trains sur ce chemin de fer. Je n'ai pas à lire à la Chambre les conditions du contrat intervenu. Je me contenterai de citer ce qui peut établir et faire voir les raisons qui ont motivé ce contrat :

A ces causes, vu la subvention en argent devant être payée de la manière susdite, la Compagnie du chemin de fer du Grand Nord s'engage envers Sa Majesté et ses héritiers et successeurs de la manière suivante :

Cette compagnie devra construire et terminer avec soin une ligne de chemin de fer partant de St-André, comté d'Argenteuil, dans la province de Québec et se rendant à la ville de Lachute, sur la voie du C. P. R., soit une distance de 7 milles.

Cette compagnie devra, quand elle aura terminé la construction de ce chemin—faire tous les travaux s'y rapportant, entretenir cette voie en ordre et fournir tout le matériel roulant à cette fin et le tenir en état d'exploitation.

J'ai aussi une lettre du maire de Saint-André, et dont je ne citerai qu'un paragraphe, qui démontre le sentiment populaire sur cette question :

Dr Thos Christie, M. P.

Cher monsieur,—J'ai lu la réponse que vous a faite l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux et j'en ai été des plus surpris.

La 6e clause du contrat dont je vous ai envoyé copie par la malle, dit que la compagnie, après avoir terminé la construction du chemin, devra en faire constamment l'exploitation, d'une manière parfaite.

Le gouvernement fédéral a accordé le droit au chemin de fer du Grand Nord de construire un embranchement de Saint-André à Lachute. D'autres compagnies comme celle du chemin de fer de la vallée de l'Outaouais, celle de l'Atlantique et du lac Supérieur ont été reconnues par le gouvernement et ont obtenu le privilège exclusif de l'usage de cette voie. La population de Saint-André avait donc le droit de penser que ces compagnies étaient composées d'hommes solvables. C'est pourquoi cette paroisse a voté un subside de $10,000 à la compagnie du Grand Nord espérant obtenir enfin les avantages de communications par chemin de fer. Mais en vain. Ce subside est un fardeau pesant pour cette paroisse qui comprend bien la position et qui s'adresse au gouvernement pour en obtenir protection.

Maintenant, M. le président, je ne veux pas prendre plus longtemps le temps de la Chambre. Je suis convaincu que le gouvernement fera tout son possible pour remédier à cet état de choses. Je me contenterai cependant aujourd'hui de demander production de tous les documents se rapportant à la question. Sir Henri Joly de Lotbinière appuiera cette proposition.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : On ne saurait trouver objection à cette motion, mais je donnerai un mot ou deux d'explication sur la question qui peut ne pas être bien comprise par les intéressés dans la construction de ce chemin de fer. Ce chemin de fer a été d'abord construit, grâce à une subvention fournie par la municipalité de Saint-André, par la compagnie du Grand Nord. L'entente était que la voie serait continuellement exploitée. Par la suite, malheureusement, la compagnie du Grand Nord a passé à la Compagnie Atlantic et Lac Supérieur, cette partie de chemin de fer. Cette dernière compagnie ne peut remplir ses engagements quant à cette partie du contrat et le doute n'en existe pas moins de savoir si l'on peut forcer la Compagnie du Grand Nord à remplir des obligations dont elle s'est débarrassée par un bill voté par le gouvernement. Je me suis adressé au département de la Justice. J'ai fait tout mon possible pour accorder aux citoyens intéressés ce qu'ils réclament, mais jusqu'à présent je n'ai pu réussir à trouver le moyen de forcer la compagnie qui possède ce chemin à l'exploiter.

Le cas serait différent si la compagnie avait quelque bien ou pouvait être tenue responsable. Mais malheureusement tel n'est pas le cas et nombre de corporations municipales se trouvent dans le cas de Saint-André. Je ne crois pas qu'on pourrait remédier à cet état de choses en insérant dans la charte ou au bill des subsides une clause à cet effet.

Cependant mon honorable ami aura les documents demandés et si lui-même ou un autre député peut indiquer au gouvernement un moyen quelconque pour forcer la compagnie à l'exploiter, il pourra compter sur mon aide.

La motion est adoptée.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT—FRAIS D'EXPLOITATION.

M. FOSTER :

Quels ont été, en mai et juin 1898, respectivement, les frais d'exploitation des chemins de fer de l'Etat, sous les divers chapitres suivants :—Pour locomotives, wagons, entretien de la voie et travaux d'art, gares, frais généraux ? Quels ont été les frais similaires pour la division de l'Intercolonial, pendant la même période ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Voici les statistiques demandées :

Mois.	Locomotive	Dépenses pour wagons.	Entretiens de la route.	Dépenses pour entretien des stations.	Frais généraux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Mai.	94,178 15	72,135 49	105,294 41	36,090 79	20,776 68
Juin.....	101,983 47	70,087 69	166,024 31	40,891 31	24,840 63
Division de l'Intercolonial.					
Mai....	90,678 37	68,778 46	97,606 75	33,781 25	19,962 10
Juin...	99,000 84	66,426 20	152,613 70	38,353 55	23,857 11

INTERCOLONIAL—PARCOURS DE LOCOMOTIVES ET WAGONS.

M. FOSTER :

Les rapports ou états visés dans la clause 33 du contrat annexé au bill (n° 138) ont-ils été adressés par la Compagnie du Grand-Tronc au gouvernement ou au département des Chemins de fer et Canaux? Dans l'affirmative, pour quels mois, et où ces rapports ou états sont-ils gardés? Indiquent-ils le parcours, en milles, des locomotives et wagons des trains de l'Intercolonial et le parcours total, en milles, des locomotives et wagons sur chacune des sections communes mentionnées dans la clause 3 du dit contrat?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Le département des Chemins de fer et Canaux a reçu les rapports ou états visés dans la clause 33 du contrat annexé au bill n° 138, pour tous les mois depuis que l'Intercolonial est prolongé jusqu'à Montréal. Ces rapports et états se trouvent au département à Moncton, mais ils n'indiquent pas le parcours en milles des locomotives et wagons de l'Intercolonial ou du Grand Tronc, respectivement, sur aucune section. On n'a reçu cet état que jeudi dernier en réponse à une demande du département au chemin de fer du Grand Tronc. Les rapports qui ont été déposés à Moncton indiquent, mois par mois, ce que le chemin de fer du Grand Tronc a payé et ce qu'il a demandé à l'Intercolonial. Le rapport reçu du Grand Tronc, jeudi dernier, couvrait six mois d'exploitation de la ligne.

M. A. R. MACDONALD.

M. CASGRAIN (par M. McDougall) :

1. M. A. R. Macdonald, ci-devant assistant surintendant de l'Intercolonial, a-t-il été suspendu quelque temps avant que le gouvernement l'ait remercié de ses services?
2. Dans l'affirmative, à quelle date a-t-il été suspendu?
3. A quelle date a-t-il cessé définitivement d'être employé?
4. Son salaire lui a-t-il été payé pendant qu'il a été suspendu?
5. Dans ce cas, quel montant total lui a été payé comme salaire?
6. Quelque autre montant lui a-t-il été payé, pendant qu'il était suspendu, pour frais de voyage, de pension, etc.? Dans ce cas, combien?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : 1. Oui. 2. Il a été suspendu de ses fonctions le 24 janvier 1897. 3. Il a été définitivement remercié de ses services le 31 décembre 1897. 4. Oui. 5. $1,590.25. 6. On lui a payé $71.25 pour frais de voyage et de pension.

M. CASGRAIN (par M. McDougall) :

1. Une enquête officielle a-t-elle eu lieu sur la conduite de M. A. R. Macdonald, ci-devant surintendant de l'Intercolonial, avant son renvoi?
2. Dans l'affirmative, qui a fait cette enquête?
3. Combien de temps a-t-elle duré?
4. Le gouvernement a-t-il payé l'avocat représentant M. Macdonald?
5. Dans l'affirmative, qui est-il et combien a-t-il reçu?
6. Combien de témoins ont été entendus à l'enquête?
7. Quelle somme totale a été payée par le gouvernement aux témoins?
8. Quel montant total a été payé au commissaire, J. E. Bédard, écr., C.R.?
9. Le département des Chemins de fer, ou le gouvernement, était-il représenté par un avocat à cette enquête? Dans l'affirmative, par qui?
10. Quel montant total a été payé à cet avocat?
11. Quel montant total a été payé aux sténographes?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : 1. Oui, une enquête officielle a été faite de la conduite de M. A. R. Macdonald, ancien surintendant de l'Intercolonial, avant sa destitution. 2. Cette enquête a été tenue par M. J. E. Bédard, C.R. 3. L'enquête a duré seize jours et demi. 4. Le gouvernement a payé les avocats qui ont représenté M. Macdonald. 5. Ces avocats ont été M. M. Charles Langelier, à qui l'on a payé $120, et M. L. B. Dionne, à qui l'on a payé $40. 6. On a entendu 90 témoins. 7. Le montant total payé aux témoins a été de $310.28. 8. Le montant total payé à M. J. E. Bédard, C.R., a été de $408.36. 9. Le département des Chemins de fer et Canaux ni le gouvernement n'a été représenté par procureur à cette enquête. 10. Par conséquent rien n'a été payé de ce chef. 11. Le montant total payé en frais de sténographie a été de $82.50.

DROITS SUR LE TABAC.

A l'appel de l'ordre du jour :

Que de l'avis de cette chambre, les droits élevés actuellement imposés sur le tabac soient diminués.—(*M. Gillies.*)

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je devrais prier mon honorable ami (M. Gillies) de laisser cette motion en suspens. Un certain nombre de membres de cette Chambre désirent exprimer leurs sentiments à ce sujet, et ils ne sont pas encore prêts à le faire.

M. GILLIES : Je le veux bien, pourvu que l'occasion me soit donnée de faire cette motion.

Le PREMIER MINISTRE : Lundi prochain.

RENVOI DE WILLIAM D. McMILLAN, ILE WOOD, I.P.-E.

M. ALEXANDER MARTIN (Queen-est, I.P.-E.) : Je demande :

Copie de toutes correspondence, dépêches, requêtes, rapports et de tous autres documents se rattachant au renvoi de M. William D. McMillan, gardien de phare à l'Ile Wood, dans la province de l'Ile du Prince-Edouard, ainsi qu'à la nomination de son successeur.

Je désire dire quelques mots relativement à ce renvoi.

Le renvoi de M. McMillan a eu lieu dans le cours de l'automne de 1898. Il y avait eu enquête en 1897. M. McMillan conserva ensuite sa position encore au delà d'un an. On supposait qu'après avoir gardé sa posi-

tion cet espace de temps-là, il continuerait de rester en place, spécialement parce qu'en destituant M. McMillan, le gouvernement devait congédier virtuellement un fonctionnaire qu'il avait lui-même nommé. Le père de M. McMillan avait été nommé gardien de ce même phare en 1876, sous le régime Mackenzie. Bien qu'il fût libéral ardent, le parti conservateur le maintint dans son emploi jusqu'à sa mort arrivée en 1896. Le parti libéral conservateur lui donna son fils pour successeur. Celui-ci accomplit fidèlement et convenablement les fonctions de la charge, ce qui lui valut de splendides certificats de compétence à cet égard, notamment de la part du capitaine Spain.

M. McMillan ne s'occupait pas activement de politique : il n'a voté qu'une fois dans sa vie. Cependant, on nous a dit sans doute qu'il avait été renvoyé à raison de conduite agressive. Le fait est qu'il a été renvoyé comme tant d'autres, par toute l'Ile du Prince-Edouard, savoir : afin de faire de la place aux meneurs et aux partisans de mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies), ainsi qu'à ses amis politiques ; et je trouve qu'on a eu mauvaise grâce de destituer ce fonctionnaire, alors qu'on l'avait maintenu dans ses fonctions un an et trois mois après la tenue de l'enquête. Et le fait que cette veuve et son fils devaient être mis à la porte en automne, à l'approche de la rude saison, est une honte. Et j'ai lieu de croire, d'après certaine correspondance que j'ai dans ma main, que le renvoi de M. McMillan a sa cause dans le fait qu'il n'aurait pas cédé à la pression qu'on lui aurait fait subir à l'élection provinciale de 1897 relativement à l'exercice de son vote en faveur des candidats libéraux de son comté, et non pas dans le fait qu'il aurait fait preuve de conduite de partisan. Et à l'appui de cette assertion, voici, émanant d'un homme qui demeure près de chez M. McMillan, une lettre datée de l'Ile Wood, I.P.-E., le 10 janvier 1899 :

CHER MONSIEUR,—Je voudrais vous informer de l'usage qu'on a fait des faveurs du gouvernement fédéral ici lors de la dernière élection provinciale générale. Durant la campagne, l'un des agents libéraux les plus actifs me dit d'informer William D. McMillan, gardien de phare à l'île Wood, que s'il tenait quelque peu à sa position il ferait bien de se montrer le jour de l'élection, pour donner un coup de main à H. C. McDonald, le candidat libéral. Il ajouta : "Pour moi, ça m'est égal, je vous dis seulement ce qu'il en est." Je lui répondis que William D. McMillan n'avait jamais voté de sa vie à une élection provinciale, et qu'il n'avait pas droit de vote. Il reprit alors : "Dites-lui de se montrer, et que la chose sera parfaite."

C'est-à-dire que son vote serait rendu parfait, bien qu'il n'eût pas droit de vote.

Or, M. William D. McMillan ne s'est pas montré à l'élection, et depuis lors on l'a destitué. Bien que son avis de renvoi ne mentionne pas de raison, je comprends que ce renvoi a été causé par le fait qu'il n'a pas pris part à la politique.

M. MARTIN.

Je suppose que telle est la raison pour laquelle il a été congédié. Dans la négative, comment se fait-il, s'il a été trouvé coupable de conduite politique agressive lors de l'enquête tenue l'année précédente, qu'on ne l'ait pas alors destitué ? Ce n'est qu'un an et demi plus tard, alors qu'on avait exercé une pression sur lui pour le faire voter en faveur du parti libéral à l'élection provinciale, et qu'il avait eu le courage de résister à cette pression, que le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) l'exécuta.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries a déclaré en cette Chambre qu'il prenait la responsabilité du renvoi de M. McMillan. Cependant, si l'honorable ministre me permettait de donner lecture de certaine correspondance qu'il a échangée avec certain ami du fonctionnaire congédié, demeurant à l'Ile du Prince-Edouard, je pourrais démontrer à cette Chambre, je crois, qu'il n'a pas renvoyé M. McMillan sous sa propre responsabilité, mais qu'il a rejeté la responsabilité de sa démission absolument sur d'autres épaules. Le fait est qu'il en a imputé la responsabilité au candidat libéral même en faveur de qui l'on demandait à M. McMillan de voter.

Ainsi, il appert que le ministre de la Marine et des Pêcheries devait succomber aux sollicitations du candidat en faveur de qui M. McMillan avait refusé de voter ; il devait accéder aux instances de MM. H. C. McDonald et Georges Forbes, les candidats de l'élection provinciale de 1897 en cet endroit.

J'ai ici des lettres démontrant que cette réponse donnée à la Chambre, où il déclare assumer toute la responsabilité de ce renvoi, est contraire aux faits. Mais ces lettres portent le mot "confidentiel," suivant ce qui semble être maintenant l'usage adopté par les membres du gouvernement pour mettre à l'abri des indiscrétions certaines affaires louches. Si donc l'honorable ministre veut me permettre de donner lecture de quelques-unes de ces lettres dont je possède copie, on aura par elles la preuve de ce que j'affirme, savoir : que le ministre de la Marine et des Pêcheries n'a pas accepté de supporter lui-même la responsabilité du renvoi de M. McMillan, mais qu'il a rejeté cette responsabilité sur d'autres épaules.

Je trouve que c'est là un cas de grande injustice.

En outre, voici encore cette intéressante particularité à ce sujet. Je ne crois pas me tromper en disant que le successeur de M. McMillan a plus de 60 ans, ce dont le ministre a la preuve dans son département. Je ne sache pas que les règlements du département permettent qu'on puisse nommer gardien du phare un homme de plus de 60 ans, et dans ces circonstances, je ne crois pas qu'il puisse maintenir cet homme-là dans sa position.

M. COCHRANE : Pourquoi ne lisez-vous pas les lettres ?

M. MARTIN : Ces lettres portant le mot "confidentiel," je ne me considère pas libre de les lire si l'honorable ministre ne m'y autorise pas ; mais s'il le fait, j'en donnerai lecture.

Je puis dire que cet acte de l'honorable ministre a créé un sentiment intense dans cette partie de la province. Je suis convaincu que ses amis de là-bas ne l'approuvent pas d'avoir jeté sur le chemin public, au mois de septembre ou d'octobre, une pauvre femme et son fils dépourvus de tout abri sous le ciel. J'ai lieu de croire que l'honorable ministre lui-même doit être maintenant disposé à réinstaller M. McMillan dans son emploi, et cette conduite de sa part le réhabiliterait jusqu'à un certain point aux yeux des gens bien pensants.

J'ajouterai que cette destitution est de même nature qu'une autre opérée par l'honorable ministre. Non loin de l'Ile Wood existe un autre phare ou il a procédé de la même manière. Dans ce cas, il a également mis une femme et son fils à la porte ; et il l'a fait encore afin de donner la position à l'un de ses amis, c'est-à-dire un homme de cette partie-là de cette province, qui était au service d'un de ses proches parents.

M. l'ORATEUR : L'honorable député voudra bien tâcher de s'en tenir à la question soulevée.

M. MARTIN : C'est ce que je tâche de faire, M. l'Orateur. J'essaie d'exposer une suite d'arguments tendant à démontrer que le renvoi en question est de nature identique à certains autres renvois opérés à l'Ile du Prince-Edouard ; et que ces renvois n'ont nullement eu pour cause une conduite politique agressive, mais qu'ils ont été provoqués par le désir de procurer des situations aux meneurs politiques de l'honorable ministre qui avaient tellement excité les convoitises de ses partisans, que lors de l'avènement de son parti au pouvoir, il n'avait pas à sa disposition la moitié des places requises pour les satisfaire. Dans ce cas-ci, ainsi que dans d'autres, il a fait des choses que, j'en suis convaincu, il n'aurait pas faites s'il n'eût pas été jeté en dehors de son état normal par la forte pression de ces partisans politiques électoraux.

Pour démontrer qu'il a été mû dans ces circonstances par le désir de faire de la place à ces partisans politiques, il me suffit de mentionner la nomination du capitaine du cure-môle "Prince-Edward." On a destitué un officier compétent à qui la conduite de ce cure-môle était confiée depuis quelques années, simplement pour faire de la place à un homme que avait été utile à son parti durant l'élection générale, à un homme dont le seul titre à la succession du capitaine de ce cure-môle, M. McDonald, était qu'il avait été le requérant dans une demande en invalidation d'élection dirigée contre M. Hackett, qui a siégé quelque temps en cette Chambre.

Voici une question posée par l'un des avocats, M. Quarrie, à William Shart Larkins, celui qui a succédé au capitaine McDonald sur le cure-môle "Prince-Edward" :

Q. Avez-vous eu du whisky destiné à être distribué à la dernière élection ?

R. J'en ai eu un baril à la gare, au nom de Tweedie, à Alberton. Je l'ai eu au moyen d'un ordre endossé en ma faveur. Il était venu à ordre. Je l'ai transporté chez moi, sous l'étiquette d'"épiceries." Je ne puis dire que Tweedie m'ait demandé de le transporter à ma place. Le colis—des barils de 3 à 5 gallons—pouvaient être de 10 gallons de whisky. J'ai porté cela chez Tweedie. C'était en mai—de bonne heure en mai je pense. J'en ai fait la livraison en 48 heures.

Il n'a pas fallu grand temps pour se débarrasser de ces 10 gallons de whiskey.

M. l'ORATEUR : En vérité, j'aimerais que l'honorable député nous fît voir le rapport qui existe entre cette contestation d'élection et le renvoi en question ; car, pour se conformer aux justes règles de la Chambre, surtout à cette phase de la session, nous devons autant que possible borner nos débats. L'honorable député ne doit pas parcourir toute l'Ile du Prince-Edouard.

M. MARTIN : M. l'Orateur, je démontre seulement que ces renvois sont faits dans l'intérêt des meneurs politiques de l'Ile du Prince-Edouard. Ceux-ci ont été induits à croire que lorsque le parti libéral arriverait au pouvoir chacun d'eux serait placé.

M. l'ORATEUR : Lorsqu'il est rappelé à l'ordre, l'honorable député devrait montrer quelque respect pour la décision de l'Orateur.

M. MARTIN : Je m'incline devant la décision de l'Orateur. Comme votre décision, M. l'Orateur, est que je dois m'en tenir davantage à la question, je puis ajouter que le gardien de phare de l'Ile aux Poissons avait été démis sous le régime de l'honorable ministre (sir Louis Davies).

M. l'ORATEUR : Est-ce là le cas ?

M. MARTIN : Non, mais ce sont des cas presque semblables.

M. l'ORATEUR : Je suis convaincu que l'honorable député comprend parfaitement que cela est hors d'ordre.

M. MARTIN : Tout ce que j'ai à dire, M. l'Orateur, c'est que je m'incline devant la décision de l'Orateur. Je ne veux pas prendre inutilement le temps de la Chambre. Dans tout le cours de cette session et des autres, je me suis abstenu, autant que possible, de discuter ces questions ; je m'attendais à voir diminuer les exigences des partisans de l'honorable ministre (sir Louis Davies) à l'Ile du Prince-Edouard, et à voir cesser ces destitutions. Après deux années passées au pouvoir par le parti libéral, je constate que ces exigences et ces renvois se produisent encore, et que ces partisans de l'Ile du Prince-Edouard pressent l'honora-

ble ministre de la Marine et des Pêcheries de faire encore des destitutions.

Après mon exposé relativement au renvoi de M. McMillan, la seule chose que l'honorable ministre puisse faire pour se justifier, est de réinstaller ce fonctionnaire.

Comme vous le dites, M. l'Orateur, s'il me fallait examiner toutes les destitutions opérées à l'Ile du Prince-Edouard——

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Toutes les destitutions obscures——

M. MARTIN : Oui, il faudrait en vérité beaucoup de temps pour cela. Je terminerai donc après ces quelques remarques, confiant que le ministre de la Marine et des Pêcheries reconsidérera ce renvoi impitoyable d'un serviteur public compétent, dont la seule faute semble être de n'avoir pu voter en faveur des candidats libéraux à l'élection provinciale de 1897.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : M. l'Orateur, je n'ai pas besoin de dire qu'il n'y a rien qui s'oppose à la production de ces documents : je ne serai que trop heureux de le faire. Ces documents établiront en substance les renseignements que j'ai fournis à la Chambre le 1er mai, lorsque l'honorable député m'a adressé une interpellation relativement au renvoi de M. McMillan.

Evidemment, l'honorable député a senti qu'il n'avait rien de sérieux à reprocher au gouvernement dans ce cas, sinon il se serait borné à le discuter, au lieu de battre la campagne dans l'espoir de trouver d'autres cas plus sérieux. Il n'y a eu aucune tentative de renvoi arbitraire dans le cas de M. McMillan. Une enquête a été régulièrement tenue, des témoignages ont été entendus, et lui-même a refusé de nier sous serment aucune des déclarations faites contre lui. Le commissaire chargé de s'enquérir de son cas l'a trouvé coupable des accusations portées contre lui.

Sir CHARLES TUPPER : Quelles étaient les accusations ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il était accusé d'avoir tenu une conduite politique agressive, d'avoir fait de la propagande contre le gouvernement, et de s'être servi d'un langage injurieux à l'égard du premier ministre.

M. FOSTER : D'avoir travaillé contre le gouvernement provincial ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, il ne s'agissait nullement du gouvernement provincial. Il était accusé d'avoir tenu une conduite politique agressive, d'avoir assisté à des réunions intimes de son parti, et d'avoir dénoncé le parti libéral.

M. BERGERON : Est-ce suffisant ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il a assisté à des réunions intimes de son parti, il s'est rendu coupable de conduite agressive, et il a fait de la propagande contre le parti libéral. J'ai regretté de le destituer, mais il ne m'était pas laissé d'alternative. Il refusait de rendre témoignage.

Du reste, je serai heureux de produire les documents, et l'honorable député (M. Martin) comprendra, j'en suis convaincu, que je ne suis pas à blâmer à ce sujet.

L'honorable député attribue le renvoi de M. McMillan au fait qu'il n'aurait pas cédé à certaine pression en matière provinciale. C'est la première fois que j'entends parler de cela, et je dois dire, en ce qui concerne le gouvernement provincial, que le cas de ce fonctionnaire ne m'a jamais été signalé.

M. MARTIN : L'honorable ministre voudrait-il dire si ce renvoi, dont il assume la responsabilité, a été fait à la recommandation du procureur général de la province et de M. Georges Forbes, les candidats en faveur de qui M. McMillan a refusé de voter ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je produirai tous les documents que l'honorable député a demandés. Je prends la responsabilité de la recommandation du renvoi de M. McMillan. C'est ce que je dois faire. C'est sur ma recommandation que mes collègues ont agi. Le ministre de la Marine et des Pêcheries en prend la responsabilité. Les documents seront produits, et ils démontreront à l'honorable député quels sont les faits, et si c'est un cas où j'ai été justifiable ou non d'agir comme je l'ai fait.

M. FOSTER : Devez-vous encore soumettre des estimations ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, je le crois.

M. FOSTER : Nous les examinerons alors.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je voudrais savoir du ministre de la Marine et des Pêcheries, s'il s'est départi de la règle suivie de mon temps au ministère de la Marine et des Pêcheries, relativement à l'âge que doivent avoir les gardiens de phare lorsqu'ils sont nommés. Si je comprends bien, le successeur de M. McMillan avait environ 60 ans lors de sa nomination. Pour des raisons évidentes se rattachant à la sécurité de la vie humaine ou au secours à porter aux vaisseaux en détresse, les règles du service exigeaient que l'homme nommé eût 40 ans sauf dans des circonstances extraordinaires. Or, je voudrais savoir de l'honorable ministre s'il s'est départi de cette règle.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il n'y a pas eu d'abandon de cette règle fort juste, et plusieurs fois, il m'a été donné de refuser des demandes d'aspirants dépassant cet âge.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'homme dont il s'agit avait-il 60 ans ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je l'ignore. Dans ce cas, les documents renvoyés indiquaient qu'il avait l'âge requis ; et lorsque mon honorable ami (M. Martin) m'a signalé le fait qu'on lui attribuait un âge plus avancé—je ne sais pas même si ce n'est pas avant cela,—j'ai fait faire une enquête à ce sujet. Je ne suis pas certain si l'enquête a été produite ou non, mais, en ce qui concerne le département, on nous a rapporté que l'âge de cet homme avait été exactement mentionné. Il se fait actuellement une enquête sur ce point.

M. MARTIN : Le ministre ne possède-t-il pas de renseignements au département ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela se peut. Je ferai des recherches.

La motion est adoptée.

COMPAGNIE DU CANAL DE NAVIGATION DE TORONTO ET DE LA BAIE GEORGIENNE.

M. N. CLARKE WALLACE (York-ouest) : Je demande :

Copie de toutes requêtes, demandes, correspondance, charte et rapports concernant la Compagnie du Canal de Toronto et de la Baie Georgienne.

Aujourd'hui qu'on s'occupe de nouveau de la question de notre navigation intérieure, la population de l'Ontario commence à prendre un vif intérêt à ce sujet. Le gouvernement a annoncé il y a 25 ans que tant que le système du canal Welland et des canaux du Saint-Laurent n'aura pas été creusé de 9 ou 10 pieds qu'était sa profondeur navigable, à 14 pieds, il ne s'occuperait pas de la canalisation d'autres routes. Ce projet est maintenant sur le point d'être réalisé, et l'on pourra l'an prochain naviguer dans une profondeur d'eau de 14 pieds depuis les lacs supérieurs jusqu'au golfe Saint-Laurent et l'Atlantique, en passant par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent.

On sait que le trafic de l'ouest des Etats-Unis, qui nous intéresse moins, et le trafic du Manitoba et de notre Nord-Ouest, qui nous intéresse vivement, a énormément augmenté chaque année depuis 20 ans. Il y a 25 ans, il n'y avait pas d'espoir que nos territoires du Nord-Ouest produiraient une aussi énorme quantité de céréales et de bestiaux, et le fait est qu'à cette époque, les estimations faites s'appliquaient seulement aux produits de l'ouest de l'Ontario et à ceux des Etats-Unis. Nous voyons aujourd'hui que nos provinces de l'ouest produisent une énorme quantité de céréales, de bestiaux et d'autres articles ; et à notre grande consternation, dirai-je, nous voyons transporter ces produits aux marchés anglais par les routes américaines.

Nous prétendons avoir la route la plus courte, la plus directe et la plus naturelle ; mais, parce que nous n'avons pas profité de ces avantages, soit par défaut d'esprit d'entreprise soit pour d'autres raisons, nous voyons que non seulement les produits américains, mais une grande partie des produits de notre propre Nord-Ouest canadien sont expédiés à Buffalo et à Ogdensburg, et de là à New-York, par le canal Erié ou par chemin de fer, pour être exportés en Europe. Nous croyons que si le pays adopte les démarches voulues, il est possible d'assurer une partie considérable de ce trafic à notre route canadienne. Cette idée-là subsistait il y a des années, lorsque le projet du canal Huron et Ontario, ou du canal de navigation de Toronto et de la Baie Georgienne, occupa les esprits. Mais avant que le système du canal Welland et des canaux du Saint-Laurent fût amélioré, et que les chemins de fer fussent construits, ce projet devait rester dans l'ombre.

On sait, naturellement, que les chemins de fer sont de première nécessité, vu qu'ils se ramifient dans tout le pays, et qu'ils sont ainsi plus de nature à développer généralement ses ressources. Cependant, nous voici maintenant arrivés à une autre ère de l'histoire des transports au Canada, et la réalisation de ces projets, écartée il y a un quart de siècle, paraît maintenant possible.

Ce projet de canal ou de chemin de fer destiné aux vaisseaux, en question dans ma motion, a pour but d'établir un passage à travers la langue de terre de 70 ou 80 milles séparant la Baie Georgienne du lac Ontario, ce qui est la voie directe, ou d'arriver aux mêmes fins en suivant, sur un parcours de 122 milles, l'ancienne route du canal de navigation de la Baie Georgienne, laquelle remonte la rivière pour traverser le lac Simcoe et continuer en formant une certaine courbe.

Si le canal était construit, il ne faudrait plus qu'un canal de 40 milles, car il existe actuellement une voie fluviale d'une longueur d'environ 40 milles et d'une profondeur suffisante ou presque suffisante. Depuis que l'on a proposé pour la première fois la construction de ce canal pour les navires, la science a fait des progrès considérables. On a tellement amélioré le système des écluses mues par la force hydraulique, que l'on prétend que ce projet pourrait être exécuté pour environ la moitié de la somme qu'il aurait fallu dépenser pour sa construction il y a 25 ans. Un récent projet vient, cependant, d'être proposé relativement à ce chemin de fer pour le transport des navires, lequel a été approuvé par des ingénieurs éminents.

Monsieur Kivas Tully, de Toronto, qui a été ingénieur du gouvernement de l'Ontario durant plusieurs années, qui est un ingénieur en hydraulique éminent et un homme d'une grande habileté, a fait un rapport dans lequel il approuve sans restriction le projet de ce chemin de fer pour les navires, au moyen duquel les navires seraient transportés sur un chemin de fer construit spécialement à cette fin de la Baie Georgienne

au lac Ontario et "vice versa." Ce projet coûterait moins cher qu'un canal, parce que dans la construction d'un canal, il faut tenir compte de la hauteur du terrain, mais ce ne serait pas là une dépense suffisante pour empêcher les Canadiens de se lancer dans cette entreprise, parce que des inventions récentes, qui ont été mises à l'épreuve et ont donné de bons résultats en Angleterre et ailleurs, ont réduit considérablement le coût de ces travaux. Monsieur Tully, dans son rapport, estime que le coût de la construction d'un canal pouvant servir à des navires d'un tonnage de 1,000 tonneaux serait de $22,170,000. Mais l'idée de ce canal est maintenant remplacée par le projet d'un chemin de fer pour les navires que Monsieur Tully favorise maintenant, et au sujet duquel il dit ce qui suit :

En 1885 la question de la construction d'un chemin de fer pour les navires entre le lac Ontario et la baie Georgienne a été soumise par moi au capitaine Eades, et sa réponse a été comme suit :

"J'ai examiné avec soin le plan et le tracé du chemin de fer pour les navires destiné à être construit entre la baie Georgienne et Toronto, d'après les renseignements que vous me donnez et d'après le résultat du lever du chemin que vous avez fait vous-même ; non seulement je suis convaincu qu'il est possible de construire un chemin de fer pour le transport des navires, mais je dis de plus que c'est un des endroits des plus favorables que je connaisse pour la construction d'une entreprise comme celle-là. Il n'y a que peu ou pas de pentes, et vous allez pouvoir établir le chemin presqu'en ligne droite d'une extrémité à l'autre, ce qui va vous permettre d'exploiter la ligne avec une économie qui va surprendre le public. Si je dois en croire les recherches faites par M. Corthell sur le coût du transport des marchandises sur les chemins de fer Pensylvania et New-York Central, il n'en coûtera pas plus de 15 ou 20 cents par tonne pour le transport des marchandises d'un lac à l'autre."

Voilà l'opinion d'un homme qui est maintenant mort, mais qui avait la réputation d'être l'un des ingénieurs de travaux hydrauliques et de canaux des plus remarquables. En 1874, M. David Blain, qui était à cette époque député d'York-ouest, obtint une charte pour la construction d'un chemin de fer de cette nature devant relier la baie Georgienne au lac Ontario. En 1897 cette compagnie réussit à faire prolonger ses délais jusqu'en 1902. Cet acte donnait le droit "de construire une ou plusieurs voies ferrées dans le but de transporter des voyageurs, des marchandises et des navires ainsi que des allèges et autres navires avec leurs cargaisons depuis les lacs supérieurs jusqu'au lac Ontario, près de Toronto." D'après Monsieur Tully le coût de la construction d'une voie simple serait de $3,000,000, et la distance entre Collingwood et Toronto est de 74 milles. Ils veulent, de plus, construire trois voies lorsque le commerce l'exigera. Ce projet, s'il réussit—et nous avons l'opinion de ces ingénieurs qu'il réussira—créera une révolution dans le transport des marchandises de l'ouest, et donnera une route sur le territoire canadien, ce que nous désirons tous. Relativement à ce qui concerne les autres moyens de transport proposés, je n'ai rien à dire, si ce n'est qu'avant que le canal à navires de la vallée de l'Outaouais soit terminé et en exploitation, il est probable et même certain que le commerce des Territoires du Nord-Ouest aura tellement augmenté, doublé et quadruplé, qu'il suffira pour alimenter toutes ces voies de communication, et en faire des entreprises rémunératrices si la chose est possible.

Ce projet d'une ligne courte de 74 milles de longueur, abrégerait la distance qui sépare Chicago de l'océan soit par voie de New-York, soit par voie de Montréal, d'au moins 370 milles. Cette estimation a été basée sur le calcul d'un canal pour les navires devant avoir une longueur de 48 à 50 milles plus considérable que le projet actuel; ce qui réduirait la distance de 418 milles, donnant ainsi un avantage considérable aux navires qui passeraient par cette voie. C'est là une question qui mériterait d'être étudiée sérieusement par le gouvernement, surtout lorsqu'il est à étudier les projets pouvant contribuer au développement du pays, et devant contribuer en particulier au développement de nos voies fluviales et de nos chemins de fer, afin de nous permettre de transporter nos marchandises à travers notre propre territoire vers les ports canadiens.

Je crois que nous n'avons pas compris jusqu'ici l'importance de cette question, ou, si nous en avons compris l'importance, il nous a été impossible de réaliser nos désirs. Ce chemin de fer pour les navires, une fois construit sur cette courte distance de 74 milles, réduira la distance qui nous sépare de l'océan de 418 à 420 milles, et nous donnera une ligne directe au moyen d'un chemin de fer dont la construction pourra être terminée en peu de temps, contrairement à d'autres entreprises du même genre qui dans 50 ans d'ici, ne seront pas encore terminées et en exploitation. Je crois donc que ce projet est destiné à obtenir l'approbation du peuple de ce pays. On nous dit que le gouvernement est désireux d'augmenter les moyens de transport. L'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte) a visité toutes les parties du pays qu'il a pu atteindre, et il a dit au peuple qu'il ferait tout ce qui était en son pouvoir pour augmenter les moyens de transport, et qu'il était disposé à encourager tous les projets qu'on voudrait bien lui proposer.

Ce projet rencontrera son approbation, probablement parce que c'est un projet qu'il est facile de réaliser, c'est un projet qui a été approuvé par des ingénieurs distingués, et qui aura pour effet de contribuer au développement du pays, si ce dernier espoir est réalisable. Je propose donc que cette motion soit adoptée.

La motion est adoptée.

M. WALLACE.

FABRICATION DU SUCRE DE BETTERAVE.

M. SPROULE (Grey-est) : Je propose :

Que, vu les fortes importations de sucre en Canada pour la consommation locale qui se sont élevées à 239,670,038 livres en 1898 au coût de $4,868,956, et vu qu'il a été clairement démontré que la culture de la betterave à sucre est non seulement possible, mais qu'elle réussit parfaitement dans plusieurs parties du pays, cette Chambre est d'opinion que pour induire les fermiers du Canada à se livrer à la culture de ce précieux produit et pour encourager l'établissement de manufactures de sucre de betterave, une prime devrait être offerte pour tout sucre fabriqué avec ce produit en Canada pendant les prochains dix ans, et que l'outillage nécessaire à cette fabrication et qui ne sera pas fait en Canada sera admis en franchise.

Et à l'appui de ma motion, je désire déclarer, M. l'Orateur, que je suis d'avis qu'il est du devoir du gouvernement d'aider au peuple, afin que tous deux travaillent l'un pour l'autre. C'est là le principal devoir de tout gouvernement dans un pays civilisé, et quand il en est ainsi, l'ouvrier peut se suffire à lui-même. Lorsque les produits du pays de quelque nature qu'ils soient permettent au peuple d'utiliser son travail et que tous les hommes travaillent l'un pour l'autre, le peuple a toujours de l'ouvrage, et son travail obtient un prix rémunérateur ; or, si l'on peut démontrer qu'une nouvelle industrie peut être établie dans le pays, et qu'elle est destinée à donner de l'ouvrage à nos ouvriers, c'est faire acte de sagesse que d'accorder à cette industrie toute l'aide dont nous pouvons disposer. Il est admis de tous qu'il est du devoir du gouvernement d'encourager autant que possible toutes les industries nationales qui sont destinées à être exploitées dans les intérêts du peuple.

Il se dépense annuellement environ 150,000 tonnes de sucre au Canada : ce sucre nous vient des pays étrangers. Cependant, notre climat et les qualités productives de notre sol sont telles, que les Canadiens pourraient cultiver la betterave à sucre avec avantage pour la fabrication de ce dernier produit, et pourraient fournir le sucre nécessaire à la consommation de notre peuple. Je dis qu'en présence de ces faits, il est du devoir du gouvernement d'accorder à cette industrie tout l'encouragement possible. Il se dépense annuellement au Canada pour près de $13,000,000 de sucre. Je crois que si nous pouvions réussir à faire comprendre au cabinet et en particulier à l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher), que ce sucre pourrait être fabriqué avec profit au Canada, pourvu que le gouvernement vienne en aide à cette industrie, il ne pourrait y avoir de doute relativement à la question de savoir s'il convient d'accorder cette aide.

On peut nous demander avec beaucoup de raison : le sol et le climat du Canada conviennent-ils à la culture avantageuse de la betterave à sucre d'une assez bonne qualité ? On peut se demander encore : cette betterave contiendra-t-elle une quantité de sucre suffisante pour maintenir cette industrie ? Afin de pouvoir répondre à ces questions, je vais puiser certains renseignements que je veux donner dans une brochure que j'ai devant moi, et qui a été écrite par M. Robert H. Lawder, qui s'est plus occupé de cette question que n'importe quel autre homme dans le pays. Il a essayé, par tous les moyens à sa disposition, d'encourager cette industrie, il a même réussi à obtenir que le gouvernement fît l'expérience de la culture de la betterave dans le pays, et il a fait analyser le produit de cette betterave, afin de déterminer si la quantité de sucre qu'elle contient est suffisante pour donner de bons résultats à ceux qui voudront se lancer dans cette industrie. Je vais donc me servir de cette brochure, et je dois dire en passant que j'ai beaucoup de reconnaissance pour son auteur, qui a bien voulu me fournir tous les renseignements dont j'avais besoin à ce sujet, et qu'il m'aurait été difficile de me procurer autrement.

Les expériences faites jusqu'ici sont-elles de nature à me faire croire que la betterave à sucre peut être cultivée dans ce pays avec succès, et qu'elle contient une quantité de sucre suffisante pour justifier sa culture ? Permettez-moi de vous citer un résumé des rapports du département de l'Agriculture, qui démontrent que durant les années 1889, 1890 et 1891, des expériences concernant la culture de la betterave à sucre ont été faites dans les différentes parties de la province d'Ontario, des échantillons de ces betteraves ont été expédiés aux laboratoires de la ferme expérimentale, Ottawa, et au collège d'agriculture de la province d'Ontario à Guelph pour être analysés par les professeurs de chimie.

Entr'autres expériences, la ferme expérimentale d'Ontario a cultivé chacune de ces années un acre de betteraves à sucre. En 1889, M. C. C. James, un professeur de chimie, a fait l'analyse de 26 échantillons récoltés sur cette ferme et dans différentes autres parties de la province. Il a aussi fait un rapport à ce sujet. En 1894, il a analysé et fait rapport sur 117 échantillons. En 1891, son successeur, M. A. E. Shuttleworth, a analysé et fait rapport sur 32 échantillons. La plus grande partie des dépenses de distribution et d'analyse de ces betteraves ont été payées à même les montants d'argent considérables obtenus par l'entremise de l'honorable Chs. Drury, ministre de l'Agriculture dans la province d'Ontario.

Le résultat obtenu se trouve dans le tableau suivant, qui donne séparément la moyenne pour 1889, 1890 et 1891, et la moyenne de ces trois années réunies. En 1890, les 26 échantillons analysés démontreront que les betteraves pesaient en moyenne deux livres et deux onces, ce qui est une grosseur raisonnable. Elles donnèrent 18.95 pour cent de sucre, ce qui est une moyenne considérable, et 14.35 pour cent de sucre contenu dans ce jus ; or le sucre est fabri-

qué avec succès dans un grand nombre d'autres pays où cette moyenne varie de 11 à 12. La moyenne de pureté du jus, 75.70.

Le tableau suivant donne séparément les moyennes pour 1889, 1890 et 1891, et la moyenne pour ces trois années réunies :

tonnes par acre, il est possible d'atteindre ce chiffre ; les résultats les plus faibles obtenus dans la province sont dus au fait que l'on ne s'est pas conformé à quelques-unes des conditions de culture, ce qui était évident par suite de la grosseur des betteraves

—	Nombre d'échantillons.	Poids moyen.		Matière solide.	Sucre.	Pureté du jus.
		Liv.	Oce.	p. c.	p. c.	p. c.
Moyenne des résultats pour 1889	26	2	2	18·95	14·35	75·70
" " 1890	117	1	4	17·12	13·58	79·32
" " 1891	32	2	2·8	16·76	13·53	80·35
	175	1	13·6	17·61	13·82	88·46

Monsieur Lawder donne ensuite un autre tableau indiquant les moyennes obtenues avec les produits de la ferme expérimentale d'Ontario et les compare avec les résultats obtenus dans les autres parties de la province.

et la quantité de feuilles vertes et autres matières de même nature que l'on pouvait voir sur un grand nombre des échantillons exposés.

Si l'on examine les moyennes des autres pays, il est facile de constater qu'elles sont

—	Nombre d'échantillons.	Poids moyen.		Matière solide.	Sucre.	Pureté du jus.
		Liv.	Oce.	p. c.	p. c.	p. c.
Moyenne pour 1889	1	2	1½	21·50	18·00	83·70
" 1890	1	1	0½	18·03	15·08	83·64
" 1891	5	1	10·7	18·12	14·94	82·48
Moyenne pour 1889-90-91	7	1	12·9	19·22	16·01	83·27
Moyenne pour Ontario, 1891	2	2	2·8	16·76	13·53	80·35
Moyenne obtenue à la ferme expérimentale d'Ontario, 1891	1	1	10·7	18·12	14·94	82·48
Moyenne pour Ontario, 3 ans	1	1	13·6	17·61	13·82	78·46
Moyenne obtenue à la ferme expérimentale d'Ontario pour 3 ans	1	1	12·9	19·22	16·01	83·7

Monsieur Lawder ajoute :

L'analyse qui a été faite des produits de l'année courante ne déroge pas à celle des années précédentes, et il est admis que la proportion de sucre que l'on pourrait obtenir de la betterave convenablement cultivée dans la province d'Ontario, serait aussi élevée que la proportion obtenue en Europe.

A l'appui de sa prétention il y avait une moyenne de trois années durant lesquelles la quantité de jus obtenu avait été de 16·01 pour cent, et dont la pureté avait été de 83·27 pour cent, sur les produits convenablement cultivés à la ferme expérimentale d'Ontario ; la moyenne dans les autres parties de cette province en 1891 était de 13·53 pour cent, comparée à 13·58 en 1890 pour le jus, et de 80·35 en 1891, comparée à 79·32 en 1890 relativement à la pureté.

Relativement à la quantité de betteraves récoltées sur chaque acre de terre, il est plus difficile de se procurer des données exactes. Le calcul fait pour un acre ou deux n'est pas satisfaisant. A la ferme expérimentale d'Ontario, la moyenne a été de 19.9

M. SPROULE.

beaucoup moindres que celles que je viens de lire. Si l'on veut bien me permettre de citer quelques faits relativement à la manière dont ces expériences sont faites, on pourra se convaincre facilement que le climat et le sol de plus d'une partie conviennent à cette culture. Je vois ici que la première expérience a eu lieu à Dunnville, la seconde à Deseronto, la troisième à Dunnville, la quatrième à Stratford, la cinquième, la sixième et la septième à Goderich, la huitième, la neuvième et la dixième à Hastings, la onzième, la douzième, la treizième, la quatorzième, la quinzième, la seizième et la dix-septième à Oshawa, la dix-huitième, la dix-neuvième et la vingtième à Harwood, la vingt-unième, la vingt-deuxième et la vingt-troisième à Plainfield, la vingt-quatrième à Cobourg, la vingt-cinquième et la vingt-sixième à Peterborough, la vingt-septième à Marden, la vingt-huitième à Guelph ;

je pourrais ainsi parcourir toute la liste et indiquer que ces expériences ont été faites à différents endroits dans toute la province d'Ontario.

M. PRIOR : En a-t-on fait dans la province de la Colombie Anglaise ?

M. SPROULE : Je n'ai pas de chiffres ici concernant les expériences qui peuvent avoir été faites dans la Colombie Anglaise, mais je sais que l'on récolte de belles betteraves dans cette province. Dans toutes les parties de la province d'Ontario et dans plusieurs endroits de la province de Québec, où des expériences ont été faites, il a été démontré hors de tout doute que les betteraves pouvaient y atteindre une grosseur moyenne et être de bonne qualité. La récolte moyenne par acre est entre 11 et 15 tonnes et probablement 12 tonnes et demie. La quantité de sucre contenu dans ces betteraves est de plus de treize et demi pour cent, ce qui est une proportion plus considérable que celle que l'on obtient en Allemagne, où il ne dépasse jamais 12 pour cent. La pureté du jus dans les betteraves est d'environ 83 pour 100, ce qui est beaucoup plus considérable qu'en Allemagne, où la moyenne est de 79 pour 100. Dans chacune des expériences qui ont été ainsi faites, il a été établi que les betteraves récoltées dans les provinces d'Ontario et de Québec produisent un sucre abondant et offrent à ceux qui les cultivent l'espoir de réaliser des profits aussi considérables que ceux que cette culture rapporte dans n'importe quel autre pays.

Relativement à la récolte des betteraves dans la province d'Ontario, on a récolté sur les fermes expérimentales 18 tonnes et même 19 tonnes de betteraves dans un acre de terre. Certains cultivateurs ont récolté jusqu'à quinze tonnes et demie, 16½ et même 17 tonnes. Puisque la quantité de betteraves récoltées par acre de terre est plus considérable, que ces dernières contiennent une quantité de sucre plus élevée et de meilleure qualité que les produits de même nature récoltés dans les autres pays, il me semble que nos cultivateurs pourraient se livrer à cette culture avec autant d'avantage que les Allemands. Les terrains que l'on emploie à la culture des betteraves en Allemagne sont estimés à $10.00 l'acre pour un an, tandis que dans la province d'Ontario ce même terrain ne vaudrait pas plus de $2.50 à $3.50 l'acre.

Bien qu'il soit possible de se procurer des ouvriers à meilleur marché en Allemagne qu'ici, on a cependant constaté que ce qui coûte le plus cher pour cultiver ces champs c'est l'usage que l'on est obligé de faire des animaux—chevaux—et l'on peut se procurer ici des chevaux de trait à bien meilleur marché qu'en Allemagne. La preuve que cette culture devrait être profitable à notre pays se trouve dans le fait suivant : bien que les Allemands soient en état de vendre leur grain à des prix beaucoup plus élevés que ceux que nous pouvons obtenir ici et que leur récolte soit aussi abondante, cela ne les empêche pas d'abandonner la culture du grain pour se livrer exclusivement à la culture de la betterave à sucre. L'explication de cette conduite est facile à trouver, c'est que la culture de la betterave leur rapporte des profits deux fois plus considérables que la culture du grain. J'ai ici certains tableaux qui concernent la culture de la betterave à sucre en Allemagne :

C'est en Allemagne que l'on peut obtenir les statistiques les plus complètes concernant la culture de la betterave à sucre. Ce pays est non seulement le plus considérable de tous les producteurs, mais encore celui qui réussit à produire cet article à meilleur marché ; il offre aussi les moyens les plus avantageux d'établir une comparaison entre le coût de la fabrication du sucre de betterave et du sucre de canne.

On a demandé au ministre de l'Agriculture s'il serait disposé à recommander au Conseil d'accorder une aide quelconque à cette industrie, et si je ne me trompe pas, l'une des raisons de son refus était basée sur le fait que nous ne pouvions pas faire concurrence aux fabricants de sucre de canne. Voici quelques chiffres concernant cette industrie, pour la campagne de 1897-98 : il y avait 402 fabriques exploitées. Le terrain consacré à la culture de la betterave avait une étendue de 1,092,935 acres, la quantité de betterave employée en prenant pour mesure une tonne de 2,204 livres et demie, a été de 13,697,891 tonnes. Cela a rapporté 1,852,857 tonnes de sucre. La quantité de betteraves destinées à la fabrication a été de 31,723 tonnes. Il a fallu 738 livres de betteraves pour faire 100 livres de sucre. Cependant, la betterave de l'Ontario peut donner un résultat plus satisfaisant que celui-là.

La quantité de sucre obtenue d'une tonne de betterave a été de 298 livres, la proportion du sucre obtenu étant de 13.53. Comme je l'ai déjà dit, cette proportion s'est élevée dans la province de l'Ontario jusqu'à dix-sept et demi, et la moyenne était de 14½ pour 100. Le coût par acre des betteraves et de la fabrication du sucre était de $73, et le coût de tout le sucre produit à la fabrique fut de $79,784,255. Ces chiffres démontrent de la manière la plus évidente que les cultivateurs de ce pays ne pouvaient faire mieux que d'exploiter cette industrie, et cela est si bien le cas, que cette culture a pris en Allemagne les proportions considérables que je viens d'indiquer.

Cette industrie s'établit peu à peu sur ce continent. Aux Etats-Unis, on s'est aperçu que le pays convenait à cette culture et l'on a commencé à s'y livrer il y a quelques années. D'après le rapport du Dr H. W. Wiley, transmis il n'y a pas encore très longtemps au secrétaire de l'agriculture, la quantité de sucre de betterave fabriquée dans ce pays en 1897, aurait été de 45,245,835 tonnes. La moyenne du sucre produit par chaque tonne de betterave du poids de 2,000 livres, a été de 232 livres, ce qui est un résultat inférieur à ce que l'on obtient en

Allemagne où l'on fabrique avec beaucoup de succès le sucre de betterave. La quantité moyenne de sucre obtenue dans d'autres endroits est de 11.6, tandis qu'ici cette proportion s'élève jusqu'à 13.53. Le rapport contient encore ce qui suit :

Cette proportion est moindre que celle qui est obtenue en Allemagne "12·84 en 1897-98" mais si l'on considère que cette industrie vient à peine de s'implanter dans le pays le résultat obtenu jusqu'ici est assez encourageant. Des renseignements dignes de foi indiquent qu'il y aura en exploitation aux Etats-Unis en 1898, 17 fabriques, de nouvelles fabriques établies : 1 dans l'Utah ; 4 dans la Californie ; 1 dans l'Orégon ; 1 dans le Michigan ; 1 dans l'Etat de New-York. On peut dire sans crainte que 80,000 acres de terre seront employés à la culture de la betterave durant la campagne de 1898. La récolte devra être de près de 8,000,000 de tonnes et d'environ 90,000 tonnes de sucre. L'augmentation cette année n'est pas de moins de 70 pour cent.

Voilà ce qui se passe aux Etats-Unis. On a aussi fait des expériences au Manitoba, et on a constaté que le climat et le sol de cette province s'adaptaient merveilleusement à la culture de la betterave à sucre, et cela avec des résultats aussi remarquables que dans l'Ontario. On doit considérer comme admis, que tout terrain qui produit des navets produira aussi la betterave à sucre. Il y a déjà si longtemps que nous cultivons la betterave à sucre dans la province de l'Ontario, que ce fait est connu de tous. Je puis dire qu'actuellement, il y a des centaines de cultivateurs qui s'occupent de la culture de la betterave à sucre, dans l'Ontario ; ils emploient cette dernière comme nourriture pour leur bétail et pour leurs porcs, ainsi que pour d'autres usages. Cette année, je connais des cultivateurs qui ont un, deux, et même trois acres de terre ensemencés en betteraves à sucre, et d'année en année, ils s'aperçoivent que c'est là l'une des cultures les plus avantageuses à laquelle il leur soit possible de se livrer.

Le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) était désireux de savoir si nous pouvons cultiver les betteraves à sucre, en extraire le sucre et lutter avantageusement avec le sucre de canne. Or, je mentionne les pays suivants où l'on fabrique le sucre de canne. Je trouve que, à Java, le coût de revient du sucre est de £8, 4 s, 6 d. ; aux Iles Sandwich, £8, 4 s., 4 d. ; au Queensland, £8, 15 s. ; en Egypte, £9, 10 s., 11 d. ; à la Barbade, £9, 15 s. ; à la Trinité, £10, 19 s., 11 d. ; à Demerara, £12, 18 s, 10. ; dans les Antilles françaises, £14, 6 s, 9 d. A Robisdorf, en Allemagne, où l'on a cultivé la betterave à sucre avec succès, le coût de revient n'est que de £9, 6 s, 3 d, ce qui est au-dessous de celui d'aucun de ces pays, à l'exception des trois premiers. Ces chiffres prouvent que l'on peut fabriquer avec succès le sucre de betterave, et que ce dernier peut lutter avantageusement avec le sucre de canne qui se fabrique dans toute autre partie du monde.

Dans quelques pays où l'on s'est livré à l'industrie du sucre de canne, on se livre maintenant à la culture de la betterave à sucre, et l'on trouve plus avantageux de fabriquer le sucre de betterave ; ceux qui se livrent à cette industrie, trouvent que les profits sont tout aussi considérables, et, dans la plupart des cas, plus considérables que ceux qu'ils ont obtenus de la manufacture du sucre de canne.

De plus, si nous jetons un regard sur ceux des Etats-Unis où l'on fabrique le sucre de betterave, nous constatons qu'on y arrive à un très beau succès. Il n'y a pas de doute que le résultat de leurs essais a justifié la détermination qu'on y a prise de se livrer à cette industrie dans plusieurs Etats. Voici les faits que je trouve énumérés, en janvier 1889, dans un article du "Sugar Beet," publié dans le Michigan :

La Wolverine Sugar Company, de Benton Harbour, au capital de $200,000, a été constituée. Parmi les localités où l'on a fait des arrangements dans le but d'établir des manufactures, les principales sont Bay City, Pontiac, Benton Harbour, Cairo, Mount Clements, Rochester et Saginaw. Dans la plupart de ces endroits, on a fait avec les fermiers des contrats dans le but de préparer de fortes récoltes de betteraves à sucre. A Monroe, Lapeer, Ann Arbor, East Tawas, Richmond, St-Clair, Alma, Detroit, Port Huron, Grand Rapids, Kalamazoo, Wayne, Utica, Flushing, Sebewaing, Ypsilanti, Owosso et Sad Axe, on agite également la question de l'établissement de manufactures. Les cultivateurs semblent être de plus en plus convaincus qu'ils doivent se livrer à d'autres cultures que celles des produits qui ont jusqu'ici tenu le rang principal. La presse a déclaré que, à la dernière saison à Bay City, on a dû parcourir dix comtés afin d'obtenir que l'on semât en betteraves une étendue de terrain assez grande pour arriver à une récolte devant suffire aux opérations de l'année, mais, cette année, l'on obtiendra la majeure partie de la récolte de betteraves nécessaire dans le comté même où la manufacture est établie.

Dans l'Etat de New-York, il y a deux manufactures, l'une à Rome, l'autre à Binghamton. Dans plusieurs autres localités du même Etat, l'on a commencé à établir des manufactures. Dans l'Orégon, l'on s'occupe activement de l'établissement de plusieurs manufactures. Dans l'Illinois, on construit actuellement deux manufactures. Dans le Nebraska, il y a deux fabriques en activité, et l'on se propose d'en ériger plusieurs autres. Dans le Nouveau-Mexique, une fabrique est en activité.

La publication que j'ai mentionnée donne l'historique de ces fabriques. Dans le Wisconsin, on se prépare, en ce moment, à ériger quatre ou cinq fabriques. Dans le Minnesota, quelques-unes sont construites, et l'on en construit d'autres. Dans l'Iowa, on se prépare à ériger deux fabriques. Je constate par ces données que, d'une manière générale, cette industrie se développe rapidement dans presque chaque partie des Etats-Unis. Je vais vous faire connaître le résultat des opérations d'une fabrique à Watsonville, en Californie, qui a été exploitée pendant quelques années. Je dois dire que, en Californie, les opérations n'arrivent pas à un succès plus considérable que celui que l'on obtient dans le Michigan, justement de l'autre côté de la frontière de l'Ontario. Au

cours des dix années, 1888 à 1897, le nombre total d'acres mis en culture a été de 57,238—ce chiffre se rapporte à la fabrique de Watsonville, en Californie. En 1888, l'on a mis en culture 2,100 acres ; en 1891, 1,443 acres ; en 1896, 11,017 acres. Or, durant ces années, la moyenne des acres mis en culture n'a pas dépassé 572, et le rendement moyen par acre a été de 10.84 tonnes, ce qui est une faible moyenne. C'est en 1890 que le rendement par acre a été le plus faible, soit 6.13, et le plus fort a été en 1896, 14.6.

Dans notre pays, nous avons atteint un rendement même de 18 tonnes par acre.

Le prix moyen que les betteraves ont rapporté a été de $4.47 par tonne. En 1896, l'on a payé le plus bas prix, soit $4 par tonne ; le plus haut prix a atteint $5 par tonne. En moyenne, les betteraves ont rapporté $49.58 par acre.

Maintenant, tout cela a été fait dans le but de mettre le fermier à même de s'assurer s'il peut, à raison de $49.58 par acre, cultiver la betterave avec profit. Ce que l'on a tenté en Californie nous autorise à conclure que, par la culture de la betterave à sucre, en tenant compte de la proportion de sucre contenue dans la betterave, du rendement de la récolte, du nombre de tonnes et du succès de la culture, le fermier peut s'assurer d'un revenu de $50 à $60 par acre. Les opérations commencèrent le 29 août 1897 et se continuèrent jusqu'au 29 décembre : durant toute cette période, les fabriques n'ont été exploitées en moyenne que cent jours sur les 118 jours de la période d'opérations de cette année-là. En 1890, cette période n'a été que de 82 jours. Quand les opérations ont eu lieu durant une période de 118 jours, la production du sucre brut a atteint 14,888 tonnes ; alors qu'elle a été de 170 jours, 19,528 tonnes ; pour 82 jours, 2,127 tonnes. L'on a pris 7.4 tonnes de betteraves pour produire une tonne de sucre brut ; la moyenne de tonnes de betteraves consommées a été de 1,075 par jour. Une fabrique ordinaire consommera en moyenne 500 tonnes de betteraves par jour, mais si vous augmentez les machines, et utilisez 1,000 tonnes de betteraves par jour, ce qui peut se faire pour peu de frais supplémentaires, vous consommerez plus de betteraves, produirez plus de sucre et réaliserez de meilleurs profits. 144 tonnes représentent le poids moyen de sucre brut produit par jour. Le résultat de l'expérience de ces dix années permet de conclure que l'on peut cultiver avec succès la betterave à sucre, que, par cette culture, le fermier peut obtenir un revenu de $49.58 par acre, et que le fabricant retire un bénéfice s'élevant jusqu'à 49 pour 100 du capital qu'il a mis dans l'entreprise. Je pense que cela nous autorise à conclure que l'on peut exploiter avec succès cette industrie. Telle est l'histoire de cette industrie aux Etats-Unis.

Quant au Canada, quel avantage découlerait de l'exploitation de cette industrie dans ce pays ? Elle aurait pour effet de mettre en circulation dans ce pays un montant plus considérable d'argent, et fournirait de l'emploi à des centaines et des milliers de personnes, mettant par là une partie de nos concitoyens en état de se procurer pour eux-mêmes et pour leurs familles les nécessités et le confort de la vie. Elle ouvrirait un champ dans lequel les cultivateurs canadiens obtiendraient pour leur travail un résultat bien meilleur que celui qu'ils peuvent espérer des occupations auxquelles ils se livrent aujourd'hui. Il ne peut y avoir de doute à cet égard, car la chose devient évidente si l'on fait une comparaison. Qu'un cultivateur ait une bonne récolte d'avoine, avec une moyenne favorable par acre, il n'en retirera pas un revenu égal à celui que j'ai mentionné. Une récolte ordinaire d'avoine, à 30 cents le boisseau, se montera à $9.90 par acre. Supposons que la paille vaille $2 en sus, cela portera la somme à $11.90 par acre ; ce qui est le maximum sur lequel il puisse compter. S'il cultive le blé, le rendement probable sera de $14 à $18 par acre ; que ce soit les pois, le résultat sera d'environ $13.50 par acre. S'il change de culture et sème des betteraves, et s'il arrive à $55 ou $60 par acre, alors je crois pouvoir dire qu'il constatera qu'il a obtenu un profit beaucoup plus considérable qu'il n'aurait pu réaliser en se livrant à d'autres cultures.

Mais l'on me dira que la culture des betteraves exige plus de travail que les autres cultures. J'admets qu'il faut plus de labeur, mais c'est surtout en machines et en chevaux ; le cultivateur pourra toujours se procurer les machines requises, et il pourra utiliser avantageusement les chevaux qu'il a. L'on dit que les frais à faire pour amener le produit sur le marché absorbent tous les profits. C'est là le seul item additionnel auquel il aura à faire face. Après un examen sérieux de cette question et des résultats obtenus à la suite des nombreuses expériences faites, je peux fournir les données suivantes quant aux frais de production, dans la Californie, en rapport avec une culture de betteraves à sucre couronnée de succès, de la meilleure qualité, le marché se trouvant à une distance raisonnable de la ferme. Les frais ne seront que de $35 par acre. Au plus bas prix que l'on a pu obtenir sur les marchés où la vente s'est faite,—en Allemagne, par exemple—savoir $4 par tonne, le fermier obtiendrait $50, $55 ou $60 par acre pour compensation de son labeur, y compris le coût des machines, la valeur de son temps et les frais de transport au marché. Toutes ces choses payées, il lui reste comme profit la différence entre $35 et $50, soit un profit de $15 par acre en sus du coût total de production et des frais incidents. Qu'un cultivateur puisse réaliser un tel profit comme résultat de son travail, et il aura bientôt consacré toute sa ferme à cette culture. L'on peut démontrer, tout

comme pour tout autre point susceptible de démonstration, que si, en général, le fermier canadien se livrait à la culture des betteraves à sucre, s'il avait un marché pour les écouler, tel serait le résultat qu'il obtiendrait pour son travail.

Il n'y a aucun doute à cet égard, parce que cela a été prouvé de manière à rendre la discussion impossible. Mais on dit que cela ne peut arriver que si nous avons des fabriques. Il est vrai que l'on ne peut arriver à un tel résultat que si nous avons des fabriques. L'on a dit aussi que l'on ne pourra réussir à moins de venir en aide aux fabriques pendant quelques années. Cela est admis. Durant les quelques premières années, les fermiers se livreront à cette industrie sans en avoir connu les exigences spéciales ; il y aura quelques item de perte. Il faut un labeur intelligent pour la mener à bonne fin, et jusqu'à ce que les cultivateurs soient devenus compétents, grâce à l'expérience de quelques années, cette industrie aura besoin d'un peu d'aide. Durant les quelques premières années, elle ne leur rapportera pas autant de profit et les fermiers ne se livreront pas à la culture de la betterave à sucre aussi largement que par la suite. Il en résultera que les personnes s'occupant de l'industrie du sucre de betterave se verront obligées de venir en aide aux cultivateurs en fournissant gratuitement la semence durant les quelques premières années, et d'acheter toutes les betteraves récoltées, bonnes ou mauvaises, dans le but d'encourager les fermiers à cultiver un produit de première qualité. Mais, après quelques années d'exploitation de ce système, le fermier sera en état de marcher par lui-même et de retirer au revenu considérable, sans avoir besoin d'aide de cette nature.

Aucun pays n'a réussi à établir l'industrie du sucre de betterave sans aide fournie par l'Etat de quelque manière. Je mentionnerai quelques-uns des pays où l'on a établi cette industrie. En Allemagne, en Belgique, en Autriche, en France, en Hongrie, en Russie et aux Etats-Unis, l'Etat est venu en aide, et cette industrie y prospère aujourd'hui. On dit que l'octroi d'une prime est chose nécessaire, parce qu'aucune personne ayant de l'argent à placer n'ira vraisemblablement engager son capital dans cette entreprise là où elle ne recevra aucune aide, alors qu'elle peut placer ses fonds dans un autre pays, là où l'on vient en aide à cette industrie. L'Etat du Michigan a accordé une prime d'un cent par livre pour tant de sucre fabriqué dans l'Etat, à condition que le fermier reçoive $4.50 par tonne pour ses betteraves. C'est à peine s'il y a un Etat dans l'Union qui ne donne pas d'aide à cette industrie. La Californie, l'Orégon et le Nebraska fournissent de l'aide, et l'Illinois se propose de faire de même. Pour toutes les nouvelles fabriques de sucre de betteraves, l'expérience a toujours prouvé qu'il se rencontre plusieurs difficultés au point de départ. Il y a tout d'abord la difficulté d'amener les fermiers à se livrer à la culture des betteraves.

M. COWAN : L'honorable député (M. Sproule) dit que, dans l'Etat du Michigan, l'on paie une prime d'un cent par livre sur les betteraves.

M. SPROULE : Je crois avoir dit un cent par livre sur tout le sucre fabriqué provenant des betteraves récoltées dans l'Etat.

M. COWAN : Je crois que l'honorable monsieur a dit que l'on y accordait une prime d'un cent par livre sur les betteraves.

M. SPROULE : Si j'ai dit cela, je remercie l'honorable député de me fournir l'occasion de me rectifier. On y paie un cent par livre pour tout le sucre d'un certain degré et contenant une certaine proportion de matière saccharine, telle que déterminée au moyen du polariscope. Pour arriver à ce résultat, il a fallu offrir aux cultivateurs des avantages spéciaux tels que dons de graines de semence, le paiement du transport des betteraves entre les endroits éloignées et la fabrique, et la promesse d'accepter tout le produit de la récolte, sans distinction relativement à la qualité. Le premier item représente envrion $5,000 ; le second, de $15,000 à $18,000. Le troisième item varie beaucoup.

Il est absolument nécessaire de fournir de l'aide durant quelques années à cette industrie, mais il n'est pas nécessaire de continuer cette aide au delà de cette période, car les fermiers en arrivent à comprendre mieux comment cultiver ces betteraves, comment parvenir à une plus forte proportion de sucre dans les betteraves, et comment en disposer et en faire la livraison après la récolte de manière à obteuir un profit plus considérable. Telle est l'expérience du passé dans tous ces pays.

Je dis que c'est notre devoir, au Canada, de donner quelque aide à cette industrie, sans quoi nous ne pouvons espérer l'établir dans notre pays.

Un point très important est de savoir si cette industrie serait établie au Canada, dans le cas où l'on accorderait de l'aide. Je m'appuie sur l'autorité de M. Lawder, qui s'est donné beaucoup de peine en cette matière, et qui,—après une étude de la question faite par lui et ses hommes—a proposé à mon comté d'y établir une fabrique, pourvu qu'on lui fournisse de l'aide. Après avoir examiné avec soin la province de l'Ontario, au point de vue de ce qu'elle peut produire en fait de betteraves, des experts déclarent que, après cinq ans, ils seront en état de fabriquer le sucre, sans le secours d'une prime, avec autant de profits qu'il leur serait possible de le faire la première année moyennant une prime de $1 par 100 livres. M. Lawder dit que les conditions dans l'Ontario paraissent si favorables qu'il a reçu, et de la Grande-Bretagne et de l'Allemagne, des offres définies de la part de personnes

prêtes à établir au Canada des fabriques de sucre de betteraves, si l'on accorde la prime mentionnée.

M. COWAN : Qui est M. Lawder ?

M. SPROULE : M. Lawder est un citoyen de Toronto qui a réussi à faire venir ici, durant plusieurs années consécutives, deux ou trois représentants de maisons d'Ecosse, dans le but d'examiner la qualité des betteraves produites au Canada, la proportion du sucre que l'on peut en extraire, et les conditions relatives au climat, au sol et à tout ce qui se rattache à cette industrie. Ils ont fait un semblable examen dans la province de Québec. Or, en dépit de l'insuccès malencontreux des opérations de la manufacture de sucre de betteraves de Berthier, ces messieurs ont offert d'établir une fabrique dans Québec, une dans le comté de Grey, à Owen-Sound, et d'autres fabriques ailleurs, du moment que l'on accordera une prime. De fait, ils sont disposés à établir une ou deux fabriques dans l'Ontario, et des fabriques dans Québec, si le gouvernement veut seulement garantir une prime raisonnable sur la quantité du sucre qu'ils fabriqueront,—et non pas une prime perpétuelle, mais une prime durant un bien petit nombre d'années. Les fabriques qu'ils se proposent d'ériger auront une capacité telle que l'on pourra y utiliser 500 tonnes de betteraves par chaque jour de vingt-quatre heures ; les bâtiments devront être très solides et à l'épreuve du feu autant que possible ; les marchandises seront égales aux meilleures que l'on puisse trouver dans aucune fabrique ; les bâtiments et les machines seront agencés de manière à ce que l'on puisse éventuellement les agrandir et développer pour atteindre une capacité de manufacture de 1,000 par jour ; à côté de ces fabriques, on érigera des étables spacieuses, pouvant contenir 3,000 têtes de bétail, que l'on engraissera à même le résidu des betteraves. On estime que chaque fabrique coûtera environ $500,000. L'agrandissement et le développement des travaux, y compris les étables, pourront coûter en sus $225,000. Ils emploieraient un grand nombre d'hommes et dépenseraient au moins $500,000, dont la plus forte partie irait aux localités où ces fabriques seraient établies. Je crois pouvoir dire que ce serait là un grand bienfait pour la population de ce pays.

Il est bien nécessaire de considérer la somme d'aide sur laquelle ils veulent compter. Nous avons reçu d'un Allemand et de deux Ecossais, déjà engagés dans cette industrie, une offre fixe en vertu de laquelle ils établiront ces fabriques, s'ils peuvent compter sur l'aide suivante : Pour la première année, soit 1900, ils exigent une prime de $1 par 100 livres de sucre raffiné ou granulé de bonne moyenne qualité. Des hommes au fait de la chose, ayant en jeu de forts intérêts dans la meilleure industrie du sucre de betterave en Europe, sont d'avis qu'il est inutile de s'attendre à ce que des capitaux étrangers s'engagent dans cette industrie ici, à moins que l'on n'accorde une prime pour permettre de faire face aux risques et aux difficultés des quelques premières années. Comme ces difficultés diminuent chaque année, ils suggèrent que la prime soit régie par une échelle graduée par 100 livres de sucre à l'étalon de 100 degrés, comme suit :

1900.	1901.	1902.	1903.	1904.
$1.00	$0.75	$0.50	$0.25	$0.25

C'est donc une moyenne de 55 cents par 100 livres pour les cinq ans.

De cette échelle graduée découle cet avantage, c'est que les premières fabriques établies, lesquelles courent les plus grands risques, recevront une plus forte prime, pendant que les autres fabricants, qui pourraient attendre jusqu'à ce que l'expérience ait déterminé la possibilité pratique et le succès de cette industrie, sans s'exposer au risque, recevraient une moindre prime. Cette prime est moins forte que celle que l'on accorde dans la plupart des autres pays, et nous avons, devant nous, l'exemple des Etats-Unis qui ont accordé une prime et qui ont établi cette industrie avec succès.

M. COWAN : Cette prime prendrait-elle fin en 1905 ?

M. SPROULE : Les industriels dont je vous ai fait mention disent qu'ils n'ont pas d'objection à ce qu'elle cesse en 1905, parce qu'ils croient que, passé cette date, vu la meilleure qualité des betteraves, des récoltes plus abondantes, le développement des opérations des fabriques, et l'augmentation des profits qui en découlerait, ils n'auraient plus besoin d'aide de cette nature.

Maintenant, quels avantages en découleraient pour la population du Canada ? Pour fabriquer la quantité de sucre consommé chaque année au Canada, il faudrait trente grandes manufactures de sucre de betterave. Si vous prenez la plus faible moyenne de $500,000 par chaque fabrique, cela représenterait une dépense de $15,000,000. Il en résulterait de l'emploi et du travail pour—j'allais dire des centaines de milles—mais certainement pour des dizaines de mille personnes. Cette industrie augmentera la consommation du charbon, du bois de construction et de la chaux et, par conséquent, augmentera les ventes de ceux qui se livrent au commerce de ces articles. Si nous avons trente fabriques en activité disons cent jours dans l'année, et utilisant 500 tonnes de betteraves par jour, il faudrait donc 1,500,000 tonnes de betteraves par année pour alimenter ces fabriques. Au coût de $4.25 la tonne, ce qui est une bien faible moyenne, cela rapporterait aux fermiers d'une manière directe une somme de $7,500,000. Un point très important à considérer en rapport avec cette industrie, c'est qu'environ 60 pour 100 de tout l'argent dépensé va entre les mains du fermier qui récolte les betteraves et les livre à la fabrique. Cela veut dire encore l'engraissement, à chacune de ces fa-

briques, d'au moins 3,000 têtes de bétail durant la saison, ou ce qu'ils appellent la durée des opérations. Cela aurait pour effet d'augmenter la valeur du bétail dans le pays, et, par ce moyen, contribuerait considérablement à augmenter le revenu des fermiers.

Mais la culture des betteraves serait-elle plus profitable aux fermiers que celle des céréales ? Oui, sans aucun doute, car si le cultivateur arrive à un rendement de 15 tonnes à l'acre, ce que la ferme expérimentale de l'Ontario démontre comme chose très possible, étant donné un labeur intelligent, et s'il vend son produit ne fût-ce que $4.25 la tonne, il retirerait une somme de $63.75 par acre ; tandis que l'avoine rapporte de $9 à $10 l'acre, le blé, de $14 à $18 et les pois, de $15 à $16.50 l'acre. J'ai étudié la question avec assez de soin pour être convaincu que les chiffres que je mentionne représentent des moyennes équitables. Je les ai prises dans le rapport du bureau des statistiques de l'Ontario. Quel est le résultat ? Le blé, avec un rendement moyen de 25 boisseaux par acre, et un prix de vente de 70 cents le boisseau, rapporterait $17.50 de l'acre ; ajoutons $2 pour la paille et nous arrivons à $19.50. L'avoine, produisant 33 boisseaux à l'acre et se vendant 30 cents le boisseau, ne rapporterait que $9.90 par acre ; ajoutons $2.50 pour la paille et nous arrivons à $12.50. Les pois, à 25 boisseaux de l'acre et se vendant à 60 cents le boisseau, rapporteraient $15 par acre ; ajoutons $1.50 pour le pesat et nous arrivons à $16.50. Et ces chiffres doivent couvrir la main-d'œuvre, les profits, tout enfin.

Passons aux betteraves et prenons-en un acre avec un rapport de $63.75, à même laquelle somme il faut payer le labeur et prendre les profits.

Par conséquent, si nous pouvons cultiver les betteraves avec succès au Canada, et si nous avions un marché pour en disposer, ce que nous obtiendrions si le gouvernement accordait l'aide demandée—car nous avons l'offre constante de ces industriels de venir en Canada et d'y établir cette industrie—est-ce que le gouvernement n'est pas tenu de considérer si ce n'est pas de sa part, non seulement un acte de sagesse, mais encore un devoir sacré d'accorder cette aide bien modérée afin d'établir au Canada cette très importante industrie ? Il n'est aucune partie du Canada où l'on n'ait pas cultivé avec succès la betterave à sucre. Dans la Colombie Anglaise, dans les Territoires du Nord-Ouest et dans le Manitoba, cette culture s'est faite avec succès. Dans Ontario, elle a eu un très grand succès ; de même dans la province de Québec.

Tout ce qu'il faut, c'est un marché pour écouler le produit du fermier, et le gouvernement a les moyens de faire surgir cette industrie qui donnerait de l'ouvrage, augmenterait la circulation de l'argent dans le pays et serait un bienfait spécial pour la classe des cultivateurs. N'a-t-il donc pas de raisons valables de donner à cette industrie l'encouragement demandé ? Je crois que le ministre de l'Agriculture a dit récemment qu'il pourrait être judicieux de venir en aide aux industries qui ont pris naissance sous l'égide de la Politique Nationale, mais qu'il n'y a pas de raison d'aider une industrie nouvelle. Or, je prétends que cela n'est pas juste. Je serais tout aussi disposé à supporter à son début tout nouvelle industrie, dès lors que les conditions seraient telles que cette industrie, une fois bien établie, pourrait continuer à se développer et à prospérer en peu d'années sans aide subséquente, que nous le sommes à accorder une prime pour la production du fer. Voyez ce que nous faisons pour d'autres industries : et voici la grande masse de la population de ce pays, les cultivateurs, soutenant la lutte sans aucune aide matérielle directe, alors que le gouvernement possède les moyens de leur donner une telle aide en favorisant la fabrication du sucre de betterave. Je demande aux ministres d'étudier cette question avec soin ; et, s'ils en agissent ainsi, j'ai confiance que sinon à cette session, au moins à la suivante, ils soumettront à cette Chambre, une proposition à l'effet d'encourager l'établissement de cette industrie dans le pays. De même que je suis certain d'être debout devant vous, j'ai la certitude que si l'on établit cette industrie avec succès, elle rapporterait à la population un profit plus considérable que celui d'aucune industrie maintenant en existence. Après avoir reçu de l'aide pendant les quelques premières années, elle se maintiendrait par elle-même. C'est pourquoi, au nom des grandes classes agricoles de ce pays, je demande au gouvernement de donner une attention sérieuse à cette question. Que l'insuccès de la tentative faite dans la province de Québec ne constitue pas un obstacle. Si j'en avais le temps, je pourrais montrer que cet insuccès n'a dépendu ni du sol, ni du climat, mais bien d'autres causes d'une nature accidentelle ; car l'industrie du sucre de betterave peut réussir dans Québec, tout comme en Allemagne et aux Etats-Unis.

M. ELLIS : L'honorable député nous a donné un historique de l'industrie du sucre favorisé d'une prime aux Etats-Unis.

L'honorable député voudrait-il nous dire dans quelle porportion le sucre jouissant de la prime figure dans la totalité de la consommation du pays ?

M. SPROULE : Ce renseignement me manque ; et c'est excusable, car il m'a fallu compiler tant de données statistiques. La première fabrique a été établie en Californie, il y a dix ans, et il n'y avait que trois fabriques aux Etats-Unis, il y a trois ans ; or, cette industrie a pris un tel développement depuis cette époque jusqu'aujourd'hui, que ces fabriques produisent de cinq à dix pour cent de la consommation totale du sucre

dans ce pays, et elles espèrent que dans quelques années, leur production atteindra 75 pour 100 de la consommation totale.

M. COWAN : Je désire demander un renseignement à l'honorable député. Je n'étais pas en Chambre lorsqu'il a commencé son discours. A-t-il donné ou peut-il nous donner des explications satisfaisantes sur ce fait-ci : Comment se fait-il qu'en dépit des primes accordées à la fabrication du sucre de betterave par le parlement, en 1891, primes qui ont permis l'établissement de deux grandes fabriques dans la province de Québec, lesquelles ont aussi reçu une subvention du gouvernement de cette province, ces fabriques aient abouti à l'avortement ?

M. SPROULE : On me dit que leur déconfiture est due au manque de capitaux.

M. McGREGOR : La proportion du sucre dans la betterave n'y est pas aussi élevée qu'elle l'est dans l'ouest.

M. SPROULE : Les chiffres que j'ai cités prouvent que cette proporton y est assez élevée pour permettre d'exploiter avec succès cette industrie.

Il est survenu deux ou trois mauvaises années, et les exigences des banques ont virtuellement provoqué la fermeture de ces fabriques ; toutefois, si ces compagnies avaient eu assez de capitaux, elles auraient pu continuer avec succès leur exploitation.

M. MACDONALD (Huron) : L'honorable député prétend-il que tout agriculteur, cultivant la betterave, les frais de culture et de main-d'œuvres payés, réalisait un profit de $15 l'acre ?

M. SPROULE : Oui, à $50 l'acre, ce qui est un prix peu élevé.

M. MACDONALD (Huron) : Alors, s'il y a tant de profits dans cette exploitation, pourquoi demande-t-on des primes ?

M. SPROULE : Parce qu'il est impossible actuellement de nous ouvrir des marchés, sans aider, pendant les premières années de l'exploitation, ceux qui établissent des fabriques.

Sir CHARLES TUPPER (Cap-Breton) : J'espérais que les ministres nous feraient connaître leur avis. La Chambre, j'en suis convaincu, est très reconnaissante envers le député de Grey-est (M. Sproule), de ce qu'il a étudié à fond cette question et l'a exposée avec tant de clarté et de conviction. Ceux qui ont écouté son discours, reconnaissent, sans doute, qu'il a non seulement dû s'imposer de nombreuses recherches, mais que les faits qu'il a exposés sont de nature à s'imposer aux sérieuses délibérations du gouvernement qui est nécessairement en lieu de prêter un puissant appui à pareille mesure.

En prenant la parole, je ne prétends nullement ajouter rien de nouveau à l'exposé de faits dont l'honorable député vient de s'acquitter avec tant de succès, car ses explications ne laissent absolument rien à désirer tant il a épuisé la question. Il me semble, toutefois, qu'en raison de l'immense consommation de sucre au pays et des énormes sommes d'argent consacrées à l'importation de sucres de l'étranger, nous devrions être en mesure d'aborder cette question de façon à grandement avancer nos intérêts.

Si j'ai demandé à mon honorable ami ce qu'il est résulté des expériences tentées au Manitoba et au Nord-Ouest, c'est qu'à mon avis, nulle partie du pays, en raison de la nature de son sol et de la rapidité de la croissance de ses produits, ne s'adapte mieux au développement d'une grande quantité de sucre dans la betterave. Il n'y a pas de catégorie d'immigrants qui ne fussent en lieu d'acquérir en peu de temps, sous la direction d'instructeurs compétents, toute l'habileté voulue pour leur permettre d'utiliser leur travail dans cette culture de la betterave, dont les procédés sont si simples, et cela, avec plus de profit qu'en se livrant à d'autres entreprises exigeant plus de connaissances en agriculture.

Il se présente ici une considération fort pertinente, qui a fait l'objet d'une question de la part d'un honorable député : Comment se fait-il, si les faits cités par le député de Grey-est sont si évidents et si concluants, que les tentatives antérieurement faites au Canada, en dépit des subventions de l'Etat, n'aient pas été couronnées de plus de succès ? Cet insuccès peut tenir à deux causes. Il est possible, en premier lieu, comme l'a fait observer le député d'Essex (M. McGregor) que les pays de l'ouest se prêtent d'avantage à la culture de ce produit, en raison de la plus grande richesse saccharine qui se trouve dans la betterave cultivée dans l'ouest, relativement à celle produite dans l'est.

On le sait, toute importante et rémunératrice que puisse être une entreprise exigeant de forts capitaux, elle avortera à moins que les exploiteurs ne trouvent les capitaux nécessaires à l'exploitation de leur industrie sur un pied qui en assure pleinement le succès. Toutefois, à mon avis, le député de Grey-est en a dit assez pour convaincre le gouvernement que cette question s'impose à son étude. Tout ce qui est de nature à favoriser le progrès de l'agriculture, la plus importante de nos industries nationales, s'impose nécessairement aux plus vives préoccupations de la Chambre et du gouvernement. Et s'il est constaté qu'à l'aide d'une modeste subvention de l'Etat, il s'ouvre un vaste champ pour la création d'une grande industrie qui se ramifierait à travers d'importantes provinces et dont l'exploitation serait rémunératrice, le gouvernement devrait mûrement étudier la question.

Il est un autre fait important relatif à cette question des sucres que je désire signaler au gouvernement, fait qui, sans doute, n'a pas échappé à l'attention du mi-

nistre des Finances. Il y a quelque temps, le ministre des Finances a soumis à la Chambre une proposition tendant à développer le commerce entre le Canada et les Antilles, et à aider, dans la mesure du possible, les habitants de ces îles à triompher des difficultés où ils se trouvent, en raison de la situation désavantageuse, créée à leur industrie sucrière par la concurrence des sucres étrangers jouissant des primes de l'Etat. Sans doute, le ministre des Finances, en abordant cette question, s'est placé à un tout autre point de vue que celui adopté par le député de Grey-est (M. Sproule). La proposition du ministre des Finances tendait à accorder certains privilèges aux sucres, produits aux Antilles, relativement à ceux de provenance étrangère, et cela dans le but de permettre au Canada de s'y approvisionner de sucres et, en même temps, afin d'améliorer la situation de cette partie des possessions anglaises. Or, cette politique a avorté dans une large mesure et cela surtout, je crois, parce que les Etats-Unis, adoptant le principe des droits réciproques sur les sucres jouissant de primes, sont en lieu d'accorder aux sucres produits par les Antilles, ou au sucre de canne, une préférence et des avantages supérieurs à ceux que nous leur accordons. A mon avis, —bien que ce soit là une question fort discutable—le jour viendra où, comprenant la nécessité de prendre des mesures pour surmonter les embarras où se trouvent les Antilles et les autres pays producteurs de sucre de canne, l'Angleterre adoptera, s'il le faut, le principe même des droits réciproques en vogue aux Etats-Unis d'Amérique, système qui consiste à imposer sur les sucres un droit supplémentaire d'importation répondant à la prime accordée par le pays de production. J'appelle l'attention du ministre des Finances sur cette question de haute importance, à mon avis, car l'Angleterre s'est presque trouvée dans l'obligation de favoriser le commerce réciproque entre les Antilles anglaises et les Etats-Unis d'Amérique, dans les tentatives qu'elle a faites pour retirer ces îles de la déplorable situation où elles sont réduites, par suite de la concurrence que les sucres étrangers jouissant de primes font à leur industrie sucrière.

A mon avis, c'est un malheur que l'Angleterre ne se trouve pas en mesure d'adopter quelque autre moyen pour faire face à ces embarras, au lieu de recourir à l'expédient d'encourager l'établissemennt de la réciprocité commerciale entre les Etats-Unis d'Amérique et les Antilles, ce qui rend cette possession anglaise dépendante d'un pays étranger, au lieu de dépendre de quelque autre partie de l'Empire. J'appelle tout particulièrement l'attention du ministre des Finances sur cet état de choses, car, à mon avis, il n'y a pas de pays au monde où il devrait être plus facile d'établir des relations commerciales réciproques qu'entre le Canada et les Antilles. Les Antilles peuvent obtenir du Canada à conditions plus avantageuses que partout ailleurs, tous les articles d'importation dont elles ont besoin. Par conséquent, s'il est impossible de prendre des mesures pour resserrer les relations politiques entre les Antilles et le Canada, pourquoi, je le demande, étant donné que nous achetons d'elles de si énormes quantités de sucre, ne prendrions-nous pas les moyens de leur accorder certains privilèges et d'en obtenir en retour des avantages commerciaux réciproques, qui auraient pour résultat de rendre plus étroits les liens qui unissent ces différentes parties de l'Empire ?

A mon avis, c'est là une question qui s'impose à la sollicitude de mon honorable ami, le ministre des Finances et du gouvernement ; car j'en ai la conviction, partagée par tous ceux qui connaissent les résultats de ces étroites relations commerciales entre différents pays, il existe un danger, et un grand danger, à mon avis, à laisser les Antilles se jeter dans les bras d'un pays étranger comme les Etats-Unis, dans le but d'établir des relations commerciales qui les tireront des embarras financiers où elles se trouvent réduites ; danger d'autant plus grand qu'il est possible que dans un avenir assez rapproché, l'établissement de ces étroites relations commerciales mène à celui des relations politiques que personne, j'en suis sûr, ne voudrait voir s'établir entre une partie quelconque de l'Empire et un pays étranger.

Je n'abuserai pas davantage de la patience de la Chambre, me contentant d'avoir profité d'une occasion favorable pour appeler l'attention du gouvernement sur cette question.

Notre importation de sucre au Canada est importante, et elle ne fera qu'aller en augmentant. Les immenses progrès et l'incroyable prospérité du pays nous portent à croire que notre population va s'accroître rapidement, et que notre richesse nationale se développant avec une égale rapidité, notre consommation de sucre sera infiniment plus importante qu'elle ne l'est aujourd'hui. A mon avis, il est donc temps que le gouvernement aborde l'étude de cette question, non seulement au point de vue des grands intérêts agricoles dont a parlé mon honorable ami (M. Sproule), mais au point de vue de la stagnation du commerce des Antilles anglaises, afin de voir si, en raison de notre consommation toujours grandissante de sucre, il ne nous serait pas possible d'adopter des mesures propres à provoquer une prospérité encore plus grande au pays.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Les quelques observations que je veux faire, n'ont trait qu'à la partie du discours de mon honorable ami (sir Charles Tupper), se rattachant aux Antilles. Nous comprenons tous, j'en suis sûr, l'importance de resserrer nos relations commerciales avec les Antilles. Le gouvernement, je le dis avec

bonheur, de l'assentiment le la Chambre, a donné des preuves de bon vouloir à l'égard de ces îles, dans l'amendement qu'il a fait au tarif. Je n'irai pas jusqu'à dire, avec mon honorable ami, que la préférence acccordée aux Antilles a abouti à l'insuccès.

Sir CHARLES TUPPER : Je n'ai pas dit que la chose a abouti à un complet avortement, mais qu'elle a abouti dans une large mesure, à l'insuccès.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je l'avoue, nos prévisions et nos espérances à cet égard ne se sont pas réalisées dans leur pleine mesure : toutefois, si je ne me trompe, l'on constatera, lorsque la statistique sera publiée, que notre commerce avec les Antilles accuse progrès. Et quand bien même il n'y aurait pas eu progrès, c'est toujours une consolation que de savoir que l'application du tarif de préférence a enrayé la marche de la décadence dans ces îles. Cependant, il est incontestable que les avantages accordés par les Etats-Unis à l'industrie de la fabrication du sucre de canne sous l'empire de leur système de droits de compensation, sont supérieurs à ceux de notre tarif privilégié. Comme l'a fait observer mon honorable ami, la question des droits de compensation est l'un des problèmes de l'économie politique actuelle les plus controversés. Cela est tellement vrai qu'en Angleterre, relativement à la question de l'industrie des sucres des Antilles anglaises, quelques autorités éminentes affirment que, même si l'Angleterre acceptait le système des droits réciproques, cela ne remédierait nullement aux embarras des Antilles.

Toutefois, je dois dire à mon honorable ami que depuis qu'on a signalé le fait à l'attention du gouvernement, nous avons remarqué de temps à autre que les hommes d'affaires des Antilles manifestent le désir de resserrer leurs relations commerciales avec les Etats-Unis. Nous avons suivi ce mouvement de fort près et je puis en donner à mon honorable ami l'assurance, le gouvernement apportera toute l'attention convenable à l'étude de cette question et ne négligera rien pour améliorer avec toute l'expédition voulue, les relations commerciales du Canada avec les Antilles.

M. JAMES McMULLEN (Wellington-nord): La Chambre, j'en suis sûr, apprécie pleinement les observations fort élaborées que vient de faire sur cette question l'honorable député de Grey-est (M. Sproule). Pour mon compte, je suis prêt à encourager tout ce qui tend à améliorer la situation de nos populations agricoles, et je suis convaincu que le gouvernement a l'esprit en éveil à ce sujet. Toutefois, en pareille matière, il importe, à mon avis, de ne pas trop se hâter et de n'aller de l'avant qu'après une étude approfondie de tous les faits. Aux Etats-Unis, j'en conviens, il s'est élevé récemment un grand nombre de fabriques de ce genre. En premier lieu, la population des Etats-Unis est bien plus considérable que la nôtre et ensuite, les Américains sont plus en lieu que nous ne le sommes de s'aventurer dans de pareilles entreprises. Ici, il importe de bien réfléchir et de bien sonder le terrain, avant de s'engager dans ces entreprises. Pour mon compte, je ne m'oppose nullement à ce que l'on encourage l'industrie par des primes. Une prime à l'industrie, à mon avis, n'est pas une protection, pour la raison bien simple qu'en encourageant au moyen d'une subvention, la production d'un article, chaque citoyen du pays se trouve à y contribuer sa part ; c'est une nouvelle taxe imposée à chaque contribuable. Ainsi, mon honorable ami, le chef de l'opposition, est partisan d'une prime accordée à la production du fer en gueuse, alors que tout contribuable, au Canada, doit contribuer une certaine quotité de son revenu à la production de cet article ; tandis que si l'on se contente de protéger cet article par un droit douanier, c'est uniquement le consommateur de cet article qui est tenu d'acquitter l'impôt. Le système des primes diffère donc absolument du régime protecteur. Je ne m'opposerais nullement à l'établissement du système projeté, pourvu que l'on eût, d'abord, bien sondé le terrain et constaté s'il en résulterait quelque avantage pour la classe agricole.

Toutefois, avant que le gouvernement fasse un seul pas dans ce sens, il devrait, à mon avis, faire une enquête approfondie sur les résultats pratiques de ces fabriques, au Michigan entre autres, et bien se renseigner sur les causes de leur succès, afin de pouvoir juger si nous sommes bien en lieu de tirer profit de notre milieu économique au Canada, de façon à pouvoir espérer que le succès couronnera nos efforts.

Le gouvernement ne doit point se hâter de conclure que l'établissement de pareils établissements industriels serait utile au pays, engageant ainsi les cultivateurs et autres à placer leurs capitaux dans des entreprises qui pourraient, au bout de deux ou trois années, aboutir à l'avortement. J'approuve toute tentative d'encourager les industries agricoles, et je voterais de grand cœur en faveur de tout projet sensé tendant à cet objectif et offrant quelque garantie de succès. Je n'irai pas jusqu'à nier que l'industrie de la production du sucre de betterave ne puisse réussir à s'implanter au Canada. Comme l'a dit le député de Grey-est, il s'est élevé récemment aux Etats-Unis nombre d'établissements industriels de ce genre, et à mon avis, le gouvernement ferait acte de sagesse en recueillant tous les renseignements utiles qu'il pourra se procurer sur le fonctionnement de ces fabriques, et si, après mûre délibération, il constate que les faits l'autorisent à prendre cette initiative, c'est alors qu'il devra adopter les mesures voulues pour implanter cette industrie au pays. Je suis bien aise que le député de Grey-est ait donné à la Chambre ces renseignements qui mé-

ritent étude et, j'en suis convaincu, tous les députés prêteront de grand cœur leur appui à tout mouvement tendant à améliorer le sort de nos populations agricoles.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : Le chef de l'opposition nous a dit, il y a quelques instants, qu'il regrettait qu'aucun membre du cabinet n'eût encore pris part au débat. Je suis bien aise de ne m'être pas prononcé sur la question avant que mon honorable ami eût lui-même exprimé son avis. Il approuve le principe émis dans la motion en discussion, principe tendant à l'établissement de l'industrie du sucre de betterave au pays, à l'aide d'une subvention ou prime ; puis il a appelé notre attention sur le fait que les Antilles ne sont pas encore en mesure de nous fournir les sucres destinés à notre consommation annuelle, sucres qu'il nous faut importer du dehors. Le chef de l'opposition ne l'ignore pas, la situation actuelle de l'industrie du sucre de canne aux Antilles est due à l'existence des primes dont jouit l'industrie du sucre de betterave dans les autres parties du monde ; et, tout en nous demandant de faire notre possible pour favoriser l'échange des produits entre le Canada et les Antilles, le seul article que ce dernier pays veut nous fournir dans une certaine mesure, étant celui du sucre de canne, il appuie ici même une mesure qui, si elle devait réussir, donnerait le coup de mort à l'importation du sucre des Antilles au pays. Ces deux propositions me semblent tellement irréconciliables que la chose a dû, sans doute, échapper à mon honorable ami, au cours de ses observations. Cela, toutefois, est tout à fait indépendant de la question débattue.

J'ai écouté avec un vif intérêt la proposition soumise à la Chambre par le député de Grey-est (M. Sproule). Evidemment, l'honorable député a fait une étude approfondie de la question, et il s'est livré à des recherches soigneuses sur l'un des aspects de cette question. En écoutant parler l'honorable député, je me suis reporté à 25 années en arrière, à l'époque où la question fut pour la première fois soumise aux cultivateurs et aux capitalistes, sous les mêmes couleurs riantes et avec le même optimisme qu'a déployés l'honorable député, au cours de ses observations. Il en résulta que, dans la province de Québec, nombre de cultivateurs et de capitalistes furent ainsi engagés à consacrer leurs capitaux à l'établissement de fabriques et à la production de la betterave, dans le but de faire du sucre. L'honorable député lui-même a fait allusion à l'insuccès de cette industrie dans cette province. Je suis peut-être mieux renseigné que l'honorable député ou que la plupart des députés sur les causes de cet insuccès, et il serait sans doute à propos de faire un court historique de cette expérience. De fait, il y a 20 ou 25 ans, il a été engagé près de $2,000,000 par les capitalistes dans les fabriques de sucre de betterave et dans la production de la betterave, dans la province de Québec. Cet argent a été absolument et entièrement perdu, et ceux qui ont placé leurs capitaux dans cette entreprise y ont perdu jusqu'au dernier cent de leur capital. On a signalé, à cette époque, les causes de cet insuccès et elles parurent évidentes.

M. McNEILL : Quel est le chiffre de ces pertes, d'après mon honorable ami ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il a été placé près de $2,000,000 dans la fabrication de sucre de betterave et dans la production de la betterave. Il y avait à Farnham une usine qui a coûté près de $500,000. A Berthier, il y en avait une autre qui a coûté près de $350,000. Bien que je parle de mémoire, je crois que ces chiffres sont exacts. Il y en avait une autre à Coaticook, et il fut également placé des capitaux dans une autre fabrique, dont je ne saurais préciser en ce moment l'endroit. Outre les capitaux consacrés aux bâtiments, aux machines et à l'organisation, les cultivateurs du pays ont consacré de fortes sommes d'argent à la culture de la betterave, et tout cet argent a été perdu. Si je ne me trompe, on a affirmé à cette époque que dans l'espace des quelques années de son existence, cette entreprise a absorbé près de $2,000,000, en pure perte. Aujourd'hui, il n'y a plus une seule fabrique de sucre de betterave en exploitation dans la province de Québec ou dans les autres provinces. On ne cultive plus la betterave au Canada, dans le but de la convertir en sucre.

M. SPROULE : Cette culture se ferait encore sur une grande échelle, s'il se trouvait des fabriques pour utiliser la betterave.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La fabrique de Farnham fut remise sur pied par M. Musy, un Belge parfaitement versé dans cette industrie, et qui, après avoir exploité cette usine pendant environ deux années, sans réaliser de bénéfices, l'abandonna, et quitta le pays. M. Scaife entreprit de réorganiser la fabrique de Berthier et échoua. M. Scaife était parfaitement renseigné sur les opérations se rattachant à la fabrication du sucre de betterave et à la culture de la betterave. Depuis cette époque, il n'a été tenté nul effort pour ressusciter cette industrie.

M. BERGERON : C'est M. Lefebvre qui était à la tête de l'entreprise à Berthier.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député a raison ; je crois que M. Scaife était le gérant de la fabrique. M. Lefebvre était, en effet, à la tête de la compagnie qui entreprit d'exploiter la fabrique. J'avais oublié le nom de M. Lefebvre pour le moment. De fait, il y a sept ou huit ans, après de sérieuses tentatives d'exploiter sérieusement cette industrie dans la province de Québec--tentatives fondées sur des renseignements de toutes les parties du

monde par M. Barnard et autres, tentatives exécutées par des hommes parfaitement versés dans cette industrie sous tous ses aspects, hommes venant de pays où cette industrie est exploitée avec succès—l'entreprise a abouti à l'avortement.

Il est près de six heures, M. l'Orateur, mais avant de lever la séance, j'aurais un mot à ajouter : L'honorable député (M. Sproule) a fait entendre, au cours de ses observations et d'après la teneur générale de son discours, qu'il n'y a pas un seul pays au monde où l'industrie du sucre de betterave s'exploite sans que l'Etat lui vienne généreusement en aide.

M. SPROULE : Si l'honorable ministre (M. Fisher) veut me le permettre, je lui dirai qu'il a mal compris ce que j'ai dit. Ce que j'ai dit, c'est que l'industrie n'a jamais été établie dans aucun pays sans recevoir une aide notable au début.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je compléterai l'observation de l'honorable député en disant qu'il n'est pas d'endroit sur terre aujourd'hui où cette industrie soit exploitée sans être aidée notablement par le gouvernement du pays où elle existe. L'honorable député a signalé—et la remarque qu'il vient de faire indique la tendance de son argument—que si l'industrie reçoit de l'aide à sa naissance, elle peut devenir en état de subvenir à sa propre subsistance, et exister d'elle-même ; mais l'honorable député ne peut actuellement mentionner un seul pays au monde où l'on soit parvenu à cet état de choses.

M. BERGERON : Je crois qu'on y est parvenu en France.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député (M. Bergeron) est tout à fait dans l'erreur. La France paie aujourd'hui de fortes primes d'exportation.

M. BERGERON : Mais l'aide du gouvernement a diminué beaucoup relativement au sucre destiné à d'autres fins que l'exportation.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, mais elle reste fort considérable malgré tout. Je possède quelque chiffres indiquant les primes actuellement payées. Le consul américain de Gand donne l'état suivant des primes payées par tonne dans les différents pays :

Allemagne, de 6.03 à 8.44 ; Autriche, de 7.24 à 8.85 ; Belgique, de 7.90 à 11.39 ; France, 21.71 dollars.

M. BERGERON : Ce sont des francs.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est ce que ne dit pas l'état que je possède. On mentionne des dollars ici.

M. BERGERON : Ce sont des francs.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Alors, le dernier montant, de cet état serait de $4 et quelques cents.

M. BERGERON : Cela se rapporte à l'exportation.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, mais l'honorable député ne prétendra pas que, tout en se rapportant à l'exportation, cela n'est pas une aide notable à l'industrie.

M. BERGERON : L'aide du gouvernement a diminué chaque année.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Tout ce que je puis dire, c'est que d'après mes renseignements, je n'ai pu trouver d'endroits aujourd'hui sur terre où cette industrie existe sans l'aide notable du gouvernement du pays.

M. BERGERON : Au sujet de la France, j'ai parlé de la betterave à sucre destinée, non pas à la consommation domestique, mais à l'exportation.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, mais cela constitue une aide notable à l'industrie ; et le fait est que sans cette aide l'industrie ne pourrait exister.

Comme il est six heures, la séance est sur le point d'être suspendue ; mais j'espère pouvoir continuer l'examen de ce sujet subséquement.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

COMPAGNIE DE PRET ET D'EPARGNE DE HURON ET ERIE.

La Chambre siège de nouveau en comité sur le bill (n° 74) concernant le Compagnie de prêt et d'épargne de Huron et Erié.—(M. Beattie).

(En comité.)

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Tous les articles de ce bill ont été adoptés il y a quelques jours, sauf l'article 2, lequel a été laissé en suspens afin qu'on le rendît conforme aux articles identiques d'autres bills.

Je propose qu'on y ajoute les mots :

Pourvu que la Compagnie ne fasse pas de placements ni ne prête d'argent sur les garanties ou les actions de toute autre Compagnie de prêt.

Ceux qui favorisent l'adoption du bill sont satisfaits de cet amendment et l'adoption de celui-ci règlera définitivement le sort de ce bill.

L'amendement est adopté.

Le bill est rapporté, et adopté en troisième lecture.

CANADA PERMANENT AND WESTERN CANADA MORTGAGE CORPORATION.

La Chambre siège de nouveau en comité sur le bill (n° 75) constituant en corpora-

tion la "Canada Permanent and Western Canada Mortgage Corporation."—(M. Osler).

(En comité.)

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Dans ce cas-ci, également, tous les articles du bill ont été adoptés sauf l'article 6, lequel a été laissé en suspens afin qu'il soit rendu conforme au bill, depuis présenté au Sénat, que le gouvernement a proposé relativement à cette matière généralement. Les promoteurs ont consenti à ce que l'article correspondant du bill du gouvernement soit accepté. Je propose donc que l'article suivant soit substitué à l'article 6 :

La compagnie aura le pouvoir de prêter ou de placer des fonds sur la garantie d'hypothèques sur des propriétés libres de toutes charges ou possédées en vertu d'un bail ou sur d'autres immeubles, les obligations, actions et autres garanties de tout gouvernement ou de toute corporation municipale, ou corporation scolaire, ou de toute banque chartée, ou de toute compagnie constituée en corporation, lorsqu'elle est constituée au Canada, ou dans toute province du Canada ou dans toute ancienne province formant partie du Canada, mais ne comprenant pas des lettres de change et billets à ordre, pourvu que la compagnie ne place pas ou ne prête pas de fonds sur la garantie des actions de toute autre compagnie de prêt.

L'amendement est adopté.

Le bill est rapporté, et adopté en troisième lecture.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'EDMONTON ET SASKATCHEWAN.

La Chambre siège de nouveau en comité sur le bill (n° 93) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton et Saskatchewan.—(M. Oliver).

M. OLIVER : Lorsque le comité de cette Chambre a suspendu la considération de ce bill, on était à discuter l'amendement que j'avais proposé à l'article 7.

Article 7.

M. THOS. O. DAVIS (Saskatchewan) : Je suis heureux d'appuyer l'amendement proposé par l'honorable député (M. Oliver), pour la raison qu'à mon avis, ce parlement, avant d'accorder des chartes de chemin de fer, devrait sauvegarder les intérêts de la population qui a bâti les villes du territoire, et qui a placé là tout son avoir. Je ne dis pas du tout qu'il serait bon de forcer les compagnies de chemin de fer à faire passer leurs lignes par les endroits dont les spéculateurs se sont emparés en prévision du fait que l'établissement du chemin de fer autorisé y ferait surgir des villes, mais je dis qu'on devrait protéger la population des villes déjà existantes. Ce sujet a beaucoup de portée sur le développement de l'ouest. Si l'on ne protège pas ceux qui bâtissent les villes, en forçant les compagnies de chemin de fer à faire passer leurs lignes par ces villes, on ne se sentira pas encouragé à placer ses capitaux dans des édifices établis à demeure quelque part dans les territoires du Nord-Ouest. Dans une aussi vaste contrée, il est impossible d'avoir des chemins de fer partout avant que la colonisation se fasse. Dans chaque cas au Nord-Ouest, l'établissement des chemins de fer a suivi la colonisation, et les chemins de fer ont trouvé sur leur route d'assez populeuses et florissantes villes, possédant des édifices publics, de beaux magasins et de belles églises. Ceux qui obtiennent une charte les autorisant à construire un chemin de fer au Nord-Ouest, reçoivent un privilège important ; et lors même qu'on ne leur accorderait pas de subvention, on devrait les forcer, comme lorsqu'il s'agit par exemple d'une ville comme Fort Saskatchewan, laquelle est une ville constituée en corporation, à construire le chemin dans cette ville.

Cet article-ci dit : "Un point dans ou près le village ou établissement de Fort Saskatchewan." Que signifie cela ? Les établissements des Territoires du Nord-Ouest s'étendent à 50 milles autour des villes. Ainsi, si le chemin de fer venait seulement à 12 ou 15 milles de la ville, les promoteurs observeraient cette disposition. Et on les verrait ensuite entamer des négociations avec la population de la ville, qui a placé là ses capitaux, pour obtenir la concession d'une partie de la ville avant d'y conduire le chemin. C'est ce qui est arrivé à plusieurs villes au Nord-Ouest. C'est ce qui est arrivé à la ville que j'habite. Le chemin de fer était construit jusqu'à la limite de la ville, et alors, ses promoteurs entamèrent des négociations avec la population de celle-ci, lui disant que si elle ne leur accordait pas une partie considérable de la ville, ils bâtiraient une autre ville tout près. Tel était le langage de ces gens qui avaient obtenu plus d'argent et plus de terres de ce pays qu'il n'en fallait pour construire le chemin. Comme cette population ne voulait pas se voir ruiner, elle accepta les conditions de la compagnie du chemin de fer, et elle lui livra environ la moitié des terrains de la ville.

Je comprends que celui-ci est un cas du même genre. On a fait rédiger l'article d'une façon vague, de manière qu'on ne sera pas tenu par ces dispositions d'entrer dans la ville.

Et puis, il n'existe aucune raison au monde qui justifierait la compagnie de ne pas faire passer le chemin dans la ville de Fort Saskatchewan. Aucun obstacle ne s'offre sur la route ; la ville est bâtie sur la rive sud de la rivière, le territoire est plat, et il n'y a pas de ravins dont on puisse tenir compte. De l'autre côté de la rivière se trouve un établissement de population française, qui habite cet endroit depuis un grand nombre d'années, et qui y a bâti une petite ville communiquant avec Fort Saskatchewan par un bac. Tout le commerce de la région environnante est commandé par Fort Saskatchewan.

J'expose donc que la compagnie devrait être forcée de faire passer son chemin de fer par cette ville, et l'honorable député d'Alberta ne fait que son devoir en proposant cet amendement. Certains messieurs qui combattent ce bill ont essayé d'établir que Fort Saskatchewan n'est pas une ville. Je puis affirmer que c'en est une, c'est-à-dire, un village constitué en corporation, possédant de beaux édifices construits depuis un grand nombre d'années.

J'espère que les honorables membres des deux côtés de la Chambre verront à ce que la population soit protégée en cette matière.

M. HENDERSON : Lorsque ce bill a été soumis au comité des chemins de fer, son promoteur a été incapable de déclarer que la nature du territoire permît de construire le chemin de fer dans la village de Fort Saskatchewan. Pour cette raison, le comité décida, sur mon avis, de substituer aux mots de l'article "dans ou près le village" les mots "aussi près que possible du village de Fort Saskatchewan." Mais comme le promoteur du bill désire retrancher ces mots, pour leurs substituer les mots "dans le village de Fort Saskatchewan," ce changement me satisfait. Il prend la responsabilité de déclarer qu'il est possible de faire passer le chemin dans le village de Fort Saskatchewan ; et comme c'est le promoteur du bill qui prend cette responsabilité, je voterai certainement pour la chose.

M. G. E. CASEY (Elgin-ouest) : L'honorable préopinant est naturellement induit en erreur par les apparences singulières de ce cas-ci. L'honorable député d'Alberta (M. Oliver) est le promoteur du bill en ce sens, que c'est lui qui l'a présenté. Mais lorsqu'il dit que le chemin de fer peut commodément pénétrer dans Fort Saskatchewan sans frais inutiles, il ne parle pas pour les promoteurs du bill. Ceux qui sont intéressés à la construction de ce chemin de fer, qui entendent le bâtir, qui cherchent à se procurer des fonds dans ce but, sont opposés à ce changement. C'est une conduite si peu ordinaire, de la part de celui qui présente un bill, de proposer à ce bill des amendements contraires au vœu de ceux qu'il est censé représenter, c'est-à-dire, dans ce cas-ci, la compagnie de chemin de fer qui désire être constituée, que je ne suis pas surpris de voir mon honorable ami le député de Halton (M. Henderson) induit en erreur par les apparences superficielles de l'affaire. Le fait est que la compagnie de chemin de fer que l'honorable député d'Alberta est censé représenter, et pour laquelle il a agi lorsqu'il a présenté le bill, prétend qu'on ne peut sans s'exposer à des frais fort déraisonnables, qu'aucune des circonstances du cas ne justifierait, faire pénétrer réellement ce chemin dans le village de Fort Saskatchewan, et qu'elle diffère absolument d'avis, sous ce rapport, avec l'honorable député qui est chargé de son bill.

La compagnie est tout à fait satisfaite de la décision du comité des chemins de fer, qui a déclaré accepter les mots suggérés par l'honorable préopinant, et je demanderai à celui-ci de s'en tenir à sa première décision de membre du comité des chemins de fer.

Ce sujet a, sans doute, été discuté sous toutes ses faces à ce comité. Il ne m'est pas arrivé de me trouver là, mais c'est là ordinairement l'épreuve réservée à ces matières, au comité des chemins de fer, où les deux parties sont entendues, et où l'on doit arriver à une juste décision bien plus vraisemblablement qu'en cette Chambre, un soir comme celui-ci, alors que presque tout le monde est absent.

Mon honorable ami le député de Saskatchewan (M. Davis) et mon honorable ami le député d'Alberta, également, ont trouvé à redire au mot "établissement," trouvant qu'il avait pour but de rendre la disposition très vague, et de permettre de faire passer le chemin de fer n'importe où dans les environs de Fort Saskatchewan. Or, je ne crois pas qu'un tribunal quelconque, ou tout autre, attribuerait à ce mot, en interprétant les termes du bill, le sens vague et étendu dont parlent ces messieurs. Il n'y a aucun doute que par le mot "établissement" on entend mentionner le village de Fort Saskatchewan. Dans tous les cas, telle était l'intention des promoteurs véritables de ce bill, c'est-à-dire, de la compagnie du chemin de fer. Celle-ci désire s'approcher aussi près que possible de l'établissement actuel. Si le mot "établissement" est trouvé vague, je ne vois rien qui s'oppose à ce qu'on le retranche, pour laisser subsister simplement les mots "le village de Fort Saskatchewan." Si c'est là un village constitué, comme le dit mon honorable ami le député de Saskatchewan,—c'est ce que je ne savais pas auparavant—la chose se trouvera suffisamment définie, puisque la compagnie est prête à déclarer qu'elle s'approchera aussi près de ce village qu'il est possible de le faire.

Maintenant, mon honorable ami, le député de Saskatchewan n'est pas, je crois, exactement informé lorsqu'il dit qu'il n'existe pas d'obtacles s'opposant à ce que le chemin de fer se rende à l'établissement proprement dit situé sur la rivière. D'après la carte du gouvernement que voici, il y existe des obstacles sous forme de ruisseaux, dont les bords constituent de vastes ravins s'étendant au loin des deux côtés, et où il faudrait construire des tréteaux ou un pont, ainsi que sous forme de grandes inégalités du sol. Le parcours naturel du chemin de fer ne se trouve pas loin des confins du village de Fort Saskatchewan, ce parcours paraissant parvenir environ jusqu'à un mille de la rivière, d'après cette carte. J'ignore la distance à laquelle les promoteurs peuvent déclarer être en état d'aller sans se trouver en butte à ces obstacles ; mais leur intention est de construire le chemin aussi près que possible afin d'établir la correspondance. Ce qu'ils demandent, c'est

d'être dispensés de la nécessité de se rendre sur l'emplacement d'une petite ville, comme les forcerait de le faire l'amendement de l'honorable député d'Alberta. D'après cette carte-ci, dessinée d'après échelle, il semble que pour suivre la route suggérée, le chemin de fer devait franchir une coulée de 650 pieds de large et d'une profondeur variant de plusieurs pieds à 15 ou 20 pieds, ainsi qu'une autre coulée de 750 pieds de large pour parvenir au village de Saskatchewan.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Quelle est la distance de la ville de ces coulées ?

M. CASEY : La plus rapprochée serait à environ un mille et quart du coin de l'emplacement de la ville. Pour se rendre à l'emplacement de la ville, il faudrait traverser ces affaissements de terrain tout près de la rivière, là où ils ont le plus de profondeur et le plus d'étendue. L'intention de la compagnie est de contourner dans une certaine mesure ces affaissements de terrain, pour se rapprocher ensuite autant que possible de Fort Saskatchewan. Mais forcer cette compagnie à pénétrer dans le village comporterait pour celle-ci une dépense fort considérable et injustifiable.

M. CLARKE : Jusqu'à quelle distance de la ville se propose-t-on de se rendre ?

M. CASEY : On croit pouvoir parvenir à environ un mille et quart ou un mille et demi de la rivière, et probablement à un demi ou un quart de mille de la limite extrême de la ville, et peut-être à moins d'un demi-mille de l'endroit où mon honorable ami voudrait forcer le chemin de fer à se rendre. Naturellement, je parle en termes généraux. On ne déclare pas s'engager à cela, car la route devrait dépendre d'une inspection subséquente et plus exacte ; mais il appert de la carte que le chemin peut se rendre près de Fort Saskatchewan sans beaucoup de frais.

Si la compagnie est forcée, toutefois, de pénétrer dans le village, il lui faudra diriger sa ligne dans un territoire où la construction est très coûteuse. Si cette condition était insérée dans le bill, la compagnie pourrait pousser une petite pointe dans Saskatchewan, mais ce n'est pas ce qu'elle veut. Elle veut obtenir le trafic de cet endroit aussi complètement que possible.

Voilà quant à l'intention de ceux qui veulent réellement obtenir cette charte.

Sans doute, mon honorable ami voudrait plaire à ses électeurs de Fort Saskatchewan, mais il ne faut pas oublier qu'on peut aller trop loin en forçant les chemins de fer à passer par la cour de chacun, et cette matière pourrait fort bien rester dans les termes dans lesquels le bill a été amendé à la demande de l'honorable député de Halton.

M. HENDERSON : Je désire me justifier dans cette matière. J'ai été guidé par les meilleurs renseignements que nous avons pu obtenir au comité des chemins de fer lorsque cette question est venue sur le tapis, et il semble que ce soit là la seule solution que nous ayons pu trouver de la difficulté. Mais on me permettra de signaler, maintenant, que l'article, tel que rédigé, n'est pas dans la forme que le comité des chemins de fer lui a donnée ou s'est proposé de lui donner en amendement. Ce qu'on voulait, c'était qu'avant l'impression de la résolution ces mots "aussi près que possible", fussent insérés avant le nom de chaque ville ou village que le chemin de fer devait traverser, et outre le Fort Saskatchewan, ce chemin de fer doit traverser quatre autres endroits. Le bill qui nous est actuellement soumis n'est pas le bill tel que se proposait de l'amender le comité des chemins de fer ; et je suis d'avis que le bill devrait être renvoyé au comité pour y subir des modifications que veut lui faire subir celui-ci, vu qu'il est important que l'intention de ce comité soit exécutée.

Quant à l'autre point, je dirai simplement que si les directeurs temporaires ont cru bon de confier ce bill à un député qui ne partage pas leurs vues, et qui, par suite, a induit la Chambre en erreur, je n'en suis pas responsable. Dès que j'eus découvert que le promoteur du bill était favorable à ce que l'amendement fût retranché, j'ai cru qu'il n'y avait pas lieu de m'y opposer, attendu que je croyais qu'il demeurait dans cette partie du pays, que trois des directeurs habitaient le même endroit, qu'ils en étaient arrivés à cette conclusion, et que tout le projet était réalisable.

M. CASEY : L'amendement a été fait relativement à cet article en particulier. Le bill n'a pas été réimprimé.

M. HENDERSON : L'amendement devrait être rendu applicable aux quatre autres endroits.

M. CASEY : Autant que je le comprends, les promoteurs sont disposés à faire faire cette correction sans qu'on ait à s'adresser au comité des chemins de fer. Ils consentent à la proposition d'insérer les mots "aussi près que possible" devant le nom de tous ces endroits. Je rappellerai à la Chambre que ces compagnies ont à négocier en vue d'obtenir des fonds. Or, cette compagnie-ci négocie actuellement en vue d'obtenir l'argent nécessaire, et elle est désireuse de commencer ces travaux cet été. Chaque jour de délai, par conséquent, a son importance. Et le renvoi au comité des chemins de fer entrainerait un ajournement d'une semaine, et diminuerait ainsi les chances d'obtenir des fonds.

M. DAVIS : Je désire signaler que sur les cartes du bureau d'enrégistrement, l'établissement s'étend à 20 milles à la ronde.

M. CASEY : D'après cette carte officielle, le plan de la ville de Fort Saskatchewan indique que cette ville constitue l'établis-

sement de Fort Saskatchewan, limitant les limites de celui-ci véritablement à cet endroit, savoir : 2 milles dans un sens, et 5 ou 6 dans l'autre.

M. DAVIS : Si l'on consulte les plans du bureau d'enregistrement, on verra que l'établissement comprend un circuit de 20 milles.

M. CASEY : Retranchez le mot "établissement".

M. DAVIS : Mais nous luttons pour le principe en vertu duquel les compagnies de chemin de fer devraient être obligées de passer par les villes déjà établies. Si l'on ne fait pas cela, on ne verra jamais une ville se bâtir dans l'ouest avant l'établissement des chemins de fer.

Si je comprends bien, le ministre des Chemins de fer et Canaux a un bill destiné à amender la loi concernant les chemins de fer sur ce point, mais ce bill s'appliquerait seulement aux chemins de fer déjà bâtis. Il forcerait les compagnies de chemin de fer à établir une gare dans la ville, mais non pas à se détourner de leur route pour pénétrer dans la ville.

L'honorable député d'Elgin-ouest (M. Casey) a dit que l'honorable député d'Alberta avait tâché de plaire à ses électeurs. Voilà le plus grand argument qui soit en faveur de l'amendement. Toute la population de la division électorale que l'honorable député représente désire voir adopter cet amendement. Il a été dans cette contrée, il connaît cette ville, et il a vu ces ravines dont parle l'honorable député d'Elgin-ouest. Je connais tout ce qui concerne la Saskatchewan, et je sais qu'il n'y existe aucun obstacle à la construction des chemins de fer de la nature mentionnée par mon honorable ami (M. Casey).

Le point capital de l'affaire est qu'il y a là un excellent passage de la rivière Saskatchewan, le meilleur de cette partie du pays, et l'on croit que si seulement le chemin de fer traverse à cet endroit il en résultera l'édification d'une grande ville. Or, on désire avoir l'emplacement de la ville. On veut évidemment que cet emplacement soit en dehors de la ville actuelle et l'on veut ruiner ainsi ceux ont placé leurs capitaux dans les édifices de cette ville. J'espère qu'on protégera la population de celle-ci.

M. OLIVER : Je désire rectifier une assertion du député d'Elgin-ouest (M. Casey), assertion basée sur une prétendue carte du gouvernement. D'abord, je dois dire qu'au comité des chemins de fer, j'aurais bien été en mesure de renseigner le comité sur la configuration du pays à cet endroit, mais je n'aurais pu me prononcer avec certitude, sur les limites de la ville. C'est parce que j'ai reçu des renseignements par voie télégraphique et par voie postale sur les limites réelles de la ville que je ramène la question sur le tapis. Je puis assurer les membres du comité que lorsque le député d'Elgin nous a indiqué du doigt un certain point sur la carte qu'il avait par devers lui, disant que c'était le village arpenté du Fort Saskatchewan, il nous a indiqué un endroit qui se trouve à quatre milles au moins de ce village. Lorsqu'il affirme que c'est là que se trouve situé le village du Fort Saskatchewan, il fait erreur d'environ quatre milles, et j'ai par devers moi la carte pour prouver ce que j'avance. Il est regrettable que l'honorable député cherche à tromper à ce point la Chambre. Au sujet des vallées, des criques, j'affirme, sur ma responsabilité de représentant du peuple, qu'il n'existe pas d'obstacles naturels qui s'opposent à la construction du chemin dans les limites du village du Fort Saskatchewan. La Chambre, j'en ai la confiance, ajoutera autant de foi à ma parole qu'à une marque faite au crayon sur une feuille de papier par un individu qu'elle ne connaît point et qui ne porte point la responsabilité qui m'incombe à titre de représentant du peuple. Quiconque vient affirmer en pleine Chambre qu'il existe des obstacles naturels, devrait produire un rapport d'ingénieur sur ce point.

M. CASEY : Voici le rapport même de l'ingénieur du gouvernement.

M. OLIVER : J'affirme que ces messieurs n'ont point de rapport d'ingénieur, et j'oppose à cet égard ma parole de député à celle d'un étranger à la Chambre, et en pareille matière, j'espère que mes collègues ne tiendront pas ma parole en doute. L'expression 'à ou près de" tel village, voilà l'arme dont se servent les compagnies de chemins de fer pour s'emparer des villages et les ruiner. J'ai par-devers moi le plan du village.

M. CASEY : Quelle est cette carte ?

M. OLIVER : C'est la carte du village constitué du Fort Saskatchewan.

M. CASEY : Qui a publié cette carte ?

M. OLIVER : La compagnie propriétaire des emplacements du village.

M. CASEY : Est-ce une carte du gouvernement ? L'honorable député peut-il me dire, d'après cette carte, dans quelle section et dans quel canton se trouve situé ce village ?

M. OLIVER : Ce village est désigné ici sous le chiffre n° 11, de l'établissement du Fort Saskatchewan. Il ne s'agit nullement d'atteindre la vallée ; nous demandons tout simplement à la Chambre d'obliger la compagnie à construire le chemin de fer dans les limites de la ville. Nous ne demandons pas l'impossible. Ce ne sont pas les compagnies de chemins de fer qui m'ont envoyé ici pour protéger leurs intérêts, à l'encontre des intérêts du peuple. J'ai mission ici de défendre l'intérêt public. Je n'appuierai les intérêts des compagnies de chemins de fer

que dans la mesure même où ces intérêts ne viendront pas en conflit avec ceux du peuple. Je demande à la Chambre de protéger une minoterie où il a été engagé $20,000. Les cultivateurs de ce district sont en frais de construire une autre minoterie au même coût. Il y a trois magasins, un grand hôtel et autres établissements commerciaux. Il y a aussi deux églises. C'est un village bien établi, dont la fondation remonte à vingt ans. Ce n'est ni dans un but de spéculation, ni pour en écarter le chemin de fer qu'on a construit ce village.

M. CASEY : Qui est propriétaire des emplacements du village ?

M. OLIVER : Il y a un grand nombre de propriétaires.

M. CASEY : N'est-ce pas la maison Ellsworth et frères qui en est propriétaire ?

M. OLIVER : Pas que je sache. Il en est de ce village comme de tous les autres ; on a divisé le terrain en emplacements qui ont été vendus à des particuliers.

M. CASEY : D'après mes renseignements, les emplacements de ce village qui est aujourd'hui constitué en corporation, étaient autrefois la propriété de spéculateurs qui ont longtemps refusé de s'en dessaisir, essayant de les faire mousser, mais sans grand succès. Ce prétendu village au Fort Saskatchewan n'est ni limitrophe ni synonyme de l'ancien établissement sur les deux côtés de la rivière, à plusieurs milles de longueur et environ un mille de profondeur, et le village se trouve au milieu. Le village est arrosé par un fort cours d'eau.

L'honorable député (M. Oliver) révoque en doute l'exactitude de la carte dont je me suis servi et m'accuse de vouloir tromper la Chambre. J'exige qu'il se rétracte. Ce que j'ai par devers moi est une carte réduite du gouvernement. Ce qu'il cite est un prospectus publié par des spéculateurs pour faire de la réclame en faveur de leurs emplacements de ville.

M. OLIVER : M. le Président, je demande votre ——

M. CASEY : La carte dont je me suis servi ici a été publiée par le ministère en 1893.

M. OLIVER : Puis-je demander à l'honorable député—

M. CASEY : La permission de m'interrompre ? Non. La carte dont je me suis servi ici, est officielle, celle que l'honorable député a par devers lui, a été publiée par les propriétaires des emplacements du village. Je vois sur le pupitre de l'honorable député une autre petite carte qui ressemble à une carte réduite du gouvernement. La carte dont je me suis servi ici a été dressée sur une échelle de 40 chaînes au pouce, et elle indique la largeur de tous les ravins, drains, etc., à traverser. Je ne discuterai pas la chose par le menu, me contentant de rappeler à la Chambre que le comité a été saisi de tous les faits essentiels. Comme l'a fait observer le député d'Halton (M. Henderson), le comité a porté un jugement qui ne laisse pas prise au doute, et si le député d'Alberta (M. Oliver) pour me servir d'un mot vulgaire, veut se rebiffer contre certains articles du bill qu'on lui a demandé de présenter à la Chambre, cela ne la justifie pas de se ranger à son avis.

On pardonne volontiers à un jeune député d'invoquer sans cesse son titre de représentant du peuple, et de dire que tous ses intérêts sont en jeu ; chez un ancien député, cela serait impardonnable. Mon seul intérêt, dans cette affaire, est de voir à ce que justice soit rendue à tous ceux qui vont engager leurs capitaux dans cette entreprise et à ce que ce chemin de fer soit construit comme il le faut.

M. OLIVER : Je le répète, j'ai par-devers moi, une partie de la carte officielle de l'établissement et du district en question, carte, que j'ai obtenue du sous-commissaire des travaux publics du gouvernement du Nord-Ouest, et sur laquelle est indiquée l'endroit occupé par l'emplacement de la ville. Je le répète, la carte dont s'est servi le député d'Elgin-ouest (M. Casey) n'indique ni l'emplacement du village du Fort Saskatchewan, ni aucun autre lieu dans un rayon de 3 milles de ce village. La carte elle-même indique qu'elle ne couvre qu'une partie de l'établissement du Fort Saskatchewan. L'honorable député, je l'affirme, cherche de propos délibéré à induire la Chambre en erreur.

M. CASEY : Je prie l'honorable député de se rétracter sur le champ. J'insiste sur l'observation du règlement. L'impudence affichée par l'honorable député en comité est devenue intolérable.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député d'Alberta (M. Oliver), il me semble, va un peu trop loin.

M. OLIVER : Voici ma carte, et voilà celle de l'honorable député.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député a dit que le député d'Elgin "cherche de propos délibéré à induire la Chambre en erreur." L'expression me semble inparlementaire et je prie l'honorable député de se rétracter.

M. OLIVER : J'offre mes excuses au président ainsi qu'au député d'Elgin-ouest. Je retire cette expression, dans la mesure demandée par le règlement. Je prie tout simplement les députés de comparer les deux cartes.

M. CASEY : L'honorable député est inexcusable de penser que je cherche à tromper la Chambre. La carte que j'ai montrée à la Chambre indique l'établissement du Fort Saskatchewan.

M. OLIVER : Indique-t-elle l'emplacement de la ville ?

M. CASEY : Je prie l'honorable député de ne plus m'interrompre et de ne plus faire l'impudent. Je l'affirme, la carte officielle indique l'établissement du Fort Saskatchewan. Rien n'indique——

M. OLIVER : Je tiens à savoir si l'honorable député a droit de m'appliquer le mot "impudent."

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'expression n'est guère polie.

M. CASEY : Je retire le mot "impudent." La carte officielle indique l'établissement du Fort Saskatchewan ; et nulle carte n'indique en cet endroit de site de ville. Comment savoir quel est l'endroit de cet établissement, de quatre milles de long, que ces gens décorent du nom de ville ?

M. RICHARDSON : J'ai pris part à ce débat, l'autre soir, et si je ne me trompe, les membres du comité conviendront qu'après tout, il ne s'agit moins ici d'une question de cartes que d'une affaire de justice pour les habitants du village. J'ai déjà dit au comité ce qui est arrivé à nombre de villages au Nord-Ouest et la façon dont ils ont été traités. J'ai prouvé que dans mon propre comté, il y a au moins quatre villages que la compagnie du chemin de fer a laissés hors de sa voie, et elle a ensuite acheté de nouveaux emplacements de villages, afin de pouvoir bénéficier de la vente des lopins de terre, et des villages entiers ont dû émigrer en corps vers les nouveaux villages. J'ai signalé au comité l'exemple de Winnipeg, cette grande ville qui a failli, un jour, être laissée hors de la voie ferrée, par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Le comité, il me semble, devrait profiter des leçons du passé et protéger ces pionniers, qui ont certainement des droits acquis à cet endroit. Ils y ont engagé leurs capitaux, construit des scieries mécaniques et des églises, et, puisque la charte déclare que le chemin de fer devra passer à ou près de cet endroit, il n'est que juste de préciser la chose et de forcer la compagnie à desservir cette ville par son chemin de fer. Assurément, il est de simple justice que le comité accède à la proposition du représentant de ce district. Le député d'Alberta (M. Oliver) nous assure qu'il a visité ce district ; il nous donne sa parole d'honneur qu'il connaît la configuration de ce pays, et il est de simple justice que le comité accepte la parole du député. Nous n'avons pas mission ici de protéger les intérêts des compagnies de chemins de fer, mais bien ceux des colons, et à mon avis, il est de simple justice de se ranger à l'avis du député d'Alberta et de stipuler à la charte que ce chemin de fer passera par le village de Saskatchewan.

L'amendement de M. Oliver est adopté ; pour, 40 ; contre, 23.

M. HENDERSON. A mon avis, il importerait de donner effet à la décision du comité des chemins de fer, et que cette modification s'appliquât à tout le reste de l'article. Le président et le greffier ont reçu instruction d'insérer ces mots au bill, de façon à ce que cette disposition s'applique à tous les villages et villes mentionnés dans l'article.

M. CASEY : L'honorable député doit observer que nous venons d'annuler ce que le comité a fait : nous avons biffé de cet article les mots "ou aussi près que la chose est possible.

M. HENDERSON : Cela ne s'applique qu'au premier cas et non pas aux autres.

M. OLIVER : Je me range à l'avis exprimé par l'honorable député au comité des chemins de fer, avis adopté par ce comité. Si je n'ai pas fait de démarches plus actives pour faire appliquer cette modification au reste de l'article, c'est que, dans les autres villages, il n'a pas été engagé autant de capitaux qu'au Fort Saskatchewan. Il ne m'a pas paru nécessaire de fixer le tracé avec autant de rigueur à ces endroits qu'au Fort Saskatchewan.

M. HENDERSON : Je propose, en amendement de l'article 7 :

Que les mots "aussi près que possible de" soient insérés au lieu du mot "près" dans la troisième ligne, avant les mots "ou près" dans la quatrième ligne, avant les mots "ou près" dans la sixième ligne, et avant les mots "ou près" dans la septième ligne.

Cet amendement tend à mettre à effet la décision du comité des chemins de fer.

L'article, ainsi modifié, est adopté.

Le bill subit sa troisième lecture et est adopté.

EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 110) concernant la Compagnie de navigation et de chemin de fer de la Baie d'Hudson et du Yukon.—(M. Oliver).

Bill (n° 115) constituant la Compagnie de chemin de fer de Sudbury et de Wahnapitae.—(M. Dyment).

Bill (n° 42) concernant la Compagnie d'embranchement du Portage-du-Fort et de Bristol.—(M. Poupore).

BUDGET SUPPLEMENTAIRE, 1899.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je présente à la Chambre un message de Son Excellence le Gouverneur général, transmettant le budget supplémentaire pour l'année 1899.

M. l'ORATEUR donne lecture du message que voici :

MINTO

Le gouverneur général transmet à la Chambre des Communes le Budget supplémentaire pour le service du Canada pour l'année expirant le 30 juin 1899, et

conformément aux dispositions de la loi de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, il recommande ce budget à la Chambre des Communes.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, 9 juin 1899.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que le message de Son Excellence, ainsi que le budget, soient renvoyés au comité des subsides.

La motion est adoptée.

GREVE DES CANTONNIERS DU GRAND TRONC.

M. CLARKE : J'avais compris que c'était l'intention du premier ministre de déposer sur le bureau de la Chambre aujourd'hui, certaine correspondance échangée entre lui et la Compagnie du Grand Tronc, relativement au différend qui a surgi entre cette compagnie et ses cantonniers. J'ignore si le premier ministre a déposé cette correspondance sur le bureau. Je voudrais aussi savoir si le premier ministre a répondu à la pétition de l'Union des Cantonniers, lui demandant d'intervenir dans le règlement de cette grève.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Les cantonniers m'ont remis une requête demandant mon intervention en leur faveur, auprès de la Compagnie du Grand Tronc. Les pourparlers se continuent encore, à l'heure qu'il est, avec la compagnie du chemin de fer en question, et il me paraît préférale de ne rien communiquer à la Chambre à ce sujet, avant la conclusion des négociations.

PROLONGEMENT DE L'INTERCOLONIAL A MONTREAL—DEMANDE DE DOCUMENTS.

M. FOSTER : En l'absence du ministre des Chemins de fer et Canaux, je désire appeler l'attention du premier ministre sur les renseignements déposés sur le bureau, l'autre jour, relativement aux articles 3 et 33 du bill (n° 138). Le premier jour, le ministre a déposé sur le bureau une partie des documents, et le dernier jour des séances de la Chambre, il nous a communiqué la statistique relative aux termini ; mais la statistique relative au parcours par mille des trains pour le pont Victoria, n'est pas encore sur le bureau, de sorte que nos renseignements sont incomplets. Je prierais mon très honorable ami de vouloir bien rappeler la chose au ministre des Chemins de fer et Canaux. Il nous a aussi communiqué un état des dépenses se rattachant à la ligne de Saint-Lambert à Sainte-Rosalie, mais il ne nous a pas transmis d'état des frais d'entretien, de réparations et d'exploitation relativement aux termini, au pont Victoria ou à la section de la Chaudière. Je dois ajouter que je n'ai pas encore reçu les rapports relatifs au chemin de fer du comté de Drummond.

Le PREMIER MINISTRE : Je prends note de la demande de l'honorable député.

DOMMAGES CAUSES PAR L'EAU SUR LE CANAL DE BEAUHARNOIS.

M. BERGERON : Comme le premier ministre semble remplacer ce soir le ministre des Chemins de fer et Canaux, je désire appeler son attention sur un sérieux accident qui est arrivé l'autre jour sur le canal de Beauharnois, accident qui entraîne probablement de forts dommages intérêts, puisque plusieurs terres ont été inondées. Je prie le ministre de prendre des mesures immédiates afin de faire constater sans retard par les ingénieurs de son ministère l'étendue des dommages causés aux terres inondées, afin que la chose soit connue, lorsque viendra le moment de faire le règlement des comptes. En plusieurs circonstances antérieures, le gouvernement a négligé de prendre ces mesures, et il a éprouvé de sérieux embarras, plus tard, à estimer l'étendue des dommages. Si le ministère avait alors suivi l'avis que je donne en ce moment, il eût été bien plus facile d'établir le chiffre des dommages-intérêts à payer, au jour du règlement de comptes.

EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 40) amendant le code criminel (1892) relativement aux coalitions commerciales (M. Sproule).

Bill (n° 31) amendant la loi de liquidation. —(M. Fortin).

CANAL DE MONTREAL, OTTAWA ET BAIE GEORGIENNE.

La Chambre reprend le débat sur la motion de M. Poupore, demandant qu'une adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général, le priant de faire déposer sur le bureau de la Chambre toute pétition, demande ou lettre relatives au canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne.

M. N. A. BELCOURT (Ottawa) : M. l'Orateur, au cours du débat de la session dernière, relativement à la construction du canal de la Baie Georgienne, il m'a été donné de faire quelques observations à ce sujet et je l'avoue, je me suis acquitté de cette tâche avec un certain enthousiasme. Je tiens, toutefois, à assurer la Chambre que, ce soir comme l'année dernière, je m'efforcerai d'exposer ce projet avec toute la gravité et la sobriété d'expression voulues, et si je donne parfois libre carrière à mon enthousiasme à cet égard, c'est que je suis profondément et sincèrement convaincu des grands avantages et de l'immense importance de cette entreprise. Je me hâte de donner à la Chambre l'assurance que je ne

ferai aucune affirmation qui ne soit autorisée ; et je le dis sans crainte, lorsque mes honorables collègues compareront mes affirmations avec les opinions que je citerai à l'appui, ils conviendront que l'enthousiasme auquel je pourrais me livrer ce soir, serait amplement justifié. Je me range entièrement à l'avis du député de Pontiac (M. Poupore), quand il affirme que cette question est parfaitement indépendante de la politique de parti, qu'il en a toujours été ainsi et qu'il n'en saurait être autrement à l'avenir. La question est trop importante, elle est d'une trop grande portée dans ses conséquences, pour qu'on puisse la circonscrire aux étroites limites de la politique militante. J'espère qu'il en sera toujours ainsi et que nos débats, à ce sujet, planeront toujours au-dessus des intérêts de parti. Comme mon honorable ami, le député de Pontiac, l'intérêt personnel n'est point le mobile qui me fait agir et c'est du patriotisme seul que je m'inspire. Remplir mon devoir envers mes commettants en particulier et travailler dans les intérêts bien entendus de toute la vallée de l'Outaouais, voilà mon seul mobile.

Dans mes observations précédentes, au cours du dernier débat sur cette question, j'avais commencé à exposer à la Chambre les avantages qu'offre ce projet, au triple point de vue de l'agriculture, de l'industrie et du commerce. Je désire ajouter quelques mots à mes observations précédentes sur le premier de ces aspects. Relativement aux avantages qu'offre ce projet au point de vue de l'agriculture, je rappellerai à la Chambre que la réalisation de ce projet contribuerait à la colonisation d'un territoire fertile, aussi étendu que tous les Etats de la Nouvelle-Angleterre et aussi grand que la moitié des Iles Britanniques. Cette voie fluviale traverse d'immenses vallées qui entourent le lac Témiscamingue, le lac Nipissingue et le district d'Algoma. Ces districts sont tributaires de la voie fluviale de l'Outaouais, et il se trouve, dans cette partie du pays, paraît-il, 2,000,000 d'acres de terres fertiles. Ces terres se vendent aujourd'hui 50 cents l'acre. Je prétends donc et la Chambre conviendra qu'il n'y a rien d'exagéré à prétendre qu'une fois ce canal construit et en pleine exploitation, ces terres décupleraient de valeur et s'établiraient rapidement, en raison même de leur fertilité. Ceux à qui il a été donné de parcourir ce district dernièrement, attestent les immenses progrès accomplis dans cette contrée. La culture du blé qui y était reconnue il y a quelques années, se fait aujourd'hui sur une grande échelle. Quand bien même la construction du canal de la Baie Georgienne n'aurait d'autre résultat que celui d'ouvrir un chemin à la colonisation et de faire établir immédiatement ces vastes territoires de l'intérieur, cela seul justifierait la dépense projetée.

J'aborde maintenant un autre aspect de la question. Je veux parler des avantages découlant de la construction du canal de la Baie Georgienne, au point de vue industriel. A mon avis, l'industrie minière et le commerce du bois de ces vastes territoires en recevraient une vive impulsion. On le sait, il y a des millions de cordes de bois de pulpe dans le voisinage de la vallée de l'Outaouais. Le district de Sturgeon Falls a déjà produit en grandes quantités, ce bois de pulpe qui constitue actuellement la base de la plus grande peut-être de nos industries nationales. A la tête du lac Témiscamingue, me dit-on, il y a une réserve virtuellement inépuisable de bois de pulpe ; et des experts en la matière m'assurent que la construction de ce canal permettrait d'effectuer une économie de $1 à $2 par corde de bois de pulpe transporté par ce canal. La réalisation de ce projet, il est hors de doute, provoquerait l'établissement de minoteries, de fabriques de pâte de bois, de lamineries et de hauts-fourneaux, et l'on verrait surgir des villes et des villages tout le long de cette route.

Quant au développement de l'industrie minière qui résulterait de la construction du canal, il serait tout aussi important que le premier. La richesse minérale de la vallée de l'Outaouais est bien connue : on y rencontre le fer, le nickel, le cuivre, la galène argentifère, le plomb, le zinc, le mica et le phosphate, aussi bien que le marbre et d'autres matériaux de construction. Tout récemment, on a aussi découvert du quartz aurifère en grandes quantités près des bords de la rivière Outaouais, à 15 ou 20 milles de la capitale, et il y a actuellement plusieurs mines en exploitation. Relativement à l'industrie minière je tiens à signaler à la Chambre un fait bien établi aux Etats-Unis ; c'est que le transport par voie fluviale seul a rendu possible le développement de l'industrie du fer, au Michigan, au Wisconsin et au lac Supérieur. Si l'on songe que l'industrie minière et l'industrie forestière sont les deux principales sources de richesse de la vallée de l'Outaouais, et que 75 pour 100 du merveilleux trafic des grands lacs et de l'intérieur du continent dépendent de ces deux industries, l'on voit de suite les immenses avantages qui découleraient de l'établissement de cette voie fluviale pour ces industries.

Au sujet du développement de la force électrique, auquel on a fait allusion, permettez-moi, M. l'Orateur, de citer à ce sujet les opinions d'experts, que feront voir clairement les immenses avantages que les industries en général retireraient du développement de la force électrique sur le parcours de cette voie fluviale. Citons d'abord l'opinion de M. T. C. Clarke, l'éminent ingénieur, au sujet des forces hydrauliques de l'Outaouais, dans un rapport en date du mois de février 1898 :

Les barrages dont j'ai donné le plan, * * * absolument nécessaires afin de donner une profondeur d'eau répondant aux besoins de la navigation, seraient aussi le moyen de développer et de maîtriser la force hydraulique pour les appareils électriques. Je puis affirmer

catégoriquement que je ne sache pas qu'il existe de lieu dans aucun *pays industriel—sans excepter les chutes de Niagara—où il y ait un volume de force* hydraulique comme celui que ce *projet peut rendre* utilisable, tant pour les usages industriels que pour accélérer le mouvement des vaisseaux dans les écluses. En outre, il y aurait probablement sur la rivière Mattawa et la rivière des Français, au moins 700,000 chevaux dynamiques qu'on pourrait utiliser. Le débit moyen des rivières donnerait pour le moins quatre fois cette quantité. *Et l'on pourrait utiliser* toute cette force et en faisant la dépense relativement minime, nécessitée par la construction des biez et des fondations des vannes et des turbines.

M. Walter Shanley, *dont je cite l'opinion* avec grande confiance *en pareille matière*, dit :

Sa force hydraulique est non seulement d'une capacité illimitée mais utilisable dans sa pleine mesure à une multitude de points sur le parcours de cette route.

L'ouverture de la navigation projetée, mettrait ce grand facteur industriel à proximité relative des greniers du lac Michigan et il serait immédiatement utilisé dans la préparation des céréales de l'ouest pour les marchés de l'est. En présence d'un tel ensemble d'avantages en notre possession ou en perspective, il est assurément peu difficile de croire que la vallée de l'Outaouais est destinée à devenir non seulement l'atelier du Canada, mais l'un des plus grands centres industriels de l'Amérique.

M. Higman, qui fait autorité en matière d'électricité, nous a aussi donné son estimation de la valeur de cette puissance hydraulique. Ses calculs sont fort élevés et, crainte de fatiguer l'attention de la Chambre, je me contente de signaler cette autorité que la Chambre pourra consulter.

J'aborde, maintenant, l'aspect commercial de l'entreprise, qui est le plus important, puisqu'elle embrasse tous les autres. De fait, les autres ne sont que de simples accessoires de celui-ci. On le sait, le transport à bon marché est la grande question commerciale qui agite notre continent ; de fait, cette question prime toutes les autres. Le transport du trafic et des produits de l'intérieur aux ports maritimes : voilà la question qui, depuis nombre d'années, fait l'objet des plus vives préoccupations des économistes, des hommes d'affaires et des financiers de ce continent. C'est de la solution de ce problème que dépend, en dernière analyse, la suprématie commerciale des deux nations qui habitent ce demi-continent nord-américain. J'ose l'affirmer, le progrès et l'enrichissement du Canada sont subordonnés à la solution de ce problème.

Un simple coup-d'œil jeté sur la carte doit suffire pour nous convaincre que la route de la Baie Georgienne est la route la plus courte et la plus économique de l'intérieur à l'océan. Je n'infligerai pas à la Chambre la statistique relative aux distances comparatives des différentes routes, statistique déjà connue ; je me contenterai de rappeler à la Chambre que cette route, quand elle aura été établie, aura sur celle de New-York cet avantage, que la distance de Duluth ou de Chicago à Liverpool se trouvera abrégée de 900 milles. Si cette route est la plus courte et la plus directe, elle devra nécessairement devenir plus tard, sinon immédiatement, la plus économique, et alors le problème du transport à bon marché, de l'intérieur à l'océan, se trouvera résolu. Ce canal, une fois construit, offrira la route la plus courte, de Duluth, de Chicago ou de Port-Arthur à Montréal, et de là à l'océan.

J'ai par devers moi la statistique de M. Clarke lui-même relativement au coût du transport, à partir des villes que je viens de nommer jusqu'à Montréal, et je prie la Chambre de consulter le rapport qu'il a fait à ce sujet, en juin 1898. Il résulte de ses calculs que, lorsque cette route sera construite, le boisseau de grain qui acquitte aujourd'hui 5 ou 6 cents de frais de transport, rendu à bord des vaisseaux dans le port de New-York, n'acquittera plus que deux cents et quart ou deux cents et demi pour frais de transport de Duluth, de Chicago ou de Port-Arthur à Montréal, soit une réduction de moitié sur les frais de transport.

En 1898, il est entré dans la ville de Buffalo, 250,000,000 de boisseaux de blé, tandis qu'il n'en est entré que 35,000,000 à Montréal. Il est tout naturel de rechercher les causes de cet état de choses. Cela tient, paraît-il, à une double cause. La première est l'insuffisance du havre de Montréal pour le service du trafic. Cette absence d'améliorations a sans doute puissamment contribué à priver le Canada du trafic auquel il a droit ; toutefois, le gouvernement est en bonne voie de remédier à ce mal. Le gouvernement s'est déjà mis à l'œuvre, et il entend pousser avec vigueur les travaux d'amélioration qui feraient du port de Montréal, un havre vraiment moderne. On allègue une autre cause, et c'est l'influence prépondérante les villes de New-York et de Buffalo. Or, je dois faire observer à cet égard que lorsque le Canada pourra offrir au trafic des grands lacs une route plus économique, et de fait, la plus économique du continent, pour le transport des grains aux ports maritimes, l'influence de ces deux villes s'effacera. Car, il ne s'agit pas ici de sentiment, mais d'affaires. C'est la question commerciale qui se pose. Peu importe que les vaisseaux naviguant sur les grands lacs arborent le pavillon américain ou le pavillon britannique, ils rechercheront avant tout la route la plus courte et la plus économique, et cette route est celle de la rivière Outaouais à Montréal.

L'une des principales objections formulées contre le canal de la Baie Georgienne, est qu'il concurrencera les canaux du Saint-Laurent. Je ne saurais me ranger à cet avis. Nombre d'experts, qui ont mûrement étudié la question, affirment que ce canal ne fera pas pareille concurrence ; et, pour mon compte, je crois pouvoir affirmer sans crainte, que si le progrès poursuit sa marche au Nord-Ouest, comme tout nous donne lieu de l'espérer, avant bien longtemps, non seulement les canaux du Saint-Laurent seront tout à fait insuffisants au transport du trafic du Nord-Ouest, mais la puissance de transport du canal de la Baie Georgienne, une

fois construit, et des canaux du Saint-Laurent suffira à peine aux besoins de ce trafic.

Je vous ai déjà cité l'opinion de nos hommes publics les plus éminents : sir John Macdonald, l'honorable Alex. Mackenzie, ainsi que celle de sir William Van Horne et de nombre d'autres. J'ai aussi cité l'opinion du major Symons. Je désire maintenant, M. l'Orateur, vous faire connaître l'avis de quelques autres personnages éminents qui se sont prononcés sur cette question. D'abord, je désire signaler à votre attention, un discours fort remarquable qui date déjà de loin, remarquable, dis-je, non seulement en raison de la profondeur de ses aperçus et de l'intuition dont fait preuve l'auteur, mais encore en raison du fait qu'il date d'une époque déjà lointaine, et qu'il est pour ainsi dire, prophétique. L'auteur de ce discours est sir John Michel, qui était à cette époque, commandant des troupes de Sa Majesté au Canada. Voici ce qu'il disait à cette époque déjà reculée, en portant la parole en présence d'une assemblée publique à Ottawa :

A mon avis, l'ouverture de cette route aura pour effet de resserrer davantage les liens qui unissent si heureusement l'Angleterre et le Canada. J'en suis convaincu, la réalisation de ce projet, donnerait au commerce une impulsion inappréciable. L'alliance commerciale qui s'établirait entre l'Amérique et le Canada, et par conséquent l'Angleterre, par suite de l'ouverture de cette route aurait pour résultat la réalisation du grand objectif auquel tendent tous les véritables amis de l'un ou de l'autre pays, je veux dire qu'elle dissiperait les légers nuages qui pourraient s'élever à l'horizon politique de l'Amérique du Nord.

Voici comment il s'exprime au sujet de la situation de Montréal :

Votre ville se trouve dans une situation unique au monde. Sur ce vaste continent, vous occupez un poste qui peut devenir l'entrepôt d'un tiers du trafic extérieur du continent, et en mesure d'expédier ce trafic vers l'Europe. Toutefois, votre situation n'est pas sans danger, il faudrait entreprendre, à bref délai, l'établissement de la grande route vers la mer par la rivière Outaouais et par la rivière des Français, ce qui consoliderait votre situation au point de vue militaire et amènerait à vos portes l'immense commerce des vastes territoires de l'Ouest.

Voilà des paroles qui semblent vraiment prophétiques, datant de si loin, et j'espère que la prophétie va s'accomplir. M. Walter Shanley, à une certaine époque, s'est aussi prononcé à ce sujet, et voici ce qu'il dit :

A ceux qui ont étudié les lois qui président aux mouvement du trafic de l'ouest je laisse le soin de calculer à quelle hauteur s'élévera l'importance commerciale du Canada, quand il sera, établi au cœur même du pays un système de navigation ininterrompu, offrant la route de communication la plus courte qui existe ou qui puisse jamais exister entre les flots de la mer, soit dans le golfe Saint-Laurent soit dans l'estuaire de l'Hudson, et les plus vastes contrées productrices de blé qui soient au monde.

Un ingénieur américain, de haute réputation, disait l'autre jour, au sujet du canal de la Baie Georgienne :

Je suis parfaitement convaincu que la rivière Outaouais offre la meilleure route qui soit au monde pour l'établissement d'un canal de navigation, bien conçu.

Dans notre presse canadienne, cette question revient presque continuellement sur le tapis. Le "Trade Bulletin," dans un récent article, s'exprime ainsi :

Il se fera toujours sentir une grande lacune dans notre système de canaux, tant que le canal de la Baie Georgienne n'aura pas été construit, et tous ceux qui ont à cœur les intérêts bien entendus du pays devraient déployer tous leurs efforts pour hâter la canalisation de cette route fluviale, la plus courte de toutes les routes, reliant le grand trafic du Nord-Ouest américain et canadien au pied de la navigation océanique à Montréal. Alors, au lieu de faire un trafic de 38,000,000 boisseaux de grain par saison, il nous serait facile de porter ce chiffre au-delà de 100,000,000 de boisseaux et même de le doubler. L'on ne saurait se figurer la multitude de vaisseaux océaniques que le port de Montréal attirerait, et l'accroissement du commerce d'importation qui en résulterait.

Le gouvernement du jour ferait acte de sagesse et perpétuerait le souvenir de son bienfaisant régime, en prêtant aussitôt que possible son aide à la construction du canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne, car tout nous donne lieu de penser que ce sera l'une des plus grandes entreprises commerciales qui aient jamais été projetées sur ce continent.

Non seulement, la presse canadienne s'est préoccupée très sérieusement de cette question, mais tous les journaux d'Angleterre de quelque importance depuis une année à peu près, s'en sont emparés et l'ont discutée à mainte reprise. J'ai lu un grand nombre d'articles, dans les principaux journaux d'Angleterre, préconisant la construction de ce canal. Pour ne pas fatiguer la Chambre, je me contenterai de citer un de ces articles, en date du 20 de mai. J'ai sous les yeux un article très remarquable, qui a paru dans la revue "Black and White," article dont je recommande la lecture à mes honorables collègues. Je me contenterai d'en citer quelques passages.

"Black and White" établit la comparaison entre le projet en discussion et le grand chemin de fer projeté par Cecil Rhodes, de la colonie du Cap au Caire, et l'auteur ajoute qu'à son avis, la construction du canal de la Baie Georgienne est de beaucoup plus importante, au point de vue de l'Empire que ne l'est même ce grand chemin de fer, et qu'il en peut résulter de plus grands avantages commerciaux pour l'Angleterre. Je cite :

Le fait que le Canada dépend des Etat-Unis pour ses moyens de transport, peu importe que ce soit par rail ou par voie fluviale, constitue la caractéristique la plus importante et la plus grave de la question du transit au Canada, et voilà pourquoi la construction d'une route de communication, qui s'identifierait uniquement avec l'autorité de l'Angleterre, acquiert une souveraine importance, puisqu'elle placerait cette entreprise bien au-delà de la sphère du commerce, ou des considérations économiques ou morales se rattachant à pareil projet, pour l'élever à la hauteur d'un projet analogue à une nouvelle mesure pour la défense de l'empire. Il n'est guère probable que la convention conclue entre l'Amérique et le Canada soit troublée, tant que l'Angleterre et les Etats-Unis resteront sur le pied d'une indifférence amicale ; mais il ne faut pas mésestimer les avantages qui découle-

raient pour le Canada, même en temps de paix, de l'établissement d'une route naviguable intérieure, à l'abri de toute éventualité de nature internationale. Il n'est pas probable qu'un tel malheur arrive, car le canal en question a déjà été le sujet d'une enquête spéciale de la part d'une commission du sénat fédéral, et la correspondance échangée entre le bureau de la guerre et le gouvernement fédéral depuis que le Canada lui a fait certaines représentations à ce sujet et a abouti à un résultat plus définitif qu'une simple expression d'opinion et de sentiment.

La situation anormale où se trouve le Canada par suite de l'exercice d'un domaine collectif avec les Etats-Unis d'Amérique sur le transit du trafic canadien tient, dans une assez large mesure, aux mobiles qui ont poussé les hommes d'état de l'Angleterre à céder le Maine aux Etats-Unis d'Amérique, dans le cours de ce siècle. La cession du Maine a rendu virtuellement impossible l'établissement d'une ligne de chemin de fer directe entre Halifax et New-Westminster, entre l'est et l'ouest; puisque le chemin de fer canadien du Pacifique est obligé de traverser le territoire des Etats-Unis, dans la section la plus importante et en même temps la plus vulnérable de sa route transcontinentale. C'est ainsi que la postérité recueille le fruit des fautes de ses ancêtres, et aujourd'hui les Canadiens regrettent amèrement l'erreur d'une précédente génération.

L'auteur aborde ensuite la construction du canal et ajoute :

La construction de ce canal serait l'inauguration d'une ère de bien plus grande prospérité dans toute l'étendue de la Confédération, surtout dans les contrées limitrophes des grands lacs; puisque deux millions de milles carrés à l'ouest de Chicago et de Duluth en dépendront—Montréal et Québec deviendront les centres de distribution du trafic et du commerce entre l'ouest et l'Europe, tandis que l'économie de temps et l'abaissement du tarif d'assurance,—d'où découlera la sécurité plus grande de la nouvelle route—attireront un immense trafic des territoires producteurs de céréales et des districts d'élevage, trafic qui prendra la route du canal canadien. Il n'est guère possible que Québec et les provinces adjacentes échappent à la prospérité que provoquera cette augmentation de trafic, tandis que la magnifique situation de Montréal et de Québec et les avantages que leurs ports offrent, comme dépôts de commerce des Etats du nord du continent américain ne sauraient manquer de s'affermir, au grave détriment de New-York.

Voilà l'opinion de "Black and White" et c'est là un excellent échantillon des nombreux articles que paraissent dans la presse de la mère-patrie, relativement au canal de la Baie Georgienne. Le député de Pontiac (M. Poupore) a fait allusion au grand nombre de résolutions adoptées par les "boards of trade" et les chambres de Commerce des localités situées sur la route de la Baie Georgienne à la ville de Montréal. A titre de représentant de la capitale, je suis heureux de pouvoir déposer sur le bureau de la Chambre, comme on m'a prié de le faire, la résolution adoptée à une assemblée publique des citoyens d'Ottawa, le 24 de janvier 1899. La Chambre me dispensera de donner lecture de cette résolution qui est conçue dans le même sens que celles déjà lues ici. Ce projet s'impose à l'attention publique, non seulement au Canada et en Angleterre, mais même aux Etats-Unis. Et non seulement ce projet accapare l'attention publique aux Etats-Unis, mais je ne crains pas de l'affirmer, avec nombre d'autorités à l'appui de ce que j'avance, il a provoqué leur jalousie, et donné l'éveil à leurs craintes les plus vives. Si le temps me le permettait, je pourrais citer à la Chambre nombre d'articles publiés récemment sur ce projet dans leurs journaux et dans leurs revues. La Chambre verrait à la lecture de ces articles quels sentiments d'envie et de crainte inspire à nos voisins la perspective de la construction du canal de la Baie Georgienne.

Le député de Pontiac a cité l'opinion de la "Tribune". Si vous me le permettez, M. l'Orateur, je vais citer l'opinion d'un homme bien connu aux Etats-Unis, et qui passe pour un ardent champion des chemins de fer contre les canaux, bref, un homme qui croit à l'avenir des chemins de fer, mais est sceptique à l'endroit des canaux. Dans un article paru, en février 1898, dans l' "American Review" M. Latcha, qui fait autorité en la matière, dit :

Loin de le nier, on affirme au contraire que la construction d un canal maritime, pourvu qu'on lui donnât la largeur et la profondeur du canal de la Baltique, soit par l'Etat de New-York soit par le fleuve Saint-Laurent, serait d'un grand avantage à certaines parties du Nord-Ouest. Toutefois, il importe souverainement de savoir quelles sont les parties du Nord-Ouest qui en bénéficieraient et ce qui résulterait de la construction de ce canal pour notre nation dans son ensemble. Afin de résoudre ce problème, il nous faut aller de suite à la base de la question.

On le voit, l'auteur se flatte de l'espoir que le Canada, y compris le Nord-Ouest, fera un jour partie des Etats-Unis. Je ne mentionne la chose que pour faire voir que l'auteur est d'une parfaite sincérité dans l'avis qu'il exprime à ce sujet.

Plus d'un tiers de ce vaste territoire est arable——

Il s'agit de notre Nord-Ouest.

—— et une fois pleinement développé, produira annuellement de 500,000,000 à 750,000,000 de boisseaux de blé, tandis que la récolte de blé de tous les Etats-Unis ne s'élève qu'à une moyenne annuelle de 500,000,000. Le gouvernement canadien, il y a quelques années, a dépensé des milliers de dollars en frais de transport et d'entretien pour aider aux colons à s'établir sur ces terres. Par suite de la baisse sérieuse des prix de toutes les céréales, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique s'est trouvée dans l'impuissance de transporter les récoltes de ce territoire au marché, à un prix assez bas pour permettre aux producteurs de réaliser un bénéfice suffisant à leur entretien. Il en est résulté que les colons, en état de quitter le pays, ont émigré ailleurs. Toutefois, si l'on construisait un canal de navigation, qui permît aux plus gros steamers océaniques de desservir le trafic, de l'extrémité occidentale du lac Supérieur——

Il va sans dire que l'auteur fait ici erreur. Les promoteurs de ce projet ne sont nullement d'avis qu'il faille nécessairement construire un canal de la profondeur mentionnée ici.

——il serait facile de produire le blé dans ces vastes territoires et de l'expédier en Europe à des prix qui anéantiraient les marchés de blé et de maïs des Etats-Unis; car il est de toute évidence que si le Nord-Ouest canadien produisait des millions de boisseaux

de blé au delà de ce que les Etats-Unis produisent actuellement, le prix de cette céréale tomberait et le prix du maïs subirait une baisse analogue. Or, ce n'est pas à Duluth et encore moins à Chicago que ce blé irait chercher un marché. Le chemin de fer canadien du Pacifique se ramifierait à travers ce territoire et monopoliserait le transport du grain vers les ports, et le port de la compagnie serait Port-Arthur. Ce n'est pas à New-York que ce grain irait chercher un marché, il traverserait la route fluviale naturelle jusqu'à Montréal, qui deviendrait alors le grand centre financier monopolisant ce trafic, anéantissant ainsi le trafic d'exportation des grains de New-York,

A l'époque où l'auteur de ces lignes construisait le chemin de fer "*Duluth, South Shore et Atlantic,*" le gouvernement fédéral commença la construction de son canal de navigation autour du Saut-Sainte-Marie, sur son propre territoire. A cette époque, on l'a souvent répété, la principale raison de la construction de ce canal est qu'il préparerait la voie pour détourner le trafic des minoteries du Nord-Ouest vers le côté canadien du Saut-Sainte-Marie. L'immense force hydraulique qu'il est possible de développer à cet endroit est de toute évidence. Tant que notre approvisionnement de blé viendra du Dakota et du Minnésota, Minnéapolis sera en mesure de monopoliser ce trafic. Mais, le jour où l'on construira un grand canal de navigation de l'océan au Nord-Ouest canadien, l'exploitation des minoteries passera du côté canadien de la rivière, et Minnéapolis verra disparaître son industrie de la minoterie tout aussi infailliblement que le développement de nos territoires à blé de l'ouest a ruiné l'industrie des minoteries de Rochester.

Lorsque le Nord-Ouest canadien sera en mesure de produire et d'expédier par voie d'un canal de navigation 100,000,000 de boisseaux de blé, les capitalistes de l'Angleterre construiront le canal de navigation de la Baie Georgienne, et chaque tonne de trafic, partant de la région du lac Superieur à destination de l'Océan, traversera le territoire britannique tandis que Détroit, Toledo, Cleveland et Buffalo resteront à des centaines de milles de la route directe vers l'océan. La masse du trafic du grand Nord-Ouest sera transportée sur des vaisseaux anglais, monté par des marins anglais et dans une large mesure à destination de ports anglais, c'est là un fait de toute évidence, puisqu'il est bien connu qu'il n'y a qu'une ligne de steamships absolument américaine qui s'occupe de transport du trafic international entre les Etats-Unis et l'Europe, tandis qu'il y a une douzaine de lignes semblables exploitées par des compagnies anglaises, allemandes, françaises et d'autres pays de l'Europe. Advenant que les vaisseaux anglais eussent libre accès à nos grands lacs, la marine américaine serait noyée dans ces eaux; les minimes salaires payés aux marins anglais chasseraient nos marins de ces mers intérieures; nos industries de construction maritime à Détroit, à Cleveland et aux autres grandes villes sur les lacs seraient sérieusement paralysées ou même ruinées. Un désastre encore plus grand que celui-là serait l'irréparable appauvrissement de nos agriculteurs américains. Nos voisins du Canada sont d'habiles diplomates et des hommes d'affaires perspicaces; ils savent précisément ce qu'ils veulent; ils espèrent et croient pouvoir nous engager à satisfaire leurs besoins, à même notre bourse. Jusqu'à présent, leurs conventions relatives aux canaux, tenues à Toronto, à Cleveland et ailleurs, ont amplement justifié leurs plus ardentes aspirations. Mais construire ce canal avant que les possessions anglaises soient devenues partie de notre territoire, serait de notre part commettre la plus insigne folie dont l'histoire fasse mention, folie qui ne le céderait qu'à celle commise par les Troyens en faisant pénétrer dans leurs murs le cheval de bois des Grecs.

L'auteur de ces lignes n'est pas seul de son avis aux Etats-Unis. Dans le numéro d'avril, de la revue "Anglo-American," il a paru un article signé par un ingénieur du nom de Gilmore et portant en titre: "Des Grands Lacs à l'Océan." Après avoir dit combien cette route abrège, il signale l'abaissement des prix de transport que provoquera nécessairement l'établissement de ce canal de l'Outaouais, puis il ajoute:

Ces chiffres proclament la supériorité de cette route sur les routes existantes avec bien plus de force que ne le pourrait faire l'appel le plus passionné ou le discours le plus éloquent. La maxime si concise que se plaît à énoncer l'amateur de sport, quand il dit: "l'argent parle" est la maxime du commerce. Il a été constaté que ce canal est praticable et qu'il permettra une économie de temps. Le temps vaut de l'argent. Par conséquent, le canal se construira; la chose est hors de doute. Mais sur quelle échelle? Sera-ce une route de 14 pieds pour les barges, un canal de navigation de 20 pieds, ou une voie navigable de 30 pieds pour les plus gros steamers océaniques? Le coût de ce dernier canal serait très élevé, et hors de proportion avec les ressources pécuniaires du Canada pour le moment. Quant au premier, au moins, sa construction est certaine. Quant à savoir s'il serait désirable d'adopter un compromis entre-deux, la chose est discutable.

Je ne veux pas fatiguer l'attention de la Chambre en multipliant ces citations. Si j'ai cité un certain nombre d'articles, c'est que leurs auteurs s'expriment avec une élégance à laquelle je ne saurais prétendre, et qu'étant absolument désintéressés, leur opinion doit avoir un grand poids auprès de nous.

Voici une autre preuve des sentiments d'envie, de jalousie et de crainte avec lesquels les Américains envisagent la construction de ce canal. Tous mes collègues, j'en suis sûr, ont lu le proposition émise au cours de novembre dernier, pendant les délibérations de la commission internationale à Washington, proposition qui a été formulée dans plusieurs journaux américains, et portant que la question d'un canal international mérite de figurer au nombre des problèmes dont la solution s'impose à l'étude des membres de la commission. Il est évident à mes yeux que c'est la crainte de voir construire le canal de la Baie Georgienne qui a fait naître dans l'esprit de nos voisins l'idée de ce canal international. Ils comprennent parfaitement qu'advenant la construction de notre canal, l'énorme trafic des grands lacs se détournera des Etats-Unis et prendra la route de l'Outaouais. Convaincus qu'ils sont que ce trafic va en toute probabilité leur échapper, ils ont suggéré la construction d'un canal par la voie du lac Champlain jusqu'à Montréal, ajoutant comme corollaire que ce canal international devrait être sous la juridiction conjointe des deux gouvernements.

Voici une autre preuve du sentiment de crainte avec lequel les Américains envisagent la construction du canal de la Baie Georgienne: il a été proposé, il y a quelque temps, de construire un canal d'Albany à Buffalo, afin de couvrir tout la distance par voie navigable, de Duluth ou de Chicago, directement jusqu'au port de New-York, et

d'éviter tout transbordement à Buffalo et à Albany.

Je prétends que tous ceux qui voudront étudier la question sérieusement et sans parti pris, seront frappés des immenses avantages que ce projet offre au Canada, au point de vue commercial et national. J'ai été bien aise d'entendre le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) déclarer, au moins une fois, que ce canal contribuerait puissamment à faire passer par notre pays le grand trafic de l'ouest. Le ministre des Travaux publics (M. Tarte) dont le député de Pontiac (M. Poupore) a cité l'opinion l'autre jour, est aussi du même avis. Le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) s'est aussi, si je ne me trompe, publiquement prononcé dans le même sens. Le chef de l'opposition et nombre de députés de la gauche, je le sais, sont d'avis qu'il faut construire ce canal et qu'il sera construit. La grande objection qui empêche pour le moment le gouvernement d'accorder la garantie demandée par les capitalistes qui sont prêts à avancer les fonds nécessaires, est qu'il doute si cette entreprise est possible et si, une fois construit, il sera de quelque valeur commerciale pour ceux qui y auront engagé leurs capitaux. Avec votre permission, M. l'Orateur, je vais développer brièvement ces deux points et m'efforcer d'établir que ce canal est non seulement possible, mais que d'aveu général, aujourd'hui, l'entreprise rémunérera ceux qui y auront engagé leurs capitaux.

Au sujet de la praticabilité de ce projet, je vous rappelerai que, dès 1860, le gouvernement donna instruction à des ingénieurs, comme M. Shanly et M. Clarke, de faire des explorations et d'étudier le pays entre la Baie Georgienne et Montréal. A cette époque, il fut fait une exploration complète du pays situé non pas entre Ottawa et Montréal, mais entre Ottawa et la Baie Georgienne, et les résultats de cette exploration sont consignés dans le rapport fort volumineux préparé par ces ingénieurs. Si je ne me trompe, mes collègues ont dû éprouver la même difficulté que j'ai rencontrée dans l'étude de ce rapport, en raison de la nature technique des renseignements sur lesquels il est basé. A moins d'être ingénieur de profession, le lecteur est frappé de stupéfaction en lisant cette statistique. Toutefois, j'en suis convaincu, ce rapport renferme toutes les données nécessaires pour que l'on puisse faire une juste estimation du coût de cette entreprise et se prononcer sur la praticabilité du projet en discussion. Je ne saurais, naturellement, faire une appréciation critique des conclusions de ce rapport ; toutefois, je prie les honorables députés qui désirent se renseigner à fond sur la question, de consulter les rapports de MM. Shanly et Clarke.

Je désire consigner au compte-rendu des débats le rapport de M. Marcus Smith, en date du 30 décembre 1898, en raison de sa très grande importance et aussi parce que, je crois, ce rapport tend dans une large mesure, à faire disparaître le doute existant dans nombre d'esprits touchant la praticabilité du canal de la Baie Georgienne. Dans ce rapport qui est adressé à M. McLeod Stewart, voici ce que dit, entre autres choses, l'auteur, M. Marcus Smith :

Il a été fait des estimations pour la construction de ces travaux sur une échelle de 10 pieds de profondeur d'eau sur les buscs des écluses et de 12 pieds dans le canal, dans la rivière et dans les chenaux des lacs. Or, aujourd'hui, l'on juge nécessaire de porter à 14 pieds la profondeur de l'eau sur les buscs des écluses, et à 15 ou 16 pieds, dans le canal, dans la rivière et dans les chenaux des lacs, suivant que le fond est de la roche ou de la terre.

On s'est demandé s'il y aurait un volume et une profondeur d'eau suffisants dans les chenaux des rivières et des lacs pour maintenir ces dimensions pendant toute la saison de navigation.

A mon avis, et d'après mes renseignements, je répondrais dans l'affirmative ; toutefois, pour votre édification propre et celle d'autrui, je vous présente les calculs qui suivent :—

Puis, M. Smith entre ici dans des calculs fort étendus et donne force détails que je m'abstiendrai de citer. Voici les conclusions de son rapport :

Il y a une ample profondeur d'eau dans les lacs à la Truite et à la Tortue, de sorte que, lorsque ces lacs seront abaissés au niveau convenu du lac Nipissingue, il restera une profondeur d'eau plus que suffisante pour la navigation d'après l'échelle voulue.

Les travaux d'excavation pour le canal entre le lac Nipissingue et le lac à la Truite ainsi que pour l'approfondissement de la rivière à l'est du lac à la Tortue seront fort considérables ; on en peut calculer les quantités d'après les plans et profils du relevé officiel. Ainsi la grande nappe d'eau du lac Nipissingue tiendra l'unique position d'être le point de partage de tout le système, de sorte que ses eaux pourront se diriger, vers l'ouest, au lac Huron, ou vers l'est, se mêlant avec celles de l'Outaouais jusqu'à Montréal. Au sujet de ce plan, M. T. C. Clarke observe : "Les eaux du lac Nipissingue suffisent aux besoins d'une échelle quelconque de navigation, pour l'avenir.

3. La rivière Outaouais possède en tout temps un volume d'eau répondant aux besoins de l'échelle de navigation actuellement projetée. La pente totale entre l'embouchure de la rivière Mattawa et le lac Deschênes atteint bien 300 pieds, et l'uniformité en est brisée par des étendues d'eau dormante, de petits cours d'eau et de longs rapides.

Les berges de la rivière sont généralement élevées et la plupart du temps rocheuses. Tirant parti de cela, M. T. C. Clarke a dressé un plan de travaux consistant en une série de barrages et d'écluses élevés destinés à surmonter les obstacles des rapides, de sorte qu'il n'y a que deux endroits (dans le chenal de la Culbute) où il sera nécessaire de faire des excavations dans le roc et des dragages sauf pour de petits abords aux écluses. Pour l'échelle plus forte de navigation actuellement demandée, il faudra faire plus de travaux de ce genre ; toutefois, ils ne seront pas considérables.

De la ville d'Ottawa à Grenville, les derniers renseignements que nous possédions sur la profondeur de l'eau, proviennent de sondages faits sous la direction de sir Sandford Fleming, en 1888, et renseignements consignés dans le rapport à ce sujet. Sur la section longitudinale du chenal, le minimum et le maximum de la profondeur de l'eau sont indiqués pour chaque mille, et cette profondeur est réduite à une donnée uniforme, conforme au niveau le plus bas de la rivière, noté de jour en jour par le gardien d'écluses du canal Rideau, pendant une période de dix-sept années.

M. Fleming ajoute: "Sur toute la distance de 60 milles, il n'y a que cinq points où la profondeur du chenal, à l'extrême morte eau, soit au-dessous de 10 pieds * * * et ces endroits se bornent à quelques centaines de verges respectivement, l'ensemble ne formant qu'une totalité d'un mille * * * Les matières à draguer se composent de sable rouge grossier, et de sable plus fin ou de boue en proportions à peu près égales."

Pour la profondeur d'eau actuellement demandée, il y aura, à l'extrême morte eau, d'après le tableau des sondages de M. Fleming, douze points où il faudra faire du dragage à une profondeur variant de 1 à 9 pieds, sur de petites étendues. Ces dragages seront probablement reduits par suite de l'agrandissement nécessaire des écluses et du canal entre Grenville et Carillon, pour la navigation sur une plus grande échelle, si l'on élève les barrages de quelques pieds.

De Carillon à Lachine, il n'est pas indiqué de dragage pour un chenal de 12 pieds de profondeur, mais il en faudrait faire, pour un chenal de 16 pieds. On pourrait constater la chose en consultant aux archives du ministère des Travaux Publics les cartes et les sondages de la rivière Outaouais.

Ainsi, on le voit, d'après le rapport que je viens de lire, et qui date de décembre 1898, M. Marcus Smith, parlant de science certaine, et s'appuyant sur le témoignage de M. Clark, ainsi que sur les renseignements obtenus de sir Sandford Fleming, dont il cite le rapport, déclare non seulement que ce projet est praticable et qu'il est possible d'obtenir une profondeur d'eau de quatorze pieds, mais que les travaux sont relativement faciles à exécuter et que l'entreprise ne coûtera pas bien cher. Lorsque l'autre branche du parlement discuta la question, elle fit comparaître plusieurs personnes qui rendirent témoignage sur ce point et sur d'autres, et elle obtint ainsi d'importants renseignements. Je signale surtout à la Chambre la preuve recueillie par le comité du Sénat en 1898. M. Marcus Smith, dont je viens de citer le rapport, et qui a subi un interrogatoire à cette époque, a en outre déclaré ce qui suit :

Mes études sur cette route datent du commencement des levés, en 1858 et en 1860. M. Walter Shanly, l'ingénieur, commença ses levés en 1858 et c'est en 1860 que M. T. C. Clarke les termina. Je connais parfaitement ces deux messieurs ainsi que nombre de leurs aides qui ont travaillé avec moi à d'autres entreprises; et j'ai vu la plupart des plans des sondages, des profils, déposés au bureau du gouvernement, et qui sont assez complets pour servir de base à une estimation tant de la possibilité de l'exécution de l'entreprise que du coût des travaux.

M. Smith déclare que l'entreprise est praticable ; que les plans, les sondages, les profils sont assez complets pour l'autoriser à juger de la praticabilité de l'œuvre et à établi une estimation du coût des travaux. M. T. C. Clarke, ingénieur civil, dans son rapport au gouvernement canadien, en 1860, dit:

D'abord je dois faire rapport que la distance entre Montréal et l'embouchure de la rivière des Français sur le lac Huron d'après les plans que m'a fournis le ministère est, en suivant la ligne de navigation adoptée, de 430·76 milles.

Que cette distance, 351·81 milles constituent déjà une voie navigable parfaitement naturelle, ne demandant nulle amélioration, et qu'il est parfaitement praticable d'améliorer les 78·95 milles qui restent, de façon à convertir toute la chaîne des eaux en une voie navigable de premier ordre pour les bateaux vapeurs, et de réduire la canalisation à une longueur de 29 32 milles, soit à l'exclusion du canal Lachine, 20·82 milles.

Dans un rapport subséquent, il dit :

L'amélioration de la navigation d'un pareil système fluvial est une tâche relativement facile, car la plus grande partie de la tâche est déjà accomplie.

Puis M. Wellington, l'ingénieur américain, dont j'ai déjà cité l'opinion, dans une autre partie de mes observations, s'est quelque part exprimé comme suit :

La plus belle route du monde entier pour un canal de navigation profond est celle de la rivière Outaouais.

M. Wicksteed, qui a aussi comparu et fait sa déposition en présence du comité du Sénat, dit :

Quant à la praticabilté de l'entreprise, la chose est hors de tout doute. J'ai parcouru la plus grande partie de cette route, l'hiver dernier, en compagnie de M. Stewart.

J'appelle aussi l'attention sur le témoignage rendu par M. Wicksteed sur ce point en plein comité du Sénat. Je ne crains pas d'affirmer que la preuve que j'ai soumise à la Chambre doit lui paraître concluante, et il me semble qu'en présence de pareils témoignages, le gouvernement est absolument justifiable d'accorder la garantie que lui demandent les promoteurs de l'entreprise. Nous avons par devers nous les rapports complets et circonstanciés basés sur les levers faits par les meilleurs ingénieurs du Canada. Nous avons par devers nous les plans, les profils et les cartes de toute l'entreprise, de la Baie Georgienne à Montréal, et l'opinion des ingénieurs canadiens est corroborée par celle d'éminents ingénieurs américains et anglais. Nous avons par devers nous des détails circonstanciés sur la qualité, la quantité et la nature des travaux à exécuter, ainsi que des états complets sur la nature, l'étendue et les dimensions des écluses et des barrages. Nous connaissons avec précision, d'après les rapports des ingénieurs, la quantité et la nature du dragage et son coût. A mon avis, il conviendrait de donner au canal une profondeur de 14 pieds. Je vous ai cité l'opinion d'un éminent ingénieur à ce sujet, et je veux signaler à votre attention, l'avis d'un autre ingénieur américain, qui, dans le "North American Review", de juin dernier, disait ce que voici :

Le projet d'un canal permettant aux steamers des lacs d'atteindre l'Atlantique n'est pas nouveau, et depuis plus de dix ans, tous ceux qui s'intéressent au commerce des lacs ont fortement préconisé ce projet. On a proposé plusieurs routes pour l'établissement de cette voie navigable, mais jusqu'à présent, on n'a pas encore complété le relevé d'une seule route. Grâce surtout aux efforts de l'association relative à l'approfondissement des canaux, un corps composé de personnes qui s'occupent activement du commerce des lacs, le Congrès créa en 1895 une commission pour l'approfondissement des canaux dans le but d'étudier la praticabilité de construire un canal "qui permettrait aux vaisseaux s'occupant du commerce océanique

de descendre et de remonter les voies fluviales entre les grands lacs et l'océan Atlantique".

Au commencement de l'année suivante, la commission fit rapport que ce canal devrait, en dernière analyse, avoir une profondeur de 28 pieds et que le gouvernement serait justifiable d'entreprendre la construction.

La commission recommanda, en outre, de faire des explorations pour ce canal. Plus tard, dans le cours de la même année, le Congrès vota un crédit dans ce but, et les explorations sont en cours d'exécution. Pendant que la commission d'approfondissement des canaux se livrait à son œuvre, le Congrès autorisait le secrétaire d'Etat pour la Guerre de faire faire les relevés et les estimations du coût d'un canal "de capacité suffisante au transport du trafic des lacs jusqu'à la mer". Quelqu'ait pu être le but du Congrès, la loi était moins précise dans sa phraséologie que la législation précédente, et elle permettrait une enquête sur la question de savoir à quelle profondeur il serait préférable d'établir ce canal, au point de vue des intérêts en jeu. En vertu d'instructions du secrétaire d'Etat pour la Guerre, un examen préliminaire fut fait par le major Thomas W. Symons, du corps des Ingénieurs. Après une étude approfondie du sujet, le major Symons fit rapport qu'un canal de navigation où pourrait circuler un gros steamer océanique n'offrirait pas d'avantages de nature à justifier sa construction ; mais qu'un canal d'environ 12 pieds de profondeur, destiné à porter des barges d'environ 1,500 tonnes de charge pouvant être remorquées sûrement vers toute partie du système des grands lacs, répondrait aux besoins du commerce et devrait être construit. Le Congrès est donc saisi de deux propositions : l'une, tendant à la construction d'un canal de 28 pieds, des lacs à l'océan, au coût total de plus de $300,000,000, dont il a déjà été voté $150,000, pour couvrir les frais d'exploration ; et l'autre, tendant à la construction d'un semblable canal à une profondeur de 12 pieds, au coût d'environ $50,000,000.

Il est une autre question sur laquelle le gouvernement désire sans doute que la lumière se fasse ; c'est celle du coût des travaux. Il a été fait des estimations à ce sujet par M. Clarke et par M. Shanly, en 1860, dans le rapport qu'ils ont présenté au gouvernement. Naturellement, il a fallu faire subir une assez profonde modification à ces calculs, surtout en raison de la plus grande profondeur d'eau aujourd'hui nécessaire. A cette époque, l'on ne visait qu'à un canal de 9 pieds ; tandis qu'aujourd'hui, pour mettre ce canal au niveau du système des canaux du Saint-Laurent, il faut une profondeur de 14 pieds. L'année dernière, M. Clarke a soigneusement revisé ses estimations de 1860, et sa nouvelle estimation s'élève à $17,000,000. Cette estimation, il est vrai, ne s'accorde pas avec celle de M. Walter Shanly ; toutefois, M. Shanly donne de ses calculs une explication satisfaisante, que je pourrais faire connaître à la Chambre, si j'en avais le temps.

Les calculs auxquels je me propose d'adhérer, toutefois, sont ceux établis par M. Marcus Smith. L'année dernière, il a porté le coût de ces travaux à $25,000,000 et son estimation est basée sur les plans et profils auxquels j'ai fait allusion ; les promoteurs de l'entreprise ont adopté ces chiffres et sont prêts à dépenser $25,000,000 ou $30,000,000 pour la construction de ce canal. Sur cette question, j'invite mes collègues à relire les dépositions des témoins, qui ont comparu au comité du Sénat.

Quant à l'autre question, c'est-à-dire la valeur commerciale de l'entreprise pour les capitalistes qui y veulent engager leurs capitaux, j'avoue que c'est là pour moi une question hérissée de difficultés ; car je n'ai ni les connaissances ni les données voulues pour me prononcer à ce sujet en connaissance de cause, et même si je les avais, je serais fort embarrassé. En outre, je dois faire observer à la Chambre que M. Clarke et autres personnes en lieu de juger de la chose, ont fait l'estimation des recettes que produirait probablement l'exploitation de cette route. A leur avis, il est hors de doute que, au point de vue commercial, l'entreprise serait rémunératrice pour les capitaux engagés. L'opinion d'hommes comme sir W. Van Horne, qui, tout portés qu'ils soient à être hostiles aux canaux sont, néanmoins, favorables au projet en discussion, devrait, ce me semble, peser d'un grand poids dans la balance ; l'opinion de pareils hommes, dis-je, est assez importante pour autoriser le gouvernement à avouer qu'elle est concluante, et le dispenser d'approfondir davantage la question. A mon avis, le gouvernement n'a pas mission en ce moment de garantir la valeur commerciale de l'entreprise, pour ceux qui veulent y engager leurs capitaux. Le gouvernement devrait se borner, il me semble, à obtenir de ceux qui sont en lieu de se prononcer sur la question l'assurance que l'exploitation de ce canal sera assez rémunératrice pour justifier ceux qui veulent y engager leurs capitaux de faire ces déboursés. En Angleterre, d'où doit venir la plus grande partie des capitaux pour la construction de ce canal, l'opinion générale est que ce sera une entreprise rémunératrice. Je rappellerai à mes honorables amis que la vieille maxime : "Audaces fortuna juvat," s'applique autant sinon plus aux entreprises commerciales qu'à toute autre affaire humaine, et j'ajouterai que nulle nation n'a plus clairement démontré la vérité de cette maxime que l'Angleterre elle-même. Voici des capitalistes anglais qui sont assez audacieux pour venir dépenser au Canada $20,000,000 ou $25,000,000 pour la construction de ce canal, et ils démontreront à leur tour, la vérité de cette maxime.

Que demandent ces capitalistes ? Voici ce qu'ils nous disent : "Nous allons construire ce canal à nos propres frais ; nous sommes disposés à dépenser $25,000,000 pour ces travaux ; nous ne demandons aucune garantie au gouvernement pour le moment ; la garantie que nous demandons ne sera applicable qu'autant que ce canal sera construit et en pleine exploitation." Ils demandent deux et demi pour cent de garantie sur $20,000,000, seulement une partie de l'intérêt des obligations ; et je le répète, car c'est là un point important—ils sont disposés à se mettre à l'œuvre sur le champ et en trois années à construire ce canal, à l'outiller et

à le mètre en exploitation, sans qu'il en coûte un seul sou au trésor public. Ce n'est que lorsque le canal sera construit que le gouvernement devra appliquer la garantie qu'ils demandent aujourd'hui.

Je le sais, M. l'Orateur, on a fortement blâmé, et cela à bon droit, à mon avis, le gouvernement d'avoir engagé le crédit de la nation dans de pareilles entreprises avant de s'être assuré si ces projets étaient réalisables et s'ils pourraient rémunérer ceux qui y engageaient leurs capitaux. Le député de Pontiac nous a signalé l'autre jour, l'affaire du chemin de fer maritime de Chignectou, nous faisant observer que les deux affaires ne sont nullement identiques. Dans ce cas-là, le gouvernement s'est engagé à payer aux promoteurs de ce chemin de fer une subvention annuelle de $170,000 pendant 20 ans. Dans ce cas-là, le gouvernement s'était engagé à verser cette subvention, au fur et à mesure de l'exécution des travaux. Or, cette affaire, il me semble, n'est nullement identique à celle-ci, et en diffère même du tout au tout, non seulement sous son aspect commercial et au point de vue de la garantie demandée, mais encore relativement à ses perspectives de succès. Les députés qui se trouvaient ici à cette époque savent avec quel zèle et avec quelle énergie certains collègues s'opposèrent à la concession de cette subvention en faveur du chemin de fer de Chignectou. On affirma hautement en pleine Chambre que c'était un projet chimérique et voué d'avance à l'avortement ; et, cependant cette subvention fut votée. Or, le projet actuel diffère du tout au tout de celui-là. Les députés de la droite et de la gauche appuient le projet en discussion ; la presse du Canada, celle des Etats-Uns et les journaux d'Angleterre préconisent d'une voix presque unanime ce projet, affirmant qu'il offre les plus grands avantages commerciaux au Canada et qu'il deviendra l'un des plus puissants facteurs de notre progrès national, et une source de richesse pour le pays. Aujourd'hui, nous avons les preuvres les plus convaincantes que ce projet est réalisable et que son succès définitif est assuré. Dans l'affaire du chemin de fer de Chignectou, il en était tout autrement.

J'ai donc prouvé, il me semble, M. l'Orateur, que la praticabilité et la valeur commerciale de ce projet sont hors de doute, et tout esprit impartial qui voudra sérieusement peser les raisons que j'ai alléguées conviendra que le moment est venu de construire le canal de la Baie Georgienne.

J'aborde une autre objection—car je n'en veux éluder aucune—relativement à la construction du canal de la Baie Georgienne : On prétend que le gouvernement devrait se charger lui-même de ces travaux, et qu'il faudrait en faire l'entreprise de l'Etat, qui en défraierait le coût. C'est sans doute affaire d'opinion. Je ne partage pas l'avis de ceux qui prétendent que l'Etat devrait construire ce canal ; toutefois, cela importe peu, puisque les honorables députés s'en souviennent, le projet de loi constituant en corporation la compagnie du canal de la Baie Georgienne stipule, à l'article 43, que Sa Majesté pourra, en tout temps, prendre possession de ce canal et l'exploiter dans l'intérêt public.

Je cite l'article :

Sa Majesté, ses héritiers et successeurs pourront en tout temps prendre possession des dits canaux et travaux, ainsi que de tous droits, privilèges et avantages de la compagnie, lesquels, après la dite prise de possession, appartiendront à Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, en donnant à la compagnie une semaine d'avis de son intention de les prendre et en payant la valeur à la compagnie, laquelle sera fixée par trois arbitres, ou la majorité d'entre eux, dont l'un sera choisi par le gouvernement, un autre par la compagnie, et un tiers-arbitre par les deux arbitres ; et les arbitres pourront, en faisant l'évaluation, prendre en considération les dépenses de la compagnie, le trafic sur les dits canaux et autres travaux, et les affaires passées, actuelles et futures, avec intérêt à compter de son placement.

On le voit donc, bien que la construction de ce canal puisse se faire à même les capitaux des particuliers, il est loisible au gouvernement d'en reprendre possession, s'il le juge à propos.

Avant de terminer, M. l'Orateur, je tiens à dire un mot touchant le caractère de ceux qui, en Angleterre, ont pris l'affaire en mains. Je veux vous faire connaître ceux qui font partie du syndicat et qui ont fait à la Banque Canadienne de Commerce d'Ottawa le dépôt voulu, c'est-à-dire 10 pour 100 du capital autorisé de la compagnie du canal de la Baie Georgienne. Il s'est formé un syndicat au capital de £50,000, et il a été déposé £41,200 par la banque de Lloyd, de Londres, au crédit de cette compagnie, à la Banque Canadienne de Commerce d'Ottawa. Peut-on exiger une meilleure preuve de la bonne foi de ces capitalistes et de leur détermination de se mettre à l'œuvre et de construire ce canal ? Et quand je vous aurai fait connaître leurs noms, la Chambre, j'en suis convaincu, comprendra qu'elle a affaire à des gens solvables, sérieux et capables de faire aboutir une semblable entreprise. Voici les noms de quelques membres du syndicat : le très honorable sir Edward Thornton, ancien ambassadeur anglais à Washington, le très honorable sir Henry Fowler, ex-secrétaire d'Etat pour les Indes ; A. L. Jones, de la compagnie Elder-Dempster ; R. N. Perks, député de Lincolnshire ; M. McIvor, député de Liverpool et l'un des membres les plus influents de la compagnie de steamships Cunard ; M. G. G. Blackwell, de la maison Blackwell, Day & Co., de Liverpool ; le marquis de Tweedale ; sir Dixon Mackenzie ; lord Kelvin, de Glasgow ; C. J. Sassoon, de la Compagnie des Indes Orientales ; sir Luther Vaughan, M. Francis Durant, M. Anderson, lord prévôt de Glasgow ; J. T .Reid, directeur de la banque d'Ecosse, et autres. La Chambre, j'en suis convaincu, comprend que ces messieurs, ayant fait preuve de leur confiance dans l'entreprise en

devenant forts souscripteurs aux obligations de ce syndicat, sont parfaitement en mesure de se procurer les fonds nécessaires pour mener les travaux à bonne fin.

Je me suis efforcé, M. l'Orateur, dans l'humble mesure de mes connaissances, de répondre aux objections formulées contre ce grand projet et de traiter des difficultés que présente sans doute son exécution. Il est impossible qu'une entreprise aussi vaste, aussi importante, et d'une si immense portée n'ait pas soulevé force objections, et provoqué beaucoup d'hostilité et d'opposition. Et non seulement ce projet a-t-il soulevé des objections, mais on a même eu recours au ridicule, cette arme d'ordinaire si dangereuse pour ruiner l'entreprise. Et cependant, dès le début même, le projet a plané au-dessus de la politique de parti ; il a survécu aux attaques de ses ennemis ; il a subi l'épreuve d'une sévère critique, et aujourd'hui, il brille de tout l'éclat d'une grande mesure nationale et vraiment impériale. Il est possible que je n'aie pas répondu avec succès à toutes les objections que pourrait formuler le gouvernement relativement à la garantie demandée ; je dois, toutefois, vous assurer, M. l'Orateur, que je n'ai nullement cherché à les éluder, et si je n'ai pas réussi à vous convaincre, vous-même et mes collègues, des grands avantages commerciaux qui découleront pour le pays de l'établissement de cette grande voie navigable ; si je n'ai pas réussi à vous faire partager ainsi qu'à mes collègues ma ferme croyance dans la nécessité et dans le succès définitif de cette route navigable de la Baie Georgienne, j'ose exprimer l'espoir que j'ai réussi, de concert avec mon ami (M. Poupore), à établir ma thèse de telle façon que tout député estimera de son devoir d'étudier sérieusement et sans parti pris la question soumise à nos délibérations. Après tout ce que j'ai dit, le gouvernement ne saurait ne pas étudier mûrement et sérieusement, la question, et j'ai tout lieu de penser qu'il le fera. Voilà tout ce que nous attendons mon ami (M. Poupore) et moi, du gouvernement et de nos collègues : Tout ce que nous désirons, c'est qu'on étudie à fond la question ; et quiconque le fera, je ne crains pas de l'affirmer, demeurera convaincu que le temps est venu de construire le canal de la Baie Georgienne. Le gouvernement, je l'espère, n'hésitera plus à accorder aux capitalistes qui sont prêts à se charger de cette entreprise la garantie qu'ils demandent ; et en ce faisant, il nous mettra en lieu de tirer parti de la magnifique route fluviale naturelle que la Providence nous a donnée ; route qui, en peu de temps, attirera vers le pays et nous permettra de monopoliser l'énorme trafic des grands lacs et de l'intérieur de ce continent, tout en nous mettant à même de coloniser une forte partie de territoire de l'Ontario et de Québec et d'en développer les richesses ; route, enfin, qui fera des villes de Montréal et de Québec, les véritables rivales de New-York et de Bostoin, et de la ville d'Ottawa, la digne capitale du Canada. La construction et la complète exploitation de cette route fluviale ne sauraient plus faire doute. Quiconque s'est donné la peine d'étudier la question doit rester convaincu qu'il faudra avant longtemps construire ce canal. Si nous tenons à attirer vers le pays le trafic qui nous apartient de droit, de par l'ordre même de la nature, il faut se mettre à l'œuvre sans retard. Nos voisins comprennent les grands avantages de ce canal et avec la prodigieuse activité et l'énergie qui les distinguent, ils ne reculeront pas même devant les plus grands sacrifices, pour conserver le monopole du grand trafic qui leur échappera certainement, advenant la construction du canal de la Baie Georgienne. Construisons promptement ce canal, et la rivière Outaouais ainsi que la rivière des Français qui, il y a trois siècles, ont servi de route aux pionniers du christianisme et de la civilisation dans leurs courses vers l'intérieur du continent, deviendront la grande voie du commerce et de la prospérité nationale sur le continent que nous habitons.

Je vous remercie, M. l'Orateur, je remercie mes honorables collègues de m'avoir écouté avec tant de patience et pendant si longtemps, surtout par la température accablante de cette soirée. Je termine en priant une deuxième fois le gouvernement et mes collègues de donner à ce projet leur plus sérieuse attention.

M. J. B. KLOCK (Nipissing) : M. l'Orateur, c'est avec un certain sentiment de défiance que je prends la parole, et par conséquent, j'implore votre indulgence. Abstraction faite de ma propre opinion, je dois dire que mes commettants prennent un vif intérêt dans cette grande entreprise nationale et à leurs yeux, c'est le meilleur moyen de développer les grands territoires du nord, dont les ressources naturelles sont illimitées. Je suis partisan convaincu et enthousiaste de ce projet, et je regrette beaucoup de ne pas posséder le don de l'éloquence et la puissance de persuasion des honorables préopinants, et surtout du député de Pontiac (M. Poupore). Ces messieurs ont exposé la question avec tant de clarté, de force et de concision qu'il me reste fort peu à ajouter. Il est, toutefois, de mon devoir de dire quelques mots. Je serai bref, et je vais m'efforcer de développer ma thèse sans digressions et avec toute la lucidité voulue. Il n'est pas nécessaire de citer de statistique ni d'établir le comparaison avec des travaux similaires, car si le gouvernement a besoin de renseignements à cet égard, il n'a qu'à les demander au promoteur du projet, M. McLeod Stewart. L'idée de cette entreprise n'est pas nouvelle. Depuis près d'un siècle, elle a fait l'objet des préoccupations des plus grands esprits de la vallée de l'Outaouais, et pour s'en convaincre, il suffit de consulter les comptes rendus de nos délibérations. A

la page 1211 du compte rendu officiel l'on voit que le 20 d'avril 1885, l'honorable Peter White, député de Renfrew-nord, saisit la Chambre d'une résolution en faveur de ce projet, et si je fais allusion en ce moment à ces débats, c'est que ceux qui y prirent part ont fait preuve d'une grande bonne foi et étaient parfaitement renseignés sur la question. Voici les paroles de M. White :

Je ne propose pas en ce moment une théorie nouvelle et un nouveau projet. Il y a nombre d'années que cette question est agitée au pays, quoique, ces années dernières, personne ne s'en soit occupé. Si je ne me trompe, c'est sur les instances de M. John Egan, ancien représentant du comté de Pontiac à la législature du Canada, que la question touchant l'amélioration de la navigation de l'Outaouais fut signalée pour la première fois à l'attention du gouvernement, et dès 1854, l'on commença des travaux pour faire disparaître l'obstacle à la navigation connu sous le nom de Rapide des Chats, dans le but de relier le lac des Chats au lac des Chênes. Ces travaux absorbèrent beaucoup d'argent et on les poursuivit jusqu'en 1857, époque à laquelle on les abandonna, pour une raison ou une autre.

C'est par pur oubli sans doute que M. White a omis de signaler la cause de cet état de choses. D'abord, par malheur, M. John Egan mourut, et j'ai toujours entendu dire que c'était l'un des esprits les plus brillants et les plus perspicaces qui aient jamais paru dans la vallée de l'Outaouais, et ce fut là, sans doute, la cause du retard survenu dans ces travaux. S'il eût vécu 20 années de plus, j'en suis convaincu, ce grand projet serait actuellement un fait accompli, et le grain qui prend actuellement la route de Buffalo passerait, à l'heure qu'il est, dans des vaisseaux, en arrière de ces édifices parlementaires, en route pour le port de Montréal.

Plus tard, la question de la Confédération accapara l'attention publique, puis vint plus tard encore la construction du grand chemin de fer transcontinental, dans le but de relier ensemble toutes les provinces. En pareilles circonstances, il n'est pas étonnant que le projet du canal de la Baie Georgienne ait été relégué au rancart, jusqu'à ce que M. White l'eût remis sur le tapis.

Je le répète, tous ces hommes publics, l'honorable M. Tassé, alors député d'Ottawa, M. Bryson, M. Dawson, d'Algoma, et plusieurs autres se prononcèrent carrément en faveur du projet ; et s'ils n'ont pu réussir à le faire aboutir, cela ne tient nullement à un manque d'initiative de leur part, mais à ce que le chemin de fer Canadien du Pacifique et d'autres grandes entreprises publiques étaient en cours d'exécution et le pays n'était pas encore mûr pour cette entreprise. Une chose digne de remarque est qu'à cette époque, ce projet ne rencontra virtuellement pas d'opposition, en tant qu'il s'agit de sa praticabilité. Il y eut bien quelques manifestations de jalousie—peut-être ne devrais-je pas me servir de ce mot—de la part des gens intéressés au canal de navigation de la rivière Trent ; or, ce sentiment est disparu aujourd'hui, et pour mon compte, je serais heureux, de concert avec tous les autres partisans du canal de la Baie Georgienne, de voir se réaliser aussi le projet du canal de navigation de la rivière Trent. Sans rien enlever de son mérite à ce projet, non plus qu'à celui du canal de Toronto à la Baie Georgienne, je dirai qu'ils visent tous au même but, le transport du grain ; tandis que le canal de la Baie Georgienne remplit plusieurs buts. Le canal de la Vallée de la Trent passe à travers une contrée riche et fertile, où il existe des chemins de fer, tandis que le projet en discussion serait non seulement avantageux au trafic du transport des grains, mais il développerait, en outre, en quelques années, un territoire agricole et minier d'une grande richesse. Si le pays n'était pas encore mûr pour ce projet, lorsque M. White en saisit la Chambre en 1885, je suis convaincu qu'il l'est aujourd'hui, et il n'est personne qui n'en serait persuadé, s'il consultait à cet égard les habitants de la vallée de l'Outaouais. La vallée de l'Outaouais est une importante partie du pays, et j'y inclus une partie du district de Montréal. Or, tout le Canada bénéficierait de ce qui tournerait à l'avantage de la vallée de l'Outaouais. J'ai été bien aise d'entendre dire au premier ministre, au début de ce parlement, qu'il avait pour politique de diminuer le coût du transport. S'il était sérieux en disant cela, voici l'occasion de le prouver. Je reviens au discours de M. Tassé :

Le commerce suit la route la plus sûre, la plus courte, la plus économique. C'est là une des premières lois auxquelles obéit le commerce. Il ne connaît ni frontières, ni pays, ni nationalité. Il peut manifester quelque préférence, mais non pas à son détriment. Si c'est là une vérité incontestable, alors ceux qui préconisent la construction du canal de navigation de l'Outaouais ont établi leur thèse sur la base la plus inébranlable possible.

Il est hors de tout doute que c'est la route la plus courte qui existe. Puisque j'ai cité M. Tassé, je tiens à rappeler ce qu'il a dit au sujet des observations de l'honorable Alexander Mackenzie. En 1865, M. Mackenzie fit un discours fort éloquent sur la Confédération. Au cours de ses observations, voici l'hommage qu'il rendit au projet dont la Chambre est saisie :

Je crois qu'il est absolument nécessaire à la prospérité de cette colonie que nos communications par canaux avec les lacs d'en haut soient améliorées le plus tôt possible. Notre système de canaux doit être amélioré pour répondre aux besoins du commerce considérable qui nous vient du Nord-Ouest. Sur la rive nord du lac Supérieur, nous avons des sources de richesses tout à fait inépuisables.

Nous avons appris seulement ces jours derniers qu'on venait de découvrir, près de la côte, une montagne de fer qui pouvait suffire aux demandes du monde entier pendant 500 ans. Dans ces régions, nous possédons en abondance des minéraux de toutes sortes, et à moins que nos canaux ne soient en état de répondre aux besoins de ce trafic, il trouvera certainement un débouché ailleurs.

Il y a un mouvement parmi une certaine partie de la population, pour faire construire un nouveau canal de Toronto à la Baie Georgienne, et j'admets qu'il serait à désirer qu'il pût être construit, mais je ne

crois pas que cela soit jamais possible ; et même si le plan était praticable, il serait tout à fait au-delà de nos ressources actuelles. Je suis convaincu que le véritable tracé pour un nouveau canal, si nous devons en construire un nouveau jusqu'à la baie Georgienne, c'est par la rivière Outaouais, parce que cela serait une nouvelle source de vigueur et de richesse pour le pays. Si nous avions un beau canal capable de transporter des navires de guerre dans cette direction, ce serait un magnifique moyen de défense, en même temps qu'une voie de première classe pour les produits commerciaux de l'Ouest.

Plus loin, il cite ce que disait M. Mackenzie en réponse au chef actuel de l'opposition. M. Tassé :

Le chef libéral y rencontra un adversaire digne de son épée, l'éloquent et valeureux tribun du parti conservateur, sir Charles Tupper. Les deux champions des deux grands partis rivalisèrent d'ardeur dans leurs éloges de la vallée de l'Outaouais.

L'honorable député d'York-est s'exprima en ces termes :

"Je connais passablement les conditions géographiques de la vallée de l'Otaouais, car pendant ces quinze dernières années j'ai pris un très grand intérêt à toutes les questions qui intéressent plus particulièrement cette partie de la population. La première année que j'ai été au parlement, j'ai fait partie d'un comité nommé pour étudier la question d'un canal sur le haut de l'Outaouais, et depuis cette époque, je suis fermement convaincu que cette vallée présente plus d'avantages que toute autre voie sur le continent pour le transport des produits du Nord-Ouest à l'océan Atlantique, ou plutôt, je devrais dire, à la tête de la navigation océanique."

Nous avons aussi l'opinion de M. Charles Magee, président de la banque d'Ottawa, une des institutions les plus prospères du pays. Il dit que Montréal, en améliorant son havre, ne devrait pas perdre de vue le fait que le creusement des canaux du Saint-Laurent et la construction du canal de la Baie Georgienne, sont des entreprises nécessaires au développement du pays.

Les orateurs qui m'ont précédé ont cité beaucoup d'autres opinions encore. Je pourrais en faire autant. Mais vu l'heure avancée, je serai aussi bref que possible. Je suis certain qu'à l'heure actuelle, l'honorable premier ministre est convaincu que l'exécution de ce projet abaisserait le coût du transport. Ceux qui m'ont précédé ont démontré les avantages que la construction de ce canal offrirait à la colonisation. L'Etat dépense des montants considérables pour encourager l'immigration; si cette entreprise était exécutée, elle ferait plus pour l'immigration que tous les agents que le gouvernement emploie. Elle nous attirerait une population industrieuse comme nous en voyons le long du chemin de fer Canadien du Pacifique ou du canal Rideau et ailleurs.

Quelques-uns ont prétendu que la construction de ce canal nuirait à des chemins de fer comparativement nouveaux, tels que le Parry Sound, le Pontiac et Pacifique Jonction. Si cela devait être, j'hésiterais à encourager le projet, mais je suis d'une opinion tout à fait différente. Je considère que le canal viendrait en aide à ces chemins de fer. Il aiderait à peupler le pays, et les chemins de fer auraient le trafic léger et les voyageurs, et le trafic d'hiver ferait plus que compenser ce qu'ils pourraient perdre en été.

Avant de reprendre mon siège, je tiens à proclamer que le pays a contracté une dette de reconnaissance envers M. McLeod Stewart, le promoteur et le zélateur de ce projet, et j'espère que le gouvernement lui viendra en aide. J'espère aussi que lorsqu'on commencera les travaux, on se mettra à l'œuvre simultanément, aux deux extrémités et dans le district de Nipissing.

On a prétendu aussi que le coût de cette entreprise pourra dépasser les estimations qui ont été faites. Nous avons le rapport de M. Shanly et celui de M. Clarke. Ce dernier, si je ne me trompe, en porte le coût à $12,000,000. Et il faut tenir compte des grandes facilités de construction que nous avons aujourd'hui. Les provisions, par exemple, peuvent être livrées le long de ce canal à aussi bon marché qu'à Montréal ou Ottawa.

A l'époque où cette estimation a été faite, le transport d'une tonne de provisions à Mattawa, ou entre cette ville et Nipissing coûtait de $25 à $30. De plus, les matières explosibles coûtent moins cher ; elles sont plus efficaces et on pourrait utiliser l'électricité le long du canal.

Ceux qui sont à la tête de cette entreprise sont des hommes d'affaires qui savent ce qu'ils entreprennent. Ils en connaissent le coût probable dans la construction du canal de Manchester, il n'est pas à craindre qu'ils se lancent étourdiment dans un travail comme celui-là.

Avant de terminer, je déclare que je suis prêt à appuyer le gouvernement sur cette question. Le premier blanc qui a parcouru ce district était un Français, Champlain, et ce serait une coïncidence étrange qu'à un premier ministre français revienne l'honneur d'avoir fait de ce cours d'eau la plus grande route navigable du continent. C'est au point le vue national que j'approuve cette entreprise, et tout en voulant conserver les meilleures relations privées et publiques avec mes amis les libéraux, je veux qu'ils sachent que je suis un conservateur, et que je le serai tant que ce parti sera fidèle à ses principes, c'est-à-dire loyauté envers la mère patrie, développement de nos industries et protection pour ces dernières.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Je regrette que mes convictions m'obligent d'être opposé au projet soumis à la Chambre par l'honorable député de Pontiac (M. Poupore) et qu'ont supporté d'une manière si habile l'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt) et l'honorable député de Nipissing (M. Klock). Je ne saurais ignorer que ces messieurs sont animés de motifs d'un intérêt supérieur et qu'ils ne voient dans ce projet que ce qui pourrait résulter de bien pour le Canada. Mais on peut différer d'opinion

tout en ne considérant que l'intérêt du pays. Si l'on pouvait me convaincre que cette entreprise serait avantageuse au Canada, je l'appuierais bien volontiers. Mais c'est parce que je ne vois pas l'avantage d'un canal ou d'une route plus courte, que je ne puis partager l'opinion des honorables députés que je viens de mentionner.

En premier lieu, ce canal occasionnerait des dépenses considérables à l'Etat. La demande d'une garantie de 2½ pour 100 sur vingt millions signifie qu'on évalue le coût de l'entreprise à au moins vingt millions. Ce chiffre me paraît bien modéré, et je suis certain que si le canal était construit on constaterait qu'il a coûté beaucoup plus cher.

Nous devons nous demander si ce canal rapporterait des bénéfices proportionnés au prix qu'il aura coûté. Il est vrai que l'on ne nous demande qu'une garantie, mais cette garantie signifie une dépense annuelle de $500,000 pendant 20 ans. Nous savons tous par expérience que ces grandes entreprises coûtent toujours plus cher que ce que l'on avait supposé d'abord.

Le deuxième argument que l'on a fait valoir, c'est que cette route serait beaucoup plus courte que toutes les autres pour amener le grain jusqu'à un port de mer. Mais est-elle bien plus courte que les autres ? L'honorable député de Pontiac nous a cité des chiffres qui démontrent la longueur de cette route comparée aux autres. Le trajet entre la Baie Georgienne et Montréal serait de 430 milles, dont 58 milles de canal. Mais il ne nous a pas donné de termes de comparaison entre cette route et les autres.

Prenons par exemple la route de Collingwood et comparons-la à celle de la Baie Georgienne. A tout endroit de la rive sud de la Baie Georgienne, on pourrait trouver un point de comparaison comme entre Chicago et Montréal, qu'on quitte cette baie à Parry-Sound, à Midland, à Collingwood ou à Owen Sound. La différence n'est pas bien sensible entre ces différents endroits. Mais on nous dit que la route de la baie Georgienne sera de beaucoup plus courte que les autres, et par conséquent plus avantageuse. L'honorable député a dit qu'il y a 430 milles de la baie Georgienne à Montréal. Je trouve qu'il n'y a que 409 milles par la voie de Collingwood, soit 21 milles de moins que par la voie de l'Outaouais, suivant les plans soumis.

M. POUPORE : Si vous regardez à la page 4297 v.a. des " Débats ", vous verrez que j'ai cité le travail lu par M. Wicksteed devant la société des ingénieurs à Montréal et dans lequel il donne tous les chiffres.

L'honorable député dit aussi que je n'ai pas fait de comparaison entre la longueur des différentes routes. Il peut voir par les " Débats " que j'ai prouvé que la distance par la rivière Outaouais est de 368 milles plus courte que par le Saint-Laurent.

M. SPROULE : En faisant le tour par le canal Welland. Nous sommes parfaitement d'accord sur ce point. J'ai dit qu'il a cité des chiffres qui n'étaient pas de lui, mais qu'il nous a donnés comme authentiques. Je répète qu'il n'a pas établi de comparaison entre les différentes routes conduisant de la baie Georgienne à Montréal. Naturellement, si l'on fait le tour par le canal Welland et le Saint-Laurent, la distance est beaucoup plus longue. Mais il n'est pas nécessaire de passer par là pour aller de Chicago à Montréal. Nous avons plusieurs autres routes pour atteindre la baie Georgienne, qui sont plus courtes que celle qu'on nous propose ; c'est pour cela que je dis que les chiffres cités par l'honorable député ne militent pas fortement en faveur de son projet.

Une de ces routes est celle de Midland ; elle n'a que 333 milles contre 430 milles et de grandes quantités de grains passent déjà par cette route.

M. POUPORE : Voulez-vous parler de la vallée de la Trent ?

M. SPROULE : Non. Je parle de Midland, sur la baie Georgienne et de là par le Grand Tronc jusqu'à Port Hope via Montréal. Cette voie n'a que 333 milles, soit 97 milles de moins que cette route tant vantée.

M. POUPORE : Tout le trajet ne se ferait pas par eau.

M. SPROULE : Non. Mais vous auriez une voie beaucoup plus courte en construisant près de Collingwood un canal de 40 milles au lieu de 58 milles.

M. POUPORE : Il n'y a pas 58 milles de canal à construire via l'Outaouais et la baie Georgienne.

M. SPROULE : Je prends les chiffres mêmes de l'honorable député.

M. POUPORE : Si cela se trouve dans mon discours, c'est une erreur typographique, car ce n'est pas le cas.

M. SPROULE : J'ai pris note de ces faits dans le temps et je supposais les chiffres exacts. Et bien que je n'aie pas eu le temps de m'en assurer, je suis convaincu qu'on peut voir par les " Débats " qu'il y a 58 milles de canal à construire. Pour avoir une route toute navigable, il n'y aurait qu'à construire un canal de 40 milles de Bradford à l'extrémité inférieure du lac Simcoe jusqu'à Toronto.

M. POUPORE : L'honorable député n'a certainement pas l'intention de changer le sens de mes paroles.

M. SPROULE : Que l'honorable député prenne patience. Je vais citer les chiffres tels que donnés dans les " Débats."

D'après le rapport des explorations faites, il y a un demi-siècle, il appert que sur les 430 milles qu'il y a de la baie Georgienne à Montréal, il n'y aurait que 58 milles de canal à faire.

Comment pourrais-je défigurer les paroles de l'honorable député ? J'ai accepté ses

chiffres comme exacts, croyant pouvoir m'y fier, et je crois avoir le droit de discuter ses arguments.

M. POUPORE : L'honorable député se montre très injuste.

M. SPROULE : Je ne suis pas injuste en critiquant les chiffres qu'il a donnés lui-même.

M. POUPORE : Si l'honorable député veut regarder à la page 4297 des "Débats" il trouvera les lignes suivantes :

Les chiffres donnés par M. Wicksteed démontrent que par la route du Saint-Laurent, il faut parcourir 1,145 milles sur les lacs, 132 milles sur les rivières et 71 milles sur les canaux, c'est-à-dire 1,348 milles en tout. Par l'Outaouais, les navires feraient 575 milles sur les lacs, 372 milles sur les rivières et 53 milles sur les canaux.

Voilà votre réponse.

M. SPROULE : Je n'ai pas d'objection à ce que l'honorable député donne toutes les objections qu'il voudra. Je n'ai pas étudié la question bien à fond, et il se peut qu'il ait raison. Mais j'ai toujours été sous l'impression qu'il y aurait plus de 33 milles de canal à construire, pour rendre l'Outaouais navigable. On peut avoir une route toute navigable et à eau profonde allant jusqu'à la baie Georgienne à beaucoup meilleur marché que celle que l'on propose, et elle serait beaucoup meilleure. C'est pourquoi je dis que si le fait de diminuer le coût du transport par la distance raccourcie, les arguments de l'honorable député sont en faveur de la route de Collingwood et Toronto. La route du Parry Sound n'a que 380 milles et des millions de boisseaux de blé ont été transportés par cette voie. Elle est beaucoup plus courte que celle que demande l'honorable député, bien qu'elle ne soit pas toute par eau.

M. POUPORE : Combien de millions de boisseaux de blé ont été transportés par cette voie ?

M. SPROULE : Parlant de mémoire, je crois que c'est 8 ou 9 millions l'an dernier. L'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt) a prétendu ce soir que le canal Ottawa et baie Georgienne diminuerait les frais de transport de moitié. Avec une ligne plus courte pourrait-on transporter le grain à meilleur marché encore ? Combien veut-on qu'un canal appartenant à des particuliers qui seraient obligés de prélever des droits de péage pour rembourser leurs dépenses, transporte le grain à meilleur marché que les canaux du gouvernement où il n'y a pas de droit de péage ?

M. POUPORE : En diminuant les distances.

M. SPROULE : Mais j'ai déjà démontré que la distance sera plus courte en construisant un canal de Toronto, et si le gouvernement entreprenait lui-même la construction de ce canal et abolissant les péages, l'argument en faveur de cette ligne serait encore plus fort. J'ai ici le rapport de la commission internationale sur l'approfondissement des voies navigables, nommée il y a quelques années par les gouvernements américain et canadien. En parcourant ce rapport, j'ai pu constater qu'il ne dit pas un mot du projet qu'on nous propose en ce moment. Les commissaires ne l'ont pas trouvé suffisamment important pour le signaler à l'attention de leur gouvernement respectif. Cela ne fait pas tout à fait l'éloge de cette route qui est plus longue que celle d'Owen Sound et celle de Collingwood, tandis que celle de Midland aurait 97 milles de moins.

Comment veut-on diminuer de moitié les frais de transport par la construction de ce canal ? Pour croire cela, il faudrait des données plus précises et des preuves plus convaincantes que celles qui nous ont été soumises. L'honorable député ne nous a donné aucun renseignement sur ce que coûterait le transport d'un boisseau de blé de Chicago à Montréal par cette voie, comparaison faite des autres voies. Il s'est contenté d'affirmer la chose sans l'appuyer sur aucune preuve.

M. POUPORE : L'honorable député me permettra-t-il de faire une simple remarque? Je sais que son intention n'est pas d'être injuste. Il trouvera tous les faits et les chiffres dans le rapport de M. Thos. C. Clarke. Ces faits et ces chiffres se trouvent aussi dans un rapport supplémentaire de 1898 ; mais il faut les étudier pour les comprendre. Et je ne suis pas étonné d'entendre l'honorable député parler ainsi, pusqu'il ne les a pas lus.

M. SPROULE : J'admets que je ne les ai pas lus. Mais en proposant sa résolution, l'honorable député de Pontiac a dû soumettre à la Chambre toutes les données et tous les renseignements qu'il possédait sur ce projet ; et s'il n'a pas jugé à propos de nous donner ces chiffres, cela me justifie de n'en point parler.

M. BELCOURT : Quand j'ai mentionné ce fait, j'ai cité l'autorité sur laquelle je m'appuyais, en avertissant la Chambre que je ne voulais pas la fatiguer par de longues citations.

M. SPROULE : Si les honorables députés n'ont pas mis la Chambre en possession de tous les faits, ils ne peuvent pas se plaindre aujourd'hui.

L'honorable député de Pontiac nous a régalé d'un pompeux éloge de l'honorable ministre des Travaux publics. Cela équivalait à une menace ou à une invitation à se faire acheter. Il a dit : Je n'ai pas d'attaches indissolubles à aucun parti. Il n'y a pas de politique dans cette question, et j'appuierai tout gouvernement conservateur ou libéral qui adoptera ce projet et le mettra à exécution.

M. POUPORE : C'est bien cela.

M. SPROULE : Cela était-il une menace au cas où le gouvernement ne voudrait pas appuyer le projet ? Ou une manière de laisser entendre au gouvernement qu'il est prêt à se vendre à celui qui adoptera son projet ?

Je ne crois pas que le ministre des Travaux publics ait de ce projet une opinion aussi favorable que celle que l'honorable député de Pontiac veut bien lui prêter. J'ai ici une lettre écrite par le ministre à la chambre de commerce de Liverpool, Angleterre ; et après l'avoir lue attentivement, je n'y ai pas trouvé l'éloge de ce projet.

Voici cette lettre :

OTTAWA, 8 mai 1899.

M THOMAS H. BARKER,
Secrétaire de la Chambre de Commerce
de Liverpool.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la résolution adoptée par la Chambre de Commerce de Liverpool, concernant le projet de la construction du canal de la Baie Georgienne.

Depuis quelques années, les hommes publics du Canada se sont beaucoup occupés de cette question. Mais l'entreprise est tellement considérable qu'elle mérite d'être soigneusement étudiée.

L'Etat a construit à grands frais un système complet de canaux entre les grands lacs et le Saint-Laurent, *système que nous sommes actuellement à compléter et à perfectionner.*

Le ministère des Chemins de fer et Canaux et celui des Travaux publics travaillent activement dans ce sens.

L'on améliore la navigation entre Montréal et Québec avec toute la diligence possible.

La baie Georgienne, sur le lac Huron, devient rapidement le centre où converge le commerce de l'Ouest. Le gouvernement canadien est à compléter ce qu'on appelle ici le système de la Vallée de la Trent, qui consiste à relier entre eux plusieurs magnifiques cours d'eau.

Cette nouvelle voie navigable aura 200 milles de longueur et fournira des communications durant sept mois de l'année entre Midland, sur la baie Georgienne, et la baie de Quinté, sur le lac Ontario.

Le terminus du chemin de fer Arnprior et Parry Sound est à Parry Sound, un autre port de la baie Georgienne. La distance entre Parry Sound et Montréal est d'environ 380 milles.

L'an dernier, ce chemin a transporté environ 15,000,000 de boisseaux de grains, sans compter une grande quantité d'autres marchandises.

Collingwood est aussi un autre port de la baie Georgienne situé à 70 milles de Toronto sur le lac Ontario.

La chambre de commerce de Toronto et beaucoup de citoyens éclairés croient que la construction d'un chemin de fer par l'Etat, entre Collingwood et Toronto, raccourcirait la distance entre les grands lacs et le Saint-Laurent et créerait un trafic considérable.

Je me permets de vous donner tous ces détails pour signaler à l'attention de la chambre de commerce de Liverpool les grandes entreprises en voie d'exécution et destinées à diriger autant que possible le commerce de l'Ouest par des voies canadiennes et anglaises.

Je me permettrai de vous dire aussi que le port de Montréal où converge tout ce commerce et qui est à la tête de la navigation océanique est à subir de grandes améliorations.

Puisque j'ai l'avantage de m'adresser à la Chambre de Commerce de Liverpool, je profiterai de l'occasion pour dire que de ce côté de l'océan nous ne comprenons pas les raisons qui ont porté les compagnies d'assurances anglaises à augmenter leurs taux d'une manière aussi préjudiciable aux intérêts du Canada. Depuis trois ans, la navigation sur le Saint-Laurent a été rendue plus sûre qu'elle n'a jamais été. Des sondages et des dragages minutieux ont été faits sous la direction de mon département. Les courbes ont été élargies et la rivière a été creusée à plusieurs endroits. Toute l'attention possible a été donnée à un système de bouées.

J'espère, monsieur, que la Chambre de Commerce me pardonnera d'entrer dans ces détails. Mais j'ai cru qu'ils ne seraient peut-être pas dépourvus d'intérêt, vu le commerce considérable qui se fait entre Liverpool et le Canada.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. ISRAEL TARTE.

M. BERGERON : De qui est cette lettre ?

M. SPROULE : Elle est de J. Israël Tarte, ministre des Travaux publics du Canada, et elle est datée d'Ottawa, le 8 mai 1899, environ un mois avant le discours de l'honorable député de Pontiac (M. Poupore). Je m'étonne qu'il n'en aie pas donné lecture pendant qu'il faisait l'éloge du ministre et se disait convaincu que l'honorable premier ministre et le ministre des Travaux publics adopteraient son projet.

Peu de temps après la Confédération, ce projet fut soumis à la considération de la commission des canaux qui avait été nommée pour faire rapport au gouvernement sur les meilleures routes navigables du pays et il fut mis sur la liste des projets dont on pourrait s'occuper plus tard, mais qui ne valaient rien pour le moment.

L'honorable député de Nipissing (M. Klock) s'est prononcé fortement en faveur de ce projet et en agissant ainsi, il n'a fait que son devoir. Il connaît la question tout aussi bien que les deux autres députés qui l'ont précédé, mais tout ce qu'il a dit aurait pu être dit par n'importe qui. Il a cité des extraits des "Débats" et rapporté ce que M. Mackenzie ou sir Charles Tupper ont pu dire de ce projet quand il y avait une élection à faire dans le district d'Ottawa. Ils ont déclaré tous deux qu'ils croyaient que l'exécution de ce projet donnerait au pays une belle route navigable, mais le fait qu'il y avait une élection à ce moment, ôte beaucoup de valeur à ces paroles. C'est comme si le ministre des Travaux publics allait parler aujourd'hui dans un comté où il y aurait une élection et chercherait à gagner des voix au gouvernement.

Je répète que si le problème du transport doit être résolu par l'établissement d'une route navigable, ce sera par la construction d'un canal entre Collingwood et Toronto. Les estimations les plus élevées qui aient été faites de cette entreprise sont de $23,000,000 et si jamais elle est mise à exécution, c'est l'Etat qui devra s'en charger afin qu'il n'y ait pas de droits de péage pour augmenter le prix du transport. A mon avis, c'est la voie la plus courte et le meilleure entre l'ouest et Montréal.

Avec la concurrence qui existe actuellement par Parry-Sound, Collingwood, Owen Sound, Midland et une foule d'autres routes

qui s'annoncent pour un avenir prochain, si l'on compare toutes ces différentes voies, on ne trouve pas une seule bonne raison en faveur du projet actuel. Je suis prêt à admettre cependant qu'un des arguments de l'honorable député de Pontiac n'est pas sans valeur. Si la profondeur de l'eau par cette route était ce qu'elle devrait être, en cas de complications internationales, notre marine pourrait s'avancer à l'intérieur du pays, sans aucun danger d'être arrêtée par des forces étrangères. Nous espérons tous que, grâce à la sagesse et à l'intelligence des deux nations, nous n'aurons pas besoin de sitôt d'une route militaire comme celle-là.

C'est une lourde entreprise, soit pour un gouvernement, soit pour une corporation.

Si le but du projet était de diminuer les frais de transport, le canal devrait être construit par l'Etat, afin que les péages pussent être abolis, ce qui serait impossible dans le cas d'une corporation privée.

D'un autre côté, je considère que cette voie ne nous donnerait pas une profondeur suffisante pour rendre la navigation aussi libre et aussi facile que nous voulons l'avoir. Cette entreprise coûterait aussi cher que le canal de Collingwood à Toronto ; je crois même qu'elle coûterait plus cher et ne nous donnerait pas une route aussi avantageuse.

Après ces quelques considérations, je crois qu'il serait imprudent de la part du gouvernement d'accorder à ce projet l'appui que demandent ses auteurs.

On nous dit qu'il ne sera pas demandé un sou tant que l'entreprise n'aura pas été exécutée. On tenait le même raisonnement dans l'affaire du canal maritime de Chignecto. Mais lorsque des sommes considérables eurent été englouties, on se présenta devant le parlement en disant : "Il ne serait pas juste de nous faire perdre tout cet argent, et nous serons dans l'impossibilité de continuer les travaux, si vous ne venez pas à notre aide."

La même chose aurait lieu avec le projet actuel : la compagnie s'apercevrait bientôt que l'entreprise est plus coûteuse qu'elle n'avait cru et lorsque des sommes considérables auraient été englouties, on blâmerait le gouvernement canadien d'avoir permis une entreprise très difficile sinon impraticable, et on lui demanderait d'indemniser les gens des pertes encourues. Nous ne voulons pas dans ce pays une répétition de l'affaire de Chignecto. La leçon nous a coûté cher, mais devait nous servir ; à nous d'en profiter.

Je ne puis donc approuver ce projet et le gouvernement agira sagement en refusant de lui donner la sanction qu'on lui demande.

M. CASEY : Je propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée et le débat est ajourné.

M. SPROULE.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la séance levée à 11.15 p.m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, le 13 juin 1899.

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

PRIÈRE.

INTERCOLONIAL—PROLONGEMENT A MONTREAL—PRODUCTION DE DOCUMENTS.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre un état du parcours des locomotives et des voitures de toutes les sections de l'Intercolonial ; un rapport de l'ingénieur McLeod, sur le chemin de fer du comté de Drummond ; un autre rapport de M. McLeod, sur le même chemin, accompagné d'un rapport du sous-ministre ; une copie d'un arrêté du Conseil sur la question ; un état des frais d'entretien et de réparations des lignes du chemin de fer du Grand Tronc, entre Saint-Lambert et la Pointe Saint-Charles ; un état des frais d'entretien et de réparations sur la section mixte de la Chaudière.

M. FOSTER : Je remercie le ministre d'avoir produit tous ces documents, mais il ne sont d'aucune utilité, maintenant qu'il ne me reste que quelques minutes avant de prendre la parole sur cette question.

Le PREMIER MINISTRE : Vous les savez par cœur.

M. FOSTER : Je ne les ai jamais vus et personne autre non plus.

COMMISSION GEOLOGIQUE.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Je propose le bill (n° 146) amendant l'acte concernant la commission géologique. Ce bill a pour but de rendre la loi conforme aux intentions du directeur et des fonctionnaires du département. L'auditeur général a soumis une objection à la nomination d'un employé, nommé il y a environ un an, sous prétexte que cette nomination n'était pas conforme à la loi.

Le cas fut soumis au ministre de la Justice et la décision fut, d'après la loi, que personne ne pouvait être employé à des travaux temporaires dans le bureau géologique à moins de posséder toutes les qualités qu'exige d'un employé permanent l'article 4 de cette loi.

Cette loi empêche le directeur de s'assurer des services temporaires d'un homme possédant des aptitudes spéciales. Ce bill a pour but de faire disparaître la difficulté et de permettre au ministre, sur la recommandation du directeur, d'employer temporairement une personne n'ayant pas toutes les qualités exigées d'un employé permanent.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Quel cas particulier désire-t-on régulariser par ce bill ? Quel est le nom de cet employé ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : M. McLeish.

La motion est adoptée, et le bill lu une première fois.

MINISTERE DE L'INTERIEUR.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Je propose le bill (n° 147) modifiant l'acte concernant le ministère de l'Intérieur. La raison pour laquelle je présente ce bill est presque absolument la même que celle que je viens d'expliquer concernant le bureau géologique.

L'acte du service civil adopté en 1895 reconnaissait la nomination de certains employés qui étaient déjà dans l'administration. Mais, à la mort de l'un d'eux, qui était calculateur dans le bureau de l'astronome en chef, on voulut le remplacer ; mais l'auditeur général prétendait que nous n'avions pas le droit de nommer des experts sans observer toutes les dispositions de l'acte du service civil. La loi nous obligeait, soit de nommer un employé surnuméraire à $400, ou un employé permanent de deuxième classe. Nous ne pouvions pas avoir un homme compétent à ce prix ; il n'y avait pas de vacance dans la deuxième classe, et nous ne désirions pas augmenter le nombre des employés de cette classe.

Je ferai peut-être mieux comprendre la position, en donnant lecture du mémoire que l'astronome en chef m'adresse sur la question. Voici :

Il y a actuellement employé à ces sortes de travaux (travaux techniques dans le bureau de l'arpenteur général) de 25 à 30 hommes dont les appointements varient entre $600 et $1,500 et qui ont été nommés avant 1895. Cette année-là l'Acte du service civil, article 47, fut modifié de manière à abolir la classe des surnuméraires experts. D'après cet amendement et une décision récente, tous les employés à Ottawa sont soumis aux dispositions de l'Acte du service civil, soit comme employés permanents, soit comme surnuméraires. Ces derniers peuvent continuer à être employés au même salaire, mais sans augmentation ; mais il ne peut pas en être nommé d'autres pour remplir les vacances ou pour répondre aux besoins croissants, excepté à un salaire de $400.

Il n'y a aucune disposition pour faire une nomination avec des appointements entre $400 et $1,100, de salaire d'un employé de 2e classe. Les principaux inconvénients de cet état de chose sont les suivants : dans le cas d'une vacance, $400 sont tout à fait insuffisants pour un homme ayant les capacités requises ; la seule autre alternative, celle de nommer un employé permanent à $1,100 ou plus, ne serait guère praticable dans le cas d'un nouveau venu ne connaissant rien des travaux du bureau. Dans le cas où nous avons besoin d'un aide temporaire, on ne peut payer plus de $400 par année, ce qui est insuffisant tel que dit ci-dessus.

L'idée de préparer les jeunes gens à ces sortes de travaux répondrait aux besoins du département, mais elle ne saurait être appliquée avec la loi actuelle ; car pas un jeune homme, ayant les capacités requises pour ces sortes de travaux, n'accepterait $400 par année, avec la perspective d'en gagner $600 après 7 ans et sans espérance de dépasser cette somme, quels que soient ses états de service à moins qu'il n'ait la chance d'entrer dans le service permanent qui est nécessairement limité. La loi actuelle est défectueuse à l'égard des surnuméraires, car n'espérant aucune augmentation, ils ne font qu'un service relativement faible.

Le première difficulté s'est présentée à la mort de M. Dufresne qui agissait comme calculateur dans ce bureau. Il est mort en février 1898. M. Louis Gauthier, un surnuméraire expert, fut quelque temps après transféré du bureau de l'arpenteur général à la place de M. Dufresne, et M. Langlois, l'arpenteur, remplaça M. Gauthier à $900 par année. L'auditeur général, avec l'approbation du ministère de la justice, décida que nous ne pouvions payer que $400 dans les deux cas.

Nous avons aussi dans le département, un certain nombre de surnuméraires experts, employés depuis plusieurs années, auxquels il est impossible de donner une augmentation en vertu de la loi actuelle. Nous avons besoin d'un calculateur et nous ne pouvons pas en avoir un pour $400. Le but de ce bill est de permettre au ministre d'employer comme surnuméraire une personne que le sous-ministre et le chef du bureau concerné lui recommandent comme possédant les qualités requises.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : D'après ce que je comprends, la loi actuelle ne permet de nommer des experts qu'avec un salaire de $400. Le ministre voudrait avoir le droit de donner des salaires plus élevés.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui ; entre $400 et $1,100 et sans faire de nominations permanentes.

La motion est adoptée et le bill lu une première fois.

ACTE RELATIF AUX TERRES FEDERALES.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : J'ai l'honneur de déposer le bill (n° 148) modifiant de nouveau l'acte des terres fédérales. Il s'agit en premier lieu de modifier les conditions dans lesquelles le gouvernement peut vendre des terres destinées au fonds des écoles dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. Actuellement les conditions sont 1-5 comptant et le reste en 4 paiements égaux et annuels. L'opinion générale, que je partage d'ailleurs, est qu'on pourrait faire des ventes

beaucoup plus avantageuses si les conditions n'étaient pas aussi sévères, et je demande que la loi soit modifiée de manière à ce que les paiements puissent se faire en 10 versements égaux au lieu de 5.

L'amendement suivant concerne l'autorisation donnée au Gouverneur général de régler les émissions de "scrips" aux métis du Nord-Ouest. Nous envoyons dans le district d'Athabasca une commission chargée de conclure un traité avec les sauvages pour qu'ils cèdent à la couronne un territoire qui n'est pas actuellement sous notre juridiction, mais qui est plus ou moins occupé par les colons de race blanche.

Il y a beaucoup de métis dans ce territoire et il n'y a pas de doute qu'il faudra régler avec eux en même temps qu'avec les sauvages, et qu'il serait impossible de conclure un traité efficace avec les sauvages, si nous ne nous entendons pas avec les métis. D'après la loi actuelle, le gouvernement ne peut donner des "scrips" qu'aux conditions auxquelles ils ont été accordés aux métis en 1870. Cette loi avait été adoptée pour pourvoir au cas des métis, dans le voisinage immédiat de la rivière Rouge. Cette date n'est d'aucune application dans le district d'Athabasca et nous demandons par le présent amendement que le gouvernement ait le droit d'accorder à tous les métis qui y ont droit des "scrips" règlant leurs réclamations jusqu'à la date du règlement.

Ce même amendement nous permettrait aussi de régler tous les cas en litige des Territoires du Nord-Ouest et d'accorder des "scrips" aux métis qui, depuis le règlement de 1885, réclament un règlement sur les bases de celui que nous proposons de faire avec les métis d'Athabasca.

M. DAVIN : Le ministre dit que ce bill lui permettrait de régler les réclamations des métis, non seulement du district d'Athabasca, mais de tous les Territoires du Nord-Ouest. A-t-il l'intention de régler les réclamations des métis de Willow Bunch au sud de Mâchoire-d'Orignal ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Voici ce que j'ai voulu expliquer : L'honorable député sait que depuis que des "scrips" ont été émis aux métis, immédiatement après la rébellion de 1885, un grand nombre de métis prétendent que les enfants nés entre 1870 et 1885 ont droit à des "scrips" de même que leurs parents. Et c'est pour pouvoir reconnaître ces réclamations que nous demandons l'autorisation mentionnée dans le présent bill.

M. DAVIN : L'article concernant la vente des terres destinées au fonds des écoles dit-il simplement qu'à l'avenir les paiements se feront en 10 versements au lieu de 5, ou la loi aura-t-elle une effet rétroactif ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Elle n'aura pas d'effet rétroactif.

La motion est adoptée et le bill lu une première fois.

M. SIFTON.

TITRE DE BIENS-FONDS.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Je propose le bill (n° 149) modifiant de nouveau l'acte des titres de biens-fonds de 1894. Il s'agit ici d'une question de détail qui a surgi à la suite de la loi concernant les propriétés immobilières dans les Territoires du Nord-Ouest. L'article 121 de cette loi, tel que modifié par l'acte 17, chap. 32 du statut de 1898, contient une disposition pour annuler, altérer ou abandonner les plans. Le long de la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique, un certain nombre de terrains de ville ont été arpentés et divisés sur une échelle beaucoup trop grande pour répondre aux besoins des établissements actuels. Il en est résulté que dans le voisinage immédiat de certains endroits, il y a des étendues considérables qui sont divisées en lots de ville, qui sont tout à fait inutiles comme tels, et c'est devenu une nécessité de pourvoir à l'annulation de ces plans, afin que les terrains en question puissent être consacrés de nouveau à l'agriculture.

La difficulté réside dans le fait que les tribunaux ont décidé que ces plans ne peuvent pas être changés, à moins qu'on ne se soit conformé aux prescriptions de la loi pour chaque lot et qu'on ait obtenu titre. Dans beaucoup de cas, les frais qu'il faudrait faire pour se conformer à la loi actuelle, dépasseraient la valeur des terrains.

Le présent amendement a pour but de permettre l'annulation de ces plans sans être obligé d'obtenir un titre séparé pour chaque lot.

La motion est adoptée, et le bill lu une première fois.

FIEVRES SCARLATINES—LES GALICIENS.

M. DAVIN : Avant de passer à l'ordre du jour, je désire signaler au ministre de l'Intérieur un entrefilet publié dans les journaux du 8 juin, disant que la fièvre scarlatine avait fait son apparition parmi les Galiciens à Saltcoats et près de Yorktown. L'honorable ministre a-t-il sur cette affaire d'autres renseignements que ce qui a paru dans les journaux ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Deux ou trois cas de maladie se sont déclarés parmi les immigrants et ont occupé l'attention des autorités, mais dans le moment, je ne puis dire si le cas dont parle l'honorable député est du nombre. Je puis m'en assurer d'ici à une demi-heure et le lui laisser savoir.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Avant de passer à l'ordre du jour, j'ai quelques mots à dire au sujet d'un rapport qui a été fait à la Chambre. On se rappelle que

le ministre de l'Intérieur m'a dit, le 9 juin, qu'un rapport complémentaire sur une question assez importante avait été déposé par lui sur le bureau de la Chambre. Pour me servir de ses propres paroles, "il a été remis au greffier, et j'ai vu ce dernier le passer à l'honorable député", voulant dire à moi-même. Cette remarque était au sujet d'un rapport incomplet de la correspondance échangée entre certains membres du gouvernement et M. Frederick Peters.

J'avais fait remarquer qu'on avait omis une date très importante dans ce rapport. Une dépêche chiffrée de M. Peters au ministre de la Marine et des Pêcheries était mentionnée comme ayant été reçue et ce qui était supposé être la réponse à ce télégramme y était aussi mentionné, mais sans date. Dans les circonstances, cette date était la partie la plus importante du rapport. J'ai appelé l'attention sur ce fait à plusieurs reprises et le 9 juin, le ministre de l'Intérieur fit la déclaration dont je viens de parler. Cette déclaration n'est pas exacte. Le greffier ne m'a pas remis de pareils documents ; mais depuis, j'en ai reçu un autre d'un employé de la Chambre, et c'est peut-être de celui-là que veut parler l'honorable ministre. Il se lit come suit :

OTTAWA, 3 mai 1899.

Sir Charles Hibbert Tupper ayant appelé l'attention, il y a quelques jours, sur le fait qu'un rapport qui a été produit en réponse à un ordre de la Chambre du 24 avril 1899, concernant la correspondance échangée entre M. Frédérick Peters et certains membres du gouvernement, était incomplet en ce qu'il ne donnait pas la date de la dépêche chiffrée, ni celle de la réponse à cette dépêche. La dépêche chiffrée est datée du 5 mai 1898 ; il a été impossible de s'assurer de la date de la réponse, mais sir Louis Davies déclare que c'est le 5 ou le 6 mai 1898. On peut montrer cette lettre à tout député désirant se procurer le renseignement qu'elle contient.

Votre etc.,
CLIFFORD SIFTON.

Ce document ne m'a pas été remis par le greffier. De plus ce n'est pas du tout une réponse à la demande très raisonnable que j'ai faite, appuyée sur un ordre de la Chambre. Ce document ne peut pas être inséré dans l'ordre du jour, et le document que je demandais devrait y être. Je n'ai personnellement aucun intérêt dans l'affaire, et je dois pour cela me montrer d'autant plus exigeant.

La Chambre avait ordonné que cette correspondance fût produite, et ces dates avaient été omises. Le rapport était incomplet à sa face même, et c'est un rapport supplémentaire qui aurait dû être produit, et non un document comme celui que je viens de lire. La question est d'autant plus importante que le comité des impressions a fait hâter l'impression de ce rapport incomplet. Mais la Chambre n'a pas approuvé cela et ne l'approuvera certainement pas. J'appelle l'attention des ministres sur cette omission et cette irrégularité, afin que le renseignement contenu dans la lettre puisse être inclus dans un rapport supplémentaire. On ne saurait avoir d'objection à cela. Je déclare que je n'ai jamais lu cette lettre. Si je l'avais lue, j'aurais répondu immédiatement que ce n'était pas là le document que je demandais. Je ne demande pas ce renseignement pour moi-même, car je connais les faits ; c'est pour qu'il soit dans les archives et pour cela, il faut qu'il soit complet.

Pendant que j'y suis, je rappellerai au ministre de la Marine et des Pêcheries qu'il m'a promis un rapport au sujet de l'inspecteur Russell, le plus tôt possible. Je désire beaucoup l'avoir au plus tôt, et je serai reconnaissant au ministre de vouloir bien s'en occuper d'une manière spéciale.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai écrit au sous-ministre à cet effet, le jour même.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je serais reconnaissant à l'honorable ministre s'il voulait bien rafraîchir la mémoire à son sous-ministre. Je dirai aussi un mot du cas de Bauer. Le 8 juin, le jour où je lui ai remis la lettre de Bauer, ici-même, le ministre de l'Intérieur a dit qu'il avait donné immédiatement instruction à son sous-ministre de voir le président de la commission des examinateurs, et qu'il tâcherait de se rendre à ma demande si c'était possible. Mais il n'a pas encore eu de réponse. Le ministre me ferait plaisir s'il pouvait me dire quand il espère pouvoir régler cette affaire.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cette affaire m'était sortie de la mémoire, et je ne suis pas en état de répondre dans le moment. Je répète que j'ai donné des instructions et je vais y voir de nouveau.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je suppose que la raison pour laquelle le télégramme de M. Peters n'était pas daté est celle-ci : C'était une dépêche chiffrée que j'ai traduite et envoyée au ministre de l'Intérieur. Il m'a donné sa réponse que j'ai ensuite télégraphiée à M. Peters. J'ai écrit cette réponse au bas du télégramme sans la dater. Quand M. Sifton m'a demandé la date, je lui ai répondu que ce devait être le jour même de la réception du télégramme de M. Peters, ou le lendemain. La copie que j'avais ne contenait pas de date, mais j'ai pu m'assurer par d'autres correspondances que j'ai eues avec M. Peters qu'elle était du jour même ou du lendemain.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre voit que le point est important. Pas plus que qui que ce soit ici, je ne connaissais le contenu de cette dépêche chiffrée. M. Peters qui avait, à cette époque, l'intention d'entrer en société avec moi, mais qui n'était pas encore mon associé à cette époque plus que celui du ministre de la Marine et des Pêcheries, avait cependant une clef télégraphique commune à nous deux, et que nous connaissions seuls.

Dans cette dépêche chiffrée, comme il l'a expliqué, il a demandé au ministre de la

Marine et des Pêcheries la permission d'employer la clef que j'avais avec lui. Mais jamais, il ne m'a dit ce que contenait le dépêche. Ce n'était pas, du reste, mes affaires. J'ai donné la clef au ministre de la Marine et des Pêcheries, et c'est de cette clef qu'on s'est servi pour communiquer dans la suite. La date est importante pour établir qu'il n'y avait aucune société entre nous à cette époque. Nous étions simplement des amis ayant l'intention de former une société, qui n'a été réellement formée que quelques mois plus tard. Je ne comprends pas pourquoi le gouvernement qui avait tous les renseignements en sa possession, a omis de fournir les dates.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La raison, c'est que la copie que j'avais ne portait pas de date.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le rapport ne le fait pas voir.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le moyen d'obvier à cette lacune, serait une lettre explicative du ministre de la Marine et des Pêcheries. Je regrette que ma copie n'ait pas porté de date.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je n'ai rien à dire contre le contenu de cette dépêche ; je demande simplement qu'elle paraisse au rapport.

BUREAU DE POSTE A SYDNEY-NORD.

M. McDOUGALL : Avant de passer à l'ordre du jour, je demanderai au directeur général des Postes (M. Mulock) s'il y a quelque chose de vrai dans la nouvelle qui me parvient que le directeur du bureau de poste à Sydned-nord a été destitué ou est sur le point de l'être. On m'informe qu'il a été destitué et qu'on a demandé à son successeur de fournir un cautionnement. Si la nouvelle est vraie, le ministre peut-il me donner la raison de cette destitution ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si l'honorable député veut avoir l'obligeance de répéter sa question demain, je prendrai des renseignements que je ne puis fournir maintenant.

RAPPORT DU MINISTRE DE LA JUSTICE

M. CLANCY : Avant de passer à l'ordre du jour, je voudrais savoir du Solliciteur général (M. Fitzpatrick), quand le rapport du ministre de la Justice sera produit. Je ferai remarquer qu'il est deux mois en retard.

Le SOLLICITEUR GENERAL (M. Fitzpatrick) : Je prendrai des renseignements et je le dirai demain.

INTERCOLONIAL—PROLONGEMENT

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je propose la 3e lecture du bill (n° 133) pour autoriser le gouvernement à faire l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond.

M. FOSTER : J'ai certaines remarques à faire concernant l'arrangement avec le chemin de fer du Grand Tronc et concernant l'achat du Drummond. Elles peuvent se faire tout aussi bien sur ce bill que sur l'autre.

Au commencement de la séance, j'ai eu l'occasion de protester contre la coutume trop fréquente qu'ont certains ministres de ne pas tenir leurs promesses et de retarder la production de documents promis jusqu'au moment où un adversaire est appelé à se lever pour discuter une question. Ce procédé manque de courtoisie, et il n'a jamais été mis en pratique dans cette Chambre auparavant.

Je n'en prendrai cependant pas avantage pour retarder l'adoption du bill. Je me contenterai d'en prendre note et d'en demander compte à qui de droit si la chose se renouvelle.

Je n'ai jamais connu un gouvernement qui ait refusé, avec tant d'obstination, de communiquer à la Chambre les renseignements les plus nécessaires ; et bien que le ministre des Chemins de fer et Canaux ait reçu une leçon salutaire, il semble ne pas être complètement guéri de cette manie et il en aurait peut-être besoin d'une autre.

Après avoir protesté contre ces procédés discourtois et peu parlementaires, j'arrive à la question qui nous occupe.

Après toute la discussion qui s'est faite en 1897, 1898 et 1899, je n'ennuierai pas la Chambre en refaisant l'histoire des arrangements avec la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond et celle du chemin de fer du Grand Tronc.

Mes honorables amis de la gauche ont traité toute la question à fond, avec beaucoup de talent et de force. Et je ne reviendrai sur les arguments qu'ils ont donnés qu'autant que cela sera nécessaire pour appuyer la démonstration que je vais faire.

Je dois dire, en passant, que ces arguments n'ont été réfutés loyalement ou logiquement, ni par les ministres, ni par leurs partisans. Comme nous sommes rendus à l'épreuve définitive de la 3e lecture de ces bills, je demande à la Chambre de passer en revue, avec moi, certains points de la question.

Examinons d'abord dans quelles circonstances la Chambre s'est trouvée saisie de ces propositions. Tout le monde sait que ces deux propositions, l'achat du Drummond et l'arrangement avec le chemin de fer du Grand Tronc, entraînent une dépense à compte du capital de $7,000,000. Cependant, jamais depuis le commencement du présent parlement, on n'a laissé entendre à

la Chambre, qui a le contrôle des dépenses, ni par discussion, ni par résolution, que ces arrangements étaient opportuns ou que des moyens devraient être pris pour les mener à exécution.

Le parti libéral qui, avant son arrivée au pouvoir, semblait se soucier beaucoup des libertés du peuple, des droits et des immunités du parlement, au sujet de ces grandes dépenses, s'est engagé, à la veille de l'ouverture de la session, dans un contrat qui liait par le fait même, le gouvernement qu'il appuie. Lorsqu'il s'agit d'étudier cette question, il nous faut d'abord tenir compte du fait que le parti libéral est entré dans cette entreprise sans l'autorisation de la Chambre qu'il a engagée par le fait même. Bien que cela ne soit ni parlementaire, ni constitutionnel, c'est cependant, de cette manière que doivent envisager la chose, ceux qui ont toujours prôné les doctrines libérales, et qui se sont toujours montrés sévères, lorsqu'il s'est agi des droits parlementaires. Je le répète, M. l'Orateur, si l'on veut se fier à l'expérience ou consulter la coutume parlementaire dans ce pays, on constatera, que dans ces deux grandes opérations, on a manqué de prudence et on a négligé de consulter et d'étudier les rapports et les documents sur lesquels sont généralement basées toutes mesures ministérielles. Je crois que l'on chercherait en vain des rapports de l'Intercolonial de nature à démontrer au parlement les effets probables de ces arrangements, et cependant, M. l'Orateur, en ce qui concerne le chemin de fer du Grand Tronc, ce marché nous lie pour 99 ans et en réalité pour toujours. On aurait cru qu'un ministre sans expérience eût désiré s'appuyer sur les rapports des officiers les plus compétents en matière de chemin de fer et baser sa ligne de conduite sur les données et les faits authentiques. Or, que voyons-nous ? Nous voyons qu'au moment même où le contrat était fait, le ministre n'avait reçu aucun rapport d'ingénieur au sujet du chemin de fer du comté de Drummond qu'il voulait acheter. Pas un seul rapport, tandis que, d'un autre côté, le sous-ministre des Chemins de fer, M. Schreiber, déclarait ce qui suit : J'ai mon opinion sur cette transaction du chemin de fer du Drummond, mais je dois avouer que je n'ai pas étudié la question et je ne puis pas parler par expérience. Si le gouvernement veut louer ou acheter ce chemin, je lui recommanderais d'étudier sérieusement la chose. Devant cette déclaration, ni le ministre, ni le gouvernement, n'ont jugé à propos de soumettre la question à un officier compétent avant d'engager le pays dans cette entreprise. Voici deux points importants.

D'abord on veut acheter et faire un arrangement de 99 ans avec le Grand Tronc, sans avoir consulté les hommes versés dans les affaires de chemins de fer et en état de donner une opinion raisonnée sur la question. Si ces rapports ont été demandés, ou si l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux les a obtenus, il les a gardés dans ses poches avec l'empressement qu'il semble toujours mettre dans toute affaire qui lui est soumise, soit qu'il garde sur lui les documents, ou qu'il les laisse dans les casiers de son bureau.

Nous devons, en second lieu, mentionner une autre circonstance qui se rattache à cette transaction. Cette question a été soulevée aussitôt après les élections de 1896 dans lesquelles nos adversaires ont fait des efforts herculéens pour arriver au pouvoir. Or, outre les déclarations publiques faites par les partisans du gouvernement devant le parlement et dans le pays, il fallait, pour arriver au pouvoir, s'assurer l'appui d'hommes influents.

Peu de temps après les élections de 1896, nous voyons le ministre des Chemins de fer et Canaux entamer des négociations pour l'achat de la ligne du Drummond, avec un M. Greenshields, de Montréal. Etudions la question. Avant 1894, M. Greenshields, un avocat et un homme d'affaires de Montréal, contre qui, je n'ai rien à dire, recevait un cadeau de $50,000, ou 500 des quatre mille actions du chemin de fer du comté de Drummond. Un peu plus tard, il acquérait huit cents actions qui lui étaient vendues par les promoteurs et les directeurs de ce chemin, pour la somme de $24,000, ce qui le rendait possesseur de 1,300 parts sur quatre mille, soit environ un tiers du capital-actions de la compagnie. Vers cette époque, on offre à M. Greenshields un lot considérable d'actions qu'il accepte en partie, cela, alors que le contrat avait été fait et signé par le ministre des Chemins de fer et Canaux, pour l'achat de la ligne du Drummond, et M. Greenshields devenait aussi possesseur de 2,676 actions sur les 4,000 du capital. Ce monsieur, si justement intéressé, semblait avoir une notion parfaite des avantages de ces négociations. Il a su choisir le moment d'acquérir ses intérêts dans la compagnie, et c'est avec lui que le ministre des Chemins de fer et Canaux a fait le marché en question pour l'achat du chemin de fer du comté de Drummond. Voyons, maintenant, quelles sont les autres circonstances qui se rattachent à cette transaction.

Nous allons étudier la valeur de ce chemin de fer, lorsque le ministre a entamé des négociations avec M. Greenshields pour son achat. C'était alors un petit chemin de fer tout à fait isolé, partant de Sainte-Rosalie et sans raccordement vers l'ouest, il se terminait à Moose-Park, sans aucune ligne vers l'est, à partir de ce point. La compagnie avait fait avec le Grand Tronc certains arrangements au sujet du trafic, mais rien de pratique, cependant, mais simplement dans un but d'avenir, car l'on voulait louer le droit de passage sur la section Chaudière pour une période de 99 ans. Ce chemin, ainsi isolé, était de peu de valeur,

et il ne mesurait que 90 milles de longueur entre la ligne du Grand Tronc et une ligne projetée que la Compagnie du Drummond n'a pu réussir à construire faute de capitaux. Cette ligne était donc réduite à peu de valeur. Non seulement elle était isolée, mais elle ne rapportait rien, les voyageurs étaient très peu nombreux, et les marchandises qu'on y transportait étaient des moins rémunératrices. N'ayant aucun raccordement ni à l'est ni à l'ouest, cette compagnie ne pouvait faire qu'un trafic purement local, et comme elle se trouvait dans l'impossibilité de construire une ligne de raccordement, jusqu'à la section de la Chaudière, son trafic restait des plus restreints.

Il est vrai que l'on nous donne pour les 3 dernières années, jusqu'en 1897, des rapports qui établissent une recette moyenne d'environ $30,000 ; mais quiconque a lu le rapport de l'enquête, étudié l'histoire du chemin, n'admettra pas ce fait, et je crois qu'en étudiant à fond la question, on découvrirait plutôt un déficit pour ces trois années.

Qu'y a-t-il encore à ce sujet ? Cette compagnie était alors en banqueroute pour ne pas dire plus, et je vois à la page 98 du rapport, que le 30 juin 1897, elle avait une dette flottante de $298,396. On avait émis des débentures au montant de un million et toutes, je crois, étaient entre les mains de la banque des Cantons de l'Est, qui les retenait comme garantie collatérale pour des avances considérables d'argent. Il était réellement impossible de réaliser des capitaux sur ces garanties. Ainsi, étant donnée cette dette flottante plus les obligations données surtout à la banque des Cantons de l'Est, je ne crois pas exagérer en disant que ce chemin était en banqueroute. A l'appui de ce que je dis, nous voyons qu'en 1894, les propriétaires du chemin étaient disposés à vendre la section déjà construite, pour $500,000, et de fait l'offre en avait été faite. Nous voyons que plus tard, ils étaient prêts à vendre le chemin complet avec le matériel roulant et tout, pour la somme de $400,000. Voilà des faits indiscutables, des faits connus et qui ont été prouvés lors de l'enquête par les personnes mêmes intéressées dans le chemin de fer du Drummond. Le chemin avait été construit au moyen de subventions fédérales, de subventions du gouvernement de Québec, et aussi de légères subventions des municipalités.

C'est une question de savoir si cette somme de $40,000 qu'on réclamait, a jamais été payée, ou si ce n'est pas là une de ces transactions faciles à faire dans les entreprises de cette nature ; je crois que c'est l'extrême limite à laquelle on peut aller, et que c'est tout ce qu'ils ont dépensé sur ce chemin, et que tout le reste provient des subsides qu'ils ont reçus et qui s'élèvent à quelque chose comme $650,000, et des banques en faveur desquelles ils ont hypothéqué le chemin. Ce n'est donc pas exagéré de dire que la compagnie, à cette époque, était insolvable et que l'estimation qui a été faite par ceux qui en étaient alors propriétaires était très modérée.

C'est juste à ce moment que le ministre des Chemins de fer (M. Blair) entre en scène, et que sans un rapport approprié de son ingénieur, sans avoir consulté le parlement, sans connaître le sentiment de la députation sur cette question, il propose de faire l'acquisition du chemin sur la base de $1,600,000, payables à raison de $64,000 par an. Sur ce point il ne peut y avoir de doute ; le ministre proposait de payer $64,000 par année pendant 99 ans, et les conditions dans lesquelles ces paiements devaient être faits, portaient la valeur actuelle du chemin à $2,049,192.

De tout cela, il ressort que pour un chemin construit presqu'en entier avec les subventions du gouvernement, et qui n'a pas pu coûter plus de $1,115,000, un chemin dont les propriétaires étaient disposés à vendre la partie terminée pour $400,000, et dont le parachèvement complet n'aurait pas dépassé $680,000, le ministre des Chemins de fer et Canaux a offert à son ami, M. Greenshields, $1,600,000, comme base d'évaluation, et qu'il lui a proposé un mode de paiement qui mettait $2,049,192 dans la poche de M. Greenshields et de ses co-directeurs.

Voilà le marché conclu entre le ministre des Finances et son ami, M. Greenshields, pour l'achat du chemin de fer du comté de Drummond ; voilà le marché que le ministre a soumis au parlement ; voilà le marché que les partisans du gouvernement ont approuvé, malgré la répugnance d'un grand nombre ; voilà le marché que le parti libéral a vanté comme le plus avantageux qui pouvait être fait et que le pays devait ratifier sans hésitation.

Mais, M. l'Orateur, un incident est survenu et quel est cet incident ? Après que le marché eut été ratifié par cette Chambre, il est venu devant le Sénat, et il a été trouvé si extravagant, que la Chambre haute a refusé de le sanctionner.

Le bill fut rejeté par le Sénat. Les ministres et leurs partisans simulèrent une vertueuse indignation, mais ils ne voulurent pas mettre cette indignation en pratique ; pour cela, il leur aurait fallu dissoudre le parlement et en appeler au peuple sur cette question, pour savoir si les électeurs approuvaient ou désapprouvaient le Sénat dans cette affaire.

Ceci passé, qu'arriva-t-il ensuite? Dans les quelques jours qui restaient, le ministre des Chemins de fer et Canaux—conseillé, sans doute, par quelques collègues plus discrets et peut-être par le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) qui n'a jamais dû voir cette transaction d'un bon œil—le ministre des Chemins de fer et Canaux, dis-je, reprit son premier marché et conclut un nouvel arrangement qui est actuellement soumis à la Chambre.

Que contient cet arrangement ? Il demande qu'au lieu de payer $64,000 par année, ce qui

équivalait à une somme de $2,049,192, le ministre soit autorisé à acheter le chemin pour la somme de $1,600,000 comptant, de sorte que l'Etat réalise sur cette seule partie de la transaction, une économie de $449,000.

Mais en réalité, l'Etat économise beaucoup plus que cela, car pour obtenir la subvention sur la partie non construite du chemin, la compagnie était tenue de construire un chemin d'un certain type, et comme ce type est inférieur à celui de l'Intercolonial, et qu'il aurait fallu le mettre du type de l'Intercolonial. pour l'exploiter avantageusement comme faisant partie de l'Intercolonial, par le deuxième arrangement, le ministre stipule que la compagnie dépensera ou que le gouvernement dépensera pour elle, $100,000 en améliorations, ce qui est $65,795 de plus que ce que la compagnie aurait eu à dépenser pour diminuer les courbes et faire les améliorations qu'elle s'était engagée à faire jusqu'à Moose Park, en vertu du premier arrangement.

Ainsi, par le second arrangement, le ministre des Chemins de fer et Canaux, quand il s'y est vu forcé, a enlevé un demi-million de dollars en bel argent, de la poche de M. Greenshields et de ses associés ; et le même gouvernement, le même parti, les mêmes journaux qui vantaient le premier marché comme le "nec plus ultra" de la sagesse, comme un trait de génie de la part du ministre des Chemins de fer et Canaux, applaudissent avec le même enthousiasme, cette reculade de $500,000.

Le Sénat est justifié. Par tout le *pays*, l'on est justifiable de croire que le premier marché conclu par le ministre des Chemins de fer et Canaux, marché fait sur des données insuffisantes et des renseignements insuffisants, et imposé de force à cette Chambre, a été un marché au sujet duquel tout ce qu'il a eu à faire a été de s'asseoir avec l'autre partie et de lui dire : "Le pays a vu la chose, et il m'est impossible de vous donner autant que cela ; il vous faudra ôter $500,000,—y consentez-vous ?"

M. Greenshields avait plus du huitième des actions, qu'il avait eu pour rien ; un cinquième qu'il avait eu pour 30 pour 100 ; et sachant qu'après le paiement des dettes de la compagnie, il aurait sa proportion des fonds de l'achat, il a obtenu une promesse de vente d'une très grande partie des actions pour une période pendant laquelle le ministre a signé le contrat, ce qui a donné aux actions la valeur qu'elles n'avaient pas auparavant.

Il y a une autre chose qu'il faut noter relativement à ce chemin. Le Sénat a déclaré que ce marché n'était pas un marché prudent, et il a refusé de le sanctionner. Le gouvernement, et le ministre des Chemins de fer et Canaux ont décidé de s'en tenir à l'arrangement ; mais le bill n'ayant pas été adopté, il leur a fallu présenter un autre projet. Ils ont demandé à cette Chambre de voter des fonds ; et je demande aux honorables membres de la droite de dire si l'énoncé que je fais est faux. Lorsque, en 1897, ils sont venus demander à cette Chambre de voter $160,000, ou à peu près, pour leur permettre de payer le loyer pendant une période limitée, tout l'arrangement était absolument basé sur l'énoncé que c'était une expérience. Je ne lirai pas les extraits. Ils se trouvent dans les "Débats" de 1897 ; vous les trouverez en lisant la discussion qui a eu lieu au mois de juin de cette année-là. Vous verrez que le ministre du Commerce, en réponse à une de mes questions, a dit que l'on se proposait de faire une expérience pendant quelques mois, pour démontrer à la Chambre si, au point de vue financier et économique, l'on faisait bien de conclure un arrangement définitif.

Le ministre des Travaux publics a aussi parlé, au cours de la même discussion ; et tout son discours est basé sur l'énoncé que ce sera une expérience, et que nous saurons par le commerce et le revenu si, oui ou non, le parlement agira sagement en faisant un arrangement définitif. Le ministre des Chemins de fer et Canaux—sans doute que nous nous rappelons tous sa prédiction—a prédit que le prolongement de l'Intercolonial, à Montréal, rapporterait des bénéfices inouïs, et il a eu le soin de baser sa demande de $160,000 sur l'énoncé qu'il s'agissait d'une expérience, et que l'affermage de la ligne pendant peu de mois donnerait à la Chambre une idée du trafic et du revenu. Non-seulement le ministre du Commerce, le ministre des Travaux publics et le ministre des Chemins de fer et Canaux, mais, lorsque le bill des subsides eût été renvoyé à l'autre Chambre, le procureur général de la Confédération, sir Oliver Mowat, a dit explicitement que la Chambre demandait la chose à titre d'expérience. Vous trouverez cela à la page 809 des "Débats" du Sénat. Il a dit :

> A mon avis, on veut ceci : les honorables messieurs ayant des doutes, ou plus que des doutes, sur la question de savoir si le trafic justifierait les dépenses, croient qu'il est opportun qu'il nous soit permis à nous tous de constater par l'expérience ce que serait ce trafic.

Il ne saurait y avoir d'énoncé plus explicite que celui-là. Or, M. l'Orateur, le gouvernement et le pays ayant exploité le chemin pendant neuf, dix, onze ou douze mois, —aujourd'hui, c'est quatorze mois qu'il faut dire—que voyons-nous aujourd'hui ? Nous voyons le ministre des Chemins de fer et Canaux se lever et, d'abord, nier que des renseignements d'une valeur quelconque puissent être donnés en ce qui a trait au prolongement à Montréal ; et, ensuite, refuser absolument de produire des renseignements à ce sujet, parce que, dit-il, ils ne sauraient être donnés. Or, M. l'Orateur, comment est-il possible qu'un cabinet ou un membre du cabinet puisse refuser ces renseignements ?

Lorsque cet argent fut voté pour faire cette expérience, ce même ministre des

Chemins de fer et Canaux et ce même gouvernement s'adressèrent à la Chambre de qui ils avaient réussi à obtenir l'argent nécessaire pour faire cette expérience, et lui déclarèrent de la manière la plus formelle qu'il leur était impossible de fournir la moindre information relativement aux résultats obtenus durant ces treize ou quatorze mois d'expérience.

Or, cette déclaration de l'honorable ministre a été contredite par ses propres officiers en 1898, alors qu'en réponse à des demandes de documents—et les télégrammes en réponse se trouvent dans les "Débats" de cette session, à la page 3750—M. Pottinger, sous sa signature, et M. Schreiber, lorsqu'il fut examiné devant le comité chargé de faire une enquête sur l'affaire du chemin de fer de Drummond, déclarèrent positivement qu'il était possible de donner les résultats des affaires de cette nouvelle partie du chemin, et ils voulaient si bien que cela fût connu de tous, que M. Pottinger envoya lui-même un télégramme à M. Schreiber, le 13 de mai 1898, dans lequel il dit :

Il n'est pas fait mention dans le rapport que je vous ai envoyé de ce que peut avoir coûté le transport des matériaux destinés à la reconstruction ou à la mise en exploitation du chemin de fer du comté de Drummond, et cela ne figure pas dans les recettes de cette partie du prolongement de l'Intercolonial pour le mois de mars.

Cela était pour le mois de mars. M. Pottinger, le surintendant général du chemin, envoya un état des recettes de cette partie du chemin, et afin que personne puisse prétendre lui donner une autre interprétation, il disait : je me suis bien gardé de faire entrer dans cet état ce qui peut avoir été payé pour le transport du matériel destiné à la construction du chemin de fer du comté de Drummond. Ils en agissaient ainsi, parce que, comme l'avaient dit sir Oliver Mowat, sir Richard Cartwright et l'honorable ministre des Travaux publics, on en était à faire une expérience, et qu'il leur fallait préparer cet état avec soin, et en élaguer tout ce qui ne devait pas y figurer, afin de pouvoir fournir au parlement des renseignements aussi exacts que possible.

Il y a maintenant treize mois que ce chemin est en exploitation en vertu de cet arrangement, et lorsque, avant d'adopter ce contrat, nous demandons à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux de nous donner des renseignements à ce sujet, ce dernier nous déclare qu'il est absolument impossible de nous dire quelles sont les recettes et les dépenses de cette nouvelle section de l'Intercolonial. Nous ne pouvons donc comparer les résultats obtenus sur cette partie du chemin avec ceux obtenus sur le reste de l'Intercolonial.

J'en arrive maintenant à l'arrangement conclu avec le Grand Tronc. Nous pouvons répéter relativement à ce contrat ce que nous avons dit du contrat conclu avec le chemin de fer du comté de Drummond. Ce contrat a été conclu sans l'autorisation du parlement ; la responsabilité de cette Chambre a été engagée dans cette affaire par le gouvernement et un certain nombre de ses amis, mais ce contrat se trouve aujourd'hui sur le même pied que l'autre, et je ne répéterai pas ce que j'ai déjà dit à ce sujet.

Revenons à l'arrangement qui a été conclu en premier lieu avec le Grand Tronc. Rien n'a pu faire avouer à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux que le retard apporté à l'adoption de ce contrat avait eu pour effet de faire acquérir des avantages considérables au pays dans ces deux arrangements conclus avec le Grand Tronc et le chemin de fer du comté de Drummond. Il a cependant admis que dans le deuxième marché, il ne paie pas $6,000 par année de redevance durant 99 ans pour l'usage de la section de la Chaudière, et que la redevance qu'il devait payer pour l'usage des autres parties du chemin n'a pas été augmentée afin de combler cette différence.

Je veux comparer aussi brièvement que possible le premier contrat avec le deuxième. Ici encore nous constatons que l'on a agi avec la plus grande ignorance et sans posséder le moindre renseignement sur ce qui faisait l'objet du contrat. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas encore déposé sur le bureau de la Chambre les rapports d'aucun des employés de son ministère, chargés par lui d'aller examiner la tête de ligne du Grand Tronc, ses voies, ses ponts, et préparer une estimation du coût et de la valeur de ces termini et de ces parties du chemin qui devront être employées. Il est vrai que lorsque l'enquête à laquelle assistait M. Schreiber et le ministre des Chemins de fer et Canaux a eu lieu devant le comité, l'honorable ministre a produit un mémoire que M. Schreiber avait préparé dans son bureau, à Ottawa, et dans lequel il citait un certain nombre de chiffres au hasard, comprenant la moitié de la valeur de certaines propriétés, la valeur complète de quelques-unes des propriétés restant, puis après avoir estimé la valeur de ces termini et divisé ce montant en deux parts égales, il recommanda que la moitié du coût fût payée au taux de 5 pour 100 par année d'intérêt.

On serait porté à croire que l'honorable ministre avant de songer à acquérir des privilèges aussi considérables que ceux-là, et avant de relier l'Intercolonial avec d'autres chemins—union qui une fois conclue devait être pour ainsi dire impossible à briser—on aurait cru, dis-je, que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux aurait pris la peine de se renseigner et aurait fait estimer le coût et la valeur des propriétés du Grand Tronc à cette tête de ligne, et sur cette partie du chemin que le gouvernement avait l'intention d'affermer, y compris le pont, afin de pouvoir agir en connaissance de cause au cours de ces négociations avec le Grand Tronc, mais rien de tout cela n'a été fait et c'est en vain que l'on chercherait dans les dossiers du parlement un document

quelconque concernant cet aspect de la question. Vous ne trouverez pas parmi tous les documents déposés sur le bureau de la Chambre un seul rapport préparé par un ingénieur à ce sujet. Tous nos renseignements sur ce point se résument au mémoire tronqué qui a été produit devant le comité d'enquête du chemin de fer du comté de Drummond. Sur quoi s'est-on basé pour acquérir ces termini ?

Il doit être bien compris d'abord que quels que soient les avantages que l'on nous accorde, que nous payions une rente annuelle ou non, nous ne payons pas moins pour l'entretien de toutes ces parties de la ligne, en nous basant sur le nombre de milles parcourus par les locomotives et les voitures de l'Intercolonial. Le loyer que nous payons pour l'usage des termini, de l'embranchement de Sainte-Rosalie, et du pont est ce que l'on pourrait appeler un honoraire que vous donnez à un avocat pour l'intéresser à votre cause, et l'empêcher d'aider à vos adversaires, car à part cette somme vous serez encore obligés de lui payer les honoraires qui lui reviendront de droit. Ce loyer est donc pour ainsi dire un honoraire que l'on a donné au Grand Tronc pour l'encourager à nous accorder certains privilèges, qui devront être payés en proportion du nombre de milles parcourus par vos locomotives et vos wagons.

Sur quoi s'est-on appuyé pour payer les montants destinés à couvrir les frais d'usage des termini ? En premier lieu, ces termini devaient être estimés ; je viens de vous dire de quelle manière M. Schreiber a fait cette estimation. On devait déduire la moitié de l'estimation de ces termini, et cela fait, le ministre des Chemins de fer et Canaux obligeait le pays à payer à perpétuité 5 pour 100 par année sur la moitié du coût. Cet arrangement a été conclu sans tenir compte du fait que le gouvernement dans le loyer seul payait pour la moitié de l'usage, bien qu'il ne lui fût pas possible d'employer la moitié de toutes ces commodités ; et il est établi d'après les rapports qui ont été produits il n'y a pas encore bien longtemps, que nous nous sommes servis de ces choses dans une proportion de 6 et 7 pour 100. C'est-à-dire que nous avons payé pour la moitié du coût de ces termini au taux de 5 pour 100, ce qui est exorbitant, et nous nous en sommes servis de 6 à 7 pour 100.

On ne s'est pas gêné de dire que le pont avait coûté dix millions de dollars. Il a été établi lors de l'enquête, qu'un aussi bon pont que celui-là pouvait être construit pour six millions de dollars. L'honorable ministre a consenti à payer à perpétuité pour l'usage de ce pont un loyer annuel de quarante mille dollars. Il ne s'agit pas ici de savoir si la construction de ce pont a coûté ou non au Grand Tronc dix millions de dollars. Il s'agissait simplement de savoir quel montant l'Intercolonial devait payer pour sa part d'entretien de ce pont, et pour le droit de s'en servir. Je crois que le meilleur moyen d'en arriver là, aurait été de s'assurer de ce que pourrait avoir coûté la construction d'un pont moderne sur le Saint-Laurent. Et cela fait, consentir à payer la moitié du coût de ce pont et un intérêt raisonnable d'environ deux et sept huitièmes pour cent. Si le chemin de fer Canadien du Pacifique a pu construire à Lachine un pont pouvant suffire au trafic de cette grande compagnie au coût de $934,000, il nous est permis de croire que nous aurions pu construire un pont pour $2,000,000 ou environ. Si nous prenons la moitié de ce montant, soit un million de dollars, que représentent les quarante mille dollars par année que nous payons ? Ils représentent $1,400,000, ou environ le quart de $6,000,000 qui est le coût présumé, comme je viens de le dire, de la construction d'un pont, ou près de $600,000 des $2,000,000 qui seraient requis pour construire un pont comme celui-là sur le Saint-Laurent. Le loyer que nous payons pour l'usage du pont n'est pas aussi disproportionné que ce que nous payons pour les autres sections du chemin, d'après l'arrangement ; cependant, $40,000 par année payables à perpétuité pour l'usage d'un pont dont nous nous servons dans une proportion moindre de 10 pour 100, d'après les états fournis, est certainement un montant excessif, et nous aurions pu obtenir cet avantage à bien meilleur marché.

Mais quand il s'est agi de l'embranchement qui s'étend de Sainte-Rosalie à Saint-Lambert, le ministre des Chemins de fer a consenti à admettre que le coût de la construction de cette partie du chemin avait coûté $50,000 par mille, oubliant que la voie traverse une région qui, au dire des experts, se prête admirablement à la construction d'un chemin de fer ; et il a consenti à payer sur la moitié de ce montant un intérêt de 5 pour 100. Je ne crois pas que l'on puisse trouver un ingénieur de chemin de fer, qui dise qu'un chemin de fer ne pourrait pas être construit de Sainte-Rosalie à Saint-Lambert, pour $20,000 par mille ou environ. Puisqu'il en est ainsi, pourquoi le ministre des Chemins de fer a-t-il consenti à reconnaître que le coût de la construction de cette partie du chemin valait $50,000 par mille, et pourquoi a-t-il consenti à laisser payer au pays cet intérêt au taux de 5 pour 100, lorsqu'il savait parfaitement qu'il pouvait emprunter l'argent dont il avait besoin au taux de deux et sept huitièmes pour cent ?

Relativement à la jonction de la Chaudière, le gouvernement paie pour l'usage de cette section du chemin une rente annuelle de $6,000 à perpétuité, d'après les termes du premier contrat cette rente était payable durant 99 ans. Qu'avons-nous à part cela ? Il y a à part cela une clause qui paraît être bien extraordinaire dans le premier contrat, et si les honorables députés veulent bien se donner la peine de lire cette clause contenue dans le premier arrangement, et de la lire de nouveau telle qu'elle figure au dernier contrat, ils constateront immédiatement une différence notable entre les deux. Je ne

lirai pas ces deux clauses en entier, mais je vais indiquer la différence qui existe entre elles. En vertu de la clause 55, l'honorable ministre s'engage à payer la moitié du coût de la construction d'une voie double de Sainte-Rosalie à Saint-Lambert, et la moitié du coût de toutes les améliorations et voies additionnelles qui pourront être faites à la Pointe Saint-Charles, et de ce dernier endroit à la gare, et de payer pour toutes les améliorations que le comité des chemins de fer du Conseil privé pourra juger nécessaires pour les besoins du Grand Tronc lui-même, ce paiement devant se faire au taux de 5 pour 100 et à perpétuité.

Mais il y avait, dans le premier arrangement, un paragraphe qui ne figure pas dans le deuxième arrangement, et ce paragraphe obligeait le ministre des Chemins de fer et Canaux à payer au même taux de 5 pour 100 la moitié des dépenses qui pourront être faites pour le transport convenable du trafic de la compagnie. Ce paragraphe était conçu en termes très vagues. Cela aurait pu comprendre la construction des élévateurs et autres améliorations qui devront être faites pour suivre les progrès de l'époque durant les cent années pour lesquelles cet arrangement était conclu. Ce paragraphe ne figure pas dans le dernier contrat, et c'est toujours autant de gagné. Voici ce que l'honorable ministre s'était engagé à payer d'après le premier marché, d'abord $62,500 en paiement de l'usage de la tête de ligne, $40,000 par année pour l'usage du pont, $37,500 par année pour l'usage de l'embranchement de Sainte-Rosalie à Saint-Lambert—la moitié du coût à 5 pour 100—et $6,000 par année pour l'usage de la jonction de la Chaudière. Ce qui fait en tout $146,000, et ce montant capitalisé à 2 et sept huitièmes pour cent d'intérêt représente en chiffres ronds une somme de cinq millions de dollars.

Cela n'empêchera pas l'honorable ministre de dire que nous obtenons un demi-intérêt dans l'embranchement de Sainte-Rosalie ; mais il a admis ici l'autre jour que tout cela ne figure que sur le papier. Si dans 50 ans ou dans 99 ans d'ici, cet arrangement venait à cesser, nous ne posséderions pas un seul clou dans cette propriété qu'il déclare devoir nous appartenir pour moitié. Il s'agit tout simplement d'un bail qui nous accorde certains privilèges dont nous continuons de jouir tant que les conditions du bail seront exécutées ; et lorsque ce dernier cessera d'exister, le gouvernement ou le ministre des Chemins de fer n'aura aucun droit à cette propriété. Nous pouvons donc dire que cette somme de $146,000 représente un simple paiement que nous faisons au Grand Tronc pour obtenir le privilège de nous servir de sa ligne, montant que vous êtes tenus de payer en vous basant sur l'usage que vous en faites, c'est-à-dire, que la somme que nous payons au Grand Tronc pour ce droit d'usage représente un capital de $5,000,000, et nous sommes tenus de payer l'entretien de chaque mille de ce chemin en proportion de l'usage que nous en faisons avec le Grand Tronc.

Il y a un autre point de la question que je veux étudier, mais pour en arriver là, je suis obligé de m'appuyer sur des suppositions. A quel montant s'élèveront ces améliorations ? Voilà ce que nous ignorons. Quelles qu'elles soient, nous savons que l'honorable ministre s'est engagé à payer à perpétuité 5 pour 100 d'intérêt sur la moitié du coût de ces améliorations. Nous savons d'une manière à peu près certaine que le chemin de fer du Grand Tronc désire depuis longtemps construire une voie double entre Saint-Lambert et Sainte-Rosalie, et que cette entreprise coûtera environ $200,000. Nous savons que le chemin de fer du Grand Tronc avait l'intention de construire cette voie double qui est devenue absolument nécessaire.

Le trafic du chemin de fer du Grand Tronc va sans cesse grandissant, ses embranchements s'étendent dans toutes les parties de ce pays et ainsi qu'aux Etats-Unis, la compagnie agrandit sans cesse le cercle de ses affaires, la quantité de fret qu'elle transporte continue de se diriger vers Montréal, et je crois qu'en présence de ces faits on ne pourrait pas prétendre que j'exagère les choses en disant que durant un espace de 20 ans, cette compagnie devra dépenser au moins $2,000,000 pour des améliorations de tout genre qu'elle devra faire sur sa ligne. Une dépense de $2,000,000 en 20 ans, représente environ $100,000 par année. Je laisse aux hommes d'affaires qui siègent dans cette Chambre le soin de juger si cette estimation est exagérée. Supposons que dans cet espace de vingt ans, l'on dépensera une somme de $2,000,000 pour faire des améliorations sur toute cette partie du chemin, aux termini, près des cours, et en un mot sur toute cette partie du chemin. Dans ce cas nous serions obligés de payer un intérêt au taux de 5 pour cent sur la moitié de cette somme, ou 5 pour cent d'intérêt sur un capital de $1,000,000, ce qui équivaudrait à un paiement annuel et à perpétuité de $50,000, en supposant que même au bout de 20 ans on cesserait de faire toutes nouvelles améliorations. Si de nouvelles améliorations étaient faites, nous serions également obligés d'en payer la moitié aux conditions que je viens d'indiquer. Si vous capitalisez cette somme de $50,000 à 2 et sept huitièmes pour cent, cela vous donne un capital de $1,750,000 que vous devez mettre de côté. Il y a donc d'abord une somme de $5,000,000 à payer pour ce que j'appelle le privilège de droit d'usage, et il y a à part cela une somme de $1,750,000 que le gouvernement peut être appelé à payer dans le cas où la compagnie dépenserait en 20 ans, $2,000,000 pour des améliorations sur lesquelles nous sommes obligés de payer 5 pour cent sur la moitié de ce qu'elles coûteront, ce qui constitue un capital de $6,750,000, à part le coût de l'entretien que

nous sommes obligés de payer chaque mois d'après l'usage que nous faisons du chemin.

D'après les termes du premier arrangement, le chemin de fer du Grand Tronc continuait à faire concurrence à l'Intercolonial sur son propre chemin de Montréal à Lévis. Ainsi donc vous payiez cette somme fabuleuse, vous payiez pour l'entretien du chemin et malgré cela, le chemin de fer du Grand Tronc pouvait vous faire une concurrence dangereuse depuis Montréal jusqu'à Lévis, endroit où l'Intercolonial se raccorde avec le chemin de fer du Grand Tronc. Voilà, en résumé, le contrat tel qu'il a été fait, et c'est ce contrat que la presse libérale du pays a reconnu comme étant empreint de la plus grande sagesse, et l'un des arrangements les plus remarquables qui aient jamais été conclus par un gouvernement.

Grâce au Sénat, nous avons eu le temps d'étudier avec plus de soin ce premier contrat, et cela nous a permis de le comparer avec le contrat actuel. En premier lieu, on ne donne pas maintenant cette somme de $146,000 à titre d'honoraire, Monsieur Wainwright, au nom du chemin du Grand Tronc, a réduit ce montant de $6,000. A quoi cela équivaut-il ? Si nous payons $6,000 par année de moins en vertu du second contrat, cette somme au bout de 99 ans, au taux de 2⅞ pour cent d'intérêt, constituerait un capital de $3,286,888. Cela fait rire mon honorable ami.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quel montant a été payé dans l'affaire du terrain Harris ?

M. FOSTER : L'honorable ministre peut, si cela lui fait plaisir, soulever des objections encore plus graves que celles-là. S'il est disposé à faire une enquête sur l'affaire du terrain Harris, personne ne peut l'en empêcher, il a tous les documents à sa disposition, et le temps ne lui manque pas. Mais aujourd'hui, il s'agit de faire une enquête sur une chose toute différente, nous sommes en frais de faire une enquête sur cet arrangement conclu avec le chemin de fer du Grand Tronc, et bien que cela fasse rire l'honorable ministre, je ne crains pas de déclarer que si ce montant de $6,000 n'est pas payé, et s'il est placé à intérêt composé au taux peu élevé de 2 et sept huitièmes pour cent, dans 99 ans, ce montant s'élèvera à $3,287,000. C'est maintenant au tour de l'honorable premier ministre de rire.

Le PREMIER MINISTRE : En effet.

M. FOSTER : L'honorable premier ministre aurait-il l'obligeance de nous dire en quoi il trouve ce calcul ridicule ?

Le PREMIER MINISTRE : Non, je ne vous en donnerai pas la raison.

M. FOSTER : Dans ce cas l'honorable premier ministre exerce le droit indéniable qu'il possède de rire sans nous dire quelle peut être la cause du plaisir qu'il éprouve. Durant le court espace de temps que l'honorable ministre a eu pour réfléchir, grâce à la bienheureuse intervention du Sénat, cela lui a permis d'améliorer jusqu'à ce point cette partie du contrat avec le chemin de fer du Grand Tronc. Mais prenons la question à un autre point de vue. Cette somme de $6,000 par année capitalisée à 2⅞ pour cent donne une somme totale de $210,000, qu'il aurait fallu mettre de côté afin de produire un intérêt de $6,000 par année. J'ai simplement indiqué l'autre calcul pour payées si elles étaient placées durant l'espace de temps déterminé par le contrat, produiraient une immense somme d'argent. Prenons maintenant l'autre calcul. La somme de $6,000 capitalisée, représente $210,000, ainsi donc cette réduction de $6,000 par année indiqué dans le deuxième contrat représente une économie de $210,000.

En supposant que durant 20 ans la compagnie ferait des améliorations sur cette partie de sa ligne pour une somme de $2,000,000, notre part dans ces dépenses serait de $1,000,000. Dans le premier contrat, le ministre obligeait le pays à payer 5 pour 100 d'intérêt sur cette somme ; il a donc économisé la différence, c'est-à-dire 2⅛ pour 100. Que représenterait ce 2⅛ pour 100 de cette dépense présumée ? Si vous trouvez que ce montant est trop considérable, réduisez-le ; si au contraire vous le trouvez trop faible, augmentez-le. Mais il restera toujours une chose certaine, c'est que en vertu du dernier contrat, l'honorable ministre ne paye que 2⅞ pour 100, tandis que en vertu du premier contrat il s'engageait à payer pour un temps indéfini 5 pour 100 d'intérêt sur le montant que j'ai déjà indiqué, ce qui représente une économie de $21,250 par année, et si vous capitalisez ce montant, cela vous donnera $740,000.

Ajoutez à ce montant de $210,000 l'économie de $6,000 que vous réalisez par année, et vous avez une économie de $950,000, ou bien près de $1,000,000. Je ne crois pas que l'on puisse trouver à redire à ce calcul. Tous les hommes d'affaires de ce pays vous diront, après avoir pris en considération les progrès que le commerce de notre pays doit faire, le développement que doit prendre le trafic du Grand Tronc, grâce à ses nombreux raccordements et à ses embranchements qui tous viennent aboutir à Montréal, en passant pour la plus grande partie sur l'embranchement de Sainte-Rosalie—en tenant compte des faits—je ne crois pas, dis-je, que des hommes d'affaires puissent considérer comme ridicule l'idée de vouloir prétendre que d'ici à vingt ans, le Grand Tronc dépensera $2,000,000 en améliorations sur son chemin, que cette économie de 2⅞ pour 100 d'intérêt, que le deuxième arrangement nous fait réaliser sur le premier représente une somme de $21,250 par année,

lequel montant capitalisé serait de $740,000.

Voici maintenant un autre argument qui, tout en étant basé sur des probabilités, n'en a pas moins une certaine importance. En vertu du premier contrat, le Grand Tronc faisait directement concurrence à l'Intercolonial de Montréal à Lévis, en ce sens qu'il n'était pas tenu de donner une seule tonne de trafic au chemin de fer Intercolonial à Montréal. Si un expéditeur de l'ouest désirait faire expédier ses marchandises par l'Intercolonial et que le changement eût lieu à Montréal, tout ce que le Grand Tronc avait à faire était de se conformer au désir exprimé par l'expéditeur, les termes du contrat ne l'obligeaient pas à faire plus. Cette obligation se résumait à bien peu de chose. Que pouvait lui faire le fait de savoir que ses marchandises étaient transportées à Lévis par voie du Grand Tronc, au lieu d'être transportées par ce dernier chemin jusqu'à Montréal et de là continuer par l'Intercolonial, pourvu que les taux de transport ne fussent pas plus élevés sur une ligne que sur l'autre ?

Le nouvel arrangement qui vient d'être conclu concernant le trafic est bien plus avantageux pour l'Intercolonial que le premier. D'après les termes de ce dernier contrat, le Grand Tronc transporte les marchandises venant de ses différents embranchements situés dans l'ouest seulement jusqu'à Montréal au lieu de Lévis, ce qui va permettre à l'Intercolonial de bénéficier du trafic entre Montréal et Lévis. Est-ce là un avantage considérable, ou non ? Je vais me servir, pour répondre à cette question, du calcul préparé par l'honorable député de Westmoreland (M. Powell), et que l'on doit considérer comme étant exact, car il a été préparé avec beaucoup de soin. Ce calcul est basé sur les rapports de 1897. Les rapports de cette année-là indiquent que les recettes perçues sur les marchandises reçues à Lévis, à destination de l'ouest, se sont élevées à $201,591, et les recettes perçues sur les marchandises à destination de l'est, reçues à Lévis, se sont élevées à $420,713. Ces deux montants réunis forment une somme de $622.304.

L'honorable député de Westmoreland fait ce calcul relativement à la proportion du bénéfice que retirera l'Intercolonial de cette ligne de prolongement, par suite du trafic du Grand Tronc, dont la correspondance, autrefois opérée à Lévis, le sera maintenant à Montréal. Ce sera quelque chose de très considérable. L'honorable député de Westmoreland calcule que ce bénéfice sera de $35,000 par année, en conséquence du nouvel arrangement concernant le trafic, comparativement à cet arrangement tel que déterminé par le premier marché. Si l'on capitalise cette somme en se basant sur les chiffres de 1897, à 2⅞ pour 100—et l'on suppose alors que le trafic n'augmentera pas—cela forme $1,219,000. Si l'on considère comme raisonnable la base de ce calcul, en tant qu'il s'agit de l'arrangement concernant le Grand

Tronc, le second marché, comparativement au premier, est plus avantageux dans une proportion de $2,169,000, si l'on capitalise l'excédent de bénéfice obtenu à raison de 2⅞ pour 100.

Une partie de cette proposition repose sur des faits actuels indéniables, tandis que l'autre partie est basée sur ce que les hommes d'affaires et les hommes versés dans les questions de chemins de fer peuvent considérer être une juste proportion et une estimation raisonnable ; mais je crois que les estimations que j'ai adoptées, et que l'honorable député de Westmoreland avait établies, ne seront pas trouvées excessives.

Il est aussi clair que possible que le second marché est plus avantageux que le premier dans la mesure que je viens de mentionner. Cependant, les partisans de ce gouvernement en cette Chambre et la presse ministérielle, félicitaient de toutes façons l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux au sujet du contrat qu'il soumettait en 1897, et ils injuriaient le Sénat parce que celui-ci refusait de sanctionner le marché. Ils critiquaient également notre sagesse et notre patriotisme, parce que nous combattions ce marché en cette Chambre. Ils prétendaient que c'était le meilleur marché qu'on pût arriver à conclure, que c'était une bonne affaire pour le pays, que le parlement devait le ratifier, et que le gouvernement devait voir son contrat approuvé.

Or, M. l'Orateur, quelques mois de considération, de calme considération, résultant de l'exercice du pouvoir restrictif du Sénat, ont amené l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux et le gouvernement à reconnaître le fait qu'il leur faut reconnaître, qu'entre le premier marché qu'ils voulaient faire hâtivement adopter par cette Chambre et imposer pour toujours au pays, et ce second marché qu'ils s'efforcent maintenant de faire ratifier par ce parlement, il y a, quant à la première partie du marché, c'est-à-dire, la partie relative au Drummond, l'immense différence de $559,000, en chiffres ronds, qu'on ne peut contester. Quant à la partie relative au Grand Tronc, au sujet de laquelle la différence entre les deux contrats, repose en partie sur des faits incontestés—tels que les $6,000 d'économie annuelle,—en partie sur des faits partiellement contestés, tels que l'écart existant entre 2⅞ et 5 pour 100 relativement au paiement de la moitié du coût des améliorations, et en partie sur des conjectures jusqu'à un certain point—tel que le résultat pécuniaire de l'arrangement de la correspondance du trafic à Montréal, au lieu de Lévis,—cette différence, d'après le calcul que j'ai fait, s'élève, capitalisée, à $2,160,000 en faveur du second projet.

Voilà donc quant aux deux marchés.

Que serait-il arrivé à ce pays s'il avait eu confiance dans le gouvernement, s'il avait accepté pour définitive, la parole de celui-ci et de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, et si la Chambre avait adopté la

convention qui lui fut soumise en 1897, pour l'imposer au pays durant 99 ans, que dis-je, pour la lui imposer à jamais ? Que serait-il arrivé si la loyale opposition de Sa Majesté ne s'était pas levée en cette Chambre pour combattre le projet, et si le Sénat n'avait pas exercé son juste droit de reviser toutes les mesures soumises à la Chambre des communes, en examinant ce projet au point de vue des affaires, et s'il n'avait pas usé de son pouvoir de le repousser ? Que serait-il arrivé ? Le pays aurait eu à supporter à jamais le fardeau d'une dépense excédant de plusieurs millions celle que la sage conduite du Sénat a réduite au montant que comporte le marché qui nous est actuellement soumis.

Voilà qui fera sourire mon honorable ami (M. Blair), qui dira que j'ai rendu sa position inattaquable, en disant qu'il a obtenu de meilleures conditions en vertu du présent marché. Il n'en est rien, et cela démontre seulement la légèreté naturelle dont il a fait preuve en faisant ce marché. Cela démontre la manière hasardée et contraire au sens des affaires dont le ministre qui dispose pour le moment de l'argent du peuple, prélevé sous forme d'impôts, gaspille cet argent, et pousse ses partisans, peu disposés, à accepter hâtivement des arrangements qui plongent le pays dans des dépenses de millions de dollars en somme, en sus du montant pour lequel, découvre-t-il ensuite, il aurait pu obtenir les mêmes privilèges dans l'intérêt du pays et des affaires de celui-ci. Cela ne permet pas au ministre d'échapper, mais constitue une critique terriblement grave des méthodes contraires au sens des affaires et peu judicieuses suivies par le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), méthodes auxquelles, malheureusement, il a fait acquiescer des hommes plus réfléchis et animés de motifs différents, en les contraignant d'une manière ou d'une autre, à se soumettre à ses volontés, pour commettre cette absurdité palpable.

Il me reste maintenant à demander, M. l'Orateur, si le marché actuel est aussi bon que celui que le ministre des Chemins de fer et Canaux aurait pu faire. Je n'ai aucune hésitation à répondre que non. Maigré cette allègement de fardeau, il a engagé le pays—si le projet est ratifié en définitive—à payer pendant 99 ans, et à perpétuité, beaucoup plus que le montant raisonnable. En effet, par quel motif d'affaire peut-on justifier le fait que, tout en ayant dans une proportion d'un peu moins de 7 pour 100 seulement l'usage des avantages de tête de ligne du Grand Tronc de chemin de fer, il nous faille payer la pleine mesure de cet usage, estimé d'après la proportion du nombre de milles parcourus, et en sus payer encore, en raison de l'estimation de la moitié du coût, 5 pour 100 d'intérêt à perpétuité ? D'abord, pourquoi paierions-nous la moitié de l'usage, au moyen d'une retenue, lorsque cet usage de notre part est d'un peu moins de 7 pour 100 ? Mais on répond : "Oh ! mais notre trafic augmentera," ce à quoi on peut immédiatement rétorquer : "Mais le trafic du Grand Tronc augmentera aussi !"

Entendez-vous me dire que les 4,000 milles de chemin de fer du Grand Tronc, qui recueillent le trafic du Canada jusque dans l'Ouest, qui portent leurs ramifications jusque dans les Etats-Unis, et qui attirent le trafic de ces contrées dont la production s'accroît sans cesse, ne procureront pas un volume d'affaires grandissant à ce chemin à Montréal, et que ses affaires n'augmenteront pas au moins dans une égale proportion que le trafic du Grand Tronc expédié à cette ville ou de là par cette ligne de prolongement ? Si donc vous me dites : "C'est vrai, nous nous servons du chemin seulement dans une proportion de 7 pour 100 maintenant, mais cet usage augmentera plus tard", cet argument tombe devant le fait que l'augmentation se produira sur le réseau du Grand Tronc en général, tout comme sur la partie du chemin s'étendant de Saint-Lambert à Sainte-Rosalie, et certainement dans une proportion égale, sinon plus forte.

En vertu de quel principe de finance ou d'affaires le ministre des Chemins de fer et Canaux peut-il demander que nous payions à même le trésor public, durant une période illimitée, sur un montant déterminé par une estimation extravagante, un taux suranné d'intérêt, inouï depuis 20 ans, inconnu en ce pays depuis l'époque où sir Richard Cartwright fut ministre des Finances, notre crédit s'étant de plus en plus affermi jusqu'à ce que le dernier emprunt fût placé à raison de 2½ pour 100, où, tous frais et charges payés, à raison de 2¾ pour cent ? Cependant, le ministre (M. Blair), trouve que c'est là une sage opération d'affaire, et le gouvernement l'appuie en disant la même chose sur ce point, savoir, que le Canada, qui peut obtenir de l'argent à 2½ ou à 2¾ pour 100, doit payer à perpétuité, sur un montant établi d'après une estimation exagérée, 5 pour 100 ou près du double du taux actuel et normal de l'intérêt.

En outre, M. l'Orateur, quel homme d'affaires prétendra qu'il est sage de payer une sorte d'honoraire en considération de l'usage de la ligne entre Saint-Lambert et Sainte-Rosalie, c'est-à-dire d'estimer le coût de ce chemin à $50,000 par mille, ce qui forme $1,500,000, de diviser ce montant en deux pour en payer la moitié, bien que notre usage de ce chemin ne soit pas d'un tiers—pas d'un quart actuellement,—et de payer ensuite, sur ce montant extravagamment estimé, 5 pour 100 d'intérêt à perpétuité. Ce n'est là ni un arrangement conforme au sens des affaires, ni sous aucun rapport un arrangement auquel le ministre et le gouvernement devaient lier le pays.

Que le ministre fixe ce qui constitue son estimation raisonnable ; qu'il établisse quelle est la juste proportion que nous devons payer en considération de notre usage du chemin, et qu'il le fasse libéralement ;

qu'il paie un honoraire, s'il le veut; mais quelle est cette méthode d'affaires qui consiste à faire une estimation extravagante de cette nature, et à payer ensuite deux fois le taux normal de l'intérêt sur le montant déterminé par cette extravagante estimation concernant la partie du chemin s'étendant de Saint-Lambert à Sainte-Rosalie? Et puis, M. l'Orateur, quel homme habitué aux affaires, soucieux de l'avenir de l'Intercolonial et de l'avenir du pays, s'engagerait à payer à perpétuité 5 pour 100 sur la moitié du coût de toutes les améliorations qui peuvent être faites ?

Dans le second marché, il est vrai, ces améliorations sont plus définies, quelques-unes des plus répréhensibles et des moins précises sont entièrement rejetées, mais enfin le ministre s'est engagé à payer 4 pour 100.

Je voudrais poser, maintenant, une question au ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair). Je ne l'ai pas ennuyé de questions durant ce discours, et après un aussi long repos, il me répondra, j'en suis convaincu, de fort bonne grâce. Je crois que le bill concernant le chemin de fer du Grand Tronc renferme une disposition alternative permettant de payer un intérêt de 4 pour 100 ou de payer comptant en raison de ces améliorations. Une disposition alternative de ce genre ne devrait pas se trouver dans ce bill. Nous devrions nous assurer du coût des améliorations, et en payer notre part en argent. Je veux savoir du ministre des Chemins de fer et Canaux celle que le gouvernement se propose d'adopter de l'une ou l'autre des alternatives, savoir: ou de payer 4 pour 100 d'intérêt alors qu'il peut obtenir de l'argent à raison de 2¾ pour 100, ou, comme doit le faire un homme d'affaires qui possède de l'argent et du crédit, de payer comptant à l'échéance ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je n'hésite pas à dire, en tant qu'il s'agit de moi et de la recommandation que je ferais au Conseil, que je serais tout de suite d'avis de payer l'intérêt plutôt que le capital relativement à toute amélioration que nous pourrions approuver et désirer. Je crois qu'il serait très peu sage et très peu justifiable de notre part, de payer comptant au sujet de tous nouveaux travaux ou améliorations ou modifications qu'on pourrait exécuter sur le chemin, lorsque nous avons le choix de payer l'intérêt. La disposition alternative a été insérée dans le contrat pour la raison qu'il est possible qu'un jour vienne où les conditions actuelles relativement aux hypothèques dont le Grand Tronc est grevé soient différentes de ce qu'elles sont aujourd'hui, et en payant l'intérêt, nous n'aurons pas à redouter les conséquences des procédures qu'on pourrait instituer relativement à ces hypothèques, et à craindre ainsi de perdre chaque dollar que nous aurions payé.

M. FOSTER.

M. FOSTER: Je suis parfaitement désireux de voir noter cela. Eh bien! M. l'Orateur, j'ai passablement épuisé les remarques que je me proposais de faire relativement aux arrangements financiers de ces deux projets, et je n'ai plus que quelques observations à faire pour terminer.

J'ai exposé que loin d'établir la sagesse du ministre (M. Blair) ou du gouvernement, le fait que le second marché est plus avantageux que le premier démontre de la façon la plus éclatante possible, au contraire, l'absence du sens des affaires dans les méthodes adoptées par eux relativement aux premiers arrangements de 1897. Et j'ai dit que ce fait n'établit pas l'excellence du marché actuel au point de vue de l'intérêt du pays, ni son mérite à la ratification du parlement. Et quant aux avantages de tête de ligne, j'ai énoncé qu'il ne semblait exister aucune raison au monde pour laquelle il nous fallait payer une retenue pour la moitié de leur valeur, et que, en raison du montant estimé de cette valeur, il nous faudrait payer à perpétuité un intérêt de 5 pour 100, alors que le taux de l'intérêt auquel nous pouvons emprunter de l'argent est environ de moitié moindre que celui-là. Et, relativement à la partie de la ligne s'étendant de Saint-Lambert à Sainte-Rosalie, j'ai dit qu'il ne me semblait pas conforme au sens des affaires ni nécessaire d'estimer à $50,00 le mille ces trente milles de chemin qu'on pouvait construire à raison de $15,000 ou de $20,000 par mille, pour payer à perpétuité un intérêt de 5 pour 100 sur la moitié de cette somme. Ce sont là deux choses que fait l'honorable ministre. Et, en outre, il entend payer quant au coût des améliorations 4 pour 100 au lieu de 2¾ pour 100. Ce sont là des taux d'intérêt déraisonnables, lorsque le crédit du pays est établi comme il l'est à présent.

Telles sont les circonstances qui me font trouver qu'en ce qui a trait au Grand Tronc le marché est encore injustifiable et extravagant, comme je suis convaincu qu'il l'est relativement au chemin de fer du comté de Drummond. Le fait est que ce dernier chemin a été construit en très grande partie au moyen des subventions payées par le gouvernement à cette fin. Cette question de subventions a déjà été discutée par le gouvernement, et je n'entends pas m'arrêter à cet argument. L'objet d'une subvention est d'aider à la construction d'un chemin, ainsi qu'à sa mise en exploitation après qu'il a été construit, en fournissant à la compagnie un capital qui ne paie pas d'intérêt, ce qui la dispense de recourir au chemin quant au paiement d'un intérêt à cet égard. Et quand le gouvernement songe à acheter un chemin qu'il a lui-même subventionné, à mon avis il est en réalité fort douteux que le gouvernement ait le droit de payer de nouveau la valeur acquise du chemin par le fait même des subventions qu'il lui a accordées.

On soulève une autre question à propos de ce chemin, question dont cette Chambre aura à s'occuper. Que ce marché s'accom-

plisse ; qu'on exploite la ligne de prolongement de l'Intercolonial comme partie du chemin du gouvernement de Lévis à Montréal, le gouvernement en percevant les recettes, le gérant, la possédant seul : Combien faudra-t-il de temps, d'après mon honorable ami, pour que la province de Québec vienne demander au gouvernement de lui rembourser le montant des subventions qu'elle a accordées à ce chemin provincial, devenu maintenant la propriété du gouvernement et exploité par celui-ci comme partie de l'Intercolonial ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Etes-vous d'avis que cette réclamation serait légitime ?

M. FOSTER : Mon honorable ami est avocat, et il lui plairait de me faire subir un interrogatoire. Je ne comparaîtrai pourtant pas au banc des témoins en ce moment. Toutefois, je ferai profiter mon honorable ami de mon opinion sur ce point, et je lui dirai qu'aussi sûrement qu'il est ministre des Chemins de fer et Canaux, qu'il fera partie un certain temps du gouvernement, si ce projet est adopté, et si ce chemin devient, partie d'un chemin du gouvernement, on verra la province de Québec venir demander ici le remboursement de cette subvention.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Etes-vous d'avis qu'il faudrait le rembourser ?

M. FOSTER : Je discuterai cette question lorsqu'on viendra demander ce remboursement. Je veux seulement signaler à mon honorable ami le danger auquel il s'expose. Il paie à présent à ses amis politiques la subvention que le gouvernement de Québec a accordée à ce chemin, et il lui faudra avant longtemps, je crois, puiser dans le trésor public pour rembourser à la province de Québec le montant que celle-ci a fourni à la construction du chemin provincial dont s'empare maintenant le gouvernement fédéral. Voilà une question qui se dresse devant les membres de la droite, et qu'ils auraient dû considérer lors de l'achat de ce chemin.

Et puis, si l'on considère que le chemin a été offert en vente pour le prix de $400,000 pour les 90 milles alors construits, et que la construction de l'autre partie a coûté environ $680,000, ce qui forme environ $1,100,000 qu'aurait réellement coûté le chemin, mon honorable ami conviendra que l'acquérir au prix de $1,600,000, c'est là faire un marché que la valeur intrinsèque du chemin ne justifie pas, et qu'il aurait pu acquérir ce chemin-là à meilleur marché.

Grâce à ces paiements exorbitants, où s'en trouve mon honorable ami avec son réseau de chemins ? Il a obéré l'Intercolonial d'obligations certaines qui, calculées en raison de 2¾ pour 100, s'élèvent, d'après le marché modifié, à environ $212,750 par année quant au loyer seul. En outre, il lui faut payer les frais d'uage, d'entretien, de réparations, et toutes choses de ce genre, en raison du principe du nombre de milles parcouru par les wagons. Mais c'est là une somme fixe qu'il a adoptée, et il lui faut y faire face, malgré une concurrence encore plus forte à Montréal que celle contre laquelle il lui fallait lutter à Lévis. Montréal est le siège de la concurrence. Là le Grand Tronc a intérêt à diriger tout le fret océanique apporté par son grand réseau de l'ouest sur sa propre ligne de Portland. En vertu de l'arrangement d'autrefois, le Grand Tronc avait intérêt à favoriser sa ligne de Montréal à Lévis ; et, pour ce motif, il devait diriger autant de trafic possible sur cette partie de sa ligne, pour en opérer la correspondance en faveur de l'Intercolonial à Lévis, afin que celui-ci en fasse la distribution sur son parcours ou en fasse le transbordement. Aujourd'hui, M. l'Orateur, la concurrence devient plus intense à Montréal, maintenant qu'en vertu de l'arrangement concernant le trafic, le Grand Tronc a cessé de se trouver intéressé au trafic de la partie de sa ligne s'étendant de Montréal à Lévis ; et il en résultera qu'il sera fortement enclin et porté à expédier tout son trafic destiné à l'exportation par sa ligne de Portland.

Je désire dire un mot, seulement, au sujet de l'arrangement concernant le trafic.

Le nouvel arrangement concernant le trafic, que j'ai décrit en partie, a un autre aspect, savoir : les grands avantages concédés. Au sujet d'une autre question, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a expliqué cela l'autre jour, et voici simplement l'explication qu'il en a donnée. Quant à tout le trafic de l'ouest destiné au transport océanique, le chemin de fer du Grand Tronc reçoit sa part des recettes en raison du parcours effectué jusqu'à Montréal ; mais la part de l'Intercolonial, relativement à ce trafic transporté de Montréal à Halifax, soit une distance de 837 milles, est déterminée en raison d'un parcours de 425 milles seulement. C'est-à-dire qu'on consent à ce que l'Intercolonial reçoive pour un parcours de 2 milles ce qu'obtient le Grand Tronc pour le parcours d'un mille. Et pour le transport de ce trafic à Saint-Jean, bien que la distance soit de 740 milles, la division des profits doit être calculé comme si cette distance était seulement de 375 milles. C'est-à-dire qu'on consent à accepter le prix de transport d'un mille pour le parcours d'environ 2 milles. Ainsi, pour tout le trafic expédié à l'est, on fait des concessions au chemin de fer du Grand Tronc vu que celui-ci procure le trafic ; mais d'un autre côté, lorsque le trafic vient de l'est et que la correspondance doit s'en opérer en faveur du chemin de fer du Grand Tronc en vue de son expédition dans l'ouest, le chemin de fer du Grand Tronc est rémunéré en raison de chaque mille de parcours effectué sur son chemin.

Or, si l'on tient compte du fait que le chemin de fer du Grand Tronc, relativement à ce trafic destiné au transport océanique, fait constamment une vive concurrence aux autres chemins du continent à Portland, à Boston, à New-York et à d'autres points, et que par suite il lui faut, pour obtenir de l'ouest ce trafic, abaisser ces taux de transport au point de réclamer le moins possible en sus des frais d'exploitation, on comprendra que si l'Intercolonial doit, dans ces conditions, n'obtenir que le prix de transport d'un mille pour le parcours de 2 milles, il se trouve placé dans une position à ne pouvoir absolument pas transporter ce trafic, à moins de le faire sans bénéfice ou à perte. Si mon honorable ami juge à propos de faire rapporter des revenus au capital, s'il croit devoir combler les pertes de cette manière, il peut se maintenir à flot un certain temps, mais il est impossible que le réseau de l'Intercolonial puisse être exploité longtemps d'après des taux de trafic établis de cette façon. Chaque année la concurrence devient plus vive, chaque année le chemin de fer du Grand Tronc devra diminuer de plus en plus le bénéfice de ses taux pour faire face à ces redoutables rivaux, et conséquemment, on verra l'Intercolonial en proie au désavantage de faire son trafic à ces prix coûtants en recevant le prix de transport d'un mille pour le parcours de 2 milles. Voilà qui ne sera pas à l'avantage, mais au continuel désavantage de l'Intercolonial.

Il est un point au sujet de l'arrangement concernant le trafic que je désire mentionner, c'est que vous n'incluez pas cet arrangement-là dans ce bill. Vous dites que ce contrat subsistera 99 ans, et plus longtemps s'il n'est pas alors annulé. L'un des points essentiels de la cause est que l'arrangement supplémentaire stipule que le chemin de fer du Grand Tronc opérera la correspondance du trafic à Montréal au lieu de Lévis, chose fort avantageuse. Ce n'est pas là l'arrangement ordinaire concernant le trafic où les taux jouent un rôle et ainsi de suite, mais c'est une particularité générique dans toute cette affaire, et nous paierons ce que nous payons, si nous consentons à le faire en définitive, parce que nous supposons que nous avons obtenu le privilège de nous servir du chemin tant que nous paierions le loyer et les autres sommes d'argent mentionnées. Cependant, alors que le contrat subsistera, et qu'il nous faudra payer annuellement 140,000 dollars à perpétuité, ainsi que notre entretien en raison du nombre de milles parcouru et nos améliorations en raison de 4 pour 100 annuellement sur la moitié du coût ; alors que ces dispositions devront s'appliquer à jamais, à compter du dixième jour qui suivra l'adoption de ce bill, le ministre des Chemins de fer et Canaux peut aller trouver un beau jour le gérant du chemin de fer du Grand Tronc pour s'entendre avec lui au sujet d'un autre arrangement, par lequel l'endroit où s'opérerait la correspondance du trafic serait à Lévis au lieu de Montréal. Il n'y a aucun doute à cet égard, et il n'en devrait pas en être ainsi.

Voilà, dis-je, une partie générique du projet, laquelle donne à celui-ci une très grande importance, et en considération de laquelle nous payons ; et l'on devrait l'inclure d'une façon essentielle et permanente dans ce projet, tout comme notre obligation de payer. De même qu'on ne peut changer la nature des paiements que par un acte du parlement, on ne devrait pas pouvoir changer cette particularité de l'arrangement concernant le trafic sans le consentement du même parlement. Je ne comprends pas pourquoi l'honorable ministre n'a pas inséré cela dans le bill. Ça devrait s'y trouver.

Si cette condition n'est pas dans le contrat, elle devrait s'y trouver. Mais qu'on nous le dise, nous comprendrons alors que nous n'avons pas les compensations que nous croyons avoir, bien que le point de transbordement soit à Montréal au lieu d'être à Lévis.

Je considère cette condition comme très importante et elle devrait faire partie du contrat. Elle était dans l'annexe que nous avons votée ; mais lorsque nous sommes en présence du bill, nous ne la trouvons plus. Nous voyons, au contraire, une disposition autorisant la compagnie et le gouvernement à changer telle stipulation quand bon leur semblera, après que le bill aura été voté et après que nous serions liés à ces paiements énormes pour 99 ans ou à perpétuité. J'espère qu'avant que tout soit terminé, les ministres prendront ce point en considération et feront entrer cette condition dans le corps même du contrat.

Si nous devons avoir cet avantage, si cela n'est pas un simple trompe-l'œil, il est mieux de s'en assurer d'une manière permanente.

Nous nous engageons à faire des paiements permanents et considérables. Voyons alors à ce que les compensations que nous recevons soient aussi permanentes. Assurons-nous du moins que si les conditions du contrat peuvent être changées, elles ne puissent l'être qu'avec le consentement du parlement et non d'après la simple sanction du ministre des Chemins de fer et Canaux et du gouvernement.

J'admets qu'il puisse surgir des circonstances dans lesquelles un changement puisse être opportun ; dans ce cas, qu'on laisse au parlement, qui est un juge compétent, le soin d'en décider. Le gouvernement devrait aller au moins jusque-là. Je vous remercie, M. l'Orateur, ainsi que la Chambre de la bienveillante attention que vous m'avez accordée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Ceux qui ont écouté le discours de l'honorable député du commencement à la fin ont dû en conclure que ce qu'il voulait surtout démontrer, ce

n'est pas tant que l'arrangement soumis à la Chambre est mauvais, que de faire ressortir le peu de mérite du ministre des Chemins de fer et Canaux. Il me semble qu'il a plutôt cherché à m'être désagréable qu'à prouver à la Chambre que ce contrat ne doit pas être ratifié. Je n'ai aucune objection à ce qu'il atteigne son but, pourvu qu'il respecte les faits, et ne nous donne pas les produits de son imagination comme des choses avérées.

Ce qui l'embarrasse surtout, c'est que le ministre des Chemins de fer et Canaux et le gouvernement soient lancés dans cette entreprise, tête baissée, sans faire usage des moyens ordinaires de se renseigner, sans avoir demandé l'opinion des employés du département, et dans le seul but de mener à bonne fin quelque projet néfaste que le ministre et le gouvernement avaient décidé de mettre à exécution.

Je ne crois pas qu'il y ait dans cette Chambre un seul homme, du moins parmi ceux qui ont fait partie d'un cabinet, si peu longtemps que ce fût, qui ne soit convaincu de la nécessité qu'il y avait de prolonger l'Intercolonial. Tous ceux qui sont convaincus de cette nécessité admettront, s'ils veulent étudier la question dans son ensemble, qu'il n'y avait pas d'autres moyens pratiques à la disposition du gouvernement, que de faire l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond et d'en faire une partie de l'Intercolonial.

Personne ne prétendra sérieusement que le chemin de fer du Grand Tronc viâ Richmond, le chemin de la Rive Sud, ou le chemin de fer Canadien du Pacifique sur l'autre rive, sont des alternatives que le gouvernement aurait pu raisonnablement accepter. Personne, au cours du débat, n'a réussi à établir cela.

La proposition soumise par le gouvernement pour prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal, est la seule qui soit appuyée sur des faits, des arguments sérieux, ou des principes d'affaires. Alors que restait-il tant à considérer ? Qu'est-ce qui demandait plus d'études et d'examen de la part du gouvernement ? Nous n'avions pas d'autres alternatives que de prendre le Drummond, si nous pouvions l'avoir à des conditions raisonnables. Il ne nous restait donc qu'à savoir quelles seraient les conditions les plus favorables auxquelles nous pourrions avoir le Drummond : soit l'acheter, et alors à quel prix, soit le louer, et alors, à quel taux.

En proposant le projet au parlement, nous avons annoncé, appuyé sur l'opinion de nos ingénieurs, que $1,600,000 seraient un prix raisonnable pour ce chemin depuis Sainte-Rosalie jusqu'à la Chaudière. Aujourd'hui, l'honorable député d'York (M. Foster) s'imagine avoir établi un grand point en disant que nous n'avons jamais soumis au parlement, et que je n'ai jamais eu devant moi, l'opinion d'un des fonctionnaires du département. Cette affirmation est erronée.

Je crois que la Chambre n'a pas oublié que la première fois que la proposition lui fut soumise, elle était accompagnée du rapport de l'ingénieur en chef et du sous-ministre des Chemins de fer et Canaux. Ce rapport était daté du 2 février 1897, quelques semaines avant le contrat passé entre le gouvernement et la Compagnie du Drummond. Ce rapport que j'ai ici a déjà été produit et a déjà été lu devant cette Chambre, car je crois me rappeler que certains députés s'en sont servis pour critiquer ma conduite et celle du gouvernement. Ce rapport qui est adressé au ministre des Chemins de fer et Canaux, dit :

En conformité de votre demande de renseignements sur l'état général du chemin de fer construit par la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond; à partir de la jonction Sainte-Rosalie sur le Grand-Tronc, via Drummondville et Saint-Léonard jusqu'à Moose-Park, distance de 73 milles, avec un embranchement de 17 milles de longueur, entre Saint-Léonard et Nicolet, et sur mon opinion quant au type d'après lequel le reste du chemin entre Moose-Park et l'endroit où il fait raccordement avec le Grand Tronc près du pont de la Chaudière devrait être construit, en supposant que la ligne doit former une section de l'Intercolonial, j'ai l'honneur de déclarer :

Que 73 milles du chemin sont construits et en exploitation, que les pentes et les alignements sont favorables, il n'y a qu'une rampe qui excède 53 pieds par mille et elle a 64 pieds par mille ; que, à une exception près, il n'y a pas de courbe d'un rayon moindre que 1,433 pieds, et cette exception est une courbe d'un rayon de 953 pieds.

Ensuite, la chaussée est bonne et bien construite, les tranchées ayant 20 pieds et les remblais 15 pieds de largeur à la partie inférieure du nivellement. Il y a d'amples facilités de drainage fournies par de bonnes constructions en acier assises sur une maçonnerie massive, traversant les grandes rivières, et des ponts en poutre à longerons d'acier, reposant sur une maçonnerie solide, bien construite traversant les ruisseaux moins importants, tandis que le drainage général sur tous les petits cours d'eau passent par des ponceaux construits en bon bois de cèdre, de 10 pouces sur 10 pouces carrés.

La partie de la ligne construite à travers les districts défrichés est entourée d'une bonne clôture en pieux et en planches, et sur une courte section, il y a une clôture en fil de fer. Les traverses sont au nombre de 2,600 par mille, sur la ligne permanente, et les rails pèsent 56 livres à la verge, et sont reliés par des éclisses en acier.

Le chemin est bien ballasté avec du gravier de très belle qualité, les bâtiments aux stations sont jolis, et à mon avis, d'une grandeur suffisante pour les exigences du chemin, et le service d'eau est excellent. Je crois que vous avouerez avec moi, d'après la description que j'ai faite des travaux, qu'un chemin réellement bon a été obtenu tout à fait confor ne au type des chemins de fer du Canada.

En même temps je crois que vous devriez insister pour que les pentes de 64 pieds au mille, soient réduites à 53 pieds, dans les arrangements pour faire l'acquisition du chemin, si tel est votre intention, comme je le présume.

Comme vous me demandez d'après quel type devrait être construite la partie allant jusqu'au pont de la Chaudière, en supposant que ce chemin devrait faire partie de l'Intercolonial, je dois dire que le type devrait être égal à celui de l'Intercolonial tel qu'il est actuellement, et que les rails en acier ne devraient pas peser moins de 70 livres à la verge, avec des constructions pour les marchandises, les voyageurs et autres fins dont le nombre, les dimensions et les dessins devraient être approuvés.

Si ces instructions sont suivies, la compagnie aura un excellent chemin sur tout le parcours, la ligne principale ayant 115 milles de Sainte-Rosalie au pont de la Chaudière, avec l'embranchement de Nicolet de 17 milles.

Voici maintenant le paragraphe qui a provoqué les critiques de l'opposition, il y a deux ans :

Au cas où on en viendrait à la détermination d'acquérir le chemin je crois qu'il serait prudent d'en faire l'examen avant de conclure le marché. La saison actuelle n'est pas favorable pour un tel examen ; on ne devrait pas non plus le faire durant les crues du printemps, ou pendant que le sol dégèle, mais plus tard en été, quand la fondation du chemin est bien assise ; tous les dommages causés par l'eau sont visibles, et c'est, à mon avis, la meilleure époque pour en faire l'inspection.

Avant d'agir dans ce sens j'attendrai vos instructions, car au cas où on ne ferait pas l'acquisition du chemin, ce serait une dépense inutile d'envoyer un ingénieur en faire l'inspection.

Sir CHARLES TUPPER : Quelle est la date de ce rapport ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le 2 février 1897.

Sir CHARLES TUPPER : Cela est après——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Que demande l'honorable député ?

Sir CHARLES TUPPER : Quand la Chambre a-t-elle été convoquée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Au mois de mars, si je me rappelle bien. Ce rapport est signé par Collingwood Schreiber, l'ingénieur en chef. Il est vrai qu'il conseille, avant de conclure l'arrangement, de faire faire un examen plus minutieux du chemin ; mais dans le temps, il n'était pas possible de s'en procurer un meilleur.

Nous désirions hâter la transaction et éviter tout retard inutile, et d'ailleurs, la nature de l'arrangement que nous faisions avec cette compagnie, n'exigeait pas du tout une nouvelle inspection du chemin. Nous avions fait une estimation du chemin et nous l'acquerrions à un prix beaucoup au-dessous de ce qu'il avait coûté, et à beaucoup meilleur marché que ce qu'il nous aurait coûté, dans toute autre circonstance. Nous en devenions acquéreurs pour $1,600,000. Nous avons expliqué à la Chambre que c'était sur cette somme que nous proposions de payer un loyer annuel, et sur aucune autre. Nous prétendions qu'un chemin qui avait coûté et qui coûterait à la compagnie, quand les 43 milles additionnels jusqu'à la Chaudière seraient terminés, plus de $2,000,000, était un chemin que nous obtenions à des conditions favorables, et à un prix tellement bas, que nous étions justifiables de soumettre la proposition à la Chambre, sans faire faire une nouvelle inspection plus minutieuse.

Si je cite de nouveau ce rapport, c'est pour faire voir que le gouvernement ne s'est pas lancé dans cette entreprise sans avoir de renseignements, ni de données comme le prétend l'honorable député.

Je vais m'arrêter quelques instants à un autre argument de l'honorable député, sur lequel il a beaucoup insisté dans l'espérance de créer une forte impression, ici ou dans le pays, mais qui, avec nos institutions parlementaires, est tout à fait impraticable. Il prétend que c'est contraire à la doctrine libérale, et contraire à la constitution de faire un contrat avec la Compagnie du Drummond ou le chemin de fer du Grand Tronc, et de venir ensuite le soumettre à l'approbation du parlement. Il prétend qu'en agissant ainsi, on lie les mains au parlement ; qu'on prive les députés qui ont confiance dans le gouvernement, d'exprimer librement leur opinion sur cette question, car s'ils la condamnaient, leur opposition équivaudrait à renverser le gouvernement.

Je ne vois rien de nouveau, ni rien d'alarmant dans cette proposition. Je ne vois pas d'autre moyen pour le gouvernement de se présenter devant la Chambre.

Prétend-il que nous ne devions pas nous assurer d'avance à quelles conditions la Compagnie du Drummond et le chemin de fer du Grand Tronc étaient disposés à traiter avec nous ? Je ne le crois pas ; ce n'est certainement pas ce qu'il veut dire. Autrement, nous viendrons simplement demander au parlement l'autorisation de faire avec ces compagnies les arrangements qu'il nous plairait pour prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal. Ce n'est assurément pas ce qu'il a voulu dire.

Il nous faudrait donner les termes mêmes du contrat que nous désirions faire, et justifier jusqu'au dernier sou l'emploi de la somme que nous entendrions dépenser, avant d'obtenir l'assentiment de l'honorable député. Or, puisqu'il nous faut pouvoir dire au parlement quels sont, au juste, les arrangements que nous entendons faire, et quelles sont les sommes que nous entendons dépenser, nous ne serions pas dans une autre position que celle où nous nous trouvons aujourd'hui.

Nous aurions à dire au parlement : Nous en sommes venus à une entente avec le chemin de fer du Grand Tronc, qui consent à nous livrer sa voie à telles et telles conditions et nous vous demandons d'autoriser le gouvernement à accepter ces conditions. Nos amis, les partisans du gouvernement, ne seraient-ils pas dans la même obligation ? Seraient-ils plus libres pour voter ? Le fait que les conditions n'auraient pas été couchées sur le papier leur donnerait-il plus de latitude ?

La position des amis du gouvernement, ou du gouvernement lui-même serait-elle différente si nous venions dire : " Voici notre projet et nous espérons que tous nos amis l'appuieront ?" Si cette politique était rejetée, les conséquences seraient les mêmes que si la Chambre repoussait un bill sanc-

tionnant un contrat signé par toutes les parties.

Je considère de plus que le gouvernement serait dans une position très défavorable si après avoir fait approuver l'arrangement par le parlement, nous n'avions rien pour obliger la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et le chemin de fer du Grand Tronc à exécuter les conditions du contrat. Si après avoir entendu la discussion, après avoir pris connaissance des offres et des propositions faites par les orateurs de la gauche et de la droite, ces compagnies changeaient d'idées, dans quelle situation nous trouverions-nous, quand nous irions leur dire que le parlement a approuvé les arrangements ? Nous nous rendrions ridicules aux yeux de la Chambre et du pays. Loin de nous blâmer d'avoir pris les précautions que nous avons prises, nous devrions être félicités. C'est en agissant autrement que nous aurions mis nos amis dans l'embarras et que nous nous serions exposés au ridicule, pour n'avoir pas compris notre devoir parlementaire et avoir fait tout ce travail et assumé toute la responsabilité pour rien.

L'honorable député d'York (M. Foster) est libre de tirer de cet argument tout l'avantage qu'il pourra en tirer, mais je diffère absolument d'opinion avec lui sur ce point. Son raisonnement n'est pas admissible au point de vue constitutionnel, et à tous les autres points de vue, il est impraticable. Tout gouvernement qui tenterait d'appliquer cette doctrine serait sévèrement critiqué. Je crois que l'honorable député trouverait difficilement un cas dans lequel une entreprise comportant des détails et des conditions si compliqués, n'a pas été soumise à la Chambre de la même manière que celle-ci a été soumise.

Je ne crois pas être injuste envers l'honorable député en disant que son dernier discours n'a rien apporté de nouveau dans le débat. Je l'ai écouté attentivement et je n'ai pas rencontré un seul argument nouveau, pas une proposition nouvelle. Je devrais peut-être faire une exception, car il a émis une ou deux propositions nouvelles, mais je vais démontrer à la Chambre qu'elles sont inexactes. Il s'est basé pour cela sur des suppositions que ne justifient, ni les termes du contrat, ni les déductions logiques qu'il est permis d'en tirer.

Parlant de l'achat du Drummond, il base tout son raisonnement sur la supposition que le chemin ne vaut pas $1,600,000, et pour cela, il met de côté tous les témoignages qu'il a entre les mains. Il met de côté le témoignage de ceux qui ont construit le chemin, et le témoignage de ceux qui ont payé pour le faire construire d'un bout à l'autre. Il met de côté le témoignage de M. Newton et des autres, comme s'ils n'existaient pas, et il demande à la Chambre d'accepter sa conclusion, bien que je n'aie pu saisir à quelles conclusions il a voulu en venir.

Qu'a coûté ce chemin ? D'après les témoignages que je viens de mentionner, il n'a pas coûté moins de $2,000,000. J'admets que je ne m'inquiète pas de savoir d'où vient cet argent, et je crois que le gouvernement n'a pas à s'en inquiéter. Quand un gouvernement entre en pourparlers avec des particuliers pour faire l'acquisition d'une propriété dont il a besoin et qu'il croit utile à l'intérêt du pays, il n'est pas nécessaire qu'il profite de tous les moyens pour forcer ces particuliers à livre leur propriété pour moins que ce qu'elle a coûté. Rien n'oblige un gouvernement à tenir une pareille conduite.

Il est possible que M. Greenshields soit un libéral et un partisan du gouvernement. Je n'ai jamais compris que ce fût un crime pour un gouvernement de négocier avec un partisan. Les gouvernements passés qui avaient quelque chose à acheter ne disaient pas à leurs amis : "Retirez-vous ; nous avons un tel sentiment de la justice et de la droiture que nous ne voulons pas faire d'affaires avec vous. Nous allons nous adresser à nos adversaires pour savoir s'ils n'ont pas quelque propriété à vendre."

Je ne me suis pas occupé de savoir si M. Greenshields était un partisan ou un adversaire du gouvernement, pas plus que je me suis enquis des convictions politiques de M. Farwell qui a de grands intérêts dans cette propriété. Le gouvernement avait décidé de faire l'acquisition de ce chemin, s'il pouvait l'obtenir à des conditions raisonnables, et nous sommes entrés en pourparlers avec ces messieurs pour tâcher d'en venir à un arrangement satisfaisant.

Malgré tout ce qu'on a pu dire, je considère qu'en achetant pour $1,600,000 un chemin de fer qui a coûté plus de $2,000,000, nous avons fait une bonne affaire que l'honorable député a bien mauvaise grâce de critiquer et de dénoncer.

Je crois que quelques-uns des énoncés faits par l'honorable monsieur (M. Foster) relativement à cette condition du contrat sont de nature à tromper le public. Il a créé l'impression que nous ne nous étions pas occupés de l'état dans lequel se trouvait le chemin que nous achetions. Qu'on me permette de lire une clause du contrat dont il était question en 1897 et dans lequel il est stipulé que ce chemin nous sera cédé, mais à la condition qu'il soit en bon état. La seconde clause de ce contrat, daté de mai 1897, concernant l'achat du chemin de fer du comté de Drummond, se lit comme suit :

Deuxièmement:—Que la compagnie, pour la considération ci-dessus, construira et déterminera suivant le mode adopté pour le chemin de fer Intercolonial, la partie inachevée de sa ligne principale à ou près Forestdale jusqu'au côté ouest de la rivière Chaudière, à la satisfaction de l'ingénieur du gouvernement et avec son approbation, le ou avant le premier jour de novembre mil huit cent quatre-vingt-dix-sept, et emploiera pour la partie inachevée de sa ligne qu'elle s'engage par les présentes à construire, des rails neufs en acier ne pesant pas moins que soixante et dix livres par verge pour la dite distance, et comme partie de

cette construction, elle fera tous les raccordements convenables et nécessaires avec la ligne-mère du Grand Tronc de chemin de fer à ou près l'extrémité ouest du pont de la Chaudière à la satisfaction, aussi, de l'ingénieur des chemins de fer du gouvernement, et en rapport avec la dite construction, elle construira et terminera tous les bâtiments de gares convenables et nécessaires, voies de garage, d'évitement, châteaux d'eau, dépendances, hangars à charbon, enclos à bestiaux, croisements de voies et autres dépendances nécessaires, à la satisfaction de l'ingénieur des chemins de fer du gouvernement et conformément aux plans qui seront fournis à la demande de la compagnie par le département des Chemins de fer et Canaux, de manière que la dite ligne de chemin de fer cédée ou que l'on propose de céder par les présentes, soit entièrement complétée et prête à être livrée à Sa Majesté pour son usage à la date mentionnée ci-dessus ou avant.

On ajoute, et c'est là le point que je veux mentionner spécialement :

Que la compagnie construira la partie inachevée de sa ligne à la satisfaction de l'ingénieur du gouvernement et avec une pente de 52.80 par mille.

C'est la pente uniforme de l'Intercolonial :

Et en outre elle réduira, sur la ligne déjà construite, les pentes de Mont-Carmel et de la Rivière Saint-François à un chiffre maximum de 52.80 par mille.

Nous avons donc surveillé de près cette question et stipulé avec soin ce que devait être cette partie de ce chemin nouveau. Nous avons fait plus ; nous exigions que sur l'ancienne voie, deux pentes devaient être abaissées et que les courbes devaint être redressées. Et nous avons exigé que ces pentes fussent suivant le degré adopté par l'Intercolonial comme base.

Ceci démontre que nous ne prenions pas le chemin dans l'état dont parle l'honorable monsieur (M. Foster) qui a laissé entendre que nous étions désireux d'acheter ce chemin de fer, sans nous occuper de l'état dans lequel il se trouvait, et uniquement dans le but de permettre à ses propriétaires d'empocher l'argent du public.

A 6 heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : M. l'Orateur, dans cette revue rapide que j'ai essayé de faire du discours de l'ex-ministre des Finances (M. Foster), j'ai appuyé sur le fait qui se rapporte à la clause du contrat concernant le chemin de fer du comté de Drummond. J'ai signalé le fait que les déclarations faites par l'honorable député de York (M. Foster) ne sont que la répétition de ce qui a été dit à maintes reprises. On a prétendu que les ingénieurs du gouvernement n'avaient fait aucun rapport avant que le gouvernement s'engageât dans ce projet ; que l'on payait plus pour ce chemin que ce que les propriétaires avaient payé pour sa construction. J'étais à discuter le troisième point qu'il a soulevé : l'honorable monsieur prétend que par le dernier contrat on épargne une somme considérable d'argent. Il est à la connaissance de tous les membres de cette Chambre, qu'aucune idée n'a été émise, qu'aucune déclaration n'a été faite, que pas un seul fait n'a été énoncé par l'honorable député (M. Foster) qui n'aient pas été répétés et réfutés à maintes reprises. Il n'y avait certainement rien de nouveau dans sa proposition, à l'effet qu'un demi million de dollars a été épargné en vertu du contrat tel qu'il est aujourd'hui, si on le compare à l'arrangement précédent. On avait déjà plus d'une fois fait remarquer à la Chambre que le gouvernement n'avait pas, auparavant, l'intention de payer à la Compagnie du comté de Drummond plus de $1,600,000 pour le chemin de fer. C'était là la valeur reconnue et c'était une affaire d'opinion simplement, que de décider si la somme devait être payée au comptant ou bien si l'on ne ferait pas mieux de louer la voie à un taux d'intérêt raisonnable, comme loyer. Comme je l'ai déjà fait remarquer à la Chambre, on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'il y ait diverses opinions à cet égard. Mais je ne répèterai pas mes remarques à ce sujet. L'honorable député (M. Foster) n'a fourni à la Chambre aucun renseignement nouveau. Il n'a rien dit qui n'ait pas été longuement discuté, et si cette partie de son discours n'avait pas été prononcée, rien n'aurait été perdu qui eût pu être de quelque valeur pour la discussion.

L'honorable député (M. Foster) s'est ensuite occupé de la partie de cet arrangement qui a trait au chemin de fer du Grand Tronc, et je désire attirer l'attention de la Chambre sur ce qui me paraît être quelque chose de très caractéristique, de très typique, en cette discussion. C'est tout à fait remarquable, que nous avons passé plusieurs jours à discuter l'arrangement en vertu duquel nous avons acquis la propriété du chemin de fer du Grand Tronc, ce qui nous permet de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal ; nous avons siégé un avant-midi, une nuit et un autre avant-midi en entier ; permettez-moi de demander aux honorables députés de la gauche qui ont prétendu que la politique du gouvernement n'était pas soutenable à cet égard, ce à quoi, surtout, ils ont employé leur temps et leurs remarques. Ils ont consacré l'une des soirées à discuter la question de savoir si je devais produire un mémoire que j'ai reçu de mon sous-ministre et n'ayant aucun rapport à la discussion spéciale, ou, du moins, aucune importance quant à cette discussion. Que l'on ait décidé que le pont de l'Yamaska valait $300,000, ou la moitié, ou le quart de cette somme, cela n'avait rien de commun avec la question que nous étions à discuter. Nous aurions pu ne pas mentionner du tout le pont de l'Yamaska, dans nos calculs ; nous aurions pu omettre le coût du pont de la rivière Richelieu et cela n'aurait rien changé à la question de savoir si l'affaire proposée était raisonnable. Je démontrerai avant de terminer pourquoi je fais cette déclaration. Mais je désire attirer l'attention de la Chambre pendant

un instant sur la nature de la discussion qui a été faite, depuis que nous avons entrepris l'arrangement conclu avec le chemin de fer du Grand Tronc, et je désire publier partout si je le puis, d'un bout à l'autre de notre pays, que lorsque cette mesure était soumise au parlement, les députés de la gauche, qui la dénonçaient sur tous les tons comme devant être de nature à discréditer le gouvernement, ont passé des heures, des jours et des nuits à pérorer sur la question de savoir, d'abord, si la déclaration de mon ingénieur en chef, quant au coût de la construction du pont de la rivière Yamaska, devrait ou non être produite et ensuite, si la Chambre avait ou non à sa disposition, ou si elle devrait ou non avoir à sa disposition des déclarations quant à la proportion payée par le chemin de fer Intercolonial à même le coût total de l'exploitation de la voie ferrée *obtenue du chemin de fer du Grand Tronc*, et le rapport de cette proportion avec le coût de l'entretien et de l'exploitation de la ligne.

Ce sont là les deux questions, et, M. l'Orateur, je parle de ce que vous savez déjà, lorsque je dis que ces députés, dont c'est l'intention de se poser vis-à-vis du peuple comme étant opposés à cette entreprise et comme ayant quelque chose sur quoi baser leur conduite, ont entièrement accaparé le temps alloué à cette discussion par leurs discussions au sujet des deux questions que je viens d'indiquer. Que peut-on conclure de cela ? Raisonnablement, qu'est-on forcé de conclure de cela ? C'est que ces députés auraient fourni avec joie à la Chambre des arguments réels, et auraient fourni de bonnes et fortes raisons, qui auraient produit une forte impression sur le peuple. Mais, M. l'Orateur, c'est parce qu'ils n'ont pu trouver d'arguments, c'est parce qu'il leur a été absolument impossible de trouver quelque raison de condamner la mesure soumise à la Chambre par le gouvernement qu'ils se sont vus forcés d'adopter l'alternative qui leur restait et qu'ils ont perdu leur temps à faire ces discussions inutiles et puériles.

Lorsqu'ils étaient à parler du coût de ce pont de l'Yamaska, j'ai dit qu'ils étaient à discuter quelque chose qui était absolument étranger à la question soumise. Nous n'avions pas à voir si nous devions construire un pont sur la rivière Yamaska, non plus que sur la rivière Richelieu. Les articles à considérer avaient trait à une proposition facultative soumise par quelqu'un, par le ministre des Finances, je crois, à l'effet de savoir si, au lieu d'acquérir du Grand Tronc, ce chemin de fer entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert, le gouvernement ne ferait pas mieux de s'occuper lui-même de la construction d'un nouveau chemin de fer. J'ai fourni à la Chambre les renseignements que j'ai pu obtenir de mes employés quant à leur opinion au sujet du coût probable de la construction d'une autre ligne de chemin de fer. Et qu'est-ce que j'ai dit ? J'ai dit que mes ingénieurs avaient calculé les dépenses nécessaires à la construction d'un chemin de fer de cette nature, et qu'ils étaient d'avis que, outre l'expropriation des terrains, ces dépenses s'élèveraient à la somme de $485,000. J'ai dit que l'on devrait ajouter à cela, le coût de la construction d'un pont sur la rivière Yamaska, évalué à $300,000, le coût de la construction d'un pont sur la rivière Richelieu, évalué à $400,000 plus $500,000, ce qui était ma propre évaluation, que je considérais comme raisonable et juste, pour l'expropriation des terrains. Il faut nécessairement dédommager les propriétaires des terrains, et ces dépenses doivent nécessairement être très fortes étant donnée la nature des campagnes, des villes et des villages qu'il faudrait traverser, de Sainte-Rosalie à Saint-Lambert, si l'on voulait construire une nouvelle voie ferrée. Qu'est-ce que cela peut faire que l'on tienne compte du pont de la *rivière Richelieu* ? J'ai démontré à la Chambre pourquoi nous avons accepté l'évaluation de la moitié du chemin de fer entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert, que nous avons acquise du chemin de fer du Grand Tronc pour $750,000. La compagnie du Grand Tronc l'avait évaluée à cette somme, et elle avait le droit de dire à quel prix elle vendrait sa propriété. Nous ne pouvions pas fixer nous-mêmes cette valeur en son nom ; nous n'en avions pas le droit ; aucune démarche de notre part, aucun tribunal auquel nous aurions confié la chose, n'aurait pu empêcher le chemin de fer du Grand Tronc de demander la somme qu'il avait décidé d'accepter, et rien ne pouvait forcer cette compagnie à réduire cette somme pour la moitié de son chemin de fer. Ses représentants nous ont dit : "Nous évaluons cette section de voie ferrée à $1,500,000 ; elle nous a coûté cette somme et nous vous en cèderons la moitié pour la moitié de ce qu'elle nous a coûté ; si cela fait mieux votre affaire de nous payer un certain taux d'intérêt, sur le prix coûtant, sous forme de loyer, nous l'accepterons aussi ; mais il nous faudra recevoir $37,500 par année d'intérêt, si l'on veut nous demander de fixer un prix pour cette partie de la ligne." C'était à prendre ou à laisser. J'ai essayé de prouver à la Chambre que nous ne pouvions pas refuser cette offre sans manquer une bonne affaire. En d'autres termes, nous ne pouvions pas complètemnet abandonner cette affaire, puisque nous étions à même d'obtenir toutes ces différentes sections pour la somme modique pour laquelle nous les avons enfin obtenues, soit $140,000 par année. Nous ne pouvions pas refuser sans manquer une bonne occasion d'acquérir l'accès à la ville de Montréal, ce que nous n'aurions pas pu obtenir autrement à moins d'une somme deux à trois fois plus forte, au minimum, que celle que nous payons actuellement. J'ai fait remarquer que la somme de $1,500,000 constitue une évaluation raisonnable du prix de la construction d'un chemin de fer entre

Sainte-Rosalie et Saint-Lambert. Supposons que cette construction ne coûte que la moitié de cette somme. Supprimons le coût de la construction des ponts sur les rivières Yamaska et Richelieu, soit $700,000, chiffre équivalant presque au coût total. Supprimez tout cela et supposez qu'il ne reste que $750,000 et que vous puissiez construire la ligne nouvelle à ce prix de $750,000, vous n'épargneriez alors rien, au contraire, le gouvernement perdrait de l'argent en adoptant cette méthode au lieu de celle qu'il a proposée. J'affirme ceci et je prétends qu'on ne peut pas en nier la vérité, que si nous pouvions construire un chemin de fer de cette nature pour $750,000, pour la moitié de la somme à laquelle mon ingénieur en a évalué le coût, et que nous voulions entreprendre d'en faire l'exploitation, comme ligne indépendante, nous commettrions une grande erreur et le pays y perdrait de l'argent.

Je vais vous dire pourquoi je dis cela. Le chemin est maintenant construit et exploité entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert et nous coûte, à 5 pour 100 d'intérêt, $37,500 par année, en tout. Moyennant cette somme de $37,500, nous avons l'usage de cette ligne pour tous les besoins de l'Intercolonial—non pas seulement pour le passage de nos convois de toutes sortes de Sainte-Rosalie à Saint-Lambert et de Saint-Lambert à Sainte-Rosalie, mais aussi pour le transport de tout ce que nous pouvons obtenir, recevoir ou livrer, le long de la ligne, que ce soit des voyageurs ou des marchandises. Certains honorables députés de la gauche, en particulier l'ex-ministre des Finances, (M. Foster), qui est très habile dans l'art des calculs, paraissent fortement désirer de s'occuper de chiffres ; qu'ils veuillent bien se demander s'ils tiennent compte de ce que nous sommes à même de faire affaires sur cette ligne entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert et de ce que chaque dollar que nous gagnons—et nous gagnons une somme importante, qui n'est pas de nature à être négligée—contribue à réduire le loyer que nous payons pour ce chemin de fer. Les honorables députés de la gauche ne tiennent nullement compte de cela, dans leurs calculs.

Mais, M. l'Orateur, j'ai une autre déclaration à faire qui, je crois, prouvera d'une manière concluante la proposition que je soumets en ce moment. Je veux prouver à la Chambre, et je puis le prouver, que c'est un avantage évident pour nous que d'exploiter un chemin de fer en commun avec le chemin de fer du Grand Tronc, au lieu d'être les propriétaires d'une ligne indépendante exploitée exclusivement par nous. Nous ne pourrions pas faire plus d'affaires sur cette ligne, si nous en étions les propriétaires, que nous le pouvons maintenant, ne possédant que la moitié en commun avec le chemin de fer du Grand Tronc. Nous ne pourrions pas transporter une seule livre de marchandises de plus sur une voie indépendante, ou séparée et parallèle ; nous en

transporterions même probablement moins, parce que le Grand Tronc nous ferait concurrence, et nous ne pourrions pas recevoir de marchandises à Montréal, comme nous le pouvons maintenant. Mais nous aurons une chance aussi bonne, en vertu de notre arrangement, ayant trait au transport, fait avec le chemin de fer du Grand Tronc, pour l'usage de cette voie, bien que cette compagnie soit propriétaire de la moitié de cette ligne,—comme question de fait, notre chance serait meilleure—que si nous possédions et si nous exploitions une ligne indépendante nous-mêmes. Tandis que nous sommes en mesure de faire autant d'affaires et de jouir plus avantageusement des profits de l'exploitation de cette ligne, nous sommes en de meilleures conditions, grâce à ce que le chemin de fer du Grand Tronc est tenu de pourvoir pour sa part à l'entretien et à la réparation de cette ligne entière. Il y a une manière, offrant beaucoup d'exactitude, d'obtenir des renseignements mathématiques. C'est là une source de renseignements très importants, que l'on ne peut pas écarter ; si l'un d'entre vous avait à décider aujourd'hui s'il doit construire un chemin de fer ou bien s'il doit acquérir des parts d'une autre compagnie qui possède une voie complétée, il tiendrait naturellement compte de ce que s'il était lui-même propriétaire de la voie, il lui faudrait l'entretenir et réparer.

Si nous avions construit la voie, tel que proposé par l'ex-ministre des Finances (M. Foster) pour la somme suffisant, d'après lui, à cette construction, il nous faudrait remplacer les traverses, qui se détériorent,—et elles se détériorent tout aussi vite lorsque le transport est faible que lorsqu'il est considérable—il faudrait renouveler le remplissage des chaussées, ce qu'il faut faire tout aussi fréquemment que le chemin de fer ait beaucoup ou peu de transport à faire, ils faudrait aussi remplacer les rails usés, et, bien que les rails s'usent un peu plus vite quand le transport est considérable, il n'y a cependant pas une très grande disproportion quant à l'usure, lorsque le transport est considérable et lorsqu'il est peu important. Ainsi, il faut tenir compte, comme article important et raisonnable de calculs d'affaires, de ce que, si vous étiez propriétaire du chemin de fer entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert, il vous faudrait l'entretenir en bon ordre. Il y a un moyen d'arriver à la connaissance de ce que cela pourrait coûter, et je crois que les calculs voulus peuvent être faits par tous ceux qui voudront prendre la peine d'examiner le rapport du département. Si nous examinons le supplément n° 3 du rapport du chemin de fer Intercolonial, pour l'année dernière, lequel supplément traite de l'entretien de la voie et du matériel, nous verrons que le coût de l'entretien du matériel et des 1,202 milles de la voie du chemin de fer Intercolonial, s'est élevé à la somme de $861,728. Il faudrait que les 32 milles de nouvelle voie que le député

d'York a proposé de construire entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert fussent tenus en bon ordre par le chemin de fer Intercolonial, et cela coûterait tout autant que n'importe quels autres 32 milles de voie sur l'Intercolonial. S'il en est ainsi, vous voyez qu'il faudrait débourser $717 du mille pour chaque mille de voie entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert pour l'entretien et les réparations.

N'est-ce pas là un item important ? Nous ne payons pas tant que cela maintenant en vertu de l'arrangement actuel. Nous n'en payons qu'une partie fractionnaire, car le Grand Tronc paie sa part et c'est la plus considérable. Ce n'est pas tout. Il y a les dépenses des gares de toutes sortes ; si l'on consulte le supplément n° 4 du rapport de l'Intercolonial pour l'exercice terminé le 30 juin 1898, on constate que ces dépenses se sont élevées pour l'Intercolonial, à $400,164 pour les 1,202 milles, soit $333 du mille. Vous auriez à faire les mêmes dépenses si vous étiez le propriétaire du nouveau chemin de fer et si vous l'exploitiez, car il vous faudrait entretenir vos gares. Je crois que le taux de ces dépenses serait plus élevé, mais admettons qu'elles puissent être calculées sur la même base que celles du reste de l'Intercolonial ; cela ferait $333 du mille sur cette ligne entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert. Mille cinquante dollars par mille dont j'ai parlé, et vous avez $1,050 qu'il vous faudrait payer chaque année, pour chaque mille de voie entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert. Mille cinquante dollars par mille pour 32 milles donnent $33,600 ; ainsi, vous voyez qu'il vous faudrait ajouter, comme fardeau annuel sur nos affaires et le pays *la somme de $33,600 pour ce seul item*, si vous possédiez, seulement, le chemin de fer. L'honorable député ne tient pas compte de cela ; il ne veut pas s'en occuper. Vous pourriez dire que nous payons une partie très considérable de ces dépenses maintenant, puisque nous en payons notre part. Permettez-moi de vous dire exactement ce que nous payons actuellement, étant donné qu'il nous faudrait payer $33,600 si nous étions propriétaires de la voie. La voie entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert étant la propriété commune du gouvernement et du chemin de fer du Grand Tronc, et exploitée par tous deux, nous ne payons comme étant notre part de ces $33,600 par année, que $8,400, puisque nous ne sommes responsables que de 25 pour 100, tel qu'indiqué dans le document déposé. Cela constitue une épargne de $25,200 par année, ce que nous considérons comme une somme importante ; au lieu d'être assez simples pour nous lancer dans la construction d'un chemin de fer, et au lieu de poser une nouvelle voie ferrée entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert nous avons eu la sagesse de conclure un marché avec le Grand Tronc moyennant une somme raisonnable d'argent, marché en vertu duquel nous épargnons $25,000 par année sur l'entretien et la réparation de la voie et les frais d'exploitation, comparativement à ce qu'il nous faudrait payer si nous possédions et si nous exploitions le chemin de fer nous-mêmes.

L'honorable député est très porté à capitaliser des sommes d'argent. Je lui proposerais de capitaliser $25,200 par année. On peut capitaliser $6,000, et l'honorable député a eu la modestie d'en faire la capitalisation pour 100 ans. Il a la modestie de dire que lorsque l'on réduit cet arrangement de $6,000, on épargne $3,000,000.

C'est là une manière frappante de présenter la question, sans doute, et tous ceux qui peuvent se faire une idée de ce que c'est que $3,000,000 seront indubitablement accablés du poids de l'argumentation de l'honorable député. Cela nous démontre clairement l'importance qu'il y a à ce que nous épargnons de l'argent sur chaque vote que nous enrégistrons. Supposons qu'une mesure soit proposée allouant $10,000 et que nous réussissions à réduire cette somme à $4,000, épargnant ainsi $6,000 je ne doute aucunement qu'avec le temps ces $6,000 ne se soient accrues jusqu'à $3,000,000. Retenez bien cela ; c'est un fait frappant ; mais il n'est pas moins vrai, par rapport à chaque cas où nous le mettons en pratique que dans celui où l'a appliqué aujourd'hui l'honorable député. Capitalisons les $25,200 que nous épargnons en travaillant avec le Grand Tronc sur son chemin de fer au lieu d'en construire nous-mêmes un nouveau ; à quel chiffre cela s'élèvera-t-il ? Je ne puis vous dire ce que ce chiffre atteindra dans cent ans, car je n'ai pas fait les calculs requis ; mais pour un an, cela représente un capital de $840,000. En d'autres termes, quand vous payez $25,200 de plus que cela est nécessaire, vous payez 3 pour 100 sur $840,000. Capitalisez cela pour un grand nombre d'années, pour 100 ans, comme l'a fait l'honorable député à 3 pour cent, avec l'intérêt composé et la somme que vous obtiendrez comme ayant été épargnée grâce à cet arrangement, surpassera grandement le chiffre donné par l'honorable député. Maintenant, M. l'Orateur, lorsqu'on tient compte de cela, le petit dégré de force et le semblant de raison qu'on pourrait croire devoir exister dans l'argument de l'honorable député d'York sont réduits à néant.

Mais, M. l'Orateur, je crois que la Chambre a dû remarquer que l'honorable député s'est donné beaucoup de peine pour ne pas discuter pleinement cette question ; il ne l'a pas discutée dans son ensemble, il ne l'a pas examinée sous ses points de vue généraux ; il ne l'a pas discutée comme on s'attendrait à ce qu'une question de cette nature le fût. J'ai déclaré à la Chambre que nous proposons cet arrangement dans son ensemble ; en chiffres ronds nous payons $140,000, laquelle somme à 3 pour 100, représente un capital d'environ $4,500,000. L'honorable député a-t-il essayé de fournir à la Chambre quelque moyen pratique d'acquérir l'accès à Montréal et la jouis-

sance du dixième des avantages dont nous jouissons en vertu de ce contrat, à moins de $4,500,000 ? Avant de pouvoir s'opposer à notre mesure avec quelque semblant de raison, de logique ou de sens commun, il aurait dû essayer de prouver de deux choses l'une ; soit, que nous n'avions pas d'affaire à tenter d'avoir accès à la ville de Montréal, soit que, à tout prendre, nous aurions pu, à moins de $140,000 ou d'un capital de $,500,-000 nous aurions pu, d'une autre manière, arriver au même but que celui que nous désirions atteindre, et que cette manière nous aurait donné au moins une partie des avantages que nous nous sommes assurés en vertu de ce contrat.

Mais jamais il n'a essayé de toucher à l'une ou l'autre de ces propositions. Il n'a pas osé dire que le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal n'était pas le meilleur système politique. Il savait qu'il n'aurait pas été de son siècle, s'il eût cherché à énoncer une proposition de cette nature ; il savait que cela ne lui aurait pas gagné de sympathies dans le pays ni d'appui en cette Chambre. Il sait que tous ceux qui s'intéressent au chemin de fer de l'Etat sont en faveur de son prolongement jusqu'à Montréal.

En conséquence, il aurait dû consacrer les talents qui lui sont largement départis à signaler à cette Chambre la manière dont ce gouvernement pouvait atteindre la ville de Montréal, et s'y assurer des termini qui mettraient le chemin de fer Intercolonial en état de faire des affaires à moins de frais que d'après le projet actuel. C'est ce qu'il n'a pas fait. Et pourquoi ? Il ne l'a pas fait, parce que la chose lui a été impossible. Aucun membre de la gauche n'a tenté de le faire. Quelqu'un des adversaires du cabinet rit. Peut-être qu'à son avis je ne rends pas justice à l'honorable député de Glengarry (M. McLennan) Ce dernier, il est vrai, a combattu vaillamment deux estimations. Il devait nous mener à Caughnawaga, et il l'a fait. Il devait nous conduire de l'autre côté du fleuve, et il nous y a conduits moyennant une somme très peu élevée, moins élevée, je crois, que la somme pour laquelle tout autre voudrait se charger de l'entreprise. Il nous a conduits à l'enclos à bestiaux à Montréal, et nous y a laissés. Mais nous ne sommes pas satisfaits d'être là. Nous ne sommes pas satisfaits, non plus, de faire dix-sept milles de plus que ce que nous sommes obligés de faire en vertu de cette convention, payant tout l'entretien de cinquante-cinq milles de chemin de fer avec tout le coût des frais d'exploitation, ce qui s'élèverait—j'en ai fait le calcul ici— à environ $57,750 par année sur la base actuelle du chemin de fer de l'Intercolonial. Non seulement vous vous chargez de ces dix-sept milles supplémentaires, mais vous payez des frais d'exploitation et d'entretien jusqu'à concurrence de $57,750 par année, quand vous ne seriez obligés de payer seulement une légère partie de cette somme en vertu de l'arrangement que nous avons fait avec la Compagnie du Grand Tronc.

Ainsi, ces honorables députés sont absolument et tout à fait déroutés. Il leur a été impossible de saisir la question, et je crois pouvoir dire que les arguments qu'ils ont apportés pour combattre ce projet ont été complètement réfutés. Naturellement, si vous dites : "Nous ne voulons pas prolonger le chemin de fer jusqu'à Montréal," toute la question est abandonnée. Mais s'ils disent : "Il est de sage politique que l'Intercolonial soit prolongé jusqu'à Montréal," alors, quelque grande que soit leur intelligence, ils ne sauraient démontrer de manière à convaincre même un peu un adversaire du projet que nous avons adopté une ligne de conduite répréhensible, ou qu'en présentant ce projet, nous avons adopté une manière plus dispendieuse de la réaliser que toute autre manière que l'on peut suggérer.

Je ne reprendrai pas mon siège sans parler des énoncés faits par l'honorable député de Westmoreland (M. Powell). Je suis fâché qu'il soit absent, car je désire lui rendre justice, et je vois qu'il est bien difficile de lui rendre justice sans le critiquer un peu sérieusement. Je lui ai demandé—et d'une manière courtoise, je crois—de me dire comment il démontrait sa proposition portant que pour chaque dollar que nous avait donné, le chemin de fer Intercolonial pendant l'année 1898, en sus de ce qu'il nous avait donné en 1897, nous avions payé $1.32 ; en d'autres termes, que chaque dollar que nous avions gagné nous coûtait $1.32. Voici ce que l'honorable député a dit :

> Je constate qu'en 1897 les recettes du chemin de fer Intercolonial ont atteint une totalité de $2,866,028.02 ; et en 1898, de $3,117,669.85, soit une augmentation nette de $251,641.83. Voyons maintenant le budget des dépenses. La totalité des dépenses en 1897 s'est élevée à $2,925,968.68, tandis qu'en 1898, elle a été de $3,257,648.51, soit une augmentation de $331,679.84. Qu'est-ce à dire ? Que le ministre des Chemins de fer a perçu en recettes additionnelles $251,641, et que pour réaliser cette somme supplémentaire de recettes, il a dépensé $331,679. C'est-à-dire que chaque dollar de recettes supplémentaires a coûté au pays $1.32.

Après cette explication, il ajoute :

> Je soumets à la Chambre, aux collègues du ministre dans le cabinet et à ses partisans, ce calcul, à titre d'échantillon de ses données statistiques.

A mon avis, M. l'Orateur, je suis justifiable de dire que l'énoncé de l'honorable député est extrêmement injuste et de nature à induire en erreur. Il ne corrobore pas l'énoncé qu'il a fait en cette Chambre, portant que pour chaque dollar des recettes supplémentaires, nous avons payé $1.32 ; il ne le corrobore pas, parce que l'honorable député attribue cela au prolongement à Montréal, et l'honorable député le sait, car il m'a entendu lorsque j'ai fait mon exposé au parlement, il m'a entendu donner les renseignements, il m'a entendu donner les détails. Je lui ai fourni les éléments aux

moyens desquels il pouvait détruire mes estimations si elles étaient inexactes. Il connaissait donc ces estimations ; et, vu qu'il possédait cette connaissance, j'affirme que son énoncé était injuste, propre à tromper, et, à mon avis, il me serait possible de me servir de mots plus énergiques pour le caractériser.

L'honorable député savait que cette année-là, nous n'avions exploité que pendant quatre mois le prolongement du chemin de fer jusqu'à Montréal ; Cette partie du chemin n'a été exploitée que depuis le 1er mars jusqu'au 1er juillet. Il savait, comme tout le monde doit le savoir, qu'en parlant du résultat de l'exploitation du prolongement, il était injuste de prendre les quatre premiers mois. Pendant ces quatre mois, nous avons eu à peine du trafic. Tous savent que les affaires n'arrivent pas immédiatement sur une nouvelle ligne ; tous savent qu'il nous faut publier des annonces pendant un certain temps, et qu'il s'écoulera peut-être des mois avant que les hommes d'affaires sachent que la ligne est en exploitation et prolongée jusqu'à Montréal.

Ainsi, il était injuste de la part de l'honorable député de faire cet énoncé, et la chose était de nature à induire en erreur, puisqu'il savait que l'on ne pouvait pas du tout attribuer au prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal la plus grande partie du déficit de $209,000 de cette année-là. Il savait par la déclaration que j'ai faite au parlement, et par les chiffres que je lui ai fournis en détail, qu'une somme plus considérable que la différence existant entre mon déficit de l'année dernière et le déficit du ministre qui m'a précédé, provenait des dépenses supplémentaires entraînées par des réparations et par l'entretien du chemin de fer Intercolonial. J'ai démontré que nous avions dépensé plus de $150,000 l'année dernière pour mettre le chemin en bon état au printemps, et que nous avions ainsi doublé les dépenses de cette nature pendant les douze mois, ou pendant l'exercice. Vu qu'il connaissait ces faits, l'honorable député a été grossièrement et manifestement injuste en attribuant le déficit au prolongement du chemin jusqu'à Montréal et en disant que nous avions dépensé $1.32 pour chaque dollar supplémentaire que nous avions retiré.

Maintenant, je laisserai là l'honorable député, et je laisserai aux honorables députés le soin de tirer des conclusions qu'ils ont parfaitement le droit de tirer de ses énoncés. A mon avis, l'honorable député n'a pas obtenu beaucoup d'avantage en cette affaire.

Je parlerai maintenant pendant quelques minutes d'une ou deux critiques faites par l'ex-ministre des Finances (M. Foster) relativement au marché fait avec la compagnie du Grand Tronc, non pas en ce qui se rapporte au contrat tel qu'il est aujourd'hui soumis à la Chambre, mais en ce qui concerne le contrat soumis à la Chambre, il y a un an. A ce sujet, je dirai que l'honorable député semble se réjouir beaucoup de ce que l'arrangement actuel est meilleur, dans un sens, que celui que nous avons primitivement proposé. Or, M. l'Orateur, sous le rapport des conditions du contrat passé entre nous et la compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, je ne vois pas que l'on puisse dire que l'arrangement actuel l'emporte beaucoup sur le premier, ni qu'il y ait matière à exprimer une opinion arrêtée, soit d'un côté, soit de l'autre. C'est là mon avis et, je le sais, c'est l'avis d'un bon nombre d'autres ; c'était l'avis du gouvernement lorsque la question nous a été soumise. Il s'agissait de savoir si nous devions louer le chemin de fer à 4 pour 100 sur $1,600,000, ou si nous devions chercher à l'acheter en nous basant sur cette valeur, et, dans tous les cas, nous avons décidé,—la chose n'était peut-être pas sage—qu'il valait mieux faire cet arrangement que d'acheter le chemin. Mais l'honorable député et le chef de la gauche ont été très peinés de ce que je n'ai pas pu, ou de ce que je n'ai pas voulu admettre que l'arrangement actuel était de beaucoup préférable à l'ancien. Je suppose que les honorables députés ne s'attendaient pas à ce que je dise cela, à moins que je ne fusse d'avis que l'arrangement actuel était préférable. Si, d'après moi, c'était un bien meilleur arrangement, je n'hésiterais pas à l'avouer.

Cette après-midi, l'ex-ministre des Finances a déclaré que nous présentions aujourd'hui un meilleur projet que le premier, et l'on nous accuse d'avoir cherché à imposer un contrat inférieur, et, n'eût été l'acte du Sénat, nous l'aurions imposé ; mais, comme résultat de cet acte, nous présentons aujourd'hui un meilleur arrangement. Je ne craindrais pas d'admettre que la convention est préférable, si c'était le cas ; je ne refuserais pas non plus de l'admettre. Mais, de fait, en ce qui a trait au marché relatif au chemin de fer du comté de Drummond, je ne vois pas qu'il y ait beaucoup de différence entre les deux. Toutefois, j'admets volontiers que l'arrangement actuel conclu avec la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc vaut mieux sous certains rapports que l'arrangement antérieur. Je n'aurais pas essayé d'améliorer l'ancien arrangement si j'avais craint de l'admettre. Si quelques-uns des membres de la gauche avaient été dans ma position, ils auraient peut-être insisté pour faire appliquer l'ancien arangement dans tous ses détails, plutôt que d'admettre qu'ils pouvaient en faire un meilleur.

J'avoue volontiers que sous le rapport de la réduction de $6,000, somme que nous payions au chemin de fer du Grand Tronc en vertu de l'ancien arrangement, la nouvelle convention vaut mieux que l'ancienne. J'avoue volontiers que lorsque le temps est venu de faire un nouveau contrat, et lorsque nous eûmes décidé de demander au chemin de fer du comté de Drummond de nous donner une promesse de vente pour $1,600,

000, et lorsque nous eûmes arrêté les conditions du nouveau contrat, alors j'ai compris que nous étions en mesure de dire au chemin de fer du Grand Tronc : A notre avis, vous n'avez pas de motif raisonnable d'ajouter ces $6,000 aux $140,000 que nous avons consenti à vous donner. D'après nous, le chemin de fer Intercolonial n'a pas le droit de payer $6,000 en sus des $140,000 que nous avons consenti à vous donner. Nous ne demanderons pas au parlement de vous donner $146,000 pour ce loyer. Alors, il a été convenu que la compagnie accepterait $140,000. Que la chose soit due à l'acte du Sénat, ou non, cela m'est parfaitement indifférent.

L'honorable député d'York (M. Foster) demande : " Quelle aurait été notre position si le Sénat n'avait pas rejeté ce projet ? " A mon avis, notre position n'aurait pas été différente de ce qu'elle est aujourd'hui. Je pourrais demander : " Quelle aurait été notre position, si le Sénat avait rejeté la convention en vertu de laquelle les honorables membres de la gauche ont acheté la ligne du Grand Tronc à $12,000 par mille, payant en sus une somme considérable pour mettre cette ligne en bon état ? Si le Sénat avait rejeté cette convention, ce qu'il n'a pas fait, notre position aurait-elle été beaucoup meilleure qu'elle ne l'est aujourd'hui ? " Mais le Sénat ne s'est pas posé cette question à cette époque, et l'arrangement tel que présenté par le parlement a été adopté. A mon avis, l'arrangement que nous avons présenté au parlement, il y a deux ans, aurait dû être accepté, car c'était un bon arrangement. Je ne crois pas qu'il faille tenir compte de $6,000 par année de plus. Lorsque vous considérez les avantages énormes que nous obtenons pour l'Intercolonial, lorsque vous considérez tout ce que nous avons eu de la Compagnie du Grand Tronc, la somme de $6,000 ne constitue pas un chiffre important dans la transaction. Un des officiers de la Compagnie du Grand Tronc m'a dit, l'autre jour, que l'on avait fait une estimation des termini à Montréal. Il y a là 43 milles de voie et 150 acres de terre, et tous les bâtiments et tout l'outillage que l'on a mis là depuis des années, et cet officier dit que l'estimation faite de la propriété par des experts est de $30,000,000. Si vous considérez que nous avons accès à une propriété de $30,000,000, que nous avons accès à toutes les voies, ce qui nous permet d'aller partout dans la ville de Montréal, à combien estimez-vous cela, même en ce qui a trait à l'exploitation du chemin de fer Intercolonial ?

Comme je crois avoir déjà eu l'occasion de le répéter, il n'existe aucune restriction quant à l'usage de ces termini par l'Intercolonial. Nous devons nous servir de certaines parties des termini peut-être fréquemment, mais pas sur une aussi grande échelle que le Grand Tronc. Il nous faut aller d'un département à l'autre pour atteindre les différents quais et entrepôts, les différentes jonctions et les raccordements où nous devons recevoir et délivrer nos marchandises. Il nous faut atteindre ces endroits tout comme le Grand Tronc doit le faire, bien que cette compagnie puisse envoyer vingt trains dans un endroit tandis que nous en envoyons un. Mais il nous est tout aussi nécessaire d'atteindre ces endroits pour prendre un chargement de wagon, qu'il le serait s'il nous fallait prendre mille chargements de wagons, et si nous ne pouvions pas atteindre ces points, il nous faudrait payer le coût du transport de quelque autre manière, si nous voulions faire des affaires.

Ce n'est donc pas exagérer, il me semble, de dire que nous nous servons dans une mesure considérable de ces termini que nous avons à notre disposition, et que nous avons le droit absolu de nous en servir en vertu des conditions du contrat.

L'honorable député (M. Foster) a énoncé une ou deux propositions relativement à la question du loyer, à la proportion de l'usage, et ainsi de suite, ce qui est pour moi un indice suffisant qu'il se méprend du tout au tout relativement à la nature de ce contrat. J'ose dire qu'il ne s'est pas servi en connaissance de cause et avantageusement des documents qu'il a en sa possession depuis des semaines et des mois, bien qu'il en demande d'autres. Il a voulu avoir les documents relatifs aux termini, et maintenant qu'il les a en sa possession, ils ne lui donnent apparemment aucune idée de la question. Il vaudrait autant qu'il ne les eût pas vus du tout. Dans sa proposition, il dit que le loyer de la propriété du Grand Tronc participe de la nature d'un honoraire ; qu'après avoir payé ce loyer, c'est-à-dire, qu'après que vous avez remis votre honoraire, vous êtes obligés de payer pour l'usage de ces lignes et des termini au taux de 5 pour 100, et cela, à perpétuité.

Je crois avoir fait connaître exactement la position de l'honorable député.

M. FOSTER : Je n'ai pas fait d'énoncé de cette nature.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est ainsi que je l'ai compris.

M. FOSTER : Je dis que je n'ai pas fait semblable énoncé. Il est possible que l'honorable ministre ne m'ait pas compris.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député ne l'a pas seulement dit une fois, mais il l'a répété trois ou quatre fois.

M. FOSTER : J'ai dit que les 4 pour 100 se rapportaient entièrement aux améliorations.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député n'a-t-il pas dit que nous devions payer l'usage ?

M. FOSTER : Pourquoi l'aurai-je dit, puisque je savais qu'il n'en était pas ainsi ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député n'a-t-il pas dit que ce loyer que nous payions relativement à ce chemin de fer participait de la nature d'une retenue ?

M. FOSTER : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Qu'est-ce que cela signifiait? Et l'honorable député n'a-t-il pas dit qu'il nous faudrait payer ensuite l'usage ?

M. FOSTER. Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, j'ose affirmer que lorsque nous considérons la chose, nous constatons qu'il a voulu dire qu'il nous faudra payer l'usage du chemin de fer.

M. FOSTER : Très bien !

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député dit "Très bien !" Je dirai que le contrat ne contient rien qui comporte que nous devons payer l'usage de ces termini ou de ce chemin de fer après que nous aurons payé notre loyer, et l'honorable député nous prouve qu'il n'a pas profité de l'occasion qui lui a été donnée de lire les documents qu'il a en sa possession depuis tant de mois.

Une retenue est un honoraire, et lorsque vous l'avez payée, il vous faut payer les services de celui qui l'a reçue. Après que nous aurons payé ces redevances, l'honorable député dit qu'il nous faudra payer l'usage du chemin, l'usage du pont et celui du terminus. Est-ce cela? Je prétends que nous ne faisons rien de cette nature. L'honorable député a confondu ce que nous fournissons pour l'usure avec le loyer que nous payons. Il ne fait pas de distinction entre les deux choses. Nous payons un loyer sur la ligne depuis Sainte-Rosalie à Saint-Lambert sur la base de la moitié du chemin, qui est à nous autant qu'à la compagnie ; mais elle doit être entretenue, et du moment que notre loyer est payé, pas un cent n'est donné à la Compagnie du Grand Tronc en considération de l'usage quelconque ou de la propriété de ce chemin. Le contrat stipule qu'après que nous en aurons la propriété, les frais d'entretien du chemin seront payés en commun par la Compagnie du Grand Tronc et nous. La construction et l'entretien d'un chemin sont deux choses différentes. L'honorable député n'a pas fait de distinction. Il vous faut poser de nouvelles traverses, reballaster la voie, et, s'il en est besoin, poser de nouveaux rails, et c'est au sujet de la détérioration qu'il s'agit pour nous de déterminer quel est le parcours de nos wagons respectifs, et non pas au sujet du loyer. Quand les comptes du mois sont préparés pour les réparations à faire au chemin, les frais sont partagés entre l'Intercolonial et le Grand Tronc, d'après l'usage du chemin, et tout ce que nous fournissons pour l'usage, c'est notre proportion du coût mensuel des réparations, à mesure qu'elles sont faites.

Et cependant, l'honorable député (M. Foster) cherche à conseiller au pays et au parlement de ne pas consentir à cet arrangement, car, dit-il, les $140,000 que nous payons annuellement constituent simplement une retenue ou un don, et il vous faut encore payer la proportion de la valeur que représente l'usage de cette propriété que vous avez acquise de vos deniers. Il faut qu'il soit bien stupide celui qui ne comprend pas cet arrangement.

L'honorable député (M. Foster) a non seulement confondu les détails que j'ai donnés, mais il a confondu les termini avec la ligne entre Saint-Lambert et Sainte-Rosalie. Ils sont sur une base tout à fait différente, bien qu'ils soient employés de la même manière, et je vais vous dire pourquoi. Nous sommes convenus avec la Compagnie du Grand Tronc que la somme de $140,000 serait le montant arrêté, mais nous avons dit : "Une partie de cette somme est destinée à vos termini, y compris votre gare Bonaventure et vos bâtiments, vos ateliers, vois voies et vos raccordements qui couvrent 150 acres. Nous devons considérer une partie de cela comme loyer fixe, pas du tout basé sur l'usage que nous en faisons. Tout homme peut dire la proportion de l'usage que nous en faisons, dans un sens général, car cela dépendra de la somme d'affaires que nous faisons. Il est possible que cette année nous ne fassions pas beaucoup ; l'an prochain, nous ferons davantage, et, dans dix ou vingt ans, nous espérons que nos affaires augmenteront énormément, et bien que nos affaires puissent doubler ou quadrupler, notre redevance reste la même, et le seul rapport sous lequel nos paiements au Grand Tronc différeront de ceux de la première année, c'est que si les affaires du Grand Tronc n'augmentent pas dans la même mesure que les nôtres, il nous faudra payer pour les réparations sur la partie des termini tels que décrits dans le contrat, une somme plus élevée que celle que nous avons payée au commencement.

Veuillez examiner un instant avec moi la question du pont, et vous verrez jusqu'à quel point l'arrangement qui a été conclu l'a été dans les intérêts du pays. Nous payons à la Compagnie du Grand Tronc une somme que nous pouvons parfaitement fixer à $40,000 pour l'usage de ce pont, et cela représente tout l'usage que nous pouvons faire de ce pont, car il n'y a pas de restriction à ce sujet. Outre les $40,000, nous payons une petite somme proportionnée au nombre de wagons et de locomotives que nous envoyons sur ce pont pour aider à conserver les rails et les voies en ordre. Or, les honorables députés verront que les rails et les voies forment une très petite partie de ce pont. La Compagnie du Grand Tronc doit toujours employer des hommes tant pour les réparations des ouvrages en fer que pour celles de la maçonnerie, et autres travaux, et nous ne payons pas un seul cent pour tout cela. Elle doit faire tout cela à ses propres frais. En

vertu de ce contrat, tout ce que nous payons en sus des $40,000 représente la part que nous fournissons pour la réparation convenable de la voie d'après la somme d'affaires que nous faisons relativement à celle que fait la Compagnie du Grand Tronc. Or, en supposant que nous construirions un pont nous-mêmes sur le Saint-Laurent—où vous voudrez—ne croyez-vous pas que le coût de l'entretien de ce pont, les réparations aux ouvrages en fer de ce pont, etc., seraient un item très considérable ? J'en suis certain. Je sais que les ponts construits sur l'Intercolonial entraînent constamment des frais. Je sais qu'il faut peinturer fréquemment les ponts en acier et en fer.

Toutes ces obligations relativement au pont Victoria retombent, en vertu de cet arrangement, sur le Grand Tronc, et nous payons seulement (d'après les documents produits) 5 pour 100 du coût de l'entretien de la voie, et de la voie seule, en bon état de réparation.

L'honorable député (M. Foster) avait beaucoup de choses à dire au sujet de la clause de ce contrat du Grand Tronc de chemin de fer concernant les améliorations, et il nous dit qu'elle vaut beaucoup mieux qu'auparavant. Eh bien ! M. l'Orateur, je n'ai pu voir où se trouve une si grande différence en faveur de l'un de ces deux contrats, même en ce qui concerne les améliorations. D'après l'arrangebent primitif nous devions payer 5 pour 100 sur la moitié du coût de toute amélioration que nous pourrions faire dans l'espace spécifié dans la clause 35 de ce contrat.

Je dirai à la Chambre pourquoi nous avons consenti à payer 5 pour 100. C'est parce que la Compagnie du Grand Tronc ne voulait accepter aucun taux moindre que 5 pour 100, pour la raison qu'elle-même payait alors 5 pour 100 sur ses emprunts d'argent. S'attendrait-on à ce que la Compagnie du Grand Tronc empruntât de l'argent à 5 pour 100 pour faire sur le chemin des améliorations dont nous profiterions, et à ce qu'elle reçût de nous un taux d'intérêt moindre que celui qu'elle-même aurait à payer. C'est peu de chose en définitive, mais on voit que vu la position du Grand Tronc, on ne pouvait s'attendre raisonnablement à voir celui-ci consentir à accepter un taux d'intérêt moindre que celui mentionné.

Si l'on veut être juste, on se rappellera qu'à l'époque où l'arrangement a été conclu, la position du Grand Tronc était fort différente, en réalité, de sa position actuelle. Il y a eu progrès marqué sous l'administration actuelle du chemin. Ce chemin est mieux côté sur les marchés financiers du monde qu'il ne l'était auparavant, et il peut maintenant emprunter de l'argent à un taux moindre. Dans ces circonstances, lorsque nous avons revu le contrat après son rejet par le Sénat, nous avons pu, en faisant l'application de l'argument même qu'il nous avait exposé d'abord, démontrer à la compagnie qu'il y avait lieu, de sa part, de consentir à une diminution du taux de 5 pour 100.

Examinez cette clause au point de vue des affaires, et que voyez-vous ? N'était-il pas nécessaire de prévoir dans ce contrat des conditions qui devaient certainement surgir, et rendre nécessaire l'exécution d'améliorations sur la ligne, c'est-à-dire nous attendre à ce qu'un jour vienne, dans le cours des 99 ans, où il serait nécessaire, dans notre propre intérêt, de poser un plus grand nombre de voies, et de faire certaines améliorations qui n'existaient pas lors de la passation du contrat.

Eh bien ! je voudrais savoir comment on aurait pu arrêter des dispositions plus sûres ou plus justes que celles que renfermait le contrat de 1897. A mon avis, à l'exception de la différence de 1 pour 100 dans le taux de l'intérêt, ce contrat de 1897 est tout aussi bon que le contrat de 1898.

Nous prévoyons dans ce contrat un état de choses qui doit certainement survenir, et nous stipulons, quel que peut être le coût en question, que, vu qu'il s'agissait d'une propriété grevée d'hypothèques, le Grand Tronc fournirait le capital, et que nous lui allouerions un taux juste et raisonnable d'intérêt sur notre part des dépenses.

On oublie évidemment, par hasard ou autrement, que nous nous sommes entourés quant à ce contrat des plus grandes sauvegardes auxquelles il soit possible de recourir en rédigeant un acte. Nous avons stipulé que ce n'est que dans le cas où, de l'avis des parties—non pas d'une seule, mais de toutes—il serait nécessaire de poser des voies doubles à un point quelconque de la ligne, y compris la partie de cette ligne s'étendant de Saint-Lambert à Sainte-Rosalie, et où, en outre, Sa Majesté se résoudrait de se servir de tels travaux et améliorations, et le ministre déclarerait par écrit que ceux-ci sont nécessaires, que nous paierons, à raison de leur usage, l'intérêt de la moitié de leur coût réel. Ainsi, nous avons seulement voulu, ce que nous avons fait, prévoir l'état de choses au sujet duquel nous devions adopter des dispositions sous peine de nous exposer à des ennuis interminables dans le cas où ce contrat aurait été sanctionné. Et puis, M. l'Orateur, il n'est que juste de dire que l'insertion de cette clause était raisonnable et à propos dans un contrat passé pour un grand nombre d'années, alors qu'on pouvait déjà prévoir qu'il faudrait avant longtemps exécuter nécessairement des travaux de cette nature même.

Cependant, M. l'Orateur, le principe sur lequel repose l'arrangement actuel diffère de celui qui formait la base de l'arrangement de 1897. Je ne dis pas qu'il soit en quoi que que ce soit meilleur ; je ne sache pas qu'il constitue la moindre amélioration ; je doute qu'il vaille tant soit peu mieux. Nous avons commencé par nous obliger à payer l'intérêt de la moitié du coût de ces améliorations-là, dans le cas où il en serait fait, entre Sainte-

Rosalie et Saint-Lambert. Nous avons consenti à payer l'intérêt à raison de 4 pour 100 de la proportion de cette dépense sur le capital, établie par le nombre de milles parcourus. En d'autres termes, ce n'est qu'après que la chose aura été décidée—et elle doit l'être du consentement du gouvernement et du ministre, lequel doit la déclarer, et par écrit, nécessaire,—que le Grand Tronc pourra poser une voie double entre Saint-Lambert et Sainte-Rosalie, ou partout ailleurs sur la partie de la ligne prévue—par l'entente. Après que cela aura été décidé, on établira alors, en raison du nombre de milles parcourus, la part du coût que nous devrons payer comparativement au Grand Tronc, et nous paierons l'intérêt de cette part à perpétuité.

Telle est la nature de l'arrangement actuel, et il peut justement donner lieu à divergence d'opinion quant à la question de savoir s'il doit être préféré à l'autre, ou si l'autre doit lui être préféré.

Je crois, M. l'Orateur, que dans ces remarques j'ai touché à chacune des propositions que l'honorable préopinant a discutées à ce sujet ; je crois avoir démontré que la critique faite par lui aujourd'hui de l'arrangement actuel, en tant qu'elle est nouvelle et qu'elle n'a pas été ressassée en cette Chambre, est aisément susceptible d'explication, et que les conditions de cet arrangement sont raisonnables et dignes d'un arrangement de la nature de celui-ci ; et que, considérant le contrat en somme, il n'y a pas eu, en tant que je puis apprécier et juger du caractère de la discussion de la part des membres de la gauche, d'effort moins réussi pour établir que la proposition que nous avons soumise au parlement n'est pas la meilleure que nous puissions lui présenter, et qu'elle n'est pas favorable à l'intérêt véritable du pays.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : J'entends dire fort peu de chose relativement au contrat actuellement en discussion. Je ne me propose pas de répondre à la partie du discours de l'honorable préopinant ayant trait au chemin de fer du comté de Drummond, attendu que j'ai déjà exprimé d'une façon fort complète mes vues à la Chambre sur ce point ; mais je désire dire quelques mots au sujet de cette partie des remarques de l'honorable ministre se rapportant au Grand Tronc.

Si la Chambre n'est pas éclairée à ce sujet, ce n'est certainement pas parce que l'honorable ministre a hésité à l'entretenir. On peut conjecturer que s'il avait consacré autant de temps à mûrir cet arrangement lors de sa préparation, qu'il en a pris pour le discuter en cette Chambre, nous n'aurions pas vu l'arrangement de 1897 dans la forme dans laquelle il l'a présenté. Il ne serait pas venu, non plus, deux ans après, tenter vainement d'assurer à la Chambre qu'il n'existe pas de différence bien importante entre les conditions de cet arrangement-là, et les conditions de celui qui nous est soumis actuellement.

Je n'examinerai pas tous les points que l'honorable ministre a si pleinement traités. Du reste, lorsqu'il nous déclare que, pour sa part, il ne peut décider que le principe du nombre de milles parcourus quant au coût des améliorations soit meilleur que le principe de la moitié du coût, et que presqu'aussitôt il nous démontre que dans un cas le coût serait presque du double, de ce qu'il serait dans l'autre, l'honorable ministre démontre assez, je crois, que ses remarques n'ont pas besoin de beaucoup de réfutation.

Il nous déclare que la proportion de l'usage, de la part de l'Intercolonial, de la ligne s'étendant de Sainte-Rosalie à Saint-Lambert, est de 27 pour 100. Ce n'est pas la proportion que je constate d'après les chiffres qu'il a produits, car cette proportion serait de 20 pour 100. En vertu de l'arrangement de 1898 nous payons ½ du coût des améliorations, et en vertu de l'arrangement de 1897 nous payons l'intérêt à raison de 5 pour 100 de la moitié du coût des améliorations. Voilà un point très important au sujet duquel l'arrangement de 1898 est clairement meilleur que celui de 1897.

L'honorable ministre a apporté un très curieux argument relativement à l'entretien du chemin. L'argument était assez ingénieux, tout en n'étant pas bien sûr que je ne le complimente pas à tort en employant cette épithète. Il nous a dit qu'en construisant le chemin, nous aurions virtuellement à payer les mêmes frais d'entretien, peu importe la mesure dans laquelle nous en ferions usage, attendu que les frais d'entretien ne varient pas suivant la quantité plus ou moins considérable du trafic du chemin. Ne comprend-il pas que dans ce cas le Grand Tronc ferait une bonne affaire, puisqu'alors celui-ci n'aurait qu'à entretenir sa ligne entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert tout comme il l'a fait jusqu'à présent ? Le Grand Tronc se servirait de cette ligne absolument comme auparavant ; il aurait 25 pour 100 de moins à payer des frais d'entretien restés toujours les mêmes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai jamais dit que le Grand Tronc n'avait pas fait un très bon arrangement ; mais j'ai dit que nous en avions fait un très bon également.

M. BORDEN (Halifax) : Je devais m'imaginer que l'honorable ministre aurait à admettre que le Grand Tronc a fait un très bon arrangement. Tous ceux qui ont vu le vif désir manifesté par le Grand Tronc de voir cet arrangement s'accomplir, n'ont pu douter que le Grand Tronc considérait que cet arrangement lui était fort avantageux.

L'honorable ministre nous déclare froidement qu'il nous faudrait, en bâtissant le chemin, nous charger de tout l'entretien, tandis que maintenant, ajoute-t-il, nous payons seulement 27 pour 100 du coût d'entretien.

L'honorable ministre ne comprend-il pas que cet argument même démontre l'excellence remarquable du marché que fait le Grand Tronc, indépendamment de l'énorme loyer de $37,500 par année qu'il reçoit en considération de l'usage de son chemin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le bénéfice est de 25 pour 100 en sa faveur, et de 75 pour 100 en la nôtre.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne comprends pas l'honorable ministre, et je crains fort qu'il ne se comprenne pas bien lui-même.

Examinons l'état de choses un peu plus attentivement.

Le Grand Tronc reçoit de nous un loyer de $37,500 en considération de l'usage de cette partie du chemin s'étendant de Sainte-Rosalie à Saint-Lambert. Or, d'après les chiffres produits par l'honorable ministre, je détermine la proportion de l'usage de l'Intercolonial a environ 20 pour 100 de tout l'usage de cette partie de la ligne de la part des deux chemins. L'honorable ministre peut la fixer à 27 pour 100, mais je ne vois pas que les chiffres comportent cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les chiffres établissent une proportion de plus de 25 pour 100.

M. BORDEN (Halifax) : J'examinerai les chiffres qu'il a produits, et je verrai si c'est exact ou non.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous payons $18,000 sur $73,000.

M. BORDEN (Halifax) : Voyons tout ce qu'il en est. En ce qui concerne les commodités de tête de ligne de Montréal, voici les chiffres relatifs à l'usage que nous en avons fait :

Novembre	6·31
Décembre	5·87
Janvier	5·28
Février	5·92
Mars	6·59
Avril	9·90

Maintenant, la distance de Saint-Lambert à la Pointe Saint-Charles, si je comprends bien, est de 4 milles.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a environ 2 milles de pont et 2¼ milles de chemin.

M. BORDEN (Halifax) : Il y a en tout environ 4 milles, et la proportion de l'usage de cette partie de la ligne par l'Intercolonial a été comme suit :

Novembre	12·82
Décembre	10·46
Janvier	9·42
Février	10·65
Mars	11·62
Avril	16·81

De Saint-Hyacinthe à Saint-Lambert, il y a environ 29 milles, et la proportion de l'usage de cette partie du chemin par l'Intercolonial a été comme suit :

Novembre	20·90
Décembre	16·20
Janvier	14·88
Février	17·02
Mars	18·45
Avril	29·73

L'honorable ministre nous dit que cela équivaut à 25 pour 100. J'ai fait le calcul, et la proportion de l'usage de la partie du chemin s'étendant de Saint-Hyacinthe à Saint-Lambert, est, d'après les chiffres qu'il a produits de 19.56, et non pas de 25 pour 100. S'il ne se trompe pas en disant 25 pour 100, il a produit des chiffres erronés.

Je lui fournirai maintenant les chiffres relatifs à l'usage que nous faisons du reste de la ligne. De Sainte-Rosalie à Saint-Hyacinthe, la proportion de l'usage du chemin par l'Intercolonial a été comme suit :

Novembre	22·13
Décembre	17 13
Janvier	15·69
Février	18·39
Mars	19·49
Avril	30·70

Et la moyenne n'est pas de 25 pour 100, mais bien de 20.59. Comment l'honorable ministre arrive à 25 pour 100 d'après ces chiffres, c'est ce que je ne puis comprendre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En consultant les documents produits, vous remarquerez que l'ensemble du coût d'entretien et des autres dépenses relativement à toute cette partie de la ligne, durant cette période, a été de $73,000, que le Grand Tronc a payés de ce chef. Notre proportion est de $18,000, ce qui, je comprends, se rapproche beaucoup de 25 pour 100.

M. FOSTER : Cela comprend les frais d'opérations aux gares, outre l'entretien, et c'est d'après un principe différent.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Naturellement, ça comprend cela, mais c'est absolument d'après le même principe. Je dis que notre proportion du coût de l'entretien du chemin et des gares, ainsi que des frais d'opérations s'élève à environ 25 pour 100 du coût total.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre confond deux choses. Il existe un principe distinct relativement à chacune des deux sortes de frais d'entretien. Celle que je traitais, et au sujet de laquelle l'honorable ministre a essayé de me contredire, a trait à la proportion du nombre de milles parcourus par les trains et locomotives, et les chiffres que j'ai donnés démontrent que cette proportion n'est pas de plus de 20 pour 100. Maintenant, il existe un autre principe d'après lequel une certaine partie des frais d'entretien doit être calculée, savoir : le nombre des trains passant aux gares ou les quittant. Je ne considère pas

la proportion des frais concernant les gares, des frais d'entretien doit être calculée, par les trains, et cette proportion est d'environ 20 pour 100, à très peu de choses près en plus ou en moins. J'ai donné à l'honorable ministre la proportion exacte quant aux 4 milles de termini, et, comme je l'ai calculée, la proportion, si l'on prend la moyenne des chiffres qu'il a produits, est celle-ci, savoir :

De—	
St-Lambert à la Pointe St-Charles...	11·96
Saint-Hyacinthe à Saint-Lambert.. .	19 56
Sainte-Rosalie à Saint-Hyacinthe....	20·69

Et quant à la courte distance comprise entre le pont de la Chaudière et la voie d'évitement à cet endroit, distance fort courte—je ne suppose pas qu'elle soit de plus d'un demi mille,—laquelle sert à notre usage presque exclusif, notre portion est de 69.50. Mais, en somme, vous n'arriverez pas a une proportion de 20 pour 100.

L'honorable ministre invoque fortement le fait, suivant son expression, que nous faisons une économie réelle de 75 pour 100 au sujet du coût d'entretien. Lorsqu'on l'analyse, cette économie se résume à ceci : Nous payons un loyer en raison de la moitié de l'usage—principe d'après lequel son ingénieur a établi la chose sous sa direction, et d'après lequel il a agi,—et nous payons le coût d'entretien en raison de notre proportion de l'usage. Alors, l'honorable ministre qui paie le loyer d'après un principe extravagant, en ce qui concerne l'usage,—c'est-à-dire d'après le principe qu'il y a égalité d'usage de part et d'autre, alors que notre usage n'est que d'un cinquième,—nous dit pour se justifier : " Oh ! vous serez en perte quant au loyer ! mais en gain quant au coût d'entretien." Eh bien ! si l'on examine cet argument, il ne me semble pas faire ressortir d'une façon bien éclatante la force de la position de l'honorable ministre ; mais, tel qu'il est, pour me servir de son propre langage, il a droit d'en bénéficier.

Je ne me propose pas de discuter en aucune de ses parties cet arrangement concernant le Grand Tronc, si ce n'est en tant que je puis tâcher d'aider cette Chambre en jetant un coup d'œil sur les renseignements que l'honorable ministre, enfin, a jugé à propos de produire. Et je trouve qu'en se levant en cette Chambre pour parler de gaspillage de temps, l'honorable ministre a certainement fait preuve d'une audace que je n'ai jamais vu égaler ici. Il a retenu ici la Chambre depuis 8 heures du soir jusqu'à 1 heure le lendemain après-midi, en refusant de produire des renseignements qu'il avait promis——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député voudra-t-il me permettre de l'interrompre ? J'ai sincèrement attribué à mon honorable ami le mérite de vouloir être juste. Cependant, je suis convaincu qu'il n'essaie pas de l'être en ce moment. Il sait fort bien que lorsqu'on a vu l'autre jour qu'il voulait un état du nombre de milles parcouru et par les wagons et par les locomotives de l'Intercolonial et du Grand Tronc, je lui ai déclaré tout de suite que je ne possédais pas cet état, et ne pourrais me le procurer avant le lendemain, c'est-à-dire avant qu'on ait pût l'obtenir de la Compagnie du Grand Tronc. J'ai dit que l'Intercolonial n'avait pas les chiffres, et l'honorable député sait qu'il m'était tout à fait impossible de fournir l'information avant le moment où je l'ai produit. Je l'ai offerte immédiatement—il était environ onze heures du soir lorsque le débat a fait surgir cette question,—et le premier ministre a appuyé mon offre en la répétant à plusieurs reprises; mais les membres de la gauche refusèrent de consentir de procéder à l'expédition des affaires, en laissant leur demande en suspens jusqu'à ce qu'il pût y être accédé le lendemain. Je suis surpris d'entendre l'honorable député dire que j'ai refusé de produire l'information. Le fait est que je ne pouvais pas le faire, et que j'ai offert de la produire aussitôt qu'il m'aurait été possible de l'obtenir.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre ne me verra pas disposé à être injuste, mais bien à signaler les faits véritables à la Chambre. Je lui ai demandé certaine information le 26 mai, parlant l'équivalent d'à peu près une colonne des " Débats " pour lui faire comprendre bien clairement ce que je voulais. J'ai attendu jusque vers mardi soir, et alors, je lui ai demandé si l'information désirée était produite, pour recevoir la réponse qu'elle l'était. Je reconnaîtrai qu'il était absolument sincère à ce moment. Mais le lendemain soir, lorsque je découvris que l'information n'avait pas été produite, je lui signalai la chose. Et qu'arriva-t-il ? L'honorable ministre souleva difficulté sur difficulté à ce sujet——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vous demande pardon.

M. BORDEN (Halifax) : Que l'honorable ministre veuille me pardonner lui-même. Il souleva difficulté sur difficulté à ce sujet, déclarant que la proportion de l'usage par l'Intercolonial était d'environ 25 pour 100. Je lui répondis que l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart), m'avait déclaré que mon honorable ami (M. Blair), lui avait fourni un renseignement différent en cette Chambre. Eh bien ! je n'ai pas compris alors, et je ne le comprends pas encore, comment, s'il ne possédait pas l'information, pour la communiqur à la Chambre, l'honorable ministre pouvait en avoir une idée d'un manière ou d'une autre, si ce n'est par la proportion des dépenses——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est la seule manière dont je pouvais le dire, et j'ai fourni l'information à l'honorable député.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi l'honorable ministre ne nous l'a-t-il pas fournie immédiatement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle a été offerte à l'honorable député, et il l'a refusée. Lui et ses amis ne voulaient accepter rien autre chose que le nombre de milles parcourus et par les wagons et par les locomotives, et les " Débats " démontreront que l'information leur a été offerte et qu'ils l'ont refusée.

M. BORDEN (Halifax) : L'offre que j'ai compris être faite à la Chambre par l'honorable ministre n'était nullement l'offre d'une proportion, mais seulement d'un état de ce que l'Intercolonial avait payé à raison de frais d'exploitation. Si je l'ai mal compris je le regrette. Je n'ai pas compris qu'il m'offrît ou qu'il offrît à d'autres un état indiquant une proportion. Si l'honorable ministre a offert cela ou toute autre chose, les " Débats " le démontreront.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les " Débats " prouveront que j'ai offert de produire un état pour démontrer combien le Grand Tronc nous avait réclamé, et combien nous avions payé.

M. BORDEN (Halifax) : Si l'honorable ministre veut se rappeler ce qui a eu lieu, il se souviendra que des membres de la gauche ont offert maintes fois de passer à autre chose, c'est-à-dire de procéder à l'examen des subsides, et de laisser en suspens le bill concernant le Grand Tronc qu'on discutait alors ; et que la seule réponse qu'on put obtenir de l'honorable ministre fut qu'il continuerait à siéger pour discuter ce bill.

Je ne veux pas repasser en revue les événements qui se sont déroulés durant cette longue séance de la Chambre, mais j'ose croire que l'honorable ministre n'est pas en état de jeter la pierre à aucun des membres de la gauche au sujet du gaspillage du temps de la Chambre ou du pays.

La seule chose sur laquelle je désire appeler l'attention de l'honorable ministre est la suivante—lorsqu'il a conclu son marché avec le Grand Tronc. Il a convenu qu'une somme d'environ $65,000 serait le montant que le gouvernement paierait annuellement pour l'usage des termini du Grand Tronc à Montréal ; à part cela, nous devions payer une certaine part dans le coût de l'entretien du chemin. L'usage que nous faisons du chemin est d'un peu moins de 7 pour 100, ou environ un cinquième de tout l'usage qui se fait du chemin. L'honorable ministre a déclaré ce soir que nous nous servons de tous les termini plus ou moins. Ce n'est pas ainsi que j'ai compris les paroles de l'honorable ministre, lorsqu'il a donné des explications devant le comité.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est toujours cela que j'ai prétendu.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre a produit à cette époque un état préparé par M. Schreiber, que l'on trouve à la page 11 du rapport du comité, et dans lequel M. Schreiber s'exprime comme suit :

La propriété du Grand Tronc à la pointe Saint-Charles, Montréal, doit valoir plusieurs millions de dollars, mais nous ne nous servirons que d'une petite proportion.

Au bas de la même page on trouve la réponse suivante de l'honorable ministre à une question de M. Powell :

Q. Cela est pour la moitié, ou simplement pour la part que l'Intercolonial requerrait pour ses facilités terminales? R. Cela serait sur la base de moitié de la valeur, à 5 pour cent, de telle portion de ces têtes de ligne, tel qu'il comprenait devoir s'en servir.

Il est facile de constater par ce que je viens de lire que l on n'avait pas l'intention à cette époque de se servir de toutes les têtes de ligne, mais bien d'une partie seulement de ces dernières, que M. Schreiber estimait à $1,239,200. A la page 12 du même rapport, l'honorable ministre dit ce qui suit :

M. Schreiber constate dans son mémorandum que la ligne de la pointe Saint-Charles à Montréal vaut plusieurs millions de dollars, mais comme nous ne devons nous en servir que dans une faible proportion, il établit la valeur sur cette proportion.

A la page 13, il dit encore que l'estimation a été faite :

M. Schreiber a basé son estimation sur la moitié du coût de telles portions des facilités de têtes de ligne dont nous pouvons nous attendre à faire usage.

A la page 13, nous trouvons encore que l'estimation a été préparée

Sur un usage égal de chaque portion des têtes de lignes dont nous pourrions avoir besoin.

Il est donc évident, d'après ces paroles que ni l'honorable ministre, ni son sous-ministre ne croyaient devoir se servir à cette époque de tous les termini, mais bien d'une partie seulement de ces derniers. Quelle était cette partie ? C'est la partie indiquée dans l'état préparé par M. Schreiber, que l'on trouve à la page 11 de ce rapport, et dans lequel M. Schreiber estime que la valeur des têtes de ligne dont l'Intercolonial aura besoin s'élèvera à $1,239,200. Je suppose que l'honorable ministre ne paie pas au Grand Tronc l'usage de têtes de ligne dont il ne se sert pas. J'ai le droit de prétendre que nous pouvons accorder une certaine confiance à cet état qui a été préparé par le sous-ministre de l'honorable ministre, et que ce dernier a lui-même placé devant le comité comme un document dans lequel on pouvait avoir confiance .

Le résultat de cela, c'est que le montant que nous devons nous attendre de payer pour la partie des termini que nous employons doit être de $1,239,200. L'Intercolonial paie une rente de $65,000, et l'usage fait par ce dernier chemin étant d'environ un cinquième du total, le montant payé pour ces termini basé sur l'usage—que l'on doit considérer

comme étant une base convenable—donne une rente annuelle de $975,000 comme étant le montant qui est censé être payé par les deux chemins pour l'usage de ces termini. Ce qui revient à dire que si le Grand Tronc était tenu de payer dans la même proportion que l'Intercolonial, cette propriété qui est estimée à un peu moins de $1.250,000, rapporterait une rente annuelle de $1.000,000. Ce seul fait doit suffire pour faire comprendre à la Chambre et au public que nous payons une somme exorbitante pour l'usage de ces propriétés. Si d'autres preuves sont nécessaires pour faire comprendre à la Chambre que nous n'employons qu'une faible partie de ces têtes de ligne, nous les trouvons dans le témoignage de M. Wainwright, qui a déjà été lu devant la Chambre. Voici ce qu'il dit à la page 56 :

Je vous ai fait voir sur ce plan que cela comprend l'usage de 40 milles de voies d'évitement, de hangars à fret, des plaques tournantes, et de toutes les commodités. C'est beaucoup comme si je m'adressais au propriétaire d'un palais, avec ma femme, après notre mariage, pour lui demander de me donner l'usage de toute sa maison. Naturellement, au début, je n'emploierai qu'une seule chambre ; mais au bout de quelques années il pourrait bien y avoir une grande famille. Je ne sais pas dans quelle proportion nous nous servirons de ces termini, ni quel usage en fera l'Intercolonial.

Et plus tard en réponse à une question de l'honorable ministre des Chemins de fer, il dit :

Je ne serais pas prêt à dire que l'usage que fera l'Intercolonial de ces têtes de ligne, sera la centième partie de l'usage qu'en fera le Grand Tronc.

Nous avons donc deux choses à prendre en considération. En premier lieu, il faut considérer que la part que nous devrions être appelés à payer pour l'usage de propriétés que l'honorable ministre estime à environ $30,000,000, devrait être d'après la déclaration du propre ingénieur de l'honorable ministre, d'environ $1,250,000 au plus. Il faut ensuite prendre en considération le fait que l'usage que nous faisons du chemin comparé au Grand Tronc est dans la proportion de 1 à 15, sans oublier que nous payons un loyer de $65,000 pour l'usage, et je crois que ce contrat n'est pas dans l'intérêt du pays, mais comme l'honorable ministre l'a dit avec beaucoup de vérité, il est certainement fait dans les intérêts du Grand Tronc. L'honorable ministre des Chemins de fer semble attacher une grande importance au fait que les facilités de termini dont l'Intercolonial a besoin devront augmenter chaque année. Mais le trafic du Grand Tronc devra augmenter lui aussi, et comme l'a fait remarquer le ministre des Chemins de fer, il est probable que l'usage que le Grand Tronc en fera devra augmenter dans une proportion plus considérable que celui de l'Intercolonial.

Quel sera le résultat de cela ? Si le trafic de ces deux chemins de fer continue de se développer, les têtes de ligne devront être agrandies ; or, cela coûtera très cher ; nous devrons supporter le coût de ces dépenses, et le résultat de cela, c'est que nous serons tenus de payer un loyer plus élevé pour les améliorations faites à ces têtes de ligne en vertu des stipulations à cet effet contenues dans le contrat. Ainsi donc, cette somme de $65,000 ne représente pas le coût réel du loyer que nous pourrons être obligés de payer plus tard, si le trafic du chemin augmente, comme s'y attend l'honorable ministre. J'ai déjà fait remarquer dans une occasion précédente que le loyer que nous payons pour ce chemin est tout à fait disproportionné avec le montant que l'Intercolonial reçoit du chemin de fer Dominion et Atlantic.

Ce chemin de fer possède 34 milles de la voie de l'Intercolonial, une des meilleures sections de ce dernier chemin, et il a à part cela l'usage en commun de 14 milles de plus du chemin de fer Intercolonial, et l'usage de cette partie du chemin est aussi avantageux que celui que nous obtenons en vertu de cet arrangement. Cette compagnie a à part cela l'usage de notre tête de ligne à Halifax, et nous recevons annuellement pour cet usage depuis trois ans $16,682.50, ou environ le neuvième du montant que nous payons pour l'usage de 38 milles du chemin de fer appartenant au Grand Tronc et de ses têtes de ligne à Montréal. Malgré toutes les qualités que l'honorable ministre puisse trouver à ce marché, il est certainement bien différent de l'arrangement que nous avons conclu avec une autre compagnie.

Quant à ce qui concerne les rapports dont nous avons eu tant de difficulté à obtenir la production, je dois dire qu'après avoir étudié les états qui nous ont été soumis, je suis plus convaincu que jamais que le loyer que l'on veut nous faire payer au Grand Tronc en vertu de ce contrat est trop élevé. L'objection soulevée par l'ex-ministre des Finances, relativement aux conventions concernant le trafic, est une question qui mérite d'être prise en sérieuse considération par le gouvernement. L'honorable député (M. Foster) ne s'est pas exprimé trop fortement à ce sujet. En adoptant ce contrat, nous accordons le droit au cabinet de conclure tous les arrangements concernant le trafic avec le Grand Tronc dont le parlement puisse disposer ; en un mot nous lui accordons le pouvoir d'agir à sa guise à ce sujet. S'il convient de soumettre à l'approbation du parlement des arrangements concernant le trafic qui peuvent avoir une portée aussi considérable, je crois que le gouvernement devrait ajouter un article au projet de loi dans lequel il serait dit que toute altération ou modification des arrangements concernant le trafic devrait être soumise au parlement, et à moins que cela n'ait lieu, je dois déclarer que, pour ma part, je ne suis pas disposé à approuver ou à voter en faveur du bill.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si cet arangement était fait voteriez-vous en faveur du bill ?

M. BORDEN (Halifax) : J'ai essayé d'expliquer à l'honorable ministre aussi clairement que possible, et je crois que ces explications ont été comprises par tous les honorables membres de cette Chambre, que, pour les raisons que je viens d'indiquer, je crois que l'arrangement conclu avec le Grand Tronc est basé sur un loyer excessif. C'est pourquoi je ne me croirais pas justifiable de voter en faveur de cette mesure. Mais je dois dire à part cela que l'honorable ministre s'arroge le droit de conclure des arrangements avec le Grand Tronc qu'il n'est pas au pouvoir du parlement de lui accorder ; il s'arroge ce pouvoir d'avance et sans recevoir l'assentiment du parlement. En d'autres termes, si cet arrangement est ratifié par le parlement, le cabinet se trouve à remplacer pour ainsi dire le parlement relativement à ce qui concerne les transactions futures que nous pourrons conclure avec le Grand Tronc en ce qui concerne le trafic des deux chemins.

J'ignore si l'honorable député est disposé à partager cette opinion, mais pour moi elle me paraît bien claire. En adoptant ce bill, nous sanctionnons cet arrangement, et nous lui donnons force de loi. La clause quarantième stipule que Sa Majesté a conclu un arrangement relativement au trafic avec le Grand Tronc, et il y est aussi dit que le gouvernement et la compagnie pourront de consentement mutuel modifier cet arrangement de la manière qu'ils le jugeront convenable. Ainsi donc, la Chambre en ratifiant cette clause quarantième du contrat accorde au cabinet exactement les mêmes pouvoirs que possède le parlement, c'est-à-dire qu'elle lui accorde le droit de modifier à son gré les arrangements concernant le trafic avec le Grand Tronc, et je ne crois pas qu'il soit convenable de confier au gouvernement de ce pays des pouvoirs de cette nature qui, dans le cours ordinaire des choses sont soumis à la juridiction du parlement. Pour ces raisons, M. l'Orateur, je ne vois pas comment je pourrais voter en faveur de ce bill dont l'honorable ministre (M. Blair) vient de proposer la troisième lecture.

M. McMULLEN (Wellington) : M. l'Orateur, je n'ai que quelques mots à dire relativement à cette question. Il est difficile pour moi de croire que les honorables membres de la gauche sont sincères dans la critique qu'ils ont fait, jusqu'ici de cette mesure, parce que plus nous avançons dans la discussion, plus les arguments qu'ils apportent à l'appui de leurs prétentions manquent de force. L'ex-ministre des Finances (M. Foster) a déclaré au commencement de son discours qu'il était impossible de trouver dans l'histoire de ce pays un marché conclu et soumis au parlement, par un ministre des Chemins de fer et Canaux, dans des conditions aussi extraordinaires que l'a été la mesure actuelle. Il a même prétendu que l'on avait eu recours à tous les moyens possibles pour la faire adopter par la Chambre. J'ai étudié les dossiers pour constater de quelle manière l'honorable chef de la gauche (sir Charles Tupper), qui était ministre des Chemins de fer et Canaux en 1879, s'y prit pour soumettre au parlement et faire adopter un projet destiné à l'achat de l'embranchement de la Rivière-du-Loup qui appartenait à cette époque au Grand Tronc, et j'ai constaté que l'honorable député avait suivi en cette circonstance exactement la même ligne de conduite que celle suivie par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux dans le cas actuel.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable député me permettra peut-être de lui faire remarquer qu'il commet là une grave erreur. Mon prédécesseur, M. Mackenzie, avait obtenu le consentement unanime du parlement dans le but de conclure un arrangement avec le Grand Tronc pour l'achat de cet embranchement de son chemin, avant que je me sois occupé de cette affaire.

M. McMULLEN : Je ne mettrai pas en doute les paroles de l'honorable député. Je suis convaincu qu'il nous déclare honnêtement ce qu'il a fait, mais il a proposé lui-même une résolution destinée à amener l'achat de ce chemin.

Sir CHARLES TUPPER : Cela est vrai, mais quand j'ai proposé cette résolution, il y avait déjà un an que la question était discutée dans le pays et dans le parlement.

M. McMULLEN : Non. L'honorable député disait :

Parmi les documents produits, je trouve une lettre de M. Shanly, dans laquelle il estime les 119 milles de propriété que le gouvernement avait achetés.

Mon honorable ami a déclaré à cette époque——

La propriété que le gouvernement avait achetée.

Sir CHARLES TUPPER : Cela est encore vrai.

M. McMULLEN : Lorsqu'il s'est agi de présenter une motion destinée à se procurer l'argent nécessaire, l'honorable député parla "de la propriété que le gouvernement avait achetée".

Sir CHARLES TUPPER : Oui.

M. McMULLEN : Il présentait une résolution sur laquelle il voulait s'appuyer pour préparer un bill destiné à cette fin.

Sir CHARLES TUPPER : En effet.

M. McMULLEN : L'honorable député n'a-t-il pas agi en cette circonstance de la même manière que vient de le faire l'honorable ministre des Chemins fer et Canaux (M. Blair) ?

Sir CHARLES TUPPER : Voici quelle est la différence : L'honorable ministre des Chemins de fer a conclu cet arrangement avec le chemin de fer du comté de Drummond et avec le Grand Tronc, sans obtenir au préalable l'autorisation de la Chambre.

tandis que pour ma part, j'ai conclu un arrangement avec le Grand Tronc lequel par l'entremise de mon prédécesseur avait reçu l'approbation unanime de la Chambre des Communes, et je n'ai fait en un mot que continuer les négociations commencées.

M. McMULLEN : L'honorable député (sir Charles Tupper) est dans l'erreur. Il est vrai que ces négociations avaient été entamées avant qu'il arrivât au pouvoir, mais la question n'avait jamais été soumise à la Chambre, et aucune résolution en ce sens n'avait été proposée.

Sir CHARLES TUPPER : Oui.

M. McMULLEN : Non. Il est possible qu'il ait été question entre les deux parties de l'achat du chemin, mais il n'y a jamais eu de négociations d'entamées entre le Grand Tronc et le gouvernement.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable député est dans l'erreur.

M. McMULLEN : Je défie l'honorable député de trouver dans les "Débats" la preuve que je suis dans l'erreur.

Sir CHARLES TUPPER : Cela n'est guère possible pour le moment, mais je le ferai plus tard. Je puis ajouter que la Chambre avait été informée par mon prédécesseur, le ministre des Travaux publics, qu'ils avaient l'intention de commencer ces négociations, et le parlement savait très bien que nous devions continuer les démarches commencées.

M. McMULLEN : Il est possible qu'ils aient eu l'intention d'entamer des négociations, personne ne nie cela. L'ex-ministre des Finances a prétendu qu'aucun cas de cette nature ne s'était jamais présenté, et que l'honorable ministre des Chemins de fer n'avait aucun précédent sur lequel il pût se baser pour justifier sa manière d'agir dans cette affaire. L'honorable député prétend qu'il aurait dû s'adresser au parlement et obtenir l'autorisation nécessaire pour conclure ce marché. Je prétends qu'il existe un précédent pour justifier sa conduite, et que l'achat de l'embranchement de la Rivière-du-Loup a été conclu exactement de la même manière que l'achat du chemin de fer du comté de Drummond.

Sir CHARLES TUPPER : Avec cette différence.

M. McMULLEN : Je veux simplement comparer ce marché avec le marché conclu par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair). L'embranchement de la Rivière-du-Loup a une longueur de 119 milles, tandis que le chemin de fer du comté de Drummond depuis la jonction de la Chaudière jusqu'à Sainte-Rosalie, y compris ses embranchements, a une longueur de 133 milles. L'embranchement de la Rivière-du-Loup construit avec de vieux rails de fer a coûté $13,000 par mille, somme que le gouvernement de cette époque a consenti à payer au Grand Tronc. L'honorable chef de la gauche a conclu un arrangement en vertu duquel le gouvernement a consenti à laisser ces vieux rails au Grand Tronc, pour les remplacer par des rails d'acier.

Sir CHARLES TUPPER : Avec la permission de l'honorable député, je voudrais dire un mot. L'honorable député fatigue inutilement la Chambre ; l'honorable ministre des Chemins de fer a déjà traité cette question très au long. Je lui ai répondu, et l'honorable ministre a traité cette question durant plusieurs heures, sans faire la moindre allusion à ma réponse. Le sujet a été discuté sous tous ses aspects. Je dis que nous avons payé $200,000 de moins pour la construction de ce chemin que le prix fixé dans le rapport de M. Schreiber. Ce rapport fut soumis à M. Shanly, qui était considéré comme l'un des ingénieurs les plus distingués du pays, et M. Shanly déclara que le prix que nous payions pour le chemin était de $600,000 moindre que la valeur réelle du chemin. Ce sujet a été épuisé. Je me suis contenté de faire quelques remarques à ce sujet au commencement de la discussion, et l'honorable ministre (M. Blair) en a parlé longuement et souvent depuis. C'est vouloir retarder inutilement les travaux de la Chambre, que de continuer à discuter une question qui a été réfutée plusieurs fois et de la manière la plus complète.

M. McMULLEN : Je veux simplement établir une comparaison. Les honorables membres de la gauche critiquent le marché conclu par l'honorable ministre des Chemins de fer. Ils prétendent que ce chemin aurait pu être construit à bien meilleur marché, et qu'il ne vaut pas la somme de $1,600,000 à laquelle il a été estimé. Je veux comparer le marché conclu par l'honorable chef de l'opposition alors qu'il était ministre des Chemins de fer, avec le marché conclu par le ministre des Chemins de fer actuel. Je veux prouver que lorsque l'honorable chef de l'opposition a acheté cet embranchement de la Rivière-du-Loup, il a payé $12,600 par mille pour ce chemin. Il ne niera pas qu'il n'ait payé $1,500,000 pour le chemin. Or, il n'y avait pas de rails d'acier sur ce chemin, mais seulement de vieux rails de fer, ce qui ne l'empêcha pas de conclure un marché avec le Grand Tronc en vertu duquel cette compagnie s'engagea à les enlever, à son profit, de sorte que l'honorable député n'obtint que la fondation du chemin et quelques traverses, qu'il paya $12,600 par mille.

L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a acquis 133 milles de chemin au prix de $1,600,000 soit $12,030 par mille. Il a donc payé ce chemin $570 meilleur marché que l'honorable chef de l'opposition a payé au Grand Tronc pour l'embranchement de la Rivière-du-Loup, sur lequel il ne restait plus même un clou. Cependant, les honorables membres de la gauche persistent à dire qu'il y a quelque chose de louche dans cette

transaction et que l'on a payé un prix exagéré. Après avoir payé $121,000 par mille pour la construction de l'embranchement Saint-Charles, il me semble que l'honorable député (sir Charles Tupper) et ses amis n'ont guère le droit de crier au gaspillage dans le cas actuel. C'est là la seule conclusion à laquelle il me soit possible d'en arriver en voyant les efforts qu'ils font pour continuer la discussion et essayer de prouver à la Chambre et au pays que ce marché n'est pas avantageux.

M. TAYLOR : Enfin, l'honorable député va parler de la question qui nous occupe.

M. McMULLEN : L'ex-ministre des Finances a déclaré que la province de Québec pourrait demander d'être remboursée de l'argent qu'elle a payé à ce chemin, avant que le gouvernement en fasse l'acquisition. Nous avons eu une certaine expérience à ce sujet il y a quelques années. Lorsque le chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce a été acheté par le chemin de fer Canadien du Pacifique, le peuple de l'Ontario a insisté pour que l'argent dépensé par lui à la construction de ce chemin lui fût remboursé, parce qu'il devenait la propriété du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Une nombreuse députation se rendit auprès de sir John A. Macdonald pour lui demander de faire rembourser cet argent par le gouvernement, mais à cela, il répondit que le chemin de fer Canadien du Pacifique ne privait pas le peuple de l'avantage d'avoir ce chemin, qu'il serait aussi bien servi qu'il lui était possible de l'espérer, et que ce fait était incontestable. Sir John A. Macdonald leur dit aussi que si le peuple était privé de l'usage du chemin, il aurait droit de se plaindre, ce qui ne pouvait avoir lieu dans le cas contraire. Le même argument pourrait s'appliquer au peuple de la province de Québec, s'il voulait demander au gouvernement de lui rembourser l'argent qu'il a dépensé sur le chemin que l'on vient d'acheter.

Les honorables membres de la gauche n'ont pas de raisons sérieuse pour continuer cette discussion. Je crois que si on compare ce marché avec l'achat de l'embranchement de la Rivière-du-Loup, la construction de l'embranchement Saint-Charles, et le coût de la construction de n'importe quelle autre ligne de chemin de fer, il nous faut nécessairement en arriver à la conclusion que ce marché est des plus avantageux et tout à fait dans les intérêts du peuple canadien, et je suis persuadé que dans quelques années, ils comprendront que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux avait raison d'agir comme il l'a fait. Je puis dire la même chose du marché conclu avec le Grand Tronc. S'il nous fallait exproprier les terrains dans la ville de Montréal pour y poser une nouvelle ligne de chemin de fer et y établir des termini, cela coûterait beaucoup plus de millions qu'aucun des honorables membres de cette Chambre ne peut se l'imaginer.

Je crois que l'état soumis à la Chambre par le ministre des Chemins de fer et Canaux concernant le coût des facilités terminales du chemin de fer Canadien du Pacifique à Montréal est à peu près exact. Pour donner à l'Intercolonial une entrée indépendante et lui procurer les avantages dont il jouit en se servant des propriétés du Grand Tronc, il faudrait dépenser des sommes fabuleuses. Je considère qu'à partir d'aujourd'hui, l'Intercolonial va se trouver dans des conditions financières telles que l'Etat n'aura plus à combler ses déficits annuels. Je suis convaincu que d'ici à quelques années, il contribuera aux recettes du pays, en retour des millions qu'il nous a coûté.

Le vote est pris sur la motion de M. Blair pour la troisième lecture du bill (n° 133) pour autoriser l'Etat à faire l'acquisition du chemin de fer du comté de Drumomnd.

POUR :

Messieurs

Angers,	Joly de Lotbinière (sir Henri),
Bain,	Landerkin,
Bazinet,	Laurier (sir Wilfrid),
Beausoleil,	Legris,
Beith,	Lewis,
Belcourt,	Macdonell,
Bernier,	Mackie,
Bertram,	McCarthy,
Bethune,	McGregor,
Blair,	McGugan,
Bostock,	McHugh,
Bourassa,	McLellan,
Britton,	McLennan (Inverness),
Brodeur,	McMillan,
Brown,	McMullen,
Bruneau,	Malouin,
Burnett,	Marcil,
Campbell,	Meigs,
Casey,	Mignault,
Champagne,	Monet,
Comstock,	Moore,
Copp,	Morrison,
Costigan,	Parmalee,
Cowan,	Paterson,
Davies (sir Louis),	Penny,
Davis,	Pettet,
Dechene,	Préfontaine,
Demers,	Preulx,
Dobell,	Ratz,
Douglas,	Richardson,
Dupré,	Rinfret,
Edwards,	Rogers,
Erb,	Ross,
Fielding,	Russell,
Fisher,	Rutherford,
Fitzpatrick,	Savard,
Fraser (Guysborough),	Scriver,
Gauthier,	Semple,
Gauvreau,	Sifton,
Graham,	Snetsinger,
Haley,	Sutherland,
Harwood,	Tarte,
Heyd,	Tucker,
Holmes,	Turcot, et
Hurley,	Wood.—91.
Johnston,	

CONTRE :

Messieurs

Beattie,	Kaulbach,
Bell (Addington),	Kloepfer,

Bell (*Pictou*),
Bennett,
Borden (Halifax),
Broder,
Cargill,
Casgrain,
Clancy,
Clarke,
Cochrane,
Craig,
Davin,
Dugas,
Foster,
Ganong,
Gillies,
Gilmour,
Haggart,
Henderson,
Ingram,
LaRivière,
McCleary,
McDougall,
McInerney,
McLennan (Glengarry),
McNeill,
Marcotte,
Martin,
Morin,
Prior,
Roche,
Seagram,
Sproule,
Taylor,
Tupper (sir Charles Hibbert),
Tyrwhitt, et
Wilson.—40.

ABSTENTIONS SIMULTANÉES :

Ministériels.	Opposition.
Christie,	Roddick,
Hutchison,	Klock,
Cartwright (sir Rich'd),	Tupper (sir Charles),
Featherston,	Carscallen,
Cowan,	Montague,
Gibson,	Corby,
Dyment,	McCormick,
Logan,	MacLaren,
Calvert,	Hughes.
Talbot,	Bergeron,
McInnes,	Earle,
Lavergne,	McAlister,
Mulock,	Osler,
Charlton,	Tisdale,
Ethier,	Blanchard,
Somerville,	Kendry,
Frost,	Reid,
Fraser (Lambton),	Guillet,
Livingston,	Hodgins,
Flint,	Mills,
Ellis,	Powell,
Desmarais,	Caron (sir Adolphe),
Geoffrion,	Quinn,
Martineau,	Ferguson,
MacPherson,	Rosamond,
Tolmie,	Macdonald (King's),
Bell (Prince-est),	Maclean,
Robertson,	Wallace,
Carroll,	Monk

La motion est adoptée, le bill est lu une troisième fois et voté.

INTERCOLONIAL — PROLONGEMENT A MONTREAL.—ARRANGEMENT AVEC LE GRAND TRONC

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je propose :

Que le bill (n° 138) acte ratifiant un contrat passé entre Sa Majesté et la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada afin d'assurer le prolongement du réseau du chemin de fer Intercolonial jusqu'à la cité de Montréal, *soit maintenant lu la troisième fois.*

M. FOSTER : M. l'Orateur, je me lève uniquement pour proposer sous forme d'un amendement la proposition que j'ai faite cette après-midi, au sujet des arrangements pour le trafic. Je propose :

Que le bill ne soit pas maintenant lu une troisième fois, mais qu'il soit renvoyé devant le comité général de la Chambre avec instruction d'ajouter à la fin du premier article du bill, la disposition suivante :

"Pourvu, toutefois, que toute modification à l'arrangement concernant le trafic, conclu entre Sa Majesté et la compagnie, mentionné dans le 40ième paragraphe du dit arrangement soit, nonobstant ce qu'il y a dans ce bill ou dans le dit arrangement, sujette à l'approbation du par ement du Canada, et toute telle modification ou tout arrangement supplémentaire, ou nouveau contrat ne pourra avoir d'effet, avant d'avoir été sanctionné par le parlement."

L'amendement est rejeté.

La motion est adoptée, par la même division que sur le bill (n° 133.)

PRIMES SUR LE FER ET L'ACIER.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme en comité pour prendre en considération la résolution suivante :

Résolu,—qu'il est expédient de prescrire que les primes sur les lingots d'acier, barres de fer puddlé et fer en gueuse fabriquées en Canada et autorisées par le chapitre 6 des Statuts de 1897, seront, à l'expiration de la période y mentionnée, réduites graduellement pendant un temps limité jusqu'à ce qu'elles soient éteintes, et que les primes qui seront payées pour la période additionnelle, seront comme suit :—

(*a*) Du 23 avril 1902 au 30 juin 1903, les deux dates incluses, les primes seront de 90 pour 100 du montant fixé par le susdit acte.

(*b*) Du 1er juillet 1903 au 30 juin 1904, les deux dates incluses, les primes seront de 75 pour 100 du montant fixé par le dit acte.

(*c*) Du 1er juillet 1904 au 30 juin 1905, les deux dates incluses, les primes seront de 55 pour 100 du montant fixé par le dit acte.

(*d*) Du 1er juillet 1905 au 30 juin 1906, les deux dates incluses, les primes seront de 35 pour 100 du montant fixé par le dit acte.

(*e*) Du 1er juillet 1906 au 30 juin 1907, les deux dates incluses, les primes seront de 20 pour 100 du montant fixé par le dit acte.

Pourvu, toutefois, que si des lingots d'acier sont fabriqués avec des barres de fer puddlé fabriquées en Canada, nulle prime ne soit payée pour les dits lingots d'acier.

Les dites primes prendront fin le 30 juin 1907.

Cette résolution se rapoprte aux primes sur le fer et l'acier. Le gouvernement se propose d'atteindre deux buts par ce moyen. Nous désirons d'abord donner un encouragement raisonnable à ces industries. Nous avons la ferme conviction que grâce à la politique énoncée dans cette résolution ces industries importantes prendront un développement considérable.

D'un autre côté, tout en admetant ce moyen d'encourager ces industries, nous ne perdons pas de vue que le système des primes prête à la critique et ne doit être considéré que comme un expédient temporaire, et dans un avenir rapproché, les industries établies sous l'influence de cette politique devront pouvoir subsister par elles-mêmes ; nous avons donc pourvu à une réduction graduelle des primes, jusqu'au jour où elles seront complètement abolies.

Je suis certain que sur une question comme celle-ci, les opinions sont très partagées. Il

y en a—et beaucoup au Canada—dont les théories en économie politique sont tellement arrêtées, qui ne sont en faveur du système des primes, pour aucune industrie ; de l'autre côté, il y a les partisans convaincus de la protection, qui verraient avec plaisir le système des primes devenir un article permanent de notre politique fiscale.

Entre ces deux extrêmes, il y a un juste milieu que nous croyons avoir trouvé dans la résolution qui vous est soumise. En arrivant au pouvoir, nous avons trouvé un système de primes en vigueur et nous avons décidé de le continuer pendant un certain temps pour permettre aux industries établies sous l'influence de ce système de s'affermir plus solidement. Il me semble qu'en fixant, par cette résolution la date, assez rapprochée à laquelle ces primes prendont fin, le gouvernement a adopté une politique que peuvent approuver même ceux qui ne sont pas, en règle générale, en faveur du système des primes. On admettra qu'un gouvernement peut être justifiable d'accorder des primes quand il a des raisons suffisantes de supposer que dans un avenir rapproché, ces industries pourront subsister d'elles-mêmes ; c'est parce que nous avons la conviction que ces industries auront atteint cette position à la date fixée dans cette résolution, que nous avons adopté cette politique. Nous croyons aussi que la diminution graduelle des primes même pour les industries déjà établies est une politique sage.

Nous avons un certain nombre d'usines au Canada, et si nous mettions fin brusquement aux primes qui forment peut-être le plus clair de leurs profits, le résultat pourrait être désastreux. C'est dans l'intérêt même de ces industries que nous diminuons les primes graduellement jusqu'à ce qu'elles cessent complètement ; et j'espère que les industriels admettront la sagesse de cette politique.

Il ne sera peut-être pas hors de propos de faire ici l'historique de ces primes sur le fer et l'acier. C'est en 1883 que la première loi accordant des primes fut votée par le parlement. L'intention était alors d'accorder des primes pendant une période de six ans, divisée en deux périodes de trois ans. Pendant les trois premières années, la prime était de $1.50 par tonne, et pendant les trois dernières, de $1 par tonne.

Il y avait, à cette époque, trois hauts fourneaux en exploitation au Canada—un à Londonderry, dans la Nouvelle-Ecosse, un aux Trois-Rivières, dans la province de Québec, et un à Woodstock, dans le Nouveau-Brunswick. Malheureusement, ceux de Londonderry et de Woodstock n'ont pas fait de brillantes affaires. Celui de Woodstock cessa de fonctionner peu de temps après et celui de Londonderry est aussi éteint aujourd'hui. Celui de Trois-Rivières est resté en activité et il est aujourd'hui assez prospère, de sorte que des trois qui existaient à cette époque, il n'en reste qu'un aujourd'hui.

On croyait que ce système de primes aurait pour effet de faire construire des hauts fourneaux à Belleville, Ont., et à Ottawa ; mais ces espérances ne se réalisèrent pas.

En 1886, une autre loi fut votée, prolongeant la période des primes jusqu'en 1892, ce qui faisait une période de neuf ans, à compter de la première loi. En 1890, une nouvelle loi augmenta la prime. Au lieu d'être de $1.50 pour la première période et de $1 pour l'autre, elle fut portée à $2 pendant cinq ans, à partir de 1892, ce qui nous amène jusqu'à 1897.

Jusqu'à ce moment, la prime n'était accordée que pour le fer en gueuse, mais en 1894, la loi fut modifiée de manière à comprendre aussi les barres de fer puddlé, et les lingots d'acier. La loi de 1894 accorde une prime de $2 par tonne sur le fer en gueuse, les barres de fer puddlé et les lingots d'acier, à tous les hauts fourneaux alors existants, pendant une période de cinq ans, et dans le cas de nouveaux fourneaux qui pourraient être établis, avant mars 1897, la prime devait durer cinq ans, à compter du commencement des opérations.

En 1897, lors de la revision générale du tarif, les droits sur le fer furent considérablement diminués, et comme compensation, les primes sur le fer et l'acier furent augmentées, avec l'entente qu'elles seraient payées jusqu'en 1902. Cette nouvelle loi fixait la prime à $3 par tonne sur le fer en gueuse provenant du minerai canadien, à $2 par tonne sur le fer en gueuse fait avec du minerai étranger et à $3 par tonne sur les lingots d'acier et les barres de fer puddlé provenant du minerai canadien.

Il y a aujourd'hui seize ans que la première loi concernant les primes a été votée en 1883, et si nous nous reportons à la date fixée dans cette résolution, nous nous trouverons avec un système de primes réparties sur une période de 24 ans ; et le gouvernement a considéré qu'après un pareil encouragement, les industries du fer et de l'acier du pays seront assez solidement établies pour se passer de l'aide du gouvernement.

Non seulement nous aurons une réduction graduelle de la prime, mais je crois que dans l'intervalle, nous pourrons aussi abaisser encore les droits sur le fer. Tout le monde admet que le fer et l'acier à bon marché sont une nécessité pour le développement et la prospérité des diverses industries du pays. Quels que soient les moyens que nous prenions, soit par un système de primes, soit par la réduction des droits, il est de la plus haute importance que le fer et l'acier soient à bon marché.

Je répète que j'ai la confiance qu'avant l'expiration du délai fixé par cette résolution, l'industrie du fer sera assez solidement établie, non seulement pour se passer des primes, mais aussi pour nous permettre d'abaisser davantage les droits sur cet article.

J'ai ici un tableau des primes payées depuis l'établissement du système, jusqu'à présent.

Le premier tableau donne les primes payées sur le fer en gueuse et le nombre de tonnes fabriquées chaque année :

Tableau indiquant les primes payées sur le fer en gueuse et le nombre de tonnes fabriquées chaque année, depuis l'établissement des primes :

Année.	Nombre de tonnes.	Primes.
1883-84	29,388·16	$44,089 91
1884-85	25,769·13	38,654 91
1885-86	26,179·19	39,269 56
1886-87	39,717·00	59,576 16
1887-88	22,209·61	33,314 41
1888-89	24,822·42	37,233 62
1889-90	24,373·10	25,697 27
1890-91	20,153·01	20,153 05
1891-92	30,294·08	30,294 37
1892-93	48,420·18	93,896 48
1893-94	62,522·05	125,044 49
1894-95	31,691·19	63,383 96
1895-96	52,052·43	104,104 84
1896-97	33,254·36	66,508 69
1897-98	75,895·38	165,654 25
	546,741·29	$946,875 97

Ces chiffres ne se rapportent qu'au fer en gueuse.

Voici un autre court tableau, donnant les primes payées sur les lingots d'acier :

1895-96	29,749·26	$59,498 52
1896-97	8,683·09	17,366 16
1897-98	23,049·43	67,454 03
	61,481·78	$144,318 71

Celui-ci donne les primes payées sur les barres de fer puddlé.

1895-96	2,805·58	$5,611 17
1896-97	1,509·42	3,018 82
1897-98	2,615·18	7,705 78
	6,950·18	$16,335 77

En réunissant en un même tableau les primes sur le fer en gueuse, les lingots d'acier et les barres de fer puddlé, nous arrivons au résultat suivant :

	Nombre de tonnes.	Primes payées.
Fer en gueuse.....	546,741·29	$946,875 97
Lingots d'acier.....	61,481·78	144,318 71
Barres de fer puddlé..	6,930·18	16,335 77
Total.....	615,153·25	$1,107,530 45

Ces chiffres représentent la somme d'encouragement que l'industrie du fer a reçu sous forme de primes. Le fer en gueuse se fabrique actuellement par la "Canada Iron Furnace Co." de Trois-Rivières ; John McDougall & Co., de Drummondville ; la "Hamilton Blast Furnace Co.", et la "Nova Scotia Steel Co.", de Ferrona, N. E. Il n'y a qu'à ce dernier endroit qu'on fabrique les lingots d'acier et les barres de fer puddlé sont fabriquées à la laminerie d'Hamilton.

D'après la nouvelle échelle des primes, qui entrera en vigueur après l'expiration de la loi actuelle, la première année commencera le 23 juin 1902, et se terminera le 30 juin 1903—un peu plus de douze mois—afin de faire dater tous les exercices du 1er juillet, ce qui est beaucoup plus commode. Pendant cette première période la prime sera de 90 pour 100 de la prime actuelle ; pour la deuxième année, de 75 pour 100 ; pour la troisième, de 55 pour 100 ; pour la 4ème, de 35 pour 100 ; et pour la 5ème de 20 pour 100. Les lingots d'acier, les barres de fer puddlé, et le fer en gueuse provenant du minerai canadien, reçoivent actuellement une prime de $3.00, par tonne ; d'après la nouvelle échelle cette prime sera de :

Première année.....	$2 70
Deuxième "	2 25
Troisième "	1 65
Quatrième "	1 05
Cinquième "	0 60

Après cette date les primes cesseront. Pour le fer en gueuse provenant du minerai étranger, la prime actuelle est de $2 par tonne, et elle sera après 1902 :

Première année.....	$1 80
Deuxième "	1 50
Troisième "	1 10
Quatrième "	0 70
Cinquième "	0 40

Ensuite les primes seront entièrement abolies. Certains journaux blâment sévèrement cette politique sous prétexte qu'elle porte une atteinte sérieuse à l'industrie du fer, surtout dans la Nouvelle-Ecosse, qui m'intéresse particulièrement. Je suis convaincu que l'avenir démontrera que ces craintes ne sont pas fondées. Je crois, au contraire, que loin de nuire à cette industrie, cette politique lui donnera un développement considérable. Je crois savoir que la "Hamilton Blast Furnace Co." a l'intention d'augmenter considérablement son établissement. A Deseronto, MM. Rathbun, fabriquent du fer d'excellente qualité. A Midland une compagnie fonde un nouvel établissement. On parle aussi de construire des hauts fourneaux à Toronto et à Owen Sound, mais je n'ai aucun renseignement positif sur ce point. Mais que ces nouveaux hauts fourneaux soient construits ou non on peut être certain que ceux d'Hamilton et de Deseronto continueront à prospérer et que celui de Midland peut être considéré comme un fait accompli. Selon toutes les apparences l'industrie du fer va prendre un grand développement dans Ontario.

Nous pouvons aussi nous attendre à un regain d'activité dans l'industrie du fer de la Nouvelle-Ecosse. La "Nova Scotia Steel Co.", à Ferrona, dans le comté de Pictou, réussit assez bien depuis quelque temps et je crois savoir qu'elle songe à construire des hauts fourneaux au Cap-Breton. Quoi qu'il en soit de ce projet, il est à peu près certain que d'autres hauts fourneaux seront construits à cet endroit par un homme qui possède de grands intérêts dans les mines de la Nouvelle-Ecosse. Je veux parler de M. Whitney, de Boston, le chef d'une grande

compagnie qui exploite une grande partie des mines de charbon du Cap-Breton.

Cette compagnie a été formée pendant que j'étais premier ministre de la Nouvelle-Ecosse. Comme pour toutes les entreprises importantes, les arrangements qui furent faits alors furent diversement appréciés. Le projet rencontra de violents adversaires dans la Nouvelle-Ecosse et on jugea à propos d'en parler ici même. Mais quels que fussent les doutes qu'on pouvait entretenir alors, je ne crois pas me tromper en disant que le temps m'a donné raison. La compagnie qui a été formée alors exploite les mines du Cap-Breton à la satisfaction générale. Le coût de production a été diminué grâce à l'adoption de méthodes perfectionnées pour l'extraction et le transport, et grâce aussi à l'emploi de capitaux considérables.

Comme je viens de le dire le chef de cette compagnie s'occupe maintenant de l'industrie du fer et si des primes sont garanties pour une certaine période il est prêt à entreprendre la fabrication du fer sur une grande échelle. Les primes que nous accordons ne sont pas celles qu'il demandait, car, comme tous les autres, il voudrait que nous continuions les primes actuelles pendant cinq ans. Mais j'espère que ce que nous accordons par la présente résolution sera suffisant, et je suis convaincu que nous verrons bientôt l'industrie du fer prendre un développement considérable dans cette partie du pays.

Le Cap-Breton possède de grands avantages pour la fabrication du fer et de l'acier. Ce qu'il faut surtout dans cette industrie ce sont du minerai en abondance, des gisements de houille, des dépôts de calcaire et de forts capitaux. Il faut une combinaison de ces avantages pour que l'industrie du fer se fasse dans des conditions prospères. Il y a des gisements de fer considérables dans le Cap-Breton, et de plus M. Whitney a aussi obtenu des mines précieuses à Terreneuve, dont le minerai se mêle très bien au nôtre et le charbon de la Nouvelle-Ecosse est excellent pour fondre le minerai. Ainsi, avec le minerai du Cap-Breton, celui de Terreneuve qu'on peut faire venir à peu de frais, avec de forts capitaux et du calcaire à profusion, il y a tout ce qu'il faut pour réussir, et si ce monsieur et ses associés se chargent de l'entreprise, on peut s'attendre à voir cette industrie prendre de grands développements. De plus, tout le monde sait que des hauts fourneaux prospères donnent naissance à une foule d'autres industries.

Je me fais peut-être illusion, mais je n'en caresse pas moins l'espoir qu'avec le développement de l'industrie du fer, nous verrons revivre l'industrie de la construction des navires dans les provinces maritimes, et qu'on y construira des navires en fer et en acier. Depuis un demi-siècle, rien n'a plus retardé le développement de cette partie du Canada que la décadence de l'industrie de la construction des navires. C'était une des grandes industries de ces provinces. Non seulement on y construisait les navires, mais nos jeunes gens devenaient naturellement marins et voyageaient sur toutes les mers, et c'est à cela, en grande partie, qu'il faut attribuer l'intelligence qu'on s'accorde à reconnaître à cette population de la Nouvelle-Ecosse. Mais malheureusement, tout progrès s'accomplit toujours au détriment de quelqu'un, bien qu'il soit à l'avantage du plus grand nombre. Dans la grande marche de la civilisation moderne, c'est l'industrie des navires en bois qui a souffert. De même que les navires en fer puis en acier ont remplacé les navires en bois, de même les voiliers en acier ont été remplacés par les steamers en acier.

On peut maintenant acheter un voilier en acier pour ce qu'aurait coûté un voilier en bois, il y a 25 ou 30 ans. Comme nous n'avions pas de fer, notre industrie s'est trouvée ruinée. Je crois que c'est M. Henry Fry, de Québec, qui exprimait la plus grande confiance dans la construction des navires en fer, à Québec, dans un avenir très rapproché.

Avec le développement de l'industrie du fer, non seulement sur les côtes de l'Atlantique, mais aussi dans l'ouest, il n'est pas déraisonnable d'espérer que le Canada pourra bientôt produire des plaques en fer et en acier, pour la construction des navires. Grâce aux grands travaux qui se font pour l'amélioration des canaux, la construction du chemin de fer de la Rivière à la Pluie, et autres entreprises pour faciliter le transport des produits du Canada, l'industrie du fer prendra de grands développements sur les lacs et sur les côtes maritimes ; et grâce à cela, j'espère voir renaître l'industrie de la construction des navires qui était si importante pour la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick et l'Ile du Prince-Edouard.

On a appelé le temps actuel l'époque de la croissance pour le Canada, et je suis convaincu qu'il en sera de même pour l'industrie du fer. Tous les efforts faits par le passé pour l'encourager n'ont pas été sans donner des résultats. Plusieurs établissement sont actuellement prospères ; mais nos honorables adversaires qui ont inauguré cette politique admettront eux-mêmes que les résultats n'ont pas été à la hauteur de leurs espérances. Je crois que le temps actuel est plus propice au développement de l'industrie du fer et qu'avec une politique de certitude—puisque nous donnons une certaine somme d'encouragement pendant une période déterminée—nous pouvons nous attendre à voir cette industrie faire de grands progrès et contribuer largement à la prospérité du pays.

Sir CHARLES TUPPER : Je félicite sincèrement l'honorable ministre des Finances et le gouvernement sur ce qu'ils viennent de faire. Le discours dont l'honorable ministre

a accompagné sa résolution est si complet et expose si clairement la question, que je n'aurai que de courts commentaires à faire.

Ayant beaucoup étudié la question, je puis dire que j'en suis venu à la conclusion que l'honorable ministre des Finances ne pouvait pas imaginer, pour créer une grande industrie, un moyen offrant plus de garantie de succès, que de prolonger au delà de la date fixée par la loi actuelle, la prime offerte à l'industrie du fer.

J'espère comme lui que l'encouragement sera jugé suffisant pour attirer le capital nécessaire à l'établissement d'une grande et prospère industrie du fer au Canada. J'ai été grandement désappointé du résultat de la loi votée par le parlement en 1887, au sujet du fer. Mais cela s'explique facilement quand on sait que très peu de temps après, le prix du fer en gueuse, en Angleterre, tomba si bas, qu'il rendit presque ruineuse une industrie, qui sans cela, aurait été très profitable.

Mais aujourd'hui, les circonstances sont changées. Il est évident qu'il faut adopter le moyen proposé par mon honorable ami, et offrir un encouragement suffisant pour attirer le capital, si nous ne voulons pas être bientôt à la merci, non de l'Angleterre, mais d'un pays étranger, pour tout le fer consommé au Canada. La consommation du fer en ce pays est considérable, en proportion de la population ; elle va augmenter rapidement, et dans le tableau que le ministre des Finances vient de nous faire des possibilités d'attirer le capital et de créer une grande industrie, il n'a rien exagéré. Je crois comme lui que non seulement nous pourrons être indépendants de tous les autres pays, mais que nous pourrons aussi entreprendre la construction des navires en fer et en acier, et occuper dans cette industrie le rang éminent qu'occupaient les provinces maritimes et la province de Québec dans la construction des navires en bois.

Je ne crois pas, cependant, qu'il faille limiter les résultats bienfaisants de cette politique aux provinces maritimes et à l'Ontario. J'ai beaucoup étudié cette question, et je n'ai pas de doute qu'avec les gisements d'excellente houille qu'on trouve dans la Colombie Anglaise et les gisements de fer qui existent indubitablement dans l'île Texada et autres parties de cette province, nous verrons bientôt cette industrie faire de grands progrès sur les côtes du Pacifique.

Il y a un autre point sur lequel je désire attirer l'attention de l'honorable ministre. La loi de 1897, dont les dispositions sont prolongées, fait une distinction entre le fer provenant du minerai canadien, et le fer provenant du minerai étranger. J'admets qu'il faille faire une distinction entre le fer fabriqué avec du minerai étranger, et du minerai provenant de l'Amérique britannique, mais cette conclusion ne devrait pas s'appliquer au minerai de Terre-Neuve, et c'est pourquoi je demanderai que les mots "minerai canadien," dans la résolution, soient remplacés par les mots "minerai anglo-américain," ou " minerai de l'Amérique britannique du nord." Cela nous permettrait d'utiliser les riches gisements de la colonie sœur pour la création d'une grande industrie canadienne. Je suis convaincu que le gouvernement n'a pas eu l'intention, en faisant une distinction entre le minerai canadien et le minerai étranger, d'exclure le minerai de Terre-Neuve que j'espère voir bientôt faire partie de la grande Confédération canadienne.

M. McDOUGALL (Cap-Breton) : J'accueille avec plaisir la décision prise par l'honorable ministre des Finances et le gouvernement, au sujet de ces primes sur le fer. Je ferai, cependant, remarquer que bien que je sois de son avis quant aux bénéfices que retireront de ce prolongement, les hauts fourneaux déjà existants, les nouveaux établissements n'en retireront peut-être pas autant d'avantages que le ministre et quelques autres pourraient le supposer. Les hauts fourneaux dont la construction ne fait que commencer, et ceux dont la construction n'est pas encore commencée, ne peuvent pas être en activité avant un an et même plus.

Une compagnie qui se lance dans une entreprise comme celle-là, est obligée de choisir l'emplacement, de faire faire des explorations et des arpentages, de se procurer les capitaux nécessaires et faire une foule d'autres travaux d'organisation avant de commencer à construire. Nous n'avons plus que trois ou quatre mois avant l'hiver et une compagnie n'aurait virtuellement que six mois pour commencer les opérations. Je ne crois pas qu'un nouvel établissement puisse fonctionner dans un an, et c'est pourquoi je regrette que le ministre ait fixé une date aussi rapprochée que 1892, pour discontinuer de payer la prime en entier.

Une compagnie qui se formerait à présent ne pourrait pas commencer les opérations avant un an ou un an et demi, et ne jouirait de la prime complète que pendant un an ou un an et demi.

J'espère que lorsque le gouvernement verra que des compagnies ont dépensé des sommes considérables sans avoir retiré beaucoup d'avantages des primes, il consentira à prolonger, en leur faveur, la période des primes complètes. L'honorable ministre a parlé de hauts fourneaux qui devaient être construits au Cap-Breton ; je crois que les travaux sont déjà commencés, et j'espère que les prédictions du ministre se réaliseront.

Quant à la construction des navires, aucune partie du Canada n'offre autant d'avantages que le Cap-Breton et quelques autres endroits de la Nouvelle-Ecosse, et je n'hésite pas à dire que la création d'une grande industrie du fer ferait surgir une foule d'autres industries.

L'honorable ministre a parlé du peu de succès des primes votées par les parlements précédents. J'admets que nous avons tous été désappointés sous ce rapport, et je suis certain que la tentative actuelle aura de meilleurs résultats. Il y a, cependant, cette différence que le parti conservateur, qui a inauguré cette politique, n'avait pas l'appui des honorables messieurs qui sont aujourd'hui ralliés à cette politique. Maintenant les circonstances ne sont plus les mêmes, et ceux qui désirent engager des capitaux dans cette industrie, le feront avec plus de sécurité, en voyant que les deux partis sont d'accord sur ce point. C'est une des raisons pour lesquelles j'en attends de meilleurs résultats.

Je ne veux pas retarder d'avantage la discussion, et je me contenterai de faire remarquer au ministre que la rédaction de sa résolution ne me paraît pas atteindre le but visé :

Qu'il est expédient de prescrire que les primes sur les lingots d'acier, barres de fer puddlé et fer en gueuse fabriquées en Canada autorisées par le chapitre 6 des Statuts de 1897, seront, à l'expiration de la période y mentionnée, réduites graduellement pendant un temps limité jusqu'à ce qu'elles soient éteintes, et que les primes qui seront payées pour la période additionnelle, seront comme suit :—

A mon sens, cela met fin à la politique des primes en avril 1902 ; et il ne serait plus payé de primes après cette date, bien que les lignes suivantes créent cette impression. Je conseillerais au ministre de rédiger le bill de manière à ce que les mots après "y mentionnée" soient retranchés et remplacés par les suivants :

Soient continuées jusqu'au 30 juin 1907, sujettes cependant aux réductions ci-après indiquées.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que la résolution est très bien comme elle est, mais je verrai à ce que le bill basé sur cette résolution ne laisse subsister aucun doute.

M. EDWARDS : M. l'Orateur, je regrette de ne pouvoir approuver la résolution qui vient de nous être soumise, pas plus que je n'ai approuvé celle de 1887. A titre de libre-échangiste, je ne puis laisser passer cette résolution sans protester. Je considère que si l'on veut que le Canada prenne toute l'expansion dont il est susceptible, il faut que ceux qui exploitent ses ressources, ceux qui contribuent le plus aux exportations qui servent à éteindre notre dette, soient, lorsqu'il s'agit d'acheter, dans la même position dans laquelle ils se trouvent quand il s'agit de vendre. Il serait beaucoup plus raisonnable d'accorder des primes aux cultivateurs sur leurs produits, que d'en donner aux producteurs du fer. Je ne veux pas retarder la séance, mais il m'est impossible de laisser passer une semblable législation sans protester.

M. SPROULE : Je ne me lève pas pour m'opposer au paiement de ces primes, car je considère que c'est un pas dans la bonne voie. C'est l'application d'un principe que le parti conservateur a depuis longtemps reconnu comme la base de la politique nationale. En examinant les chiffres que nous a donnés le ministre des Finances on voit qu'une dépense moyenne de $73,814 par année nous a valu la création de cette industrie qui a pris un développement propre à satisfaire la Chambre et le pays. Mais j'ai des doutes sur le succès des entreprises qui seront fondées dans un avenir rapproché, et qui jouiront de l'avantage de ces primes pendant quelques années seulement, tandis que quelques-uns des vieux établissements en auront joui pendant beaucoup plus longtemps.

Mais mon intention en prenant la parole était surtout de dire au ministre des Finances, qui se montre si libéral à l'égard des producteurs du fer, qu'il pourrait aller plus loin et offrir le même encouragement pour la production du sucre de betterave, car pour chaque personne qui profitera de cette prime sur le fer, dix cultivateurs profiteront d'une prime sur le sucre de betterave, et cela ne coûterait pas bien cher à l'Etat.

S'il faisait cela, il constaterait bientôt que cette prime aurait donné naissance à des industries tout aussi importantes que celles que pourrait nous amener la prime sur le fer.

A titre d'ancien membre de cette Chambre, j'ai entendu avec plaisir l'honorable ministre des Finances attribuer la décadence de l'industrie de la construction des navires dans les provinces maritimes, au fait que les navires de fer ont remplacé les navires de bois. Depuis 1879, les libéraux ont bien souvent attribué la décadence de cette industrie à la politique nationale, et à aucune autre cause. Cela nous était dit par des amis de l'honorable ministre dont quelques-uns sont encore ici, mais il est consolant d'entendre l'honorable ministre lui-même nous donner raison.

M. BELL (Pictou) : Je tiens à déclarer hautement ma satisfaction de l'attitude que vient de prendre le ministre des Finances, en décidant de continuer les primes sur le fer et l'acier. Je suppose que non seulement il a étudié soigneusement la question, mais qu'il a consulté des personnes intéressées dans cette industrie et que l'encouragement offert par ces primes sera suffisant pour atteindre le but qu'on se propose, celui d'encourager et développer la production du fer au Canada.

Il y a beaucoup de vrai dans l'argument de l'honorable député du Cap-Breton (M. McDougall) que les capitalistes verront que tout le pays est d'accord sur cette politique—à l'exception de l'honorable député de Russell. Cette question étant sortie de l'arène des discussions politiques, les hommes d'affaires ne craindront plus de risquer leurs capitaux dans ces entreprises. Il est inutile de dire que le comté que je représente est vivement intéressé dans cette question. A l'heure qu'il est, les provinces maritimes dépendent en grande partie de l'industrie, et

nous soupirons tous après le jour où les navires sur tous les océans proclameront l'esprit d'entreprise et l'habileté des fils de la Nouvelle-Ecosse.

Notre grande industrie, autrefois, était la construction des navires en bois, comme l'a dit le ministre des Finances. A cette époque, non seulement nous construisions des navires, mais nous faisions du commerce maritime, et ces navires apportaient beaucoup d'argent dans ces provinces. Je souhaite que les vœux du ministre des Finances se réalisent et qu'on puisse voir bientôt la Nouvelle-Ecosse reprendre le rang qu'elle occupait dans la construction des navires. J'espère aussi que l'honorable chef de l'opposition n'exprime pas un vœu stérile en disant qu'il espère que cette industrie prendra aussi un grand développement sur les côtes du Pacifique.

Tout le Canada est riche en métaux, et il n'y a pas de raison pour que nous n'occupions pas, dans un avenir rapproché, un rang important parmi les pays producteurs de fer. L'histoire nous enseigne que toutes les nations qui sont devenues fameuses produisaient le fer en grande quantité, et que cela a été la base de leur renommée industrielle et commerciale, et la source de leur prospérité. Le Canada peut espérer atteindre à cette renommé par les mêmes moyens ; et je félicite l'honorable ministre des Finances d'avoir présenté cette résolution.

M. BERTRAM : La résolution présentée par l'honorable ministre des Finances est très importante et pourrait être discutée longuement dans l'intérêt de tout le pays, mais à cette heure avancée de la nuit, je ne veux pas retenir la Chambre trop longtemps. Le développement de l'industrie du fer est de la plus haute importance pour le pays, et comme l'a expliqué le ministre des Finances quand le système des primes prendra fin, à la date mentionnée dans la résolution, il aura été en vigueur dans le pays durant une période de 24 ans.

Il n'y a pas de doute, que, théoriquement, on peut opposer beaucoup d'objections au système des primes, mais il nous faut prendre les choses comme elles sont, et si nous ne pouvons pas développer nos ressources d'une manière, il faut le faire d'une autre.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BERTRAM : S'il y a une industrie qui, plus qu'une autre, a besoin d'aide à ses débuts, c'est bien l'industrie minière au Canada. Je sais qu'il ne faut pas considérer les primes comme une partie permanente de notre politique fiscale, et j'approuve la résolution de fixer la date à laquelle l'industrie du fer devra pouvoir se suffire à elle-même. Mais je crois aussi qu'il faudra un certain temps avant d'en arriver là. J'approuve la résolution d'avoir prolongé la période des primes, et aussi d'avoir pourvu à l'abolition future du système, car si nous ne pouvons pas établir cette industrie sur des bases solides, dans un certain nombre d'années, nous devrons en conclure que nous ne possédons pas les avantages naturels nécessaires et que nous sommes engagés dans une entreprise irréalisable.

Quelques remarques sur la déclaration faite par le ministre des Finances relativement à la construction des navires dans les provinces maritimes seraient certainement à leur place ici. La position qu'occupe notre pays à cet égard est bien différente de ce qu'elle était dans le passé. Il est bien connu que l'Angleterre était le pays par excellence, pour la construction des navires, et cela, simplement parce que ce pays possédait en même temps le capital et les matériaux requis pour ces entreprises.

M. EDWARDS : Et le libre-échange.

M. BERTRAM : Nous ne nous occupons pas du libre-échange pour le moment. C'est le capital, la matière première, et les avantages naturels qu'elle possède qui ont fait de l'Angleterre, le pays par excellence, pour la construction de navires ; mais les conditions sont tellement changées, que, d'ici à quelques années, le continent américain lui disputera cet honneur. Je parle ainsi, parce que je sais que la production de la matière première requise pour la construction des navires, tout en étant encore dans son enfance, tend à se développer tous les jours sur ce continent, tandis qu'elle diminue rapidement en Angleterre, et ce dernier pays est maintenant obligé de compter sur d'autres pays pour la matière première dont il a besoin pour la construction des navires. Le temps est donc arrivé pour nous d'étudier sérieusement cette question.

Je veux maintenant donner à la Chambre, certains renseignements relativement au coût du matériel, lesquels, j'en suis sûr, vont surprendre ceux qui ne sont pas engagés dans la construction des navires. Dans le mois de janvier dernier, j'ai eu occasion d'acheter environ 3,000 tonnes de matériaux—je sais que les conditions ne sont pas exactement les mêmes aujourd'hui, mais j'espère que le marché va reprendre son état normal avant peu. Dans le mois de janvier dernier, j'ai acheté 3,000 tonnes de matériaux destinés à la construction des navires, et j'ai obtenu des prix de la part des producteurs des Etats-Unis et de l'Angleterre. J'ai constaté que pour une certaine classe de matériaux, il y avait une différence de 43 pour 100 en faveur du fabricant américain, et de 32½ pour 100 dans une autre classe ; sur les plaques d'acier destinées au blindage des navires, cette différence en faveur des Américains était de 23 pour 100. Ceci indique que l'Amérique est en frais de devenir le pays par excellence pour la production de la matière première destinée à la construction des navires, et puisqu'il en est ainsi, nous devrions faire notre possible pour nous mettre en état de faire concurrence aux autres pays dans cette branche d'industrie.

M. ELLIS : L'exemple que vous venez de citer est un excellent argument à l'encontre de votre théorie.

M. BERTRAM : Je suis en frais d'établir que les conditions sont changées relativement à la production de la matière première, destinée à la construction des navires. Voici ce que je veux établir. Si vous allez aux Etats-Unis, vous constatez que la production de ces matériaux est énorme, tandis qu'elle est pour ainsi dire nulle au Canada. Par conséquent, si vous donnez un encouragement quelconque à la production de cette matière au Canada, cela permettra à notre pays de faire concurrence sous ce rapport aux Etats-Unis.

Quant à ce qui concerne la construction des navires, j'ai toujours été d'avis, et je le suis encore—et c'est là ce que j'ai dit l'autre jour à l'assemblée de la Ligue de l'Empire britannique—que le meilleur moyen pour nous d'établir l'industrie de la construction des navires en acier dans les provinces maritimes, ce que nous désirons tous, c'est de faire construire les navires destinés au service rapide sur l'Atlantique dans ce pays, si ce service doit jamais exister. Rien ne s'oppose à la réalisation de ce projet, et je crois que la politique que nous proposons aujourd'hui, et qui consiste à venir en aide à l'industrie du fer et de l'acier, est un pas de fait vers ce but.

Trois choses sont nécessaires pour la construction de ces navires, ce sont les matériaux, l'organisation et le capital. J'espère donc que lorsque le gouvernement s'occupera de nouveau d'un service rapide sur l'Atlantique—projet qui semble endormi pour le moment—il s'occupera de faire stipuler dans ce contrat que les navires destinés à ce service soient construits au Canada ; car il est impossible d'espérer pouvoir trouver les capitaux nécessaires pour organiser un vaste chantier pour la construction des navires dans les provinces maritimes, à moins que ceux qui l'établiront ne puissent être assurés d'obtenir les commandes pour quelques années.

La construction des steamers de la ligne rapide coûtera des millions de dollars, et ce serait là une excellente occasion pour donner naissance à une industrie de cette nature. Comme je l'ai dit en commençant, cette question est de la plus grande importance, et c'est un sujet sur lequel il y aurait encore beaucoup de choses à dire. J'ai simplement voulu dire que j'avais vu avec plaisir l'honorable ministre des Finances proposer cette résolution, en vertu de laquelle il continue d'accorder pour un court espace de temps les primes qui y sont mentionnées, espérant qu'elles devront cesser. Je crois qu'une telle politique est dans l'intérêt de tout le pays.

M. ELLIS (Saint-Jean) : Mon honorable ami (M. Edwards) n'est pas seul à partager cette opinion, et c'est uniquement pour lui faire comprendre que j'approuve tout ce qu'il vient de dire que je me suis décidé à faire quelques remarques à ce sujet. Mais si j'approuve ce qu'il a dit, il m'est impossible d'approuver les propositions soumises par le ministre des Finances. La théorie des primes est une fausse théorie d'après les libre-échangistes. Si le principe est sage quant à ce qui concerne les navires en acier, mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) a raison de dire que les primes devraient aussi être accordées pour la production du sucre de betterave. Sous ce rapport, toutes les industries doivent être sur le même pied.

Si l'honorable député (M. Bertram) a dit la vérité relativement au prix des matériaux destinés à la construction des navires, tout ce que le gouvernement a à faire pour favoriser l'établissement de la construction des navires en acier, c'est de faire disparaître les droits qui frapperaient tous les matériaux qui entrent dans la construction des navires ; cela nous permettra d'obtenir les matériaux si bon marché, que nous pourrons rétablir l'industrie de la construction des navires dans ce pays. Je ferai remarquer que l'industrie de la construction des navires n'avait rien à voir avec les primes lorsqu'on se servait des navires en bois. Leurs constructeurs et leurs équipages ainsi que leurs propriétaires, comme l'a fait remarquer le ministre des Finances, étaient des hommes qui ne comptaient pas tant sur les primes, que sur leur habileté, leur talent et la liberté du commerce qui existait à cette époque.

Sir CHARLES TUPPER : Si l'honorable député veut bien me le permettre, je lui rappellerai que le gouvernement a accordé une prime assez élevée pour la construction des navires en bois. Cette prime avait été accordée par le gouvernement de la province de la Nouvelle-Ecosse avant que nous entrions dans la Confédération, et elle fut continuée plus tard par le parlement fédéral.

M. ELLIS : Ce n'était certainement pas une prime destinée à encourager l'augmentation dans le tonnage des navires.

Quelques VOIX : C'étaient des remises.

M. ELLIS : Oui, des remises sur certains matériaux. J'ai écouté avec plaisir le portrait brillant qu'a tracé de cette industrie le ministre des Finances ; mais son discours est loin de pouvoir subir la comparaison avec le discours prononcé par l'honorable chef de l'opposition en 1887 ou 1888. Ce discours est resté gravé dans mon esprit comme le souvenir de ces romans qui, une fois qu'on les a lus ne s'oublient jamais. Lorsqu'il décrivit la quantité d'acier et de fer que ce pays pouvait produire, nous fûmes charmés par l'admirable description qu'il en fit, et il nous semblait voir notre province se développer à vue d'œil ; mais quand il vint à traiter une autre partie de son pro-

gramme et qu'il parla des hauts fourneaux dont les lumières devaient servir à guider chaque voyageur vers sa demeure, je fus presque porté à croire, malgré toutes mes préventions, que ces prédictions allaient se réaliser.

J'espère contre toute espérance, que les propositions du ministre des Finances ne seront pas aussi trompeuses que les propositions faits par l'honorable chef de la gauche, alors qu'il était ministre des Finances. L'honorable député nous a donné une raison pour expliquer le peu de succès de sa politique. Il doit toujours y avoir une raison pour expliquer l'insuccès d'une politique. Quand une politique n'est pas basée sur un principe sage, elle doit nécessairement tomber. Je n'ai pas l'intention de m'opposer fortement à l'adoption de ces propositions, mais je crois qu'en agissant ainsi, nous nous éloignons des principes énoncés par le parti libéral dans son programme, et nous acceptons trop facilement les idées d'hommes comme l'honorable député de Toronto-centre.

M. BENNETT (Simcoe-est) : M. l'Orateur, le fait qu'une fonderie est maintenant établie dans la ville où je demeure, la ville de Midland, qui est située dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, doit suffire pour me permettre de dire quelques mots relativement à cette question. Je veux simplement appeler l'attention sur un fait auquel il n'a pas encore été fait allusion. Si l'année dernière nous avons réussi à exporter 2,500 tonnes de fer en gueuse, il ne faut pas oublier que ce fer a été produit en grande partie avec du charbon de bois, et je crois avoir compris que la demande de ce fer en gueuse est beaucoup plus considérable que celle du fer produit au moyen du coke. Je dois dire à ce sujet, d'après les renseignements qui m'ont été fournis par les personnes qui sont intéressées dans la fonderie qui est maintenant construite à Midland, que le seul espoir que les Canadiens peuvent avoir de faire concurrence aux Américains, consiste dans la production du fer au moyen de charbon de bois, plutôt que dans la production du fer au moyen du coke ; et l'honorable ministre des Finances est peut-être capable de nous dire quelle quantité de ces 2,500 tonnes était du fer produit avec du charbon de bois, et quelle quantité de ce fer avait été produite avec du coke.

Relativement à la question qui a été soulevée par l'honorable député du Cap-Breton (M. McDougall), je crois que ceux qui sont maintenant intéressés dans cette industrie retireraient certains avantages si ces conditions devaient durer encore une couple d'années, parce que, par suite de l'état où en sont rendus les travaux à Midland, j'ai lieu de croire que les propriétaires de cette fonderie ne pourront pas se prévaloir de cette prime avant quelque temps. Il y a une autre question sur laquelle je désire appeler l'attention de l'honorable ministre des Finances et du gouvernement : il me semble que dans la division de ces primes, s'il est possible, avant que le bill soit soumis, on devrait établir une distinction en faveur du fer en gueuse provenant des hauts fourneaux à charbon de bois.

Cette industrie principale donne naissance à plusieurs autres industries de produits secondaires qui donnent de l'emploi à un grand nombre d'ouvriers, et servent à amener dans ce pays des capitaux considérables. Je ne crois pas me tromper en disant que la "Hamilton-Iron Furnace Company" ferait venir le coke dont elle aura besoin des Etats-Unis, tandis que si le fer est fabriqué avec du bois de corde ou plutôt du bois dur, il faudra un nombre considérable d'employés pour préparer le charbon de bois, parce que le haut fourneau que l'on se propose de construire à Midland pourra produire 110 tonnes de fer par jour ou environ, et tandis qu'il faudra 75 ou 100 hommes pour les travaux à faire à ce haut fourneau et aux environs, un nombre beaucoup plus considérable d'employés sera requis pour couper le bois de corde dans la forêt et le transporter.

Relativement à la construction des navires, l'honorable député apprendra peut-être avec intérêt que l'année dernière, un nombre considérable de plaques en acier sont passées dans la ville de Midland, à destination de Belfast où elles devaient servir à la construction des navires ; ces plaques d'acier avaient été fabriquées dans la partie sud de Chicago, et les personnes qui sont à la tête de la fabrique de Midland espèrent que le temps n'est pas éloigné où ils produiront sur les rivages de la Baie Georgienne des quantités considérables de plaques d'acier pour cette fin.

M. PRIOR (Victoria) : J'ai écouté avec plaisir le discours prononcé par l'honorable ministre des Finances relativement à ces primes, et il m'a aussi fait plaisir de voir l'honorable chef de l'opposition se prononcer en faveur de ces résolutions. Cette conduite de sa part établit bien clairement que chaque fois qu'une mesure est soumise à la Chambre et qu'elle est dans l'intérêt du pays, elle reçoit l'appui unanime de l'opposition. J'ai aussi remarqué avec plaisir que l'honorable député (sir Charles Tupper) a appelé l'attention de l'honorable ministre sur le fait qu'il ne doit pas oublier que la Colombie Anglaise a elle aussi besoin de ces primes. Personne n'ignore que la Colombie Anglaise est une région très riche en produits miniers. Je puis dire que le mineral de fer que l'on y trouve en quantité extraordinaire est aussi d'une qualité supérieure.

Non seulement nous possédons du minerai de fer d'excellente qualité dans l'île Texada, comme l'a dit l'honorable chef de la gauche, mais on trouve encore des dépôts de cette nature près de la ville de Victoria, et à des centaines d'autres endroits dans la province. On obtient du coke magnifique et de la houille dans l'île de Vancouver ainsi que dans le défilé du Nid-de-Corbeau. La Compagnie

du défilé du Nid-de-Corbeau (*Crow's-Nest-Pass Company*), comme la chose est démontrée hors de tout doute, fabrique un coke d'aussi bonne qualité que celui que l'on peut trouver à n'importe quel autre endroit sur le continent américain, et le peuple de la Colombie Anglais est convaincu qu'avant peu, et cela particulièrement si nous obtenons des primes du gouvernement, des hauts fourneaux considérables s'établiront dans cette partie du pays.

Depuis un an ou deux, des personnes venant de Wheeling et d'autres centres manufacturiers des Etats-Unis sont venus visiter cette partie de la province, pour constater s'il leur était possible de faire des travaux dans la Colombie Anglaise; et un grand nombre d'entre eux ont déclaré que cette province contenait tout ce dont ils pouvaient avoir besoin—le minerai de fer, la houille, le coke, etc., tout cela de la meilleure qualité. On s'attend qu'avant peu le commerce avec la Chine et le Japon prenne des proportions extraordinaires, et il sera avantageux de placer des capitaux considérables pour ouvrir et développer les dépôts miniers de la Colombie Anglaise afin de fournir à ce commerce les rails d'acier et autre chose dont il pourra avoir besoin. Les idées libre-échangistes émises par les honorables députés de Saint-Jean (*M. Ellis*), et de Russell (M. Edwards), m'ont bien amusé, mais je n'ai pas été surpris de les entendre tenir ce langage, parce que, à mon avis, cette politique qu'ils veulent faire triompher est la politique reconnue du gouvernement. Mais je constate avec plaisir que l'honorable ministre des Finances a changé d'idées quant à ce qui concerne la protection requise par ces industries.

Même en ayant les meilleurs matériaux possibles dans la Colombie Anglaise, vous ne pouvez pas faire concurrence aux Etats-Unis. Les Américains sont propriétaires de leurs mines, ils ont des capitaux considérables placés dans ces entreprises, de plus ils ont des ouvriers de race noire à leur service, de sorte que non seulement ils peuvent nous faire une concurrence ruineuse dans notre propre pays, mais comme le sait l'honorable député de Toronto-centre (*M. Bertram*) ces propriétaires de mines exportent des quantités considérables de rails d'acier et de la fonte dans les vieux pays. J'espère donc que pour ces raisons, l'on va comme l'a demandé mon honorable ami de Simcoe-est (M. Bennett), afin de permettre aux nouvelles compagnies de bénéficier des avantages qu'accordent ces primes. Je ne retiendrai pas la Chambre plus longtemps; je dois ajouter en terminant que j'aurais cru manquer à mon devoir si, moi, un des représentants de la Colombie Anglaise, j'avais laissé adopter ces résolutions sans déclarer hautement que je les approuve.

M. CARGILL (Bruce-est): Je ne prends pas la parole avec l'intention de faire un long discours à cette heure avancée de la nuit.

M. PRIOR.

mais comme il n'arrive pas souvent que les honorables députés qui siègent de ce côté-ci de la Chambre aient l'occasion de féliciter le gouvernement sur sa conduite, je profite de l'occasion qui s'offre à moi pour féliciter l'honorable ministre sur les résolutions qu'il vient de présenter.

Je crois que depuis 18 ans et plus, les honorables membres de la droite ont été plongés dans un sommeil profond, et qu'ils viennent à peine d'ouvrir les yeux à la lumière et de se rendre compte du fait que le seul moyen d'administrer avec succès les affaires de ce pays, et de travailler dans les intérêts du peuple, c'est de se conformer à la politique nationale qui a été établie dans le pays par leurs prédécesseurs. C'est avec plaisir que je constate qu'il ne reste plus que deux honorables députés à convertir aux idées qui ont été mises en pratique durant les 18 ou 20 dernières années par les honorables membres de la gauche. Mais heureusement que ces honorables députés ne tarderont guère à suivre l'exemple des autres membres de leur parti.

J'espère que le gouvernement va continuer à agir comme il l'a fait jusqu'ici à ce sujet. L'honorable député de Grey-est (M. Sproule), a proposé hier soir une motion demandant qu'une prime soit accordée en faveur de l'industrie du sucre de betteraves. Les paroles prononcées à cette occasion par l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), ont été pour moi une véritable surprise. Hier soir, lorsque l'honorable député (M. Sproule) a énuméré avec beaucoup de bon sens et de force les réclamations que la classe agricole a le droit de faire valoir auprès du gouvernement, et a demandé qu'une prime soit accordée dans le but d'encourager l'industrie du sucre de betterave, l'honorable député de Wellington-nord a pris la parole et a essayé d'établir la différence entre—

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT: L'honorable député n'a pas le droit de faire allusion à un débat passé.

M. CARGILL: Je m'incline devant votre décision, M. l'Orateur, mais je sais que l'honorable député de Wellington-nord me pardonnera l'allusion que je viens de faire à son adresse, parce que nous sommes des amis intimes. Je le connais depuis un grand nombre d'années, et je le respecte comme un homme d'affaires; mais depuis quelque temps, j'ai cru m'apercevoir que politiquement parlant, il n'agit pas aussi honnêtement dans la discussion des questions qui sont soumises à cette Chambre, qu'il agit dans les transactions qui concernent ses propres affaires. J'ai promis, M. l'Orateur, d'être aussi bref que possible, mais je ne pouvais pas laisser adopter cette résolution sans déclarer que j'approuvais de tout cœur la conduite du gouvernement dans cette affaire. Voilà mon excuse. Le gouvernement agit avec sagesse en suivant la

conduite de ses prédécesseurs, mais du moment qu'il s'éloigne de leur politique, je prétends qu'il travaille contre les intérêts du peuple de ce pays.

M. HENDERSON (Halton) : Je veux moi aussi remercier l'honorable ministre des Finances de la résolution qu'il vient de soumettre à la Chambre. Tous les honorables députés de la gauche sont unanimes à approuver la politique qu'ils ont défendue depuis 18 ans. Durant le *discours de l'honorable* député, je me suis rappelé un petit incident que je me permettrai de mentionner. Il y a quelque temps, *j'ai eu le plaisir* d'être présenté à un homme de la province du ministre des Finances, un homme qui lui a succédé en qualité de premier ministre de cette province. En passant dans le corridor de la Chambre, cet honorable député m'a demandé si j'étais jamais *entré dans* la chambre portant le n° 16. A cela, je lui ai répondu que je ne connaissais pas le mot d'ordre, alors il me dit "le mot d'ordre—adoptez la politique de vos prédécesseurs." C'est exactement là ce que font les honorables députés de ce côté-là *de la Chambre*. Je crois donc que nous aurons bientôt accès dans la chambre portant le n° 16. Mais nous sommes tellement *satisfaits* de cette résolution, que nous ne nous occupons guère de savoir si c'est la chambre *n° 6 ou la chambre* n° 16, dont il s'agit.

Et si notre chambre était plus grande, je dirais aux honorables députés de l'autre côté : venez tous dans la chambre n° 6. J'espère que malgré l'attitude prise par l'honorable député de Saint-Jean (M. Ellis), cette résolution va recevoir l'approbation de la Chambre. Je suis persuadé qu'elle recevra l'approbation du pays tout entier.

M. BENNETT : L'honorable ministre (M. Fielding), voudra-t-il nous dire quelle quantité de fer est fabriquée avec du coke et quelle quantité est fabriquée avec du charbon de bois ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai envoyé les états que j'avais à ce sujet au bureau des "Débats", et je ne puis donner à l'honorable député dans le moment le renseignement qu'il me demande. Mais s'il veut bien déduire du total la quantité fabriquée par la "Canadian Iron Furnace Company" et par John McDougall & Co., qui se servent du charbon de bois, il peut considérer que le reste a été fabriqué dans les hauts fourneaux à coke.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable *ministre admettra* avec moi qu'il ne convient pas de traiter la province de Terre*neuve comme un pays* étranger, et j'espère que lorsque le projet de loi sera présenté, il *sera rédigé* de nature à éviter tout malentendu à ce sujet.

M. McNEILL (Bruce-nord) : Je désire me joindre à mes honorables amis pour féliciter le gouvernement sur ce qu'il a fait relativement à cette question. Je suis convaincu que le seul moyen que nous ayons à notre disposition pour développer l'industrie du fer dans ce pays, c'est de suivre la ligne de conduite *adoptée par tous les autres pays qui s'occupent de la fabrication du* fer. Je constate *avec plaisir que le gouvernement a adopté cette politique*. Il y a une chose que je voudrais savoir de l'honorable ministre des *Finances. J'ai vu l'honorable* ministre de l'Agriculture entrer dans la Chambre et *j'ai remarqué* que ces deux ministres *s'étaient consultés* durant quelques instants après une question *qui avait* été posée par l'honorable député de Grey (M. Sproule).

Je voudrais savoir du ministre des Finances *s'il a réussi à convertir le ministre* de l'Agriculture à ses idées de protection, et s'il a réussi à persuader à cet honorable ministre d'accorder la prime sur le sucre de betteraves que nous désirons tout obtenir. *J'espère que nos espérances vont* se réaliser. L'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) devra travailler dans le même sens ; les électeurs de son comté sont eux aussi intéressés dans la production du sucre de betterave. Cependant, je crains que le ministre de l'Agriculture ne soit un fort partisan du libre-échange, et j'ai bien peur qu'il ne soit difficile de lui faire adopter nos idées à ce sujet.

L'honorable *député de Toronto-centre* (M. Bertram), qui parle toujours de manière à intéresser son auditoire, a traité la question de la ligne rapide, *mais je ne puis accepter* ce qu'il a dit à ce sujet. J'aimerais beaucoup que l'on établit au *Canada des usines* pour la construction des navires en fer, et je ne vois pas de raisons pour les empêcher d'obtenir cette industrie. Nous l'obtiendrons si les gouvernements, sans distinction de partis, continuent de protéger la fabrication du fer.

Mais j'espère que nous n'aurons pas besoin d'attendre l'établissement de ces hauts fourneaux destinés à la fabrication du fer pour obtenir le service rapide, parce que, tout en étant persuadé que le Canada est destiné à devenir un pays remarquable sous le rapport de la construction des navires, je ne crois pas que d'ici à quelques années encore, nous puissions construire des navires comme ceux dont on aura besoin pour le service rapide sur l'Atlantique. J'ai lu dans les journaux d'hier que le navire qui doit remplacer "le City of Paris" c'est-à-dire "le Paris" comme on l'appelle aujourd'hui, doit être construit non pas aux Etats-Unis, mais dans les vieux pays, parce que, dit-on, les navires peuvent y être construits à bien meilleur marché qu'aux Etats-Unis.

Si l'on ne peut construire des navires de ce genre aux Etats-Unis à aussi bon marché qu'ailleurs, je crois que nous ne pourrons nous procurer ces steamers avant quelque temps. Il me ferait peine de voir le service rapide attendre jusque là.

M. ROGERS : Je n'aurais rien dit, si l'honorable député de Bruce-est (M. Cargill) n'avait déclaré que deux députés seulement s'étaient opposés à cette proposition. J'ai constaté qu'il servait peu de parler ici, à moins d'être soutenu et approuvé par un certain nombre de députés. Mais que l'on veuille bien présenter une résolution et demander le vote, et on constatera, je crois, qu'il y a beaucoup plus que deux députés qui pensent ainsi, et que l'on mettrait les représentants des intérêts agricoles dans une situation critique.

Je crois que ce n'est pas de bonne politique pour un gouvernement que de protéger les industries par des subventions. Déclarant que j'étais opposé au système des primes, j'ai voté contre le projet tendant à donner une subvention à l'exportation du beurre ; je suis encore du même sentiment aujourd'hui, et je crois que toutes les industries devraient être placées sur le même pied. La grande industrie agricole, le fondement de toutes les autres, doit savoir se passer de primes. Nous ne demandons pas de faveurs au gouvernement.

Il me semble évident que les industries prospéreraient davantage, si elles ne demandaient à grands cris des salaires exorbitants et de gros dividendes. Si les gens ne désiraient pas placer leur argent dans les filatures, les compagnies de prêt et de crédit-foncier, et dans les banques, s'ils se contentaient de l'intérêt raisonnable que nous retirons de l'agriculture, ils n'attendraient pas les faveurs du gouvernement, et nous n'aurions pas $200,000,000 dans nos banques, et $50,000,000 dans nos caisses d'épargne, mais ces capitaux, au lieu d'être oisifs, alimenteraient nos industries nationales et développeraient les ressources du pays.

La motion est adoptée.

(En comité).

Le MINISTRE DES FINANCES : Au sujet des observations du chef de l'opposition relativement au mot "étranger" qui se trouve dans cette résolution, j'espère que mon honorable ami n'insistera pas sur sa recommandation. Sans doute, l'on n'emploie pas généralement ce mot en parlant des colonies. La prime, ayant été augmentée lorsque le tarif a été remanié et abaissé, est très considérable, et nous serons probablement appelés, vu le développement que prendra, selon moi, l'industrie du fer, à payer une somme assez ronde.

Je craindrais que, en décidant de donner $3 par tonne, sur tout le fer fabriqué avec le produit des mines de Terre-Neuve, et en réduisant graduellement la prime d'après cette échelle, je craindrais, dis-je, que la somme à tirer du trésor public, ne fût plus grande que celle que la Chambre consentirait à accorder. Cette question a été étudiée à fond, et je crois que la présente résolution remplira l'objet que l'on a en vue.

M. McNEILL.

Sir CHARLES TUPPER : On pourrait surmonter la difficulté, je crois, de la même manière que le chancelier le l'Echiquier en Angleterre, lorsqu'on proposa d'augmenter la taxe sur les valeurs coloniales. L'expression "valeurs étrangères" en Angleterre, s'appliquait aux colonies, et il n'y avait moyen d'imposer les valeurs coloniales qu'en vertu de l'article portant que les valeurs étrangères acquitteraient telle ou telle taxe.

Mais nous avons induit le chancelier de l'Echiquier à modifier le bill de façon à exempter les valeurs du gouvernement colonial en faisant inscrire un article portant que le mot "étranger" ne s'appliquait pas aux colonies. De la même manière, nous pouvons amender le présent acte, en déclarant simplement que le mot "étranger" ne s'appliquera pas aux colonies. Je crois que ce serait le moyen de tout concilier, sans dévier sensiblement de la politique que l'on adopte. Je crois que le bill, à tous les points de vue, serait beaucoup plus satisfaisant, si on l'amendait de façon à ne pas exclure les produits de l'Ile de Terre-Neuve.

M. PRIOR : Dois-je comprendre que cette résolution s'applique à tout le Canada ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Certainement.

La resolution est rapportée.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 12.10 a.m. (mercredi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, le 14 juin 1899.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à 3 heures.

PRIÈRE.

M. MARK WORKMAN.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je constate que, sans le vouloir, j'ai blessé un homme que je ne connais pas, M. Mark Workman, par mon interpellation d'hier. Je désire dire que je me suis efforcé de rédiger cette interpellation de manière à ne pas laisser entendre que M. Workman n'était pas sujet anglais et qu'il ouvrait ses ateliers sept jours par semaine.

J'ai fait cette interpellation à la demande d'un citoyen de Montréal, et en la lisant, je n'y ai vu, dans le temps, rien de déplacé. J'ai reçu, d'une personne en qui j'ai pleine confiance, une lettre me disant que M. Workman est sujet anglais depuis 25 ans, et qu'il ne fait pas travailler ses ouvriers sept jours par semaine. Je m'empresse de donner cette explication afin de démontrer que je n'avais

aucun renseignement de nature à me faire croire que M. Workman n'était pas sujet anglais, et qu'il faisait travailler ses ouvriers sept jours par semaine. On m'a simplement demandé de faire cette interpellation.

ACTE POUR LA CONSERVATION DU GIBIER.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je demande la permission de présenter le bill (n° 153) modifiant l'Acte de 1894, relatif à la conservation du gibier dans les territoires non organisés.

L'objet du bill est de continuer encore durant deux ans la protection que l'on accorde maintenant aux buffles mâles et de continuer indéfiniment la protection que l'on accorde aux buffles femelles. On a constaté que la protection donnée avait été efficace, car les buffles se multiplient. Il est donc opportun de continuer cette protection.

Le bill est lu une première fois.

L'ACTE DES DOUANES.

Le bill (n° 154) modifiant l'Acte des Douanes (M. Paterson) est lu une première fois.

CAUTIONNEMENT DES FONCTIONNAIRES.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER :

Quels officiers employés dans le service public dans le district du Yukon depuis février 1897 ont fourni cautionnement conformément aux dispositions de l'article 5, chap. 19 des Statuts Revisés du Canada, ou autre statut ?

Le PREMIER MINISTRE : Il est impossible de répondre à cette interpellation, et mon honorable ami devra faire une motion pour obtenir la production des documents.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : C'est un de ces renseignements qui, aux termes du statut, doivent être fournis à la Chambre sans qu'il soit besoin de motion.

Le PREMIER MINISTRE : Voici la réponse que l'on m'a remise au sujet d'une interpellation faite l'autre jour. Mon honorable ami doute de l'exactitude de la réponse, et j'ai appelé, sur la matière, l'attention du secrétaire d'Etat, lequel a réaffirmé ce qu'il avait déjà dit par ma bouche. L'interpellation de l'autre jour se lisait comme suit :

1. Le Secrétaire d'Etat a-t-il fait préparer, depuis 1896, pour l'information du parlement du Canada, dans les 15 jours qui suivent l'ouverture de chaque session, un état détaillé de tous cautionnements enregistrés aux termes du chap. 19 des Statuts Revisés du Canada et tel que requis par les dites dispositions ?

2. Dans la négative, pourquoi ?

3. Dans la négative, fera-t-il déposer sur le bureau sans délai un semblable état comprenant les fonctionnaires employés dans le service public au Yukon, lesquels sont soumis aux prescriptions du statut ?

Voici quelle a été la réponse à cette interpellation :

Conformément aux dispositions de l'art. 23 du chap. 19, des Statuts Revisés du Canada, le Secrétaire d'Etat a fait préparer, pour l'information du parlement du Canada, dans les 15 jours qui ont suivi l'ouverture de chaque session depuis 1896, un état détaillé de toutes les garanties ou de tous les cautionnements enregistrés aux termes des susdits statuts. Ces états ont été déposés sur le bureau de la Chambre, le 20 avril, 1897, le 16 février, 1898, et le 30 mars, 1899.

CANAL DE GRENVILLE — DOMMAGES ET INTERETS.

M. TAYLOR :

1. Le gouvernement a-t-il effectué un règlement avec Wm Roberston et autres cultivateurs qui ont éprouvé de grands dommages à raison des améliorations qui sont exécutées actuellement sur le canal de Grenville par les entrepreneurs Piggott et Inglis,— les dits cultivateurs ayant été privés de l'usage du chemin qui conduit à leurs fermes sur le côté sud du canal pendant sept mois de l'année 1898, et depuis le 1er décembre, à la fermeture de la navigation, jusqu'au 15 mai dernier, ce qui leur a nui grandement pour l'exploitation de leurs fermes et de leurs terres à bois, et leur a causé de grands ennuis et des dommages variant en importance de $100 à $150, par suite de ces obstructions ?

2. Les montants de ces dommages ont-ils été payés à ces divers cultivateurs ? Dans la négative, pourquoi ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER CANAUX : J'ai l'honneur de répondre : 1. Le gouvernement n'a effectué aucun règlement avec M. Robertson et autres cultivateurs qui auraient, dit-on, éprouvé des dommages par la faute de MM. Piggott et Inglis, les entrepreneurs chargés de l'agrandissement du canal de Grenville. Aux termes de leur contrat, les entrepreneurs sont responsables des dommages qu'ils peuvent causer en exécutant leurs travaux.

2. Le gouvernement n'a pas payé aux cultivateurs les dommages et intérêts que l'on mentionne, parce que, si pareils dommages ont été éprouvés, les entrepreneurs sont responsables ; et ensuite, bien qu'on ait fait des réclamations, il n'a pas encore été prouvé que les cultivateurs avaient souffert des dommages.

INTERCOLONIAL—GARE DE LEVIS—M. FELIX PICHETTE.

M. CASGRAIN :

1. A quel prix M. Félix Pichette a-t-il obtenu la permission de vendre et de tenir un comptoir dans la gare de l'Intercolonial à Lévis ?

2. Quel prix paie-t-il aujourd'hui pour la même permission ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : 1. $520 par année. 2. $520 par année.

BOUEES DANS LE BASSIN D'ANNAPOLIS ET DE DIGBY.

M. MILLS :

Le département de la Marine et des Pêcheries a-t-il un rapport ou quelque information portant que les

diverses bouées dans le bassin d'Annapolis et de Digby ne sont pas à leurs places respectives ?

2. Le dit département a-t-il quelque rapport officiel énonçant que les dites bouées sont bien à leurs places respectives ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : 1. Non. 2. Le département a reçu du capitaine du port un rapport disant que toutes les bouées étaient bien placées. En attendant une bouée en fer de Digby, on a placé une bouée temporaire à Black Point.

SYNDICATS DE PECHE AMERICAINS ET LES PECHEURS.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER :

1. Quelles licences de pêche les personnes suivantes ont-elles : Wm Robinson, Compagnie d'emmagasinage et de transport de Selkirk, Ainsworth et Ganly, J. Clark, Chs Noble ?

2. Le gouvernement sait-il que les personnes ci-dessus sont des agents salariés de commerçants de poisson des Etats-Unis, qui ont la haute main sur les pêcheries de la Baie Georgienne et du lac Huron ?

3. Le gouvernement sait-il que les pêcheurs canadiens se plaignent que les agents des syndicats américains paient par ce moyen trois cents la pièce, le poisson blanc du lac Winnipeg du poids moyen de quatre livres chacun, tandis que leur poisson est vendu douze cents la livre par ces syndicats ?

4. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a-t-il quelques rapports indiquant que par ce moyen, les maisons américaines ont la haute main sur la pêche dans les eaux du Canada et vendent un haut prix le poisson canadien, dont l'exploitation ne rapporte que peu à nos pêcheurs ? Dans la négative, le ministre obtiendra-il sous peu des rapports à ce sujet ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : 1 et 2. Aucune licence n'a été accordée à aucune de ces personnes. 3. Le département de la Marine et des Pêcheries sait que les pêcheurs canadiens se plaignent que les agents des syndicats américains paient des prix très bas pour le poisson qu'ils achètent des pêcheurs canadiens, et le revendent ensuite à des prix très élevés dans les villes américaines. 4. Il y a, dans le département, des rapports indiquant que les maisons américaines ont la haute main sur la pêche dans les eaux canadiennes et le département a fait tout en son pouvoir pour remédier à cet état de choses. Le département n'accorde maintenant aucune licence de pêche dans aucun des grands lacs de l'Ontario et n'accorde ces licences dans le Manitoba et le Nord-Ouest qu'à des sujets anglais.

CHANGEMENTS DANS LE SERVICE POSTAL A GRAND VIEW, I. P.-E.

M. MARTIN :

Le gouvernement a-t-il reçu une pétition de la population de Grand-View, I.P.-E., demandant des changements dans le service postal ? Dans l'affirmative, quels sont les changements projetés et demandés ? Le gouvernement se propose-t-il d'accéder à la demande des pétitionnaires ? Dans la négative, pourquoi ?

M. MILLS.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le département a reçu, en décembre 1892, une pétition du directeur de la poste à Grand View et d'autres personnes, demandant que les malles de Grand-View, lesquelles sont aujourd'hui échangées sur la route de Caledonia et Orwell, soient à l'avenir échangées, en sacs fermés, avec Charlottetown, et que Grand-View soit le bureau de distribution pour Murray-Harbour-Road, Montague-Cross, Caledonia, Rona et Iris. L'inspecteur s'est prononcé contre ces deux propositions, et l'ancien gouvernement ne s'est pas occupé de la pétition. Le 25 mars 1895, le directeur de la poste à Grand View, appela de nouveau l'attention du département sur la matière, et, sur le conseil de M. A. Martin qui est aujourd'hui le député de Queen-est, il a été décidé de ne faire aucun changement dans le service postal. En juillet 1897, on appela de nouveau l'attention sur la matière, mais, comme les fonctionnaires du département s'étaient prononcés contre les changements demandés, rien ne fut fait.

BATEAU DE PASSAGE ENTRE BUFFALO, N.-Y., ET CRYSTAL-BEACH, CANADA.

M. McCLEARY :

1. Une licence a-t-elle été accordée à quelques personnes pour établir un service de bateaux entre Buffalo, N.-Y., et Crystal-Beach, Canada.

2. Dans l'affirmative, à qui ? et quand ?

3. Cette licence concède-t-elle le privilège de faire ce service le dimanche ?

4. Si une semblable licence a été donnée, est-ce pour un simple service de traversiers ?

5. Les porteurs de cette licence sont-ils censés transporter des véhicules tirés par des chevaux ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : 1. Non. 2. Une licence a été promise à M. Fred. W. Hill, et le département n'attend plus que certains changements pour recommander l'émission de cette licence. 3. Oui, entre le 15 juin et le 30 septembre ; les règlements exigent que trois voyages, au moins, soient faits chaque jour, entre dix heures du matin et dix heures du soir, à moins que le temps ne le permette pas. 4. La licence sera semblable à celles qui sont émises en vertu de l'acte des bateaux de passage. Les règlements relatifs aux bateaux de passage ne sont pas exactement semblables, mais varient suivant les besoins de la localité où se fait le service. 5. Jusqu'ici les licences n'obligeaient pas de transporter les véhicules tirés par les chevaux.

FACTEURS DE LA POSTE DE LONDON.

M. BEATTIE (par M. Taylor) :

1. Les facteurs de la poste de London sont-ils tenus d'aller à pied et n'ont-ils pas l'autorisation de se faire transporter gratuitement par les tramways ?

2. Les facteurs de Kingston, qui a moitié moins de population que London, sont-ils transportés gratuitement ?

3. Le gouvernement se propose-t-il de porter les salaires des facteurs au point où ces salaires seraient arrivés si les augmentations n'avaient pas été retranchées ?

4. Recevront-ils cet arriéré d'augmentation en une seule fois, ou de quelle autre manière ?

5. Combien de personnes sont employées temporairement dans le bureau de poste de London ?

6. Le gouvernement sait-il que ces personnes n'ont pas de congés ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : 1 et 2. Les facteurs de Kingston et de London, lorsqu'ils sont en service, sont transportés par les tramways, aux frais du département, en tant que les intérêts publics l'exigent. 3 et 4. Le budget indique quelles augmentations le gouvernement se propose d'accorder. 5. Neuf. 6. Le gouvernement ignore que les personnes employées temporairement n'ont pas de congés.

BOITES D'ACIER POUR LE DEPARTEMENT DES AFFAIRES DES SAUVAGES.

M. HODGINS :

Un nombre de boîtes d'acier ont-elles été achetées pour l'usage du département de l'Intérieur ou des Sauvages au cours de l'année dernière ?. Dans l'affirmative, combien ? Par qui ont-elles été fournies ? Des soumissions ont-elles été demandées au moyen d'annonces publiques ou par lettre ? Si elles ont été demandées par lettres, combien de personne sont été averties ? A qui la commande a-t-elle été donnée ? Pourquoi des soumissions n'ont-elles pas été demandées publiquement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. 3,744. 2,960 par l' "Eclipse Office Furniture Company," d'Ottawa, et 784 par l' "Office Specialty Co.," de Toronto. Ce sont les deux seules maisons canadiennes qui, à la connaissance du département, fabriquent cet article spécial et ce sont les deux seules auxquelles on s'est adressé.

RAPPORT.

Rapport de la police à cheval du Nord-Ouest pour 1898.—(Sir Wilfrid Laurier).

SPECULATION SUR TERRAINS PAR LES AGENTS DU GOUVERNEMENT.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Avant d'aborder l'ordre du jour, je désire revenir un instant sur un sujet dont l'honorable député de Marquette (M. Roche) a fait mention, l'autre soir. Sur une motion d'ajournement, l'honorable député parla d'un article, paru dans le "Telegram," de Winnipeg, disant qu'un fonctionnaire du département de l'Intérieur, nommé John Harrower, avait participé frauduleusement à l'achat de certains terrains.

Si j'ai bien compris, l'honorable député se plaignait que cet homme, étant fonctionnaire du département de l'Intérieur, avait spéculé sur les terres publiques et avait ainsi fraudé un colon. J'étais bien convaincu que nous n'avons jamais eu un fonctionnaire de ce nom, mais je n'ai pas voulu me prononcer sans consulter les livres du département. Je désire dire, aujourd'hui, que cet homme n'est pas et n'a jamais été un des fonctionnaires du département ou du gouvernement, et que, en ce qui concerne le département, l'histoire n'est qu'une pure invention.

M. BAUER.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) m'a parlé une ou deux fois d'un nommé Bauer qui se plaignait de l'arpentage des terres fédérales. Je désire dire que, à la demande pressante de mon honorable ami, j'ai convoqué une réunion du bureau afin d'examiner les papiers de M. Bauer.

SCARLATINE PARMI LES GALICIENS.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) a fait observer que le bruit circulait que la scarlatine s'était déclarée permis les immigrants galiciens, à ou près Saltcoats.

Je désire informer la Chambre qu'il n'y a pas de scarlatine à l'endroit mentionné, mais qu'il y en a à Strathclair. Mais ce ne sont pas les immigrants galiciens qui ont apporté la maladie ; ils ont été atteints de la scarlatine à Winnipeg où ils séjournaient temporairement.

DESTITUTION DU DIRECTEUR DE LA POSTE A SYDNEY-NORD.

M. McDOUGALL : Je désire demander de nouveau au directeur général des Postes si le directeur de la poste à Sydney-nord a été destitué.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En réponse à l'honorable député, je désire dire que, il y a quelques mois, le département a reçu des plaintes au sujet de l'administration du bureau de poste de Sydney-nord.

L'affaire fut confiée à M. Macdonald, l'inspecteur, qui fit une enquête et fit rapport que le bureau n'était pas bien tenu et qu'il y avait beaucoup de mécontentement. Pour ces raisons, un changement fut décidé et je crois qu'il est déjà fait.

M. McDOUGALL : Qui a été nommé ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai pas le nom sous la main.

Le MINISTRE DES FINANCES : Robert Musgrave.

LOI DE FAILLITE

M. BERGERON : Je demanderai à l'honorable premier ministre de vouloir bien

déposer sur le bureau de la Chambre la correspondance de la chambre de commerce de Montréal, et des autres chambres de commerce du Canada, demandant une loi de faillite.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Si l'honorable député veut faire une motion dans ce sens, je produirai cette correspondance avec plaisir.

M. BERGERON : L'honorable premier ministre sait qu'une motion prendrait bien du temps. Je lui demande simplement d'avoir l'obligeance de produire cette correspondance.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député peut faire sa motion lundi prochain.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

M. McDOUGALL : Avant de passer à l'ordre du jour, je rappellerai à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux que la Chambre a voté la production des documents concernant le transfert ou la location d'une certaine propriété, pour les fins du chemin de fer à Grand Narrows. Il y a déjà six semaines de cela, et j'aimerais à savoir quand nous aurons ces papiers.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je me rappelle que l'honorable député m'a posé cette question et que je lui ai répondu. Je vais prendre note de la chose.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je vois avec plaisir que le ministre des Travaux publics est assez bien pour assister à la séance, mais avant son départ, je désire lui rappeler que le 17 mai la Chambre a ordonné la production du rapport de M. Coste, sur son voyage spécial au Yukon.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me rappelle que tous ces documents étaient prêts et je ne comprends pas pourquoi ils ne sont pas encore produits. Il n'y a aucune objection à ce qu'ils soient mis devant la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : Je suis sous l'impression que ce rapport a été fait, il y a déjà quelques jours.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je sais que tous les documents étaient prêts, avant mon absence.

DOMMAGES AUX TERRES A LINDSAY

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Avant de passer à l'ordre du jour, je désire lire pour l'information de la Chambre une lettre de M. R. J. McLaughlin, de Lindsay. On se rappelle qu'il y a quelques jours, l'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes), fit certaines remarques sur le compte de ce monsieur, et ce dernier tient à donner des explications publiques sur sa conduite dans cette affaire d'indemnités.

M. l'ORATEUR : L'honorable ministre devra faire une motion pour que cette lettre soit déposée sur le bureau de la Chambre.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui. Cette lettre est adressée au Solliciteur général (M. Fitzpatrick) qui, vu son absence, m'a demandé d'en donner lecture :

LINDSAY, 8 juin 1899.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre du 20 mai, concernant un avis d'interpellation donné par M. Hughes. Voici le récit des faits dans cette affaire, et vous m'obligerez en les rendant publics, dans la Chambre des Communes, vu que les accusations et les insinuations continuelles de M. Hughes sont de nature à causer beaucoup de tort professionnellement à la société dont je fais partie, et que nous n'avons d'autre recours ou d'autres protection contre des accusations portées dans la Chambre des Communes.

Vers 1890 ou 1891, le barrage à Fenelon Falls fut élevé de 20 pouces et les cultivateurs autour du lac Cameron ont prétendu que leurs terrains bas ont été inondés par ce fait. M. Hughes, comme représentant du comté a été chargé de ces réclamations de 1892 à 1896, et comme résultat de ses efforts, une couple d'affidavit ont été envoyés au département, par des commerçants de bois intéressés dans le barrage ; ces affidavit déclarent que le niveau de l'eau dans le lac n'a pas été élevé par l'élevation du barrage, vu qu'il y avait eu compensation, par le creusage de l'ancien glissoir et la construction d'un nouveau. Aucun des cultivateurs n'a été entendu et l'affaire avait été virtuellement décidée contre eux, *ex parte*. Dans l'automne de 1895, un certain nombre de cultivateurs sont venus nous consulter et nous ont demandé de nous charger de leur cause et d'agir comme leurs avocats contre le gouvernement pour obtenir une pétition de droit devant la cour de l'Echiquier. Au printemps de 1896, il y eut une réunion des cultivateurs et tous convinrent de s'unir et de contribuer aux dépenses pour obtenir un règlement, et de s'assurer nos services. Cela était en dehors de toute politique. Tous les cultivateurs, autour du lac, consentirent à entrer dans le mouvement. Nous nous sommes chargés de l'affaire et nous avons insisté auprès du gouvernement, pour qu'il fit prendre le niveau du lac. Après avoir échangé beaucoup de correspondance, et avoir fait, personnellement, deux voyages à Ottawa, j'obtins de M. Blair que la question serait laissée à M. G. H. Pope, l'estimateur du gouvernement qui examinerait le terrain autour du lac, entendrait les cultivateurs et ferait un rapport.

Le soussigné a examiné, avec M. Pope, tous les terrains en litige, et pris les témoignages des cultivateurs qui établissent clairement que le niveau moyen de l'eau a été considérablement élevé et que de grands dommages ont été causés.

Sur le rapport de M. Pope, l'affaire fut réglée et une somme d'environ $1,600 a été donnée, comme compensation aux cultivateurs. Nous avons agi comme les avocats de ces cultivateurs, et nous avons eu beaucoup de mal à obtenir un règlement, et à faire payer les réclamants, car il nous a fallu nous conformer aux exigences du ministère de la Justice, pour obtenir les titres de propriété dans chaque cas, préparer et exécuter beaucoup de transports, de quittances, radiations d'hypothèques, etc. Nous avons déboursé dans cette affaire environ $150, et tout ce que nous avons reçu des cultivateurs s'élève à $308, en tout et partout. Notre mémoire de frais était beaucoup plus élevé, mais l'affaire a été réglée avec nos clients, à la satisfaction générale, pour une somme équivalente à 20 pour 100

sur le montant obtenu. Dans cette affaire, nous avons agi uniquement comme des avocats des cultivateurs.

Le juge Barron était à cette époque l'agent du ministère de la Justice et représentait le gouvernement et tous les honoraires que le gouvernement a payés ont été payés à lui, à l'exception d'un seul, (celle de Suggitt) dont le règlement a été retardé d'environ un an, et dans laquelle, par suite de l'élévation de M. Barron à la magistrature, le ministre de la Justice me demanda d'agir comme l'agent du gouvernement, et dans cette cause, le ministère de la Justice nous accorda les honoraires ordinaires pour préparer le titre et la quittance. Jusque-là nous n'avions eu aucune relation professionnelle avec le gouvernement et n'avions jamais reçu un sou pour services professionnels dans cette affaire ou aucune autre.

La réclamation du lac Cameron, qui ont été réglées sont: S. Sackett, J. L. Brown, J. Palmer, T. Moffatt, W. H. Graham, R. R. Graham, M. Graham, William Isaac, R. N. Moffatt, Joseph Pearn, W. T. Eade, Adam Potts, N. McIntyre, R. Byrnell, J. Suggitt; un grand nombre d'autres ne furent pas admises.

Cette affaire était absolument entre nous et nos clients et le gouvernement n'avait rien à y voir, autant que nous sachions. Nos services ont été retenus et nous avons été payés en la manière ordinaire, et ce que nous avons reçu de nos clients ne dépasse pas les honoraires ordinaires des avocats, excepté que nous avons considérablement diminué notre compte. Nos clients étaient parfaitement satisfaits, et aucun d'eux ne s'était imaginé que nous ferions tout ce travail et ces dépenses pour rien.

Depuis que le soussigné a été nommé agent du ministère de la Justice ici, il y a un an, nous avons eu plusieurs titres à examiner et plusieurs règlements à effectuer concernant des terrains expropriés, et pour cela nous avons reçu les honoraires ordinaires que paie le gouvernement, et cela s'élève en tout à environ $75, en plus des déboursés, et ces frais nous ont été payés en entier par le gouvernement, et nous n'avons rien reçu de qui que ce soit dans ces causes; de même avant que nous agissions comme agents du ministère de la Justice, tout ce que nous avons reçu nous a été payé par nos clients; le gouvernement ne nous a rien payé et nous n'avions rien à faire avec lui.

Votre tout dévoué,
R. J. McLAUGHLIN.

Je demande la permission de déposer cette lettre sur le bureau de la Chambre.

M. HUGHES (Victoria): Avant que cette motion soit adoptée, j'ai un mot à dire. Cette lettre que vient de lire l'honorable directeur général des Postes, confirme absolument tout ce que j'ai dit l'autre jour. Je n'ai pas très bien saisi ce qu'a dit l'honorable ministre, mais s'il est dit dans cette lettre que M. McLaughlin a intenté des poursuites devant la cour de l'Echiquier, pour réclamer cet argent, je déclare ici que c'est faux.

Une VOIX: Il ne le dit pas.

M. HUGHES: Il est question dans la lettre de poursuites devant la cour de l'Echiquier. Les faits sont tels que je les ai rapportés. M. McLaughlin était le candidat libéral à l'automne de 1895, et il alla trouver ces cultivateurs autour du lac; ce ne sont pas eux qui sont allés le trouver, et il leur dit: "Pourquoi ne forcez-vous pas le gouvernement conservateur à régler ces réclamations?" C'est ce qui a eu lieu. Il a cherché à faire de la politique avec cette affaire et à obtenir quelques votes durant l'élection suivante en disant à ces cultivateurs que leurs réclamations devaient être payées.

Passons maintenant au règlement des réclamations. Pas un seul cultivateur n'avait une réclamation avant 1895. Le barrage n'a été élevé—je n'ai pas la date précise—que peu de temps avant 1895, et les droits de ces cultivateurs étaient entre bonnes mains. Des milliers de piastres ont été payées en règlements de ces dommages, et pas un sou n'est allé dans la poche d'un ami du parti conservateur dans ce comté. C'est la première fois, à ma connaissance, qu'une partie de l'argent payé par le gouvernement fédéral, comme indemnité, est allée à d'autres qu'aux réclamants, en récompense de services politiques.

M. McLaughlin dit dans sa lettre que ces cultivateurs sont allés le trouver dans l'automne de 1895. Cela est faux; c'est M. McLaughlin qui est allé les trouver et a cherché à les concilier, par des raisons politiques. Il dit aussi qu'au printemps de 1896, on a convoqué une assemblée de ces cultivateurs. Cela est faux; cette assemblée a eu lieu après l'avènement du gouvernement actuel. C'est à l'automne de 1896 qu'il a rencontré ces cultivateurs et qu'il s'est entendu avec eux—il était alors chargé de distribuer les faveurs du gouvernement dans le comté—pour leur faire payer leurs réclamations, en exigeant, pour sa part, 20 pour 100 dans certains cas, et plus de 20 pour 100 dans d'autres.

Bien plus, le gouvernement n'a pas voulu traiter avec les cultivateurs directement. C'est ce que j'ai voulu établir l'autre jour. Quand ils essayaient de traiter directement avec le gouvernement, on leur répondait ainsi qu'aux estimateurs et à tous ceux qui s'intéressaient à l'affaire, d'avoir à s'adresser à M. McLaughlin, et je sais que quand ces estimateurs se sont présentés ils ne pouvaient rien faire sans consulter le candidat défait de Victoria-nord.

J'ai demandé au ministre des Chemins de fer et Canaux au nom de qui les chèques étaient payables, mais je ne l'ai pas encore su. Dans sa lettre au Solliciteur général, M. McLaughlin cherche à faire de la politique en disant que de 1892 à 1896, ces réclamations n'ont pu être réglées. Je déclare qu'en 1892, ces réclamations n'existaient pas. Ce n'est qu'en 1894 et peut-être en 1895, que ces cultivateurs ont constaté que leurs terres avaient été inondées par suite de l'élévation du barrage.

Je sais que ces réclamations étaient examinées et réglées, et que des centaines ont été réglées tout le long du canal, et qu'on n'a pas extorqué un sou—j'emploie ce mot de propos délibéré—à personne.

Voici ce M. McLaughlin qui se donne comme le représentant du gouvernement dans ce comté, le distributeur des faveurs, et à ce titre il prélève 20 pour 100 sur ceux qui ont des affaires avec le gouvernement.

Quand il a visité les terrains inondés, en compagnie des estimateurs, quelle conduite a-t-il tenue ? Son rôle consistait à faire mettre les réclamations le plus haut possible, afin qu'après avoir réduit 20 pour 100, il restât une indemnité suffisante aux cultivateurs. Un de ces estimateurs était M. Pope. S'ils faisaient leur devoir, sa présence était inutile. Le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a-t-il pas assez confiance en M. Pope qui a estimé des milliers et des milliers de réclamations pour le gouvernement, sans qu'il fût nécessaire de le faire suivre par cet homme ? La seule raison de sa présence était de faire monter les réclamations autant que possible, pour retirer ses 20 pour 100. Si la rumeur dit vrai, les cultivateurs de ce district ne sont pas du tout satisfaits. Ils trouvent que cet avocat n'a pas réussi à intimider l'estimateur qui a fait son devoir consciencieusement. Ou M. McLaughlin a fait payer au gouvernement 20 pour 100 en plus de ce qui était dû, ou il a extorqué aux cultivateurs 20 pour 100 sur leurs justes réclamations.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je demande à l'honorable député (M. Hughes) si je l'ai bien compris quand il a dit que le gouvernement avait refusé de traiter directement avec les réclamants, et avait insisté pour faire intervenir un tiers, laissant entendre que cette tierce personne était M. McLaughlin.

M. HUGHES : Je demande à mon tour au ministre des Chemins de fer et Canaux s'il n'a pas donné instruction aux estimateurs de s'adresser directement à M. McLaughlin et de s'entendre avec lui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai posé une question à l'honorable député.

M. HUGHES : Je réponds au ministre par une autre question.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député veut répondre à ma question, je répondrai à la sienne.

M. HUGHES : Le ministre des Chemins de fer et Canaux ou ses fonctionnaires n'ont-ils pas donné instruction à ces estimateurs de s'entendre avec M. McLaughlin ? Je sais qu'en arrivant à Lindsay, ils ne pouvaient rien faire sans consulter M. McLaughlin. Il est étrange qu'ils fussent ainsi obligés de s'entendre avec lui d'abord.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il m'est impossible d'obtenir de l'honorable député une réponse directe à ma question. Cela va de pair avec la conduite qu'il a tenue dans toute cette affaire, dans laquelle il ne paraît pas avoir le beau rôle. Sa conduite semble s'inspirer du fait que M. McLaughlin a été son adversaire à la dernière élection ; cela n'est guère digne de sa part.

M. HUGHES : M. l'Orateur, je rappelle l'honorable ministre à l'ordre. Il n'a pas le droit de m'imputer des motifs, bien que tout ce qu'il puisse dire me soit indifférent.

M. l'ORATEUR : Je ne vois pas qu'il y ait lieu à un rappel à l'ordre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député a eu l'intention de dire ce qu'il a dit, ce qu'il a cherché à faire entendre, en prétendant que le gouvernement a refusé de traiter directement avec ces réclamants, il dit une chose qu'il n'a pas le droit de dire et qui n'est pas conforme aux faits.

M. HUGHES : M. l'Orateur,—

Quelques VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

M. HUGHES : Puis-je poser une question au ministre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. HUGHES : N'a-t-il pas donné instruction aux estimateurs de s'adresser à M. McLaughlin et de régler ces réclamations par son entremise ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai certainement pas donné de pareilles instructions.

M. HUGHES : Je dois dire—

Quelques VOIX : A l'ordre ! Asseyez-vous.

M. HUGHES : Cette affaire va venir devant le comité des comptes publics, et nous saurons quelle est la vraie version.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans le règlement de ces réclamations, il est arrivé ce qui arrive toujours dans les réclamations de cette nature. Les réclamations ont été reçues au département ; nous les avons examinées et nous avons envoyé M. Pope, qui est l'estimateur du département depuis nombre d'années. Ce n'est pas moi qui l'ai nommé, et je ne suis responsable que de l'avoir maintenu au poste qu'il occupait à mon arrivée. J'ai trouvé qu'il était un bon fonctionnaire ; je croyais qu'il faisait son devoir, et je l'ai envoyé voir ces cultivateurs pour constater si des dommages avaient été causés par le fait du gouvernement qui a fait élever ce barrage. Il s'est rendu sur les lieux muni de ces instructions. Je n'en sais rien, mais il est possible qu'il ait eu une entrevue avec M. McLaughlin, vu que ce dernier était l'avocat des réclamants et savait où ils demeuraient ; mais jamais il n'a reçu instruction de s'entendre avec M. McLaughlin sur l'évaluation des dommages, ou de prendre son avis sur quoi que ce soit. Je regrette de n'avoir pas été averti que mon honorable collègue (M. Mulock) devait saisir la Chambre de cette question aujourd'hui, car j'aurais apporté une lettre que j'ai reçue aussitôt après que l'honorable député eut parlé de cette affaire, lettre qui jetterait beaucoup de

lumière sur la question. Je désire dire, cependant, que je suis convaincu que M. Pope dans cette affaire n'a rien fait pour motiver les insinuations auxquelles l'honorable député s'est livré sur son compte.

M. FOSTER : L'honorable député de Victoria-nord, n'a rien insinué contre M. Pope.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : S'il est possible de faire des insinuations contre quelqu'un, l'honorable député en a certainement fait contre M. Pope. Il a laissé entendre qu'il s'était laissé influencer par M. McLaughlin, au point de donner à la propriété une valeur plus grande que celle qu'il aurait été disposé à lui reconnaître——

M. HUGHES : J'ai dit tout le contraire de cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Afin que M. McLaughlin pût toucher une commission plus élevée. Voilà, je crois, une insinuation.

M. HUGHES : J'ai dit que M. McLaughlin a cherché à amener M. Pope à accorder des dommages plus élevés, mais que M. Pope s'y est refusé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : M. Pope m'a écrit à ce sujet, et je produirai sa lettre ; si je me rappelle bien, il me dit qu'il n'a rien eu à faire avec M. McLaughlin, et que ce dernier n'a pas cherché à l'influencer dans l'évaluation des dommages. M. Pope a fait son devoir consciencieusement, à mon humble avis, et a fait son rapport au département.

M. HUGHES : Le ministre prétend-il que M. McLaughlin n'a pas cherché à amener M. Pope à fixer les dommages à un chiffre plus élevé ? Si la lettre dit cela, c'est faux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai reçu cette lettre de M. Pope, et bien que je ne l'aie pas examinée bien attentivement, si je me rappelle bien, il disculpe entièrement M. McLaughlin de toute tentative de cette nature.

M. TAYLOR : Produisez la lettre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je la produirai et elle parlera par elle-même.

M. McHUGH : Lorsque cette question a surgi l'autre jour, j'ai dit que si M. McLaughlin avait l'occasion de s'expliquer, j'étais convaincu qu'il s'en tirerait à son honneur. Or, plus la question est débattue, plus M. McLaughlin paraît sous un jour favorable. On l'accuse d'être allé trouver ces cultivateurs et d'avoir cherché à faire de la politique avec cette affaire de réclamations. Je demande à l'honorable député de Victoria-nord, s'il ne serait pas le premier à accuser M. McLaughlin de tentative de corruption, s'il avait offert ses services professionnels à ces gens pour rien ?

Parce que M. McLaughlin exige de ses clients un honoraire légitime pour le travail qu'ils lui demandent de faire, l'honorable député (M. Hughes) l'accuse d'avoir voulu faire de la corruption électorale, tout comme il l'aurait accusé, s'il n'avait rien demandé à ses clients. Je suis convaincu que si l'honorable ministre apporte la réponse à la question qui lui a été posée, on constatera que les chèques ont été faits payables aux cultivateurs et non à M. McLaughlin. Ce dernier agissait comme avocat des cultivateurs auprès du gouvernement, c'est toute la part qu'il a prise dans cette affaire : il n'a reçu aucun honoraire du gouvernement ; ses frais lui ont été payés par ses clients. Rien n'est plus naturel quand on a une réclamation contre le gouvernement ou contre un particulier de confier sa cause à un avocat et de le payer pour cela. Tout ce que M. McLaughlin a fait, a été d'agir comme l'avocat de ces réclamants qui voulaient être indemnisés par le gouvernement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Quand j'ai demandé la permission de produire cette lettre, je n'avais aucune idée que les faits qu'elle relate feraient l'objet d'une discussion. Comme beaucoup d'autres membres des deux côtés de la Chambre, je connais personnellement M. McLaughlin, et je crois qu'on chercherait inutilement dans tout l'Ontario pour trouver quelqu'un disposé à l'accuser de choses incompatibles avec la dignité de sa profession. J'ajouterai que ce n'est pas ici la place pour discuter la conduite d'un avocat qui n'est pas membre du parlement. Nous avons, dans notre province, un tribunal devant lequel peut être traduit un avocat accusé d'avoir enfreint les règles de l'ordre.

D'un autre côté, si c'est contre le gouvernement que l'honorable député (M. Hughes) veut diriger ses attaques, il devrait s'y prendre autrement que par une discussion comme celle-ci qui ne peut avoir aucun résultat. Nous avons nos comités réguliers, et s'ils ne suffisent pas on peut nommer un comité spécial. L'honorable député, trouvera le gouvernement tout disposé à mettre tout le rouage parlementaire à sa disposition pour arriver à connaître les faits qui sont du ressort du parlement.

Pour revenir à M. McLaughlin, je ne crois pas qu'on puisse trouver dans tout le barreau de l'Ontario, un homme qui mérite plus justement le respect et la confiance de ses clients et du public.

M. BERGERON : Nous venons d'assister à une procédure bien extraordinaire. Il y a quelques jours un député fit une interpellation, comme c'était son droit de le faire, et le ministre interpellé refusa de répondre sous prétexte que la question n'était pas rédigée d'une manière régulière. Aujourd'hui, un autre ministre de la Couronne répond à cette même question à laquelle on aurait dû répondre, il y a quelques jours, et cherche à en tirer des avantages politiques

pour son parti. Si l'on permet l'emploi de pareils moyens, les règles de la Chambre auront certainement à en souffrir.

M. FOSTER : Pour ma propre information, je désire savoir s'il est permis à un membre de cette Chambre de venir avec une lettre qui lui a été écrite sur quelque sujet que ce soit, par une personne qui n'est pas membre du parlement, de demander qu'elle soit déposée sur le bureau de la Chambre, et d'engager une discussion sur cette lettre.

Si cela est permis, nous pourrions bien être témoins, avant longtemps, de tactiques inconnues jusqu'à présent dans cette Chambre. Un ministre a parfaitement le droit de répondre à une question qui lui a été posée, et d'y répondre en temps opportun, mais ni un ministre ni un simple député ne peuvent venir ici avec une lettre écrite par une personne ne faisant pas partie du parlement la lire et demander d'engager une discussion sur son contenu. Si ces moyens sont permis, ils pourront bien produire la plus complète perturbation dans tous les travaux de la Chambre. Je considère cette manière de procéder comme tout à fait irrégulière.

M. l'ORATEUR : Voici mon opinion : D'abord il ne s'agit pas d'une réponse à une interpellation, puisque l'autre jour on a proposé de lever la séance, à l'occasion des accusations portées par M. Hughes. La chose en resta là, pour le moment. Depuis, un ministre de la Couronne a reçu une lettre traitant de questions qui concernent le département et de questions personnelles. Il serait certainement injuste et irrégulier de la part du ministre de lire cette lettre sans demander en même temps qu'elle soit produite, afin d'en permettre la discussion. Alors, quand un ministre de la Couronne reçoit une lettre concernant les affaires de son département ou des affaires d'intérêt public, une motion doit être faite pour sa production. C'est pour cette raison que je considère la présente discussion comme régulière ; mais je ne crois pas qu'un ministre puisse se permettre de lire une lettre qui traiterait de questions personnelles.

M. FOSTER : Dois-je comprendre, M. l'Orateur, qu'une lettre peut être écrite par une personne qui ne fait pas partie de cette Chambre en réponse à ce qu'un député a pu dire ici ? Si une personne se croit lésée, peut-elle écrire à un membre du parlement, et ce dernier peut-il ensuite se lever, dans une occasion comme celle-ci, lire cette lettre et faire une motion pour qu'elle soit déposée sur le bureau de la Chambre ?

Si c'est là votre décision, M. l'Orateur, il arrivera souvent que des gens se croyant lésés ou mal interprétés par quelque député, enverront à un autre député de longues explications qui seront lues dans cette Chambre et donneront lieu à de longues discussions. Voilà pour la question générale, car je ne crois pas, M. l'Orateur, que sur un sujet comme celui-là, vous soyez d'avis qu'un ministre de la Couronne ait d'autres privilèges que ceux d'un simple député. Ça ne peut pas être là votre décision, et cependant, c'est ce que j'ai compris. Je ne puis pas admettre qu'un ministre de la Couronne ait dans cette Chambre d'autres droits et privilèges que ceux que possède un simple député, et je considère que toute cette discussion est irrégulière.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : S'il y avait une objection à faire, elle aurait dû être faite au moment où mon honorable ami a fait sa motion.

M. FOSTER : L'objection a été faite avant le commencement du débat.

Le PREMIER MINISTRE : En dehors de la question de procédure les faits sont ceux-ci : Il y a quelques jours, la réputation d'un citoyen a été attaquée dans cette Chambre et aujourd'hui il veut revendiquer son honneur publiquement.

M. BERGERON : Pourquoi le ministre n'a-t-il pas répondu dans le temps ?

Le PREMIER MINISTRE : Parce que la question n'était pas posée régulièrement.

M. BERGERON : Cela ne rend pas la présente discussion régulière.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député semble oublier une chose qui ne doit pas être oubliée. L'autre jour, le ministre a refusé de répondre à la question qui lui était posée par l'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes). Alors ce dernier fit une motion d'ajournement et en prit occasion pour attaquer la réputation de M. McLaughlin. Aujourd'hui, il répète ces accusations. M. McLaughlin confie à un ami—peu importe qu'il soit ministre ou député—une lettre qui lui permettra de répondre à ces attaques ; et si l'honorable député d'York veut remonter à quelques années, il trouvera plusieurs autres cas, où la même chose a été faite.

M. FOSTER : Je ne me rappelle pas un seul cas de ce genre.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'en ai pas présent à la mémoire, mais avant que le débat soit clos, je vais—

M. FOSTER : L'honorable premier ministre prétend-il qu'il y a des précédents, dans lesquels un ministre ou un député, avant de passer à l'ordre du jour, a lu une lettre d'un particulier sur ce qui a pu être dit dans cette Chambre et a ensuite demandé à déposer cette lettre sur le bureau de la Chambre ?

Dans ce cas, je pourrais venir ici avec un article de journal, ou une lettre adressée à un journal, dans laquelle ce journaliste ou ce correspondant critiquerait certains députés pour avoir dit des choses qui leur auraient déplu. Je pourrais alors lire ces écrits et documents et demander ensuite à les déposer sur le bureau de la Chambre. Je

ne crois pas que l'honorable premier ministre trouve des précédents pour excuser le cas actuel.

Le PREMIER MINISTRE : Dans le moment, je ne me rappelle pas de cas dans lequel la chose a été faite comme elle a été faite aujourd'hui ; mais bien souvent des députés ont lu des lettres confidentielles pour défendre la réputation de gens qi avaient été attaqués dans cette Chambre.

M. FOSTER : Le Solliciteur général avait un moyen de lire cette lettre sans enfreindre le règlement; mais au lieu d'adopter la procédure constitutionnelle, il a recours à un moyen qui n'a jamais été employé ici.

M. BERGERON : Le danger est celui-ci : si M. McLaughlin peut défendre sa réputation en écrivant une lettre à un ministre de la Couronne, pour qu'elle soit lue ici, tout le monde se demandera pourquoi le major Walsh n'a pas écrit aussi une lettre à quelqu'un des ministres.

Le PREMIER MINISTRE : Parce que cela ne leur était pas nécessaire.

M. BERGERON : Tout cela démontre qu'il est dangereux de s'écarter du règlement.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : A propos de la question de procédure qui a été soulevée, je citerai Bourinot, page 408 :

Il n'est pas régulier non plus de lire des articles de journaux, des lettres ou autres communications, imprimées ou manuscrites, venant de personnes ne faisant pas partie de la Chambre, commentant, discutant ou niant quelque chose dit par un député, ou exprimant des opinions sur ce qui a eu lieu dans cette Chambre.

J'ai toujours compris que cette règle était élémentaire et que ce n'était que du consentement unanime de la Chambre que ces lettres pouvaient être lues, discutées et déposées sur le bureau de la Chambre. Ainsi le premier ministre a cité le cas où la Chambre par esprit de justice, consent à faire une exception quand un étranger a été attaqué et qu'il désire donner des explications. Mais j'ai toujours été et je suis encore sous l'impression que ces exceptions sont sujettes au consentement de la Chambre.

L'honorable député d'York a signalé le véritable danger qu'il y aurait à établir un pareil précédent, car s'il est permis de lire une lettre, qu'elle en devra être la longueur ? Et une fois cette coutume établie, le discours que prononcera le député ne sera pas nécessairement son discours, ni l'expression de ses propres opinions, mais les critiques et les opinions de gens étrangers à cette Chambre. Voilà le véritable danger, et je remarque qu'en Angleterre, même quand il s'agit d'une attaque contre la réputation de quelqu'un, l'exception n'existe que pour le cas où il s'agit d'un haut fonctionnaire ou d'un officier de l'armée ou de la marine. A la page 420, il est dit :

La Chambre sera aussi toujours disposée à écouter avec indulgence les explications pour réfuter des déclarations portant atteinte à la conduite de hauts fonctionnaires publics ou d'officiers de l'armée ou de la marine.

Je ne connais pas de cas où la Chambre des communes en Angleterre, ait appliqué cette exception à d'autres qu'à des fonctionnaires publics ; et dans ce dernier cas, le ministre peut user de discrétion quant à la nature des explication qu'il lui plaira de soumettre à la Chambre. Mais quand il s'agit d'étrangers. Il est impossible d'exercer cette discrétion ; la règle me semble absolue et ne peut être mise de côté que du consentement unanime de la Chambre.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il y a certainement beaucoup de vrai dans l'objection soulevée par l'honorable député d'York, N.-B., (M. Foster) et pour ma part, bien que je sois l'auteur de la motion, je dois dire que je l'ai proposée plutôt pour me conformer au désir de l'Orateur, que parce que je la considérais comme régulière. Quand j'ai donné lecture de cette lettre, je me prévalais d'un privilège que nous avons à cette phase de la séance, ne supposant pas qu'elle donnerait lieu à une discussion ; et quand l'Orateur a laissé entendre que j'aurais à la déposer sur le bureau de la Chambre, j'ai suivi le conseil qui m'était donné. Mais je reconnais qu'il serait dangereux, à plus d'un point de vue, d'établir un précédent comme celui-là, et je suis d'avis qu'une motion comme celle-là ne peut être faite que du consentement unanime de la Chambre.

M. FOSTER : Je vois avec plaisir l'honorable ministre en venir à cette conclusion, mais la question ne peut être réglée d'une manière satisfaisante que par la décision de l'Orateur.

M. COSTIGAN : Il me semble que si nous avions eu plus de respect pour le règlement quand cet incident s'est produit, nous n'aurions pas eu la discussion que nous venons d'avoir. Une question a été faite par l'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes) et le ministre qui devait y répondre, a prétendu que la question n'était pas posée régulièrement, et que si elle était posée autrement, il y répondrait. L'honorable député a refusé de changer la forme de sa question et le ministre s'est cru juistifiable de n'y pas répondre.

Il a toujours été de règle que les ministres étant tenus de répondre à toutes les questions posées dans la forme régulière, ont, par contre, le droit de ne pas répondre aux questions qui ne sont pas posées régulièrement. Si la question avait été modifiée ce jour-là, la réponse aurait été donnée ; mais ce qui donne de l'importance à l'incident, c'est que dès que le ministre—pour des raisons que je considère comme suffisantes—eut refusé de répondre, plusieurs membres influents de la gauche en ont conclu que ce refus était une preuve de la culpabilité de la personne mentionnée dans l'interpellation.

On a cru dans le public, et on a dit ici, que si le ministre avait refusé de répondre, c'était apparemment que sa réponse aurait incriminé ce M. McLaughlin, ce qui était très injuste pour ce dernier.

L'honorable député ne devrait pas rire, puisque c'est lui qui a prétendu que quelque fût la forme irrégulière d'une question attaquant la réputation d'un citoyen, si le gouvernement n'y répondait pas sur le champ, il y avait une présomption que cette personne était coupable. Dans ce cas, on peut donner avis de cent questions de nature à incriminer les gens, tout en sachant qu'elles sont irrégulières, et si le gouvernement décide qu'il n'est pas tenu d'y répondre, dans chaque cas, il y aura présomption de culpabilité.

Quand à l'objection qui vient d'être soulevée, je n'anticiperai pas sur la décision de l'Orateur ; j'ai simplement voulu expliquer ce qui a donné lieu à ce qu'on appelle les irrégularités d'aujourd'hui ; si le règlement avait été observé l'autre jour, toute cette discussion aurait été évitée.

M. l'ORATEUR : Il n'y a pas le moindre doute que pour que cette motion fût régulière, il faudrait le consentement unanime de la Chambre, et cela pour plus d'une raison. Dans tous les cas, elle n'est pas dans l'ordre, parce qu'aucun avis n'a été donné, et puisqu'il y a des objections, je la déclare irrégulière. Quant au conseil que j'ai donné au ministre de faire une motion, il ne faisait que commencer la lecture de la lettre, et je ne pouvais pas prévoir ce qui allait arriver.

Je ne voyais pas comment cette lettre pouvait être lue, s'il n'y avait pas de motion, et du moment que personne ne s'y opposait, l'honorable ministre était dans l'ordre. Quoi qu'il en soit, il est évident que dans sa forme actuelle, la motion est irrégulière ; et quant à la manière irrégulière de produire un document de cette nature, je réserverai ma décision jusqu'à ce que l'occasion se présente de décider, et elle ne s'est pas présentée aujourd'hui.

M. BERGERON : Alors, conformément à votre décision, M. l'Orateur, j'espère que toute cette discussion va être retranchée des "Débats".

M. l'ORATEUR : Je n'ai rien à faire avec les "Débats". Cela regarde le comité des "Débats". Ce n'est pas à moi qu'il appartient de dire ce qui doit entrer et ce qui ne doit pas entrer dans les "Débats".

M. BERGERON : Alors, toute cette discussion va être publiée dans les "Débats" bien que vous l'ayez déclarée irrégulière.

M. l'ORATEUR : L'honorable député ou moi peut-être, aurions dû soulever l'objection plus tôt. Quoiqu'il en soit, j'ai donné ma décision.

M. BERGERON : Votre décision est que le tout paraîtra dans les "Débats." Je demande à la Chambre si cela est juste.

M. FOSTER : J'espère que les ministres ne tromperont plus la Chambre de cette manière.

SUBSIDES.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

La motion est adoptée et la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

(En comité.)

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Nous voilà presqu'au terme du présent exercice pour lequel ces crédits supplémentaires sont demandés, et je demande à la Chambre de commencer par ces crédits.

Nouvelle somme pour impression de billets fédéraux $10,000

M. FOSTER : Je crois que l'honorable ministre n'a pas fait voter dans les estimations principales, le crédit destiné à l'impression des billets pour le prochain exercice, et à ce sujet, j'ai demandé certains documents que j'aimerais à avoir. Je n'ai pas l'intention de contester ce crédit, mais je voudrais savoir combien il a été demandé l'an dernier pour l'impression des billets fédéraux.

Le MINISTRE DES FINANCES : $40,000; ceci ajoute $10,000 au crédit. La circulation a été très forte, tellement qu'à différents temps, nous avons eu de la difficulté pour répondre aux demandes ; c'est ce qui explique cette dépense additionnelle.

Appointements d'agents de caisses d'épargnes rurales..... $650 00

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons fait beaucoup de retranchements, et il est arrivé que nous en avons trop fait. Ça été une erreur de diminuer le nombre de nos agents. Il y a encore une réduction considérable sur l'exercice précédent.

M. FOSTER : Y a-t-il des augmentations de salaire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

Nouvelle somme pour dépenses éventuelles. $1,000

Le PREMIER MINISTRE : Ce crédit se rapporte à la prestation de serment par lord Minto à Québec. Cette cérémonie est toujours assez coûteuse, et je vais donner les détails.

M. FOSTER : C'est inutile ; nous les avons ici.

Ministère de la Milice et de la Défense—
Somme nouvelle pour aides aux écritures et autres travaux, $525 ; impression et papeterie, $2,600 ; divers, $275..... $3,300

M. FOSTER : Nous aimerions à avoir quelques explications.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (M. Borden) : Lors du vote du crédit pour dépenses éventuelles, dans le budget principal, j'ai expliqué que ce crédit depuis plusieurs années était trop restreint et dans le budget pour l'exercice prochain, je l'ai augmenté, et j'ai dit qu'un crédit supplémentaire serait nécessaire pour l'exercice courant. Il est peu plus élevé que le crédit de l'exercice précédent, mais de $300 seulement, je crois. L'an dernier, le crédit total de ce chef a été $10,000 ; cette année il sera de $10,400. La raison en est dans l'augmentation du compte concernant la papeterie et les impressions, par suite du grand nombre d'ordres émis par le nouveau général. Nous avons été obligés d'augmenter les frais d'impression de $500 à $600. Il a fallu également nous assurer une aide supplémentaire de comis, car, alors que le comité de la défense siégeait l'automne dernier, nous dûmes lui donner un de nos meilleurs commis, et retenir dans l'intervalle les services d'un autre commis.

M. FOSTER : Mon honorable ami (M. Borden, King) doit de quelque manière faire une erreur de calcul, je pense. Je vois qu'en 1898-99, l'estimation totale concernant le département de la milice à cet égard a été de $7,100. Si l'on ajoute ces $3,300 à ce montant, on obtient un total de $10,400 pour l'année courante. Quant à l'exercice suivant commençant le 1er juillet prochain, l'honorable ministre, malgré qu'il ait sous les yeux l'expérience de l'année dernière et de l'année courante, demande seulement $9,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le montant dépensé l'an dernier, c'est-à-dire en 1897-98, a été de $10,000, et le montant relatif à l'année courante accusera une légère augmentation. Comme l'a dit l'honorable député, le montant de l'année prochaine est de $9,000, et nous avons l'espoir de pouvoir faire face aux exigences du service avec cette somme.

M. MONTAGUE : Comment alliez-vous opérer l'économie ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne puis guère expliquer la chose en détail à l'honorable député. Ce crédit est absolument nécessaire, étant virtuellement dépensé à l'heure qu'il est.

M. MONTAGUE : Qu'est-il comparativement à celui de 1896 ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : A peu près le même, mais je ne puis fournir les chiffres exacts dans le moment.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre a déclaré en 1896 que ce montant était excessif.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le crédit annuel des estimations principales depuis nombre d'années a été de $7,100 ,et l'on a toujours suppléé à l'insuffisance de ce crédit, chaque année, par des estimations supplémentaires d'environ $2,000 ou $3,000, ce que je ne puis préciser exactement. De fait, la dépense a été de $9,000 à $10,000 annuellement depuis trois ou quatre ans.

Département du Revenu de l'intérieur—
Montant supplémentaire requis pour impressions et papeterie, $400 ; aide aux écritures, $125..... $525 00

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière) : On me permettra d'expliquer que nous devons demander ce crédit parce que le département a emprunté au crédit de cette année $530 pour payer des dépenses faites durant la précédente année financière. Il nous a fallu emprunter ce montant du crédit de cette année——

M. MONTAGUE : En vertu de quelle autorité l'honorable ministre (sir Henri Joly de Lotbinière) a-t-il payé des comptes de l'an dernier à même le crédit de cette année ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : De la nécessité.

M. MONTAGUE : C'est là une nouvelle autorité que les membres du gouvernement semble invoquer d'une façon absolument constante. Je ne crois pas que cette Chambre trouve que ce soit là une raison.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Si mon honorable ami me trouve coupable, je ne puis faire autre chose que de m'avouer tel, et de dire que je tâcherai de faire mieux une autre fois.

M. MONTAGUE : Il ne s'agit pas là d'une question de culpabilité, mais de la question de savoir si la loi sera ou non observée. Lorsque l'honorable ministre constate qu'il lui faut payer quelque chose alors que le crédit est épuisé, il possède un moyen légal d'obtenir de l'argent à cette fin, mais ce moyen ne consiste pas à prendre de l'argent que la Chambre a consenti à affecter à certaine fin après explication, pour l'appliquer à une autre fin dont la Chambre n'a jamais entendu parler.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Mais mon honorable ami (M. Montague) verra que je fais mieux cette année. Je n'avais pas pris la précaution, l'an dernier, d'insérer un crédit dans les estimations supplémentaires ; je tâche de faire mieux cette année.

M. BORDEN (Halifax) : Avant l'adoption de cet item, je désire signaler au ministre un fait que j'ai mentionné à son sous-chef, afin qu'on ne puisse l'oublier. M. Ryan, de la division du bureau des poids et mesures de Halifax, a été renvoyé en 1896 pour motif de prétendue conduite de partisan. Subséquemment, une loi a été adoptée permettant dans ces cas le remboursement avec

intérêt à 5 pour 100 des contributions aux fonds de retraite. Si je comprends bien M. Ryan, il a reçu du département ce remboursement, mais sans aucun intérêt. Et je serais très heureux, en réalité, si l'honorable ministre voulait prendre note de la chose, pour en constater la raison.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je regrette beaucoup qu'il ne m'ait pas écrit. Je vais en prendre note. Est-ce M. Ryan ?

M. BORDEN (Halifax) : Oui. J'ai mentionné la chose au sous-ministre ce matin, et je désire seulement que l'honorable ministre se souvienne de la chose.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Ces choses doivent être soumises à la commission du trésor. Autant que je me rappelle, cette affaire n'a jamais été portée à la connaissance de celle-ci. Je connais le cas de M. Ryan ; si celui-ci n'a pas reçu la même chose que les autres, ça devrait être réparé.

M. BORDEN (Halifax) : Je rapporte simplement ce qu'il m'a déclaré.

M. MONTAGUE : Le ministre voudrait-il me dire comment il a pu faire appliquer le crédit de l'année actuelle à ce compte-là ? De quel droit a-t-il fait payer ce compte à même le crédit de cette année, et comment l'auditeur général en est-il arrivé à appliquer ainsi le crédit ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : C'est ce qui arrive souvent. Je vais m'enquérir de la chose pour voir dans quelle mesure nous avons violé la loi. Mais ce n'est pas la première fois que ça s'est fait.

M. MONTAGUE : Le ministre des Finances pourra dire probablement comment la chose a pu arriver.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'auditeur général, généralement très sévère dans l'examen de ces matières, a dû en avoir connaissance. Je ne puis répondre tout de suite à la question de l'honorable député. L'auditeur général a accepté la chose, et, règle générale, il n'est pas trop disposé à accepter tout item au sujet duquel il existe l'ombre d'un doute. Cependant, nous promettons d'y voir.

M. MONTAGUE : La chose devrait être laissée en suspens. Le gouvernement n'a certainement pas le droit de payer un compte de 1897 à même le crédit de 1898. C'est ce que le ministre des Finances sait parfaitement. Il s'agit seulement d'un petit montant, mais la chose est clairement irrégulière, pour le moins, et l'on devrait nous donner quelque information au sujet de la raison de ce paiement, ainsi qu'au sujet de l'autorité en vertu de laquelle on a payé. Ni le ministre, ni le conseil, ni l'auditeur général n'avaient le droit de payer. Le gouvernement n'a aucun droit d'employer l'argent voté par ce parlement à d'autres fins que celles auxquelles il est destiné.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : L'honorable député, assurément, sait qu'il a été d'usage constant d'agir comme l'a fait le ministre du Revenu de l'intérieur ; la chose a été faite de droit. Je ne puis dire quelle était la coutume de la Chambre des communes avant que j'en fisse partie, mais je suis convaincu que l'honorable député constatera par les documents que la chose s'est faite de droit. Je puis citer à mon honorable ami un cas d'autrefois où une somme excédant certainement $50,000—je crois qu'elle s'élevait à environ $70,000—a été affectée au paiement de certains services concernant l'immigration à même le crédit de l'année venant après celle où cette dépense avait été faite. Le cas a été mentionné dans le rapport de l'auditeur général, comme le verra, je crois, mon honorable ami. On me l'a signalé l'an dernier dans le cours d'une discussion relative à un cas identique se rattachant au département du directeur général des Postes. On a déjà discuté en cette Chambre le fait que des comptes ont traîné d'année en année, jusqu'à ce qu'il y eût un énorme déficit accumulé. Mon honorable ami connaît assez ce qui concerne la besogne du département, pour savoir qu'il est presque impossible d'éviter que des choses de ce genre se produisent. Tout ce qu'on peut exiger, c'est que chaque ministre évite la chose autant que possible. Je vois que le secrétaire de mon département me fournit une explication que voici : Il nous manquait $530 pour rendre suffisant un crédit de $8,000 de l'an dernier, et il nous a fallu y suppléer à même le crédit de cette année. Parfois, cela ne peut être évité.

M. MONTAGUE : Je crois que l'honorable ministre multiplie les cas où cela est arrivé. Pour ma part, je sais que durant le peu de temps dont j'ai fait partie du conseil, il était excessivement difficile de pouvoir arriver à faire un semblable paiement, et qu'il fallait auparavant passer par toute une série de formalités, comprenant la rédaction d'une minute spéciale du conseil indiquant l'importance du cas, et ainsi de suite. J'ai demandé comment on en était arrivé à faire le paiement en question, et la manière dont le ministre avait été autorisé à le faire, et celui-ci m'a répondu qu'il avait été mû par la nécessité. D'autres choses sont de nécessité, et cependant, le gouvernement ne prend pas sur lui de faire face à cette nécessité sans un vote du parlement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Comme il est assez opportun de faire adopter les estimations suivantes, je suggérerais que cette question soit réservée ; et lorsque nous en arriverons à ce qui concerne ce département dans les estimations principales, je verrai à ce que le renseignement soit fourni à l'honorable député.

Département des finances, y compris $2,000 alloués à J. Fraser, nonobstant toute disposition contraire de la loi concernant les administrations publiques	$ 150 00
Dépenses imprévues—Montant supplémentaire requis	$ 300 00

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette augmentation résulte de la promotion du fonctionnaire mentionné là, M. Fraser. Sa promotion a pris effet le 1er octobre. L'autre item concernant les dépenses imprévues représente les dépenses générales de cette catégorie. On a dépensé un peu plus cette année en frais de dépêches. On avait dépensé $2,848 de ce chef l'an dernier. Cette année, le crédit y compris l'item actuel, sera d'un peu plus de $3,000.

M. McMULLEN : Si la promotion de ce fonctionnaire a eu lieu l'an dernier, pourquoi demander à ce qu'il y soit pourvu maintenant ? Lorsque je siégeais à la gauche, je critiquais cette violation continuelle de la loi concernant les administrations publiques, et je ne puis l'approuver maintenant. Si cette loi ne peut être observée, elle doit être amendée de manière à pouvoir l'être. J'aimerais à savoir comment il se fait qu'on n'ait pas pourvu à cet item alors que le fonctionnaire était promu.

Le MINISTRE DES FINANCES : Comme je l'ai expliqué au sujet de l'item correspondant des estimations principales, il s'agit ici d'un fonctionnaire particulièrement compétent que j'ai voulu avancer malgré les dispositions de la loi concernant les administrations publiques. Cet homme est depuis longtemps dans l'administration, et il a à remplir des fonctions entraînant de graves responsabilités ; et je suis convaincu que mon honorable ami d'en face, qui connaît le cas, ne soulèvera pas de doutes quant à ses capacités et à ses mérites. Je ne puis, toutefois, adopter l'avis de l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen disant qu'on ne doit en aucun cas se départir des dispositions de la loit concernant les administrations publiques. Je trouve ce cas-ci exceptionnel ; et s'il est un cas dans toutes les estimations qu'on puisse justifier, c'est celui-là.

M. McMULLEN : Si c'était là le seul cas de ce genre, je pourrais peut-être ne pas objecter ; mais à chaque page je lis "nonobstant les dispositions de la loi concernant les administrations publiques." Or, j'ai réclamé des années, et je réclame maintenant, que le gouvernement se mette à l'œuvre afin de refondre la loi concernant les administrations publiques pour la rendre susceptible d'être observée, ou, sinon, afin de l'abolir tout à fait.

M. FOSTER : La seule manière dont on puisse faire une loi concernant les administrations publiques que ce gouvernement observera, est de l'abolir entièrement pour laisser faire à celui-ci ce qu'il lui plaît. Le principe que défend mon honorable ami est parfaitement juste. Un ministre ne peut pas augmenter le salaire d'un fonctionnaire public sans y être autorisé par le gouvernement, et le ministre ne devrait pas, avant d'avoir obtenu un crédit du parlement, assumer lui-même une responsabilité.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a pas de responsabilité dans ce cas-ci.

M. FOSTER : Oui, puisque mon honorable ami, sans avoir obtenu de crédit, a augmenté le salaire de M. Fraser à partir du mois d'octobre 1898.

Le MINISTRE DES FINANCES : Seulement dans le cas où nous obtiendrions un crédit du parlement.

M. FOSTER : Vous avez engagé tout de même le département à payer cette augmentation : naturellement, vous avez anticipé sur la conduite du parlement à cet égard. Il serait déshonorant de la part du parti de mon honorable ami de ne pas approuver cette augmentation, alors que celui-ci a réellement engagé sa parole et celle de son département à ce sujet. Du moment qu'il vous arrive d'admettre le principe de cette manière d'agir, vous pouvez vous mettre à l'œuvre pour en faire l'application sur toute la ligne des estimations, chose qui conduirait à d'interminables difficultés et qui serait directement contraire à la règle, savoir : que le ministre n'a pas le droit de disposer des deniers publics avant d'y avoir été autorisé par le parlement.

J'abonde absolument dans le sens de mon honorable ami, mais je trouve qu'il va trop loin lorsqu'il dit qu'on doit amender la loi concernant les administrations publiques. Il ferait mieux de se joindre à moi pour tâcher d'exercer sur le gouvernement une pression le forçant à observer une loi capable de répondre à toutes les exigences pratiques, si on l'observait.

M. McMULLEN : Il y a des cas ou il pourrait résulter des conséquences regrettables du fait que les fonctionnaires publics comprennent qu'on peut adopter cette coutume pour assurer l'augmentation de leur salaire. Chaque commis croyant posséder des capacités particulières qu'on devrait reconnaître, insistera sur une augmentation de son salaire auprès de son sous-chef, et il fera le pied de grue auprès de lui. Il en résultera peut-être que le sous-chef recommandera au ministre de reconnaître un peu plus la valeur des services de ce commis, et si la recommandation a du succès, le sous-chef écrira que nonobstant toute disposition de la loi concernant le service des administrations publiques, une somme supplémentaire soit accordée à ce fonctionnaire. Voilà un système erroné et corrompu, qu'on ne devrait pas tolérer. Si la loi n'est pas trouvée efficace et juste, qu'on l'améliore, mais qu'on l'observe.

M. CLANCY : Il est très amusant de voir l'honorable préopinant (M. McMullen) tou-

jours faiblir lorsqu'il s'agit de critiquer le gouvernement. Il se rejette sur la loi concernant les administrations publiques dont ses amis se sont si peu occupés. Si l'honorable député pointait ses canons sur ses amis qui siégent en avant de lui, pour leur demander d'observer la loi en vigueur, ou de l'abroger et de lui substituer autre chose, il servirait mieux le public. L'honorable député dit que cette loi ne peut fonctionner. L'honorable ministre des Finances a déclaré à la Chambre, il n'y a pas longtemps, qu'il existait une recommandation au sujet des fonctionnaires de son département dont le salaire devait être augmenté. Nous n'avons nullement entendu parler de M. Fraser.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oh ! oui, nous avons discuté son cas.

M. CLANCY : L'honorable ministre m'a nullement dit qu'il avait promis il y a longtemps à M. Fraser qu'il lui accorderait un supplément de $150 ; et je trouve très vicieux le principe permettant à un homme de pouvoir arracher à un ministre la promesse qu'il recevra de l'avancement, alors que tous les autres fonctionnaires du département sont laissés dans un état d'incertitude. C'est là, il me semble, introduire un principe des plus vicieux dans l'administration, et c'est relativement à la mise en vigueur de ce principe que l'honorable ministre demeure convaincu de culpabilité aujourd'hui. Le mal que produirait la conduite que suit maintenant l'honorable ministre n'en finirait plus.

M. Fraser, il n'y a pas de doute, a reçu la promesse du ministre. Si celui-ci a fait une promesse, il devrait la remplir ; mais je désire lui signaler les inconvénients qui peuvent résulter de l'exemple qu'il a donné au département. Tout commis du département pourrait avoir dans sa poche la promesse que le ministre augmentera son salaire, alors qu'on ignorerait absolument le principe que chaque fonctionnaire public doit être virtuellement indépendant, et qu'il ne doit recevoir d'augmentation que s'il en mérite.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je pense que lorsque l'honorable député (M. Clancy) discute un principe vicieux, il doit généralement recourir à son imagination pour cela, et c'est ce qu'il a fait dans ce cas-ci. Il dit que j'ai promis à M. Fraser qu'il aurait ce montant. Je n'ai fait aucune promesse à M. Fraser. Le gouvernement et le parlement sont parfaitement libres de le lui donner ou de le lui refuser. J'ai recommandé la chose à mes collègues, parce que je crois M. Fraser un fonctionnaire compétent, et que l'augmentation était accompagnée d'économie. Nous nous dispensons des services d'un fonctionnaire. Un vieux fonctionnaire public est mort, et j'ai décidé de ne pas le remplacer, avançant plutôt l'un des fonctionnaires restant, en lui accordant une augmentation de salaire correspondant aux fonctions plus importantes qu'il était appelé à remplir. Je ne lui ai fait aucune promesse.

et je suis parfaitement libre de rayer cet item ; mais en disant que celui-ci procurera un revenu raisonnable à un digne fonctionnaire et favorisera l'économie en ce qu'on n'augmentera pas le nombre des employés, je crois avoir exposé au comité des motifs qui lui feront accepter la chose sans plus ample discussion.

M. CLANCY : On peut toujours invoquer cela en faveur d'un fonctionnaire. Pas un fonctionnaire voulant une augmentation qui ne soit représenté comme étant un serviteur très compétent à qui l'on doit accorder de l'avancement. L'honorable ministre sait qu'il y en a d'autres qui ont été recommandés, mais sans effet. Le gouvernement n'a pas considéré favorablement toutes les recommandations qu'on lui a faites dans ce sens. L'honorable ministre allègue à l'appui de l'augmentation en question dans le moment, que M. Fraser est un serviteur compétent. Nul n'a dit le contraire. Nul ne dit qu'il ne soit pas digne de recevoir cette augmentation ; mais il pourrait la recevoir suivant le principe commun prévu par la loi, au lieu de l'obtenir grâce à la violation de cette loi de la part de l'honorable ministre.

Pour payer M. Mungovan, commis temporaire depuis le 20 mars jusqu'au 30 juin 1899, nonobstant toute disposition contraire de la loi concernant les administrations publiques..... $ 153 00

M. FOSTER : Nous aimerions avoir des explications.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'explication que j'ai obtenue est que M. Mungovan est employé à aider aux commis préposés au service des malles durant la session du parlement, temps durant lequel il faut expédier un très grand nombre de documents ; mais à la fin de cette session ses services ne seront plus requis.

M. MONTAGUE : Je voudrais savoir de l'honorable ministre si cet homme a été employé à la demande de l'imprimeur de la Reine.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis le dire à l'honorable député. La réponse que l'imprimeur de la Reine m'a fournie ne renferme pas cette explication. Je dois raisonnablement le supposer, mais je ne puis donner de réponse définitive à l'honorable député.

M. MONTAGUE : Je trouve la supposition assez injustifiable. Je ne pense pas que l'imprimeur de la Reine ait demandé de l'aide. Si je me souviens bien, le personnel du bureau est à peu près ce qu'il était en 1896, époque à laquelle l'imprimeur de la Reine avait toute l'aide voulue, et non seulement d'après moi, mais d'après lui. Je ne pense pas que l'imprimeur de la Reine ait demandé cette aide.

Le MINISTRE DES FINANCES : Naturellement, mon honorable ami peut connaître

plus que moi quel est le sentiment de l'imprimeur de la Reine. J'ai téléphoné à celui-ci pour avoir une explication de cet item. M. Dawson m'a écrit cette lettre que j'ai lue au moment même où je la recevais. Naturellement, ne connaissant pas personnellement ce qui concerne M. Mungovan, je ne puis donner plus d'information à mon honorable ami.

M. *MONTAGUE* : *Là n'est pas la question* ; il s'agit de savoir si l'on a besoin de plus de commis au bureau de l'imprimerie. Ce bureau est peut-être le seul endroit des administrations publiques où si on laisse une fois s'introduire le patronage politique, on aura à constater les plus grandes difficultés possibles. Lorsque j'avais la direction de ce département, l'Imprimeur de la Reine avait instruction d'administrer ce bureau au simple point de vue des affaires. Je suis d'avis qu'on devrait nous démontrer qu'une aide supplémentaire était nécessaire.

M. FOSTER : J'aimerais que l'honorable ministre nous expliquât pourquoi il a ajouté les mots "nonobstant toute disposition contraire de la loi concernant les administrations publiques."

Le *MINISTRE DES FINANCES* : Je suppose qu'il ne possède pas de certificat.

M. FOSTER : C'est ce que je suppose également. Si le mode suivi relativement à M. Fraser, qu'on a quelque peu examiné, était, de l'avis de l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), erroné et corrompu, ce cas-ci est encore pire. En effet, ici vous prenez un homme qui n'a pas de compétence, tandis que là le fonctionnaire possède toutes les aptitudes requises. Il existe une foule de jeunes gens à Ottawa qui se sont mis en état d'occuper des positions d'écrivains et de commis, parmi qui vous auriez pu choisir s'il était besoin. Au lieu de cela, vous prenez un vieillard incompétent, et incapable de le devenir, et vous l'employez non seulement sans savoir si ses services sont nécessaires ou non, mais encore contrairement à la loi que vous avez vous-mêmes insérée dans les statuts. Je doute que l'honorable ministre des Finances puisse prétendre que ce fonctionnaire soit par excellence un homme possédant les aptitudes requises pour ce genre de travail, grâce à ses hautes qualités spéciales, à son habileté administrative, ou à tout autre chose de ce genre.

Vous avez commis un passe-droit au détriment de centaines de jeunes gens qui se sont donné la peine de subir l'examen exigé par la loi, et qui auraient pu s'acquitter de cette tâche tout aussi bien sinon mieux que ce monsieur. Nous tenons à savoir pourquoi le *ministre a préféré* M. *Mungovan* à tous ces jeunes gens qui ont subi leur examen du service civil.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami (M. Foster) semble connaître intimement M. Mungovan, et c'est plus que je ne saurais prétendre, car je ne connais pas du tout ce monsieur. Si l'honorable député veut que cet item demeure en suspens, je ne m'y oppose point.

M. MONTAGUE : Il s'agit d'un principe *et non d'une question* de nature personnelle.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Cet individu a été employé par l'ex-ministre des Finances.

M. FOSTER : Pas du tout.

M. TAYLOR : Ce crédit est affecté au paiement du salaire en question, du 20 mars au 30 juin, et je suppose que M. Mungovan a été au service du ministère pendant cette période de temps.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je l'espère. Nous ne paierions pas ce salaire, s'il en était autrement ; toutefois, je n'ai pas de renseignements à ce sujet. Si mon honorable ami (M. Taylor) pose cette question sérieusement, j'irai aux renseignements.

M. TAYLOR : Eh bien ! je dois avertir le ministre qu'au cours de la lutte électorale à Brockville, ce monsieur s'est employé de son mieux pour les libéraux. Il faisait partie de la bande du capitaine Sullivan, et *voilà maintenant que le gouvernement* vient nous demander un crédit pour payer l'un des membres de cette bande. Ce crédit de $153 est le premier que le gouvernement nous demande de voter, pour acquitter les frais de l'élection qu'il a gagnée à Brockville. M. Mungovan s'est tenu là, armé de son gros bâton, pendant toute la lutte. Le ministre devrait biffer cet item.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'adoption de cet item peut s'ajourner. Les honorables députés de la gauche connaissent si bien M. Mungovan, que je me trouve en posture désavantageuse, n'ayant pas l'honneur de le connaître.

M. le PRESIDENT : L'item est suspendu.

Ministère de l'Intérieur.... ... . $1,415

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'ai demandé, il y a quelque temps, les noms des fonctionnaires employés au service public dans le district du Yukon en février 1897, qui n'ont pas donné la caution stipulée par l'article 5 du chapitre 19 des statuts revisés du Canada, et l'on m'a demandé d'inscrire une motion à l'ordre du jour. A cette époque-ci de la session, cela veut dire que je n'obtiendrai pas ce renseignement.

Le *MINISTRE DE L'INTERIEUR* (M. Sifton) : Nous avons demandé la chose à l'honorable député, parce que sa question *concerne tous les ministères* ; toutefois, en ce qui intéresse mon ministère, je dois lui dire qu'*il n'est pas un seul fonctionnaire* qui n'ait obéi à la loi à cet égard.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Cela me suffit.

M. FOSTER : Pourquoi ce crédit ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Quant aux $1,000 en question, je dois dire au comité que la besogne des écritures dans mon ministère a presque doublé dans le cours des deux années écoulées, et je ferai observer à la Chambre que la dépense n'a pas sensiblement augmenté. Mes fonctionnaires m'informent qu'il faudra mille dollars pour clore les comptes de l'année courante, et tout payer, sans qu'il nous faille entamer le crédit de l'exercice prochain. Il faut quatre cents dollars pour payer le salaire d'un fonctionnaire du nom de Morrissette, qui a été nommé commis surnuméraire, en remplacement de M. Grant, commis de troisième classe, qui a quitté le service. Il n'est plus permis de nommer de commis de troisième classe, puisque cette catégorie d'employés a été abolie, et nous ne pouvions nous servir du crédit voté pour un commis de troisième classe pour payer M. Morrissette. L'autre item de $15 est destiné à couvrir une erreur commise en estimant le salaire de Mlle Mercer, commis surnuméraire.

M. BENNETT : Il y a quelque temps, il a été posé une question au ministre relativement à un certain M. Willison, employé au Yukon, pour savoir s'il est le frère ou le cousin de M. Willison, le rédacteur du "Globe". Le ministre peut-il nous édifier à ce sujet ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ignore ce qui en est. Mes renesignements veulent que ce M. Willison ait été employé au bureau du "Globe", quelque temps avant sa nomination à l'emploi du gouvernement ; il a été employé durant la plus grande partie de sa carrière dans l'exploitation du commerce de bois, et il possède des aptitudes spéciales pour sa besogne actuelle. Je serais porté à croire qu'il est parent de M. Willison ; personne, toutefois, ne me l'a affirmé.

M. BENNETT : Ce M. Willison a-t-il été recommandé par M. Willison, le rédacteur du "Globe" ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne me rappelle pas que M. Willison, du "Globe" m'ait fait de recommendation à ce sujet.

M. BENNETT : Je connais une personne qui a accompagné M. Willison jusqu'au Yukon, et si je suis bien informé, il est proche parent de M. Willison, du "Globe".

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Ils sont cousins, je le sais.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne suis pas en mesure de nier la chose. Du fait qu'il a été employé au bureau du "Globe", et que le nom est assez rare, je serais porté à croire que ce monsieur est parent de M. Willison, du "Globe". Si l'honorable député le désire, j'écrirai à M. Willison, du "Globe" pour m'en informer.

M. FOSTER : En raison de la publicité prématurée donnée par le "Globe" au projet de chemin de fer du Yukon, je ne doute point que M. Willison n'eût droit à obtenir quelque faveur pour son parent.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député fait-il allusion aux lettres communiquées au "Globe" par Mlle Faith Fenton ?

M. FOSTER : Oh ! non.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Il m'a semblé que le ministre savait quelque chose au sujet de ce M. Willison, puisque, lorsque je lui ai posé ma question, il a dit que ce monsieur n'était pas frère de M. Willison, du "Globe".

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne crois pas avoir dit cela .

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le ministre l'a dit, et quand j'ai insisté et demandé s'ils étaient cousins, le ministre a dit qu'il avait autre chose à faire que d'étudier l'arbre généalogique de ces messieurs.

M. MONTAGUE : Mes honorables amis ne sont guère raisonnables. Le fait d'avoir été employé au bureau du "Globe" doit constituer un titre de recommandation en sa faveur auprès des députés de la droite, car le "Globe" est si bon juge du bois dont on fait les ministres, que l'un de ses employés peut fort bien être censé bon juge des bois de construction du Yukon.

M. TAYLOR : J'allais demander au ministre si l'expérience et les aptitudes acquises par M. Willison dans le bureau du "Globe" l'ont bien préparé à remplir le poste d'inspecteur des bois de construction au Yukon.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : M. Willison a prouvé qu'il possède toutes les aptitudes voulues pour le poste qu'il occupe. Ce n'est pas dans les bureaux du "Globe" qu'il a acquis ces aptitudes. Pendant nombre d'années, il a été employé à titre d'agent forestier, et il nous a été tout spécialement recommandé pour ce poste.

M. TAYLOR : Le ministre pourrait-il me dire si le fils du député de Grey-sud (M. Landerkin) est employé à la même besogne au Yukon ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le fils du député de Grey-sud est commis au bureau du commissaire des mines d'or. On me dit qu'il est excellent employé et qu'il fait honneur à sa famille.

Ministère de la Marine et des Pêcheries—crédit supplémentaire pour dépenses éventuelles $350

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre pourrait-il me dire si le rapport de la commission chargée de faire enquête sur la pêche du homard est imprimé ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies): Voilà déjà quelque temps que ce rapport est en voie d'impression, et il s'est à peine passé de jour que je n'aie envoyé un messager s'en enquérir. L'imprimeur de la Reine m'a dit l'autre jour que ce rapport serait bientôt prêt. Il n'a pu préciser la date. Je verrai à ce qu'il soit distribué, dès que je l'aurai reçu.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre, si je ne me trompe, a donné à entendre qu'il ne se propose pas de mettre à exécution les recommandation de la commission, cette année même.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non pas, les recommandations se rattachant à la prolongation de la saison.

M. BORDEN (Halifax) : Des gens du métier dans ma propre province, m'ont adressé des lettres à ce sujet, me disant qu'à leur avis il importe beaucoup d'appliquer ces recommandations dans leur intégrité pendant la présente saison. J'ignore si le ministre a fait connaître à la Chambre les raisons qui l'ont porté à ne pas adopter ces recommendations cette année. S'il ne l'a pas fait, je serais bien aise de savoir, pour l'édification de mes correspondants, quelles sont les raisons qui l'ont porté à prendre cette ligne de conduite.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai déjà expliqué plusieurs fois à la Chambre mon attitude à ce sujet. Il serait absolument impossible d'appliquer les règlements cette année, car nombre de pêcheurs sont partis pour la pêche avant l'époque proposée par les règlements, et je ne tenais nullement à priver les pêcheurs de leurs privilèges. Avant d'adopter une décision définitive, je préfère que les députés aient le rapport par devers eux. Il est impossible de discuter la question d'une façon sensée sans ce rapport, et c'est une question de grande importance pour les provinces maritimes. Il serait donc préférable de remettre cette discussion à quelques jours, jusqu'à ce que le rapport ait été déposé sur le bureau. Je ne veux nullement priver les pêcheurs des privilèges dont ils jouissent actuellement.

M. McDOUGALL : Il me semble que ce retard est fort préjudiciable aux pêcheurs, car la saison est déjà avancée. et elle se clôturera dans quelques semaines.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'avouerai franchement que, relativement aux pêcheries de la côte orientale du Cap-Breton, où l'on recommande la prolongation de la saison de pêche. ainsi que dans quelques autres localités, je suis bien décidé à ne pas prolonger la saison de pêche au delà du premier d'août.

M. McDOUGALL : Faut-il entendre que le ministre a décidé de prolonger la saison de la pêche ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Pas partout, mais pour 15 jours dans une ou deux localités en particulier, où la commission d'enquête sur la pêche au homard a recommandé de prolonger de beaucoup la saison—jusqu'au 15 août, si je ne me trompe. Je n'accorde point, cette année, dans toute son étendue, la prolongation recommandée par la commission.

M. MACDONALD (King, I.P.-E.): Je recommande fortement au ministre d'user de beaucoup de prudence, en accordant une prolongation quelconque de la saison. Les localités où l'on a exploité davantage la pêche sont celles qui demandent maintenant d'abréger la saison, car les pêcheurs comprennent qu'il est nécessaire d'adopter pareille mesure, si l'on veut empêcher l'extermination totale du homard. C'est le devoir du ministre et des fonctionnaires du ministère de prendre toutes les précautions voulues pour empêcher l'épuisement des pêcheries de homard. Dans les localités où la pêche du homard a été exploité dès le début, les homards se sont détériorés, au point qu'ils n'ont plus qu'un tiers de leur grosseur primitive. Voilà qui prouve bien qu'il faut user de prudence en prolongeant la saison. Dans la partie est de la province de l'Ile du Prince-Edouard, les paqueurs ne sont point en faveur de la prolongation de la saison, sachant parfaitement que cela est défavorable à la pêche.

le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne sache pas qu'il soit question d'y prolonger la saison de pêche.

M. MACDONALD : J'allais précisément parler de la partie ouest de l'île. L'année dernière, la saison de pêche y a été prolongée de quelques jours de plus que dans la partie est ; et si mes renseignements sont exacts, le ministère a fermé les yeux sur cette infraction. Il s'y trouvait des gens de la partie de l'île que j'habite qui y faisaient la pêche et ils ont continué à pêcher après la clôture de la saison, disant que la chose était bien connue et qu'on la tolérait. Voilà qui est incompatible avec les règlements du ministère, et j'espère que le ministre ne permetttra plus que la chose se répète. Si on la tolère, il en résultera que les gens des autres localités mépriseront la loi.

M. TAYLOR : Est-il pourvu dans ce crédit au paiement de $100 à M. McCammon, de Gananoque, qui a une créance contre le gouvernement ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, ce crédit est affecté au service télégraphique.

M. TAYLOR : Si je ne me trompe, le ministre a dit qu'il porterait cette somme au budget supplémentaire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que j'y verrais. J'ai appellé l'attention du comptable du ministère sur ce compte, et je constate qu'il date de dix-huit années. Je l'ai mis au rancart. Je n'ai pas pris de décision à ce sujet.

M. FOSTER : Ce compte est pourtant d'un âge respectable.

M. TAYLOR : Dans les dernières années de l'ancienne administration, la question avait été réglée et le ministre d'alors, l'honorable député de Victoria, N.-B. (M. Costigan), écrivit une lettre, fixant la somme à payer à $100. M. McCammon a cette lettre, et il en existe une copie dans les casiers du ministère, où je l'ai vue.

M. BENNETT : Si cette créance est juste, le ministre ne saurait alléguer qu'il la met au rancart parce qu'elle existe depuis longtemps ; car, s'il veut bien se reporter à la page 16 du budget, il verra qu'il propose de payer à M. Burke, directeur de la poste à Burke's-Falls, un compte qui couvre une période datant du 1er juillet 1878, et remontant, par conséquent, à 21 ans.

M. CLANCY : Depuis que le ministre a fait adopter son budget principal, on a appelé mon attention sur la démission du gardien du phare à Pelee Island, James E. Quick. Il paraît que cet individu est demeuré douze ou quinze ans au service du ministère, et qu'il a toujours bien rempli ses devoirs. On prétend qu'il a été démis sans qu'on lui eût virtuellement donné avis de sa démisison ; et il est pauvre, paraît-il, et après être demeuré si longtemps au service, il est devenu casanier et il n'est plus en mesure de gagner sa vie autrement. Je voudrais savoir du ministre la cause de cette démission.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne me rappelle plus la chose et le sous-ministre non plus. Je ne veux pas révoquer en doute ce que l'honorable député avance, mais j'irai aux renseignements.

M. CLANCY : Alors, il est entendu que le ministre me mettra en lieu de discuter la chose plus tard ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Certainement, lorsque le budget supplémentaire pour l'année prochaine sera déposé sur le bureau.

M. INGRAM : Je remarque dans le "Globe" certains règlements relatifs aux pêcheries de l'Ontario, règlements publiés par le procureur général de cette province. Le ministre a-t-il eu quelque chose à voir dans ces règlements ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai pas vu les règlements publiés par le procureur général de l'Ontario, et il n'a nullement le droit d'en porter, puisque c'est là une des attributions exclusives et absolues du gouvernement fédéral.

M. PRIOR : J'appelle l'attention du ministre sur la nécesisté d'établir à l'île de Vancouver des inspecteurs chargés de veiller à la pêche à la truite. Il y a déjà eu quelques inspecteurs, mais on m'apprend que le gouvernement a supprimé cet emploi.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, il y a encore des inspecteurs sur l'île. J'ai nommé un individu à cet emploi il y a quelques mois.

M. PRIOR : Il y a là plusieurs hommes honorables, indépendants de fortune, gens de loisirs, et qui m'ont dit qu'ils consentiraient à remplir les fonctions d'inspecteurs sans rétribution ; or, comme se sont de bons sportsmen, j'ai pensé qu'il serait avantageux d'accepter leur offre. Naturellement, s'il y a, au service du ministère, des inspecteurs rétribués et compétents, j'en suis bien aise ; toutefois, l'on m'avait informé que le gouvernement avait jugé bon de ne plus les rétribuer.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne le crois pas.

M. PRIOR : Si le ministre veut bien y voir, je lui en serai reconnaissant. Je dois aussi lui rappeler que le ministère a fait une tentative de repeupler les eaux de homards, mais nous ignorons à quoi cela a abouti. Je sais qu'on en a vu quelques-uns de vivants dans des endroits, et je suggérerais au professeur Prince d'en envoyer quelques autres, et de voir à ce que ceux qui y sont déjà puissent se multiplier, en les plaçant dans des endroits convenables.

On nous avait aussi fait la promesse de nous fournir quelques achigans pour les lacs. Nombre de lacs sont peuplés de truites, tandis que nombre d'autres ne le sont pas. Je le sais, l'achigan ne peut pas vivre dans les mêmes eaux que la truite ; toutefois, ce serait d'un grand avantage à la Colombie Anglaise de voir repeupler quelques-uns de ses lacs avec des achigans de l'Ontario, car l'achigan est l'un des meilleurs poissons sportifs. Nous aimerions aussi à voir le ministère nous envoyer quelques saumons de l'est, entre autres le saumon de Ristigouche, car bien que nous ayons nous-mêmes de magnifiques saumons, il ne mordent pas à la mouche et par conséquent, il n'existe pas d'endroits où les sportsmen puissent se procurer de bons poissons par la pêche. Nous avons de magnifiques pêches à la truite mais pas de pêche de saumon à la mouche. J'ignore si le saumon de l'est mordrait à la mouche dans nos rivières ; j'aimerais voir l'expérience se faire, ainsi que nombre de pêcheurs de la province. Le ministre à qui j'en ai parlé, m'a donné à entendre qu'il ferait quelque chose pour tenter cette expérience.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député m'a parlé

de la chose privément l'autre jour ; j'en ai pris une note que j'ai communiquée au professeur Prince. Le professeur Prince m'a dit que le ministère n'avait pas reçu de nouvelles relativement aux homards que le ministère a envoyés en Colombie il y a quelques années, sauf qu'on en a vu quelques-uns dernièrement ; de sorte qu'il est bien établi qu'ils sont vivants, mais je ne saurais dire s'ils se sont multipliés. Le professeur Prince dit qu'il serait en mesure d'envoyer quelques saumons l'année prochaine, comme on le demande, et peut-être aussi quelques achigans ; toutefois, il faudrait user de beaucoup de prudence dans cette dernière expérience, car l'achigan détruirait les truites dans les lacs.

M. McDOUGALL : On m'informe que le docteur Temple, de Sydney, est employé par le gouvernement au service des pêcheries, et je voudrais savoir si une partie quelconque de ce crédit est destinée à rémunérer ce monsieur.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nullement. Le professeur Robertson et moi-même avons eu d'assez longues consultations sur la température convenable à la conservation et à l'exportation commerciale du poisson, et le docteur Temple a été chargé de faire quelques expériences.

M. McDOUGALL : Combien de temps l'a-t-on employé ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Environ dix jours.

M. McDOUGALL : Si je ne me trompe, ce monsieur a été au service du ministère l'année dernière et a fait un voyage en Europe.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non pas aux frais du ministère.

M. McDOUGALL : Le ministère a fait voter $500 pour ce service l'année dernière.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous n'avons payé que $180, à même ce crédit de $500, pour les services de ce monsieur. Il s'agit maintenant du crédit général affecté aux pêcheries.

M. GANONG : On me dit qu'en 1889, un certain James Glass fut préposé aux pêcheries du comté de Charlotte. Je désire faire observer que ce monsieur est citoyen américain depuis six ans, de sorte qu'avant que le prochain budget supplémentaire soit déposé sur le bureau, le ministre pourra nous dire si le nom de ce monsieur figurera au rapport de l'auditeur général à l'article de ce crédit de $286, bien qu'il soit citoyen des Etats-Unis. A mon avis, il y a assez de nos concitoyens en état de faire la besogne du comté de Charlotte, sans prendre à notre service des citoyens américains.

Ministère de l'Agriculture—	
Traitements—Augmentation statutaire pour M. D. Routhier, omise dans le budget de 1898-99	$ 50 00
Dépenses éventuelles—pour payer les différences suivantes de traitement entre $400 et $600 par année, nonobstant la loi du service civil :—W. H. T. Megill, du 11 de mars 1899 au 30 de juin 1899, $61.11 ; Alexander Campbell, du 1er de mars 1899 au 30 de juin 1899, $55.55	116 66
Impressions et papeterie	776 46
	$943 12

M. FOSTER : Nous voudrions avoir une explication au sujet de ces nombreuses violations de l'acte du service civil.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les mots "nonobstant les dispositions de l'acte du service civil" sont insérés ici, et j'ai déjà expliqué pourquoi M. Megill prend la place de M. Farmer qui était employé en qualité d'aide examinateur des brevets, un gradué universitaire, et qui a abandonné le service parce qu'on lui a fait une offre plus avantageuse. Nous avons eu le crédit qu'il fallait pour payer M. Farmer, mais comme il a démissionné et qu'un autre fonctionnaire a pris sa place, nous devons obtenir un crédit pour payer le nouveau titulaire.

M. Campbell remplace M. Bailey, un employé permanent du département, lequel a obtenu un congé de six mois pour cause de maladie. Nous devons payer M. Campbell pour faire ce travail sur le même pied que l'autre aile examinateur des brevets.

M. MONTAGUE : Avant l'adoption de ce crédit, et avant d'entrer dans le budget principal, je demanderai au ministre de l'Agriculture de s'occuper d'une matière sur laquelle l'attention du département a été appelée mainte et mainte fois ; je veux parler de la garde des lépreux en dehors du lazaret de Tracadie.

L'honorable ministre sait qu'il y a un certain nombre de lépreux dans la Colombie Anglaise, sur l'île Darcey. Il a peut-être observé que tout récemment quelques sociétés, tant dans un but humanitaire que sanitaire, se sont occupées de la chose et ont demandé d'envoyer ces lépreux au lazaret de Tracadie. L'honorable ministre n'a pas encore étudié la question, je suppose, mais il pourrait s'en occuper avant que nous abordions le budget principal.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La matière a été récemment signalée à mon attention de la manière indiquée par l'honorable préopinant. Mais il y a quelque temps, un des représentants de la Colombie Anglaise,—l'honorable député de Victoria (M. Prior), je crois,—a correspondu avec moi à ce sujet. J'ai toujours pensé,—d'accord, je crois, avec mes prédécesseurs,—que ces lépreux étaient sous la garde des autorités provinciales, vu que les matières relatives à

l'hygiène publique sont du ressort des provinces.

Il est vrai que le lazaret de Tracadie est sous la direction du département de l'Agriculture, mais c'est en vertu d'une convention faite avec le Nouveau-Brunswick à l'époque de la Confédération, et c'est là un cas tout spécial, car la constitution veut que toutes les matières qui en général, intéressent la santé publique, soient du ressort des autorités provinciales. J'ai continué à entretenir sur cette question les mêmes sentiments que l'honorable préopinant et mes autres prédécesseurs. Tout en comprenant que, à un point de vue humanitaire, il serait bon de prendre un soin particulier des lépreux, je me demande s'il serait prudent pour le gouvernement fédéral de changer sa manière d'agir à ce sujet.

M. MONTAGUE : Je comprends parfaitement l'attitude que prend l'honorable ministre, et la raison qu'il nous donne est d'une grande importance aux yeux de celui qui a la charge du département. Il est vrai que les matières qui intéressent la santé publique sont confiées presque entièrement aux autorités provinciales, mais je crois, et j'ai toujours cru, que c'est là un cas qui exigeait l'intervention du gouvernement fédéral. Ce n'est pas là une chose qui arrive tous les jours, comme les cas de tuberculose ou d'épidémie. Nous n'aurons probablement pas d'autres cas de lèpre avant plusieurs années et j'espère que nous n'en aurons jamais.

Que mon honorable ami étudie le sujet, et il constatera, je crois, qu'il faut donner aux lépreux d'autres soins que ceux qu'ils reçoivent aujourd'hui. Je ne veux rien dire des autorités provinciales, mais on m'informe que, tant au point de vue sanitaire qu'humanitaire, ces malheureux ne sont pas traités comme ils devraient l'être. Je crois que le gouvernement fédéral devrait s'occuper du sort de ces gens-là, et que c'est une honte pour lui que de rester inactif. Il faut agir et agir au plus tôt, et le mieux serait d'envoyer ces lépreux au lazaret.

M. PRIOR : C'est là un matière d'une grande importance et sur laquelle l'attention du gouvernement a été appelée d'année en année, ainsi que nous le dit le ministre de l'Agriculture. L'honorable député de Haldimand se trompe lorsqu'il nous dit que les lépreux ne sont pas bien traités. Il est vrai que personne ne vit avec eux pour les soigner et voir à leurs besoins et qu'ils sont obligés de récolter eux-mêmes les légumes qu'ils consomment et ainsi de suite, mais ils sont logés, et un navire se rend de temps à autre à l'île où ils séjournent, afin qu'ils ne manquent de rien.

Il y a un autre aspect de la question sur lequel je désire appeler l'attention. J'ai lu l'autre jour dans les journaux de la Colombie Anglaise que des Chinois étaient allés à cette île et avaient acheté des légumes des lépreux. N'étant pas médecin, je ne sais si cela offre des dangers, mais s'il y a danger, on devrait prendre certaines mesures de précautions.

J'abonde dans le sens de l'honorable député de Haldimand, lorsqu'il dit que le gouvernement devrait prendre un soin tout particulier de ces malheureux. Il n'y a que cinq ou six lépreux sur l'île, et le gouvernement pourrait les transporter à peu de frais au lazaret de Tracadie. J'avoue que ce serait là un précédent, et qu'on demanderait au gouvernement de prendre soin des autres lépreux que l'on trouverait ; mais il y a longtemps que l'on a découvert un cas de lèpre, et j'espère que l'on n'en découvrira pas d'autres avant longtemps.

Voilà un sujet qui est une cause de conflits entre le gouvernement fédéral et les provinces. Il est peut-être du devoir des gouvernements provinciaux de prendre soin de ces lépreux, au point de vue de la santé publique, mais je crois,—et c'est là aussi le sentiment de mon collègue, (M. Earle),—que le gouvernement fédéral devrait faire une exception et transporter ces gens à Tracadie. Si on découvrait de nouveaux lépreux, ou pourrait aussi les transporter au lazaret. Il serait beaucoup mieux d'en agir ainsi, que d'abandonner à eux-mêmes sur une île ces cinq ou six misérables.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne désire pas continuer la discussion, mais je veux simplement signaler un ou deux points. En premier lieu, on a découvert quelques cas de lèpre depuis une couple d'années, et on a envoyé les malades sur l'île Darcey. Il ne s'agit pas simplement de quelques personnes qui se meurent de la lèpre, mais on rencontre de temps à autre, quelques cas——

M. PRIOR : Qui nous viennent de la Chine.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On rencontre quelques cas dans la Colombie Anglaise. Je ne sais si ces cas nous viennent de la Chine, et si la maladie se développe dans la Colombie Anglaise ; mais on en rencontre quelques cas de temps à autre dans la Colombie Anglaise.

L'honorable préopinant (M. Prior) nous dit que ces lépreux récoltent des légumes et les vendent au dehors. Il est évidemment du devoir des autorités sanitaires locales de prendre des mesures de précaution ; ce n'est pas là l'affaire du gouvernement fédéral. En point de fait, je ne sais si, constitutionnellement, nous aurions le droit de nous occuper de cette matière.

M. MONTAGUE : L'honorable député (M. Prior) voulait simplement démontrer qu'il faut nécessairement agir.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Parfaitement. Une personne digne de confiance m'a dit que ces lépreux n'étaient pas bien traités. J'ai écrit au médecin de la qua-

rantaine, à Victoria, au Dr Fraser, pour lui demander de m'envoyer un rapport confidentiel. Je ne me suis pas cru moi-même autorisé à faire une enquête officielle, mais, ayant sur les lieux un fonctionnaire, parfaitement en mesure de me renseigner sur la matière, j'ai demandé un rapport.

Le Dr Fraser m'écrivit une lettre qui indique que ces gens-là ne sont pas aussi maltraités qu'on le prétend. Ils sont peu nombreux ; ils sont pourvus de vivres régulièrement et reçoivent des habits et quelques petits articles de luxe, tels que tabac, etc. Le médecin qui les soigne les visite à des époques déterminées. On leur a donné des terres et des maisons ; ils sont pourvus d'ustensiles et d'instruments dont ils ont besoin pour cultiver leurs jardins ; en un mot, ils peuvent parfaitement se tirer d'affaire. Ils s'entr'aident, les moins malades ont soin des autres. Ils peuvent semer et récolter des légumes. Les bruits que l'on a fait circuler au sujet du mauvais traitement de ces gens-là sont mal fondés. Je dis cela en justice envers leurs gardiens, afin qu'il n'y ait pas de malentendu sur l'état de choses qui règne dans l'île Darcey.

M. PRIOR : Il serait impossible, pour le gouvernement provincial, d'empêcher les gens de se rendre là, à moins d'y mettre des gardiens. L'île est grande et les lépreux peuvent y circuler d'un bout à l'autre. Un assez grand nombre de vaisseaux passent à un ou deux milles de cette île.

Département des Postes—
Appointements—
Somme nécessaire pour donner aux employés de la division des lettres de rebut une allocation provisoire qui leur permette de faire face aux frais exceptionnels de l'existence dans le Manitoba et la Colombie-Anglaise du 1er juillet 1898 au 30 juin 1899, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil :—

G. A. D. Mailleue, surintendant du bureau des rebuts à Victoria, C.-B..	$120 00
E. M. Walker, surintendant du bureau des rebuts à Winnipeg.....	90 00
Augmentation d'appointements d'un commis de la 3e classe.....	50 00

M. McDOUGALL : Le directeur général des Postes est-il en mesure de nous donner quelques renseignements sur le service postal du Yukon.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il y a un peu plus loin un item au sujet duquel nous pourrons discuter la chose.

M. McDOUGALL : Est-ce que nous ne pourrions pas obtenir ces renseignements maintenant ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si l'honorable député veut que nous abordions le sujet maintenant, qu'il me dise ce qu'il désire.

M. McDOUGALL : Le directeur général des Postes sait que j'ai soulevé la question l'autre jour, en m'apercevant qu'on m'avait renvoyé de Victoria certains colis postaux. Il me dit alors que le courrier ne transportait des colis postaux qu'après que la glace était disparue, mais qu'on allait prendre des mesures afin de remédier à cet état de choses. Un grand nombre de personnes sont comme moi intéressées dans la matière. Nous entendons tous les jours des gens se plaindre que tout ce qui est plus grand qu'une lettre ordinaire est renvoyé au bureau des rebuts. Personne au Canada ne sait si quelque chose qui pèse plus qu'une lettre ordinaire peut être envoyé à Dawson. Voilà les renseignements que nous voulons obtenir.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les entrepreneurs chargés de transporter les malles entre Vancouver et Skaguay, sont obligés de transporter tous les effets postaux sans exception. Il y a un autre contrat aux termes duquel les entrepreneurs sont obligés de transporter, pendant la saison de la navigation, tous les effets postaux entre le lac Bennett et Dawson. Nous avons à Skaguay un fonctionnaire spécial qui, en vertu d'une convention avec le gouvernement des Etats-Unis, prend possession de tous les effets postaux destinés à Dawson, et voient à ce qu'ils soient transportés au dela du Pas de White, jusqu'au lac Bennett et ensuite, directement à Dawson. Je suppose que le service fonctionne bien.

M. MONTAGUE : Pourquoi renvoie-t-on les colis postaux ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ceux qui ont été renvoyés ont été expédiés au cours de l'hiver, lorsque le service postal était en mauvais ordre.

M. MONTAGUE : Mon colis a été expédié le 12 mai.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La navigation n'était pas encore ouverte, je suppose.

M. MONTAGUE : J'ai entendu dire que d'autres colis avaient été renvoyés depuis.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Dans tous les cas, les directeurs de la poste n'ont pas reçu ordre de renvoyer les colis qu'ils peuvent envoyer.

M. McDOUGALL : Pourquoi ne pas garder ces effets postaux jusqu'à ce que le service fût en meilleur ordre ? Et pourquoi le directeur général des Postes n'a-t-il pas informé le public de la date a laquelle le service serait convenable ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les directeurs de la poste n'ont pas reçu instruction de renvoyer les colis.

M. McDOUGALL : L'honorable ministre nous dit que l'on a donné le service postal à

l'entreprise, mais il n'est pas en état de nous assurer que le service sera efficace.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les directeurs de la poste n'ont pas reçu ordre, à ma connaissance, de renvoyer ces effets postaux. Je suppose que vu les mauvaises conditions de cette contrée et du service postal, ils ont cru préférable de renvoyer ce qui leur était impossible d'envoyer. Ils ont pris conseil des circonstances, et ils n'ont à ce sujet reçu aucun ordre de ma part.

M. McDOUGALL : Mais ils n'ont pas le droit de violer les lois postales, et ils ne sont pas autorisés à renvoyer les effets postaux expédiés en transit à un bureau plus éloigné que le leur. Le directeur de la poste qui agit ainsi, sans être autorisé par le ministre devrait être destitué. Si un effet est envoyé en transit, le devoir du bureau de poste où il se trouve, est de le garder jusqu'à ce qu'il ait l'occasion de l'expédier à destination, à moins d'avoir reçu des ordres contraires du département des Postes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je dirai à l'honorable député qu'aussitôt que j'ai eu vent de la chose, j'ai télégraphié à ce directeur de la poste de ne plus faire ce dont on se plaignait.

M. MONTAGUE : Si je suis bien renseigné, les directeurs de la poste disent qu'ils renvoient ces colis parce que le service postal n'est pas organisé pour cela.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Jamais ces ordres n'ont été donnés.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre en est-il certain ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je suis convaincu que ces directeurs de la poste ne prennent conseil que des circonstances. Ils ne pouvaient expédier au Yukon autre chose que des lettres avant l'ouverture de la navigation, et il serait raisonnable de leur part de communiquer avec les expéditeurs et de renvoyer les colis qu'ils ne peuvent faire parvenir à destination.

Je ne puis dire si on leur a envoyé des instructions lorsque la route de Dawson a été ouverte. Je pourrai renseigner l'honorable député sur le sujet, s'il le désire. Mais j'affirme que, depuis que nous pouvons envoyer des colis postaux aussi loin que des lettres, et depuis que mon atention a été appelée sur la matière, j'ai donné les instructions nécessaires aux directeurs de la poste.

M. MONTAGUE : Des instructions ordonnant de transporter à l'avenir toutes sortes d'effets postaux ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pendant la saison de la navigation.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : N'y a-t-il pas eu un arrangement entre l'entrepreneur du transport des malles canadiennes et l'entrepreneur du transport des malles américaines, arrangement en vertu duquel le premier céda ses droits au dernier avec permission de passer sur le terirtoire canadien ? N'est-ce pas là la cause du retard ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, ce n'est pas ce qui a eu lieu. Les Etats-Unis désireraient établir un sertoire canadien. Le gouvernement n'a pas cru convenable de permettre à un pays étranger d'établir un service postal par voie du territoire canadien, des postes et des relais, enfin d'exercer sur notre sol des droits de souveraineté. Mais afin de faire preuve de courtoisie à l'égard d'une nation qui nous demandait ce service, nous consentîmes à conclure un contrat nominal avec leur entrepreneur pour faire agir ce dernier comme l'entrepreneur du gouvernement fédéral. Il n'était censé nous rendre que les services qu'il voulait. Il était nominalement notre entrepreneur, de sorte qu'il pouvait au nom du gouvernement canadien, établir des postes au Canada et faire le service postal au nom du Canada. Mais en réalité, il travaillait pour le gouvernement des Etats-Unis.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Lui avez-vous payé quelque chose ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non. Nous comptions sur notre police à cheval, et non sur lui pour notre service postal.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Est-ce qu'il n'y a pas eu d'autres Canadiens qui ont soumissionné l'entreprise que cet homme exécutait pour rien ? Est-ce qu'il n'y a pas eu d'autres soumissionnaires "bona fide" recommandés par l'inspecteur des postes, M. Fletcher ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le rapport déposé sur le bureau de la Chambre mentionne tout ce qui a eu lieu au sujet du service postal au Yukon. Nous avons demandé des soumissions par la voie des journaux et nous en avons reçu un certain nombre, mais le département en est arrivé à la conclusion qu'il serait mieux de ne pas confier le service postal à l'entreprise privée, bien que nous nous soyons efforcés d'établir des communications postales avec cette contrée, de crainte que les entrepreneurs ne fussent pas capables de maintenir un service efficace. Nous avons cru préférable de compter sur la police.

Sir CHARLES HIBBERT TUPER : Est-ce que l'arrangement postal fait avec le gouvernement des Etats-Unis n'a pas été rompu parce qu'il n'était pas satisfaisant ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si l'honorable député veut parler de Richardson, je dirai que ce monsieur n'a jamais, selon moi, donné aux Etats-Unis un bon service postal.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'arrangement a été rompu.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce monsieur n'a jamais été sous nos ordres. Nous avons simplement eu la courtoisie de faire profiter les Etats-Unis du service postal canadien.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Si je ne me trompe, le seul arrangement que le directeur général des Postes ait conclu fut avec l'entrepreneur américain, lequel a manqué à ces engagements envers les Etats-Unis, et par conséquent, que nous n'avons jamais eu le service postal que nous espérons avoir gratuitement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le contrat qu'il avait conclu avec les Etats-Unis exigeait $46,000 ou $50,000. Comme nous étions intéressés dans le service, en bons voisins, nous convînmes d'établir un bureau d'échange à Dawson. Nous devions transporter autant de malles que possible à Dawson, et nous avons dit aux Etats-Unis que nous le permettrions de les recevoir à Dawson, bien qu'en territoire canadien. Ils convinrent de nous faire la même politesse à Dyea et subséquemment à Skaguay. Ils crurent dans leurs intérêts de maintenir des communications postales avec l'Alaska par voie du territoire canadien, et vu que nous pourrions transporter à Dawson une grande partie de leurs malles, je présume que le gouvernement américain autorisera son entrepreneur à nous rendre la politesse et à transporter à Dawson les malles américaines et canadiennes.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Ce n'est pas ce que j'ai compris en écoutant les premières déclarations de l'honorable ministre. Si j'ai bien compris, l'entrépreneur américain n'a pas du tout exécuté son entreprise et n'a rendu aucun service au gouvernement canadien ; c'est-à-dire que l'arrangement postal des Etats-Unis n'aboutit pas, que Richardson fût incapable d'exécuter son entreprise, et que le service gratuit que le gouvernement devait recevoir n'a été qu'un fiasco.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le mot "fiasco" 'est bien vague. Je crois que l'entrepreneur était obligé de faire un voyage à chaque quinzaine pendant l'hiver. Je crois qu'il ne l'a pas fait et qu'il n'avait pas ce qu'il fallait pour transporter les malles avec diligence, et si certaines malles canadiennes lui ont été confiées, elles ont éprouvé les mêmes retards. Il n'a pas fait le service avec autant de régularité que la police à cheval.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Ce que l'on m'a dit ressemble beaucoup aux déclarations du directeur général des Postes, si je les comprends bien. Je suis informé que le gouvernement canadien a conclu un arrangement avec Richardson qui avait l'entreprise du transport des malles américaines. C'est bien cela, je suppose ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, c'est tout le contraire.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Richardson était l'entrepreneur du transport des malles des Etats-Unis ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce n'est pas à ce point de vue que j'envisage la question. Il y avait peut-être un contrat entre Richardson et le gouvernement américain. Ce monsieur vint ici et dit qu'il avait soumissionné le transport des malles des Etats-Unis ou quelque chose en ce sens, mais qu'il ne pouvait exécuter son entreprise sans la permission du gouvernement canadien. Nous avons cru à propos d'accorder cette permission, mais de façon à faire de Richardson notre entrepreneur et non l'entrepreneur du gouvernement des Etats-Unis, afin de lui permettre d'exécuter les conditions du contrat qu'il avait passé avec les Etats-Unis, et en même temps faire plaisir à nos voisins, nous avons fait une convention nominale, et nous lui accordâmes la permission de transporter les malles des Etats-Unis.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : La manière dont on exécutait le contrat importe guère, mais les renseignements que je possède s'accordent avec ceux du directeur général des Postes, et ils se résument à ceci. En vertu du contrat qui avait été conclu il devait faire le transport des malles pour l'aller et le retour dans le Yukon, sans recevoir aucune indemnité de la part du gouvernement et pour le seul avantage de pouvoir obtenir du gouvernement le droit de passer sur le territoire canadien. Le contrat stipulait que l'entrepreneur devait faire deux voyages par mois dans chaque direction. C'était là le seul service que l'on exigeait. D'après l'état que j'ai en ma possession, il n'y avait pas à part celui conclu avec la police à cheval, d'autre arrangement de conclu pour le transport des malles et l'on devait s'en rapporter à un contrat pour l'exécution duquel l'entrepreneur n'était pas payé, et l'on prétend que c'est là le seul contrat qui ait existé jusqu'au mois de décembre 1898, alors que des soumissions furent demandées pour un service de deux voyages par semaine qui devraient alterner avec le service obtenu en vertu du contrat Richardson.

Un nombre considérable de soumissions furent reçues pour ce service et l'inspecteur des postes recommanda que l'une de ces soumissions fût acceptée. Il disait de plus au département qu'il savait à quoi s'en tenir sur l'habileté de cette homme à s'acquitter des obligations mentionnées au contrat. Chaque soumission était accompagnée d'un chèque accepté de la somme de $4,000. Le rapport au sujet duquel je possède certains renseignements n'a pas été déposé sur le bureau de la Chambre. Je n'ai pas cor-

respondu avec M. Fletcher. Ce sont là les prétentions des personnes qui ont fait des soumissions.

Peu de temps après que les soumissions eurent été reçues, le ministère décida que la police à cheval serait chargée du transport des malles et on inaugura le service actuel. J'ai voulu, au moyen de ce renseignement, établir qu'avant que la police à cheval fût chargée du transport des malles le seul contrat conclu par le gouvernement à cet effet, était un contrat en vertu duquel on espérait pouvoir obtenir un service sans débourser d'argent. Il est connu dans l'univers entier que ce contrat a été un véritable fiasco.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je puis difficilement croire que ce soit là une exposé exact de la situation. Les renseignements fournis à l'honorable député sont faux relativement aux dates. L'arrangement avec la police à cheval n'a pas été conclu dans le mois de décembre, mais tout était prêt pour expédier les malles aussitôt que la glace le permettrait. Je me souviens d'avoir donné des instructions en ce sens au commencement de l'automne de cette même année. Il est possible que ces entrepreneurs aient fourni des chèques acceptés, mais je ne croyais pas à cette époque et je ne crois pas encore, que j'aurais été justifiable de m'en rapporter uniquement à ces entrepreneurs.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Après l'expérience——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui, après l'expérience que j'avais acquise. Je suis bien prêt à admettre que l'entrepreneur Richardson n'a pas donné satisfaction, mais je demande à l'honorable député de prendre ma parole lorsque je lui dis que cet homme n'était pour nous qu'un entrepreneur nominal. Je ne crois pas qu'il soit juste de dire que nous avions essayé de conclure un marché afin d'obtenir un service sans déboursé d'argent. Ce service était plutôt fait pour obliger le gouvernement américain——

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Existait-il un autre service à part ce contrat conclu avec M. Richardson, avant l'arrangement actuel conclu avec la police à cheval ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le service fait par la police à cheval avait été commencé l'année précédente et continué durant toute l'année de 1898-1899.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER: Si vous déposiez une lettre à l'un des bureaux de poste sur le littoral dans le mois de septembre 1898, comment vos employés s'y prenaient-ils pour envoyer cette lettre à Dawson ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cette lettre aurait été transportée par la police.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Et non par l'entremise de M. Richardson ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne crois pas que le contrat Richardson existât à cette époque.

M. BELL (Pictou) : Etait-il stipulé au contrat qu'une quantité déterminée de matières postales devaient être transportées par Richardson ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je le crois ; le contrat a été déposé sur le bureau de la Chambre.

M. McDOUGALL : Si des colis postaux destinés au Yukon sont adressés viâ Seattle, n'attendront-ils pas leur destination en passant par ce chemin ? J'ai cru comprendre d'après les paroles du directeur général des Postes que bien que le directeur de la poste à Victoria eût l'autorité nécessaire pour refuser d'expédier des colis postaux dans le district du Yukon, cependant les officiers ici n'avaient aucune autorité de cette nature, et ne pouvaient pas refuser d'expédier cette malle. Lorsque je me suis plaint de la chose au bureau de poste d'Ottawa, les employés m'ont répondu qu'ils ne connaissaient rien de l'affaire.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Où l'honorable député dépose-t-il ses lettres ?

M. McDOUGALL : Au bureau de poste de la Chambre des communes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le directeur de la poste de la Chambre des communes n'est pas un employé du ministère des Postes.

M. McDOUGALL : N'est-il pas un officier qui sert d'intermédiaire entre cette Chambre et le bureau de poste de la ville d'Ottawa ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ignore quelle est la véritable position qu'il occupe.

M. McDOUGALL : Pour ma part, je sais que lorsque j'ai déposé une lettre au bureau de poste de la Chambre, je suis censé la déposer au bureau de poste de la ville, où les règlements doivent être observés à la lettre, si cela a lieu quelque part. Je me plains de ne pas avoir été averti ici que ces matières postales ne seraient pas envoyées à destination.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si vous voulez les envoyer maintenant, elles se rendront à destination.

M. McDOUGALL : Il est du devoir du directeur général des Postes de fournir à la Chambre et au public les renseignements dont ils peuvent avoir besoin.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je suis bien disposé à faire mon devoir à l'égard de l'honorable député, s'il

veut bien suivre le conseil que je vais lui donner : qu'il dépose ce qu'il veut envoyer au bureau de poste en l'adressant convenablement, et ces matières postales seront expédiées sans le moindre retard. J'ai déjà dit cela à l'honorable député, il y a quelques jours.

M. McDOUGALL : La dernière fois que l'honorable ministre nous a parlé du service postal dans ce district, il nous a dit qu'il était fait avec des chiens.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si l'honorable député veut bien me confier ce paquet, je serai responsable de son envoi sans retard.

M. McDOUGALL : Avant que cet item soit adopté, je voudrais savoir de l'honorable ministre s'il y a un M. Landerkin d'employé dans le bureau de poste de Toronto.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il y a un excellent officier du nom de Landerkin qui est employé dans le bureau de l'inspecteur des Postes, à Toronto. Je crois qu'il retire un salaire de $400 par année, et ses services sont si bien appréciés que j'ai l'intention de demander à l'honorable député (M. McDougall) de joindre ses efforts aux miens pour nous permettre d'augmenter son salaire ainsi que celui d'autres employés de ce bureau.

M. McDOUGALL : A-t-il subi ses examens ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je le crois.

M. McDOUGALL : Est-il le fils de l'honorable député de Grey-sud (M. Landerkin) ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : On dit que c'est le fils de mon bon ami (M. Landerkin), et je suis obligé de demander à ce dernier de fournir à l'honorable député du Cap-Breton (M. McDougall), les autres renseignements dont il peut avoir besoin à ce sujet.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois que dans le comté d'Halifax on a pris l'habitude à certains bureaux de poste, de préparer ce que l'on appelle des sacs de malle privés pour la commodité de personnes qui demeurent à des endroits éloignés du bureau de poste ; le facteur est ensuite chargé de déposer ces sacs de malle aux adresses indiquées. C'est là une habitude qui, à tort ou à raison, existe dans certains districts, et c'est de cette manière que M. W. C. Henley, de Spry Bay reçoit son courrier. J'aurais dû dire qu'en 1896 le bureau de poste a été enlevé de l'endroit où il avait été tenu jusque-là et qui se trouve près de chez lui, et il en est aujourd'hui séparé par une distance de deux ou trois milles. Il avait l'habitude de recevoir son courrier dans un sac spécial préparé au bureau de poste de Spry Bay ; or le 21 avril 1899, la lettre suivante fut adressée par l'inspecteur des Postes de la Nouvelle-Ecosse, Chas. J. Macdonald, à la directrice de la poste à Tangier, dans le comté d'Halifax :

Est-ce le cas que vous préparez un sac de malle particulier contenant la correspondance de W. C. Henley, de Spry Bay, malgré la défense que je vous avait faite d'en agir ainsi ? Dans l'affirmative, veuillez discontinuer immédiatement cette pratique.

Ce dont se plaint M. Henley, c'est qu'on le prive de cet avantage, tandis qu'on l'accorde à d'autres personnes dans la ville d'Halifax. M. Henley est une conservateur qui s'occupe activement de politique, et à tort ou à raison, il croit que ce privilège lui a été enlevé à cause du zèle qu'il déploie dans les intérêts de son parti. Je puis citer au directeur général des Postes les noms de quatre personnes qui s'occupent activement de politique dans les intérêts du parti libéral dans la ville d'Halifax——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il est inutile que l'honorable député me cite d'autres exemples, parce qu'il n'y a qu'une règle dans le ministère relativement à ces questions ; je me souviens que l'on m'a demandé une fois de donner instruction à un entrepreneur chargé du transport des malles de transporter un sac adressé à un particulier. Il est possible que ce soit dans le cas que l'honorable député vient d'indiquer ; cependant je n'en suis pas bien certain. Mais je puis dire que règle générale, il n'y a rien qui oblige toute personne chargée du transport des malles de transporter un sac particulier ; cet homme est libre de faire ce que bon lui semble à ce sujet. Les courriers ont l'habitude d'agir avec beaucoup de complaisance sous ce rapport, et quelquefois pour une faible rémunération ils consentent à déposer la correspondance de certains particuliers dans des boîtes qui se trouvent sur le chemin qu'ils sont obligés de parcourir, et je n'ai jamais autorisé personne à donner les instructions qui sont contenues dans cette lettre. M. Macdonald n'avait pas le droit de mettre fin à des arrangements de cette nature, et les courriers sont parfaitement libres de transporter des sacs destinés à des particuliers qui se trouvent sur leur chemin, pourvu que cela ne les empêche pas de s'acquitter convenablement de leurs devoirs.

M. BORDEN (Halifax) : L'explication que vient de donner l'honorable ministre est franche et satisfaisante, et j'espère qu'il va voir à ce que ses instructions soient révoquées. J'admets comme lui que du moment que la responsabilité de la Couronne ne se trouve pas engagée, cette pratique rend service à certaines personnes et peut s'accomplir sans nuire au public. Le seul reproche que j'avais à faire, c'est que cela se pratiquait dans d'autres cas, tandis que les instructions ont été données évidemment sans autorité dans le cas qui nous occupe par M.

Macdonald. Je compte sur l'honorable ministre pour voir à ce que ces instructions soient rappelées, et que M. Henley soit placé sur le même pied que d'autres personnes dans le comté.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le transport de ces sacs destinés à des particuliers est-il de nature à empêcher le facteur de s'acquitter convenablement de son devoir ?

M. BORDEN (Halifax): Non, pas du tout. Je crois avoir compris que l'entrepreneur est consentant à transporter ce sac de malle, et la directrice de la poste n'a pas d'objection à placer le courrier de M. Henley dans un sac particulier, et M. Henley ne demande pas au gouvernement d'assumer de responsabilité à ce sujet. Il a pleine confiance dans la directrice de la poste et dans le facteur, et il demande simplement, pour sa plus grande utilité, qu'on lui permette de continuer cette pratique.

M. BELL (Pictou) : Il est évident que dans ce cas particulier, ce n'est pas à l'entrepreneur du transport des malles que l'on s'est attaqué, mais les instructions ont été données à la directrice de la poste. L'inspecteur avait-il l'autorité voulu pour en agir ainsi ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai essayé dans ma réponse de donner toutes les explications nécessaires concernant cette affaire. J'ai parlé de M. Macdonald. Je répète qu'il n'est pas à ma connaissance que des instructions aient été données à aucun officier du ministère l'autorisant à mettre fin aux arrangements qui peuvent avoir été conclus avec les courrieds pour le transport de ces sacs de malle particuliers.

M. BELL (Pictou) : L'honorable ministre déclare donc qu'il n'a pas l'intention de molester ces courriers.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pas plus ces derniers qu'aucun autre officier. Je ne suis pas en frais de jouer sur les mots.

A six heures la séance est suspendue.

Séance du soir.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER, D'ECLAIRAGE ET DE FORCE MOTRICE DE QUEBEC.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 84) concernant la Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, et pour changer son nom en celui de " Compagnie de chemin de fer, d'éclairage et de force motrice de Québec."—(M. Carroll).

M. BORDEN (Halifax).

(En comité).

Article 13.

M. SUTHERLAND : On m'a fait remarquer que l'annexe A est parfaite, mais le greffier en loi de la Chambre a fait remarquer que l'on pouvait retrancher vingt ou trente pages de l'annexe B sans nuire au bill en quoi que ce soit. Je regrette que l'honorable député qui a proposé ce projet de loi ne soit pas présent, mais vu le rapport du greffier en loi, je propose que dans l'article 13, après les mots " mis de côté " dans la 5ième ligne, on ajoute les mots " pour partie." Cet amendement a pour but d'éviter des dépenses considérables d'impression, et d'éviter d'encombrer les statuts de choses inutiles. Et je propose que l'on retranche tout ce qui se trouve à la page 9 de l'article 1er jusqu'à la page 37.

M. HENDERSON : Le proposeur du bill a-t-il été averti de cette intention de votre part ?

M. SUTHERLAND : Non.

M. HENDERSON : Dans ce cas, il vaudrait mieux laisser le bill en suspens pour le moment.

M. SUTHERLAND : Vous pouvez en suspendre l'examen jusqu'à la troisième lecture.

M. MONTAGUE : Dans ce cas, nous allons le laisser devant le comité.

M. SUTHERLAND : Si l'on devait faire une opposition quelconque à ce bill, ou s'il devait donner lieu à quelque discussion, il serait préférable que le comité ne l'adoptât pas.

M. MONTAGUE : Tout ce que je sais de ce projet de loi, c'est que ceux qui l'ont proposé sont absents.

M. HENDERSON : Nous ignorons si ce bill doit rencontrer de l'opposition, parce que aucun avis n'en a été donné.

La motion est adoptée.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 3)concernant la Compagnie d'assurance du Canada contre les accidents.—(M. Monk).

(En comité.)

Bill (n° 4) constituant en corporation la Compagnie d'assurance du Canada sur les glaces.—(M. Monk).

CHEMIN DE FER DE NIAGARA A SAINTE-CATHERINE.

M. CALVERT : Je propose que la Chambre se forme en comité sur le bill (n° 69)

constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto.

M. LANDERKIN : Je propose en amendement :

Que tous les mots après "que" soient retranchés et remplacés par les suivants :—"le bill soit renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes pour plus ample considération."

Lorsque ce bill a été soumis au comité des chemins de fer, il y a avait plusieurs autres comités de la Chambre qui siégeaient en même temps, et plusieurs membres du comité des chemins de fer n'ont pu assister à la réunion. Vu ces faits, je crois que ce serait préférable de renvoyer ce projet de loi devant ce comité pour plus ample considération.

M. CALVERT : Lorsque ce bill a été soumis au comité des chemins de fer, il y avait un bon nombre de membres du comité présents et cette mesure a été discutée avec beaucoup de soin. Ce bill a été soumis à la Chambre depuis déjà assez longtemps, et je crois que les députés qui étaient intéressés dans cette mesure savaient qu'elle devait être discutée devant le comité ce jour-là. Je ne crois pas qu'il soit juste, après avoir étudié ce bill avec tant de soin, de le renvoyer devant le comité. Je crois que l'honorable député qui a proposé cette résolution était présent en cette circonstance et a voté sur le bill, et je ne vois aucune raison pouvant justifier son renvoi devant le comité.

M. WOOD : J'étais présent au comité lorsque ce bill lui a été soumis, et je puis corroborer les paroles de l'honorable député qui a proposé cet amendement. Je sais que plusieurs membres du comité des chemins de fer étaient absents ce jour-là ou siégeaient dans d'autres comités. Si tous les députés qui forment partie du comité avaient été présents, le projet de loi n'aurait pas été rapporté à la Chambre par le président, il aurait simplement été rejeté. Je crois qu'il n'est que juste que ce bill soit renvoyé devant le comité des chemins de fer, où il pourra être discuté à ses propres mérites. Il est inutile de faire perdre le temps de la Chambre à discuter cette question pour le moment, si le bill doit être renvoyé devant le comité ; si l'on prend cette dernière décision, je suis presque certain que la Chambre n'en entendra plus parler Dans le cas où il aurait le malheur de nous être soumis de nouveau, j'ai une résolution toute prête que je proposerai en temps et lieu, mais pour le moment, je me contenterai de dire que j'espère que dans l'intérêt des parties en cause, dans l'intérêt du public, et dans l'intérêt de la ville que j'ai l'honneur de représenter, ce bill sera renvoyé devant le comité des chemins de fer.

M. IVES : Je ne crois pas que les raisons alléguées dans cet amendement destiné à faire renvoyer ce bill devant le comité soient suffisantes. Si les membres du comité, présents en cette circonstance, n'étaient pas en nombre suffisant pour former un quorum, on aurait là une excellente raison pour faire renvoyer le bill.

M. HENDERSON : Je ne crois pas que la raison alléguée par les honorables membres de la droite soit suffisante pour justifier le renvoi de ce projet de loi devant le comité. Plusieurs bills sont adoptés par le comité des chemins de fer lorsqu'il y a bien peu de députés présents. Pour ma part, je n'étais pas là lorsque le bill a été soumis au comité : mais il s'agit d'un projet de loi que je comprends très bien, et s'il est renvoyé devant le comité, je me ferai un devoir d'être présent dans cette circonstance afin d'appuyer le bill comme je le fais dans le moment. Je ne vois pas ce que l'on peut avoir à gagner en renvoyant ce bill devant le comité.

M. McMULLEN (Wellington-nord) : Il est vrai que lorsque ce projet de loi a été soumis au comité des chemins de fer, bien peu de députés étaient présents. Mais je ne crois pas que ce soit là une raison suffisante pour y renvoyer le bill. Il a été adopté en comité par une faible majorité de trois voix. Ce projet de loi contient certaines stipulations qui, à mon avis, sont excessivement dangereuses. L'histoire de ce chemin est excessivement mouvementée. Cette compagnie s'est adressée à la législature de l'Ontario et au parlement, au moins quatorze fois, soit pour amender sa charte, pour la faire renouveler, pour obtenir des délais ou autre chose de cette nature.

Cette compagnie a obtenu sa charte, en 1881, depuis cette époque, elle a construit environ 12 milles de chemin, et a réussi à faire amender sa charte 14 fois. Leur charte primitive comprenait presque toute la péninsule de Niagara. Elle a d'abord obtenu une charte l'autorisant à construire son chemin à partir de Niagara-Falls. La ville de Sainte-Catherine qui avait accordé un montant d'argent considérable pour aider à la construction de ce chemin, a eu beaucoup à souffrir de cet état de choses. Lorsque la compagnie eut construit 12 milles de chemin, elle vendit tous ses droits et propriétés pour la somme de $36,000.

Maintenant, qu'avons-nous fait ? Ce bill a été adopté à la hâte par le comité, et nous avons accordé à la compagnie actuelle, qui est une compagnie tout à fait nouvelle, le droit d'engager les 12 milles de chemin déjà construits, au taux de $25,000 par mille, ce qui représente une somme de près de $300,000. Je dois avouer, en ma qualité de membre de ce comité, que j'ai honte de voir que nous avons permis à cette compagnie d'engager 12 milles de chemin pour $300,000, lorsqu'elle a admis devant le comité que tout cela lui coûtait seulement $36,000. Je prétends que ce fait seul doit suffire pour convaincre la Chambre que ce projet de loi a dû être adopté à la hâte par le comité, puisqu'on y a laissé cette stipulation extra-

ordinaire, car autrement cela suffirait pour faire croire que le comité est négligent dans l'exécution de son devoir.

Je ne crois pas que l'on puisse trouver dans l'histoire de ce parlement un précédent tendant à dire qu'un bill a été soumis au comité des chemins de fer, accordant des privilèges aussi étendus que ceux qui sont mentionnés dans le projet de loi actuel, c'est-à-dire, une mesure accordant le droit à ses promoteurs d'émettre sur ces 12 milles de ce chemin qui ont coûté $36,000 des obligations s'élevant à $300,000, et de placer ces obligations sur le marché. Cela suffit pour démontrer que le comité a fait preuve de peu de vigilance relativement à cette affaire. Nous avons donc là une raison suffisante pour nous justifier de renvoyer le bill devant le comité afin que cette stipulation particulière soit modifiée.

Nous ne devrions pas accorder à cette compagnie le droit de contracter un emprunt aussi considérable que celui-là sur un chemin d'une longueur de 12 milles qu'elle a acheté au prix de $36,000. En supposant que cette compagnie pourrait réussir à vendre ces obligations pour 50 cents dans le dollar, cela représenterait $150,000. Elle retranche les $36,000 qu'elle a payés, et il lui reste un profit net de $114,000, mais le chemin n'a pas pour cela avancé d'un pas, et les porteurs d'actions qui viendront après elle pourraient répéter la même opération.

Je ne crois pas qu'il soit de notre devoir d'approuver un bill de cette nature et de permettre qu'il devienne loi. Il est plus facile de discuter cet article devant le comité au complet que devant la Chambre. Cette compagnie a obtenu sa première charte en 1881. La charte primitive a été accordée par 44 Vict., chap. 73. Elle accordait le droit à la compagnie de construire un chemin de fer qui devait partir de Sainte-Catherine, et cette dernière devait s'appeler la Compagnie de chemin de fer de Sainte-Catherine et Niagara Central. En 1882, elle se présenta de nouveau devant la législature de l'Ontario.

Cette année-là, ils firent modifier leur charte pour se faire autoriser à construire une ligne de Sainte-Catherine au village de Bismark, de là à Smithville, puis à Caledonia ou Canfield sur le chemin de fer du Grand Tronc et avec raccordement aussi à Hamilton ou près d'Hamilton, avec le Hamilton & Northern Central, jusqu'à Queenston. De plus, par le statut 45 Vic., chap. 62, ils se sont fait autoriser à construire une ligne d'Hamilton à Toronto. Cela remonte à 1882. En 1884, par le statut 47, chap. 72, ils obtinrent encore d'autres pouvoirs. En 1885, ils venaient devant la législature d'Ontario pour faire ratifier le règlement de la ville de Sainte-Catherine leur accordant une certaine somme pour la construction de cette ligne, et le droit de construire un embranchement allant à Hamilton et à Toronto, d'un point quelconque de leur ligne. Toutes ces améliorations et modifications

sont supposées avoir été faites pour mettre cette compagnie en état de construire les lignes pour lesquelles elle avait obtenu des chartes.

En 1886, par le statut 48 Vic., chap. 79, elle obtint une nouvelle prolongation de délai, et une autre encore en 1887, par le statut 49 Vic., chap. 78. Cela faisait alors la septième fois que la compagnie venait devant la législature d'Ontario, et je suppose qu'après n'avoir rien fait, ou presque rien, elle a eu honte de s'y présenter de nouveau, et c'est alors qu'elle s'adressa au parlement fédéral. Qu'a-t-elle fait ici ? En 1887, par le statut du Canada, chap. 60, elle fit déclarer que l'entreprise était dans l'intérêt général du pays et se fit autoriser à construire une ligne d'Oakville à Cooksville. En 1888, en vertu du statut du Canada, chap. 78, elle fit refondre tous les actes antérieurs, et prolonger ses délais jusqu'au 22 mai 1890 pour commencer les travaux et jusqu'en 1893 pour les terminer. En 1890, chap. 54, art. 36, elle fut autorisée à aller d'Hamilton à Burlington, et les délais pour terminer le chemin fut prolongé de deux ans. En 1891 elle fut autorisée à émettre plus d'obligations et à aller jusqu'à la rivière Niagara. En 1892, les délais furent encore prolongés, et en 1895 elle obtint de construire par Hamilton jusqu'à Brantford et Woodstock, avec pouvoir d'aller jusqu'à Port-Dover, et de construire une ligne circulaire à Thorold, de louer à la "Hamilton Radial Co.", et de changer son nom en celui de "Niagara Hamilton & Pacific Railway Co".

En 1896 et 1897 elle fut autorisée à faire un raccordement avec le Toronto, Hamilton et Buffalo à Smithville, dans le comté de Lincoln, et fit prolonger ses délais de deux ans. Voilà l'histoire de cette compagnie sous le rapport de la législation.

M. TAYLOR : Cela lui a coûté des sommes considérables.

M. McMULLEN : Oui, elle a fait adopter une foule de lois qui ont fait perdre un temps considérable à la Chambre. Cette compagnie est allée sept fois devant la législature d'Ontario et sept fois devant le parlement fédéral. Tout ce qu'elle a fait a été de construire 12½ milles de chemin qui ont dû en effet lui coûter très cher. Finalement, la compagnie a été vendue pour le paiement des obligations, et les directeurs ont avoué eux-mêmes que tout ce que la vente a rapporté, c'est $36,000, bien que Sainte-Catherine ait donné deux subventions de $60,000 chacune, ou $120,000 en tout, pour la construction de cette ligne. Après avoir englouti tout cet argent, la compagnie fut vendue pour le paiement de la dette hypothécaire, qui était de $370,000 et n'a rapporté que $36,000, pour ses 12½ milles de chemin.

Aujourd'hui, cette compagnie revient pour la quinzième fois et demande que les délais soient prolongés pour lui permettre de construire jusqu'à Hamilton et Toronto, et elle

veut aussi être autorisée à émettre des obligations non seulement sur la nouvelle ligne, non seulement sur la partie déjà construite, mais—

M. CALVERT : Je demanderai à l'honorable député si la compagnie n'est pas autorisée à construire une ligne jusqu'à Hamilton et Toronto, par l'ancienne charte qui n'est pas périmée ?

M. McMULLEN : L'ancienne charte lui donne ce pouvoir, mais elle est sur le point d'expirer.

M. CALVERT : Elle n'est pas expirée encore.

M. McMULLEN : Et avant qu'elle expire la compagnie voudrait faire prolonger les délais. Elle s'adresse à ce parlement pour obtenir un nouveau délai de cinq ans. Je crois qu'il est temps de crier halte. D'abord, il serait impardonnable de lui permettre d'hypothéquer le chemin autant qu'elle le demande. Je ne connais pas d'exemple où une compagnie de chemin de fer ait été autorisée à émettre des obligations pour dix fois ce que le chemin a coûté, et c'est absolument ce que nous faisons. Nous ne devrions pas permettre cela. Si un homme achète une obligation de $30,000, le parlement, en apposant le sceau de la légalité à cette obligation ne devrait pas lui permettre de la vendre $300,000. Cet article concernant l'émission des obligations devrait être renvoyé devant le comité des chemins de fer et étudié de nouveau. Il faudrait aussi faire comparaître les promoteurs de cette entreprise et les obliger à prouver, au delà de tout doute, qu'ils sont sérieux, avant de consentir à renouveler leur charte. Je prends ma part de blâme dans cette affaire, comme tous les autres membres de la Chambre, et dans le passé, nous avons accordé des chartes trop libéralement, sans examiner assez attentivement les ressources financières de ceux qui les demandaient, et sans nous enquérir s'ils étaient en état de construire les chemins projetés.

Il est donc imprudent d'accorder des chartes à tous ceux qui en demandent, et quand une compagnie possède une histoire comme celle-ci, quand elle a un bilan aussi peu recommandable, nous devrions hésiter avant de nous rendre à sa demande. Je ne connais pas de compagnie ayant un bilan aussi peu recommandable, si ce n'est la Compagnie du Great North Central.

Cette dernière compagnie a aussi eu une carrière très accidentée, mais la dernière fois qu'elle s'est adressée au parlement, nous avons pris des moyens énergiques pour la forcer à faire quelque progrès dans la construction du chemin. Je répète donc qu'il serait très imprudent d'accorder à cette compagnie les délais qu'elle demande et de lui permettre d'hypothéquer le chemin au taux auquel sa charte lui donnerait droit. Ces directeurs sont des Américains qui prétendent représenter un établissement financier important, situé quelque part aux Etats-Unis. Demandons-leur de déposer au crédit du revenu général, ou ailleurs, une somme suffisante pour garantir que l'entreprise sera menée à bonne fin. Après ce qui a eu lieu, il est temps que nous prenions ces précautions.

M. CLARKE : Puis-je poser une question à l'honorable député (M. McMullen) ? N'a-t-il pas remarqué que les noms de Canadiens très importants ont été ajoutés à ceux qui demandent cette charte ?

M. McMULLEN : J'admets qu'il y a des noms très recommandables, un ou deux, mais je ne sais pas s'ils sont directeurs. On les a peut-être nommés directeurs provisoires pour donner une apparence de respectabilité à l'affaire, et quand le bill sera adopté, ils se retireront pour faire place à d'autres. Le but sera atteint quand la charte sera renouvelée et que le délai sera prolongé et on n'aura plus besoin d'eux.

Si on étudie toute l'affaire, si on tient compte des sommes considérables qu'il faudra pour construire ce chemin, et si on se demande où sont les hommes capables de mener l'entreprise à bonne fin, on en vient à la conclusion que ces gens ne sont pas sérieux. Ils espèrent peut-être pouvoir vendre leur charte, et ils parlent d'employer l'électricité au lieu de la vapeur, et ils espèrent peut-être obtenir quelque chose en échange de leur charte. Nous savons tous qu'il y a déjà eu des chartes qui ont été vendues. Je me rappelle que la charte du Canada Southern a été vendue $60,000 ; il y a longtemps de cela, mais l'honorable député d'Hamilton est là pour me reprendre si je me trompe.

Un grand nombre de chartes ont été accordées pour des chemins de fer dans la péninsule du Niagara, mais deux ou trois seulement ont pu réussir et celle-ci n'est pas de ce nombre. Obligeons ces hommes à venir devant le comité des chemins de fer et à donner la preuve qu'ils sont en état de mener l'entreprise à bonne fin. Cela n'a rien que de raisonnable. Cette question est venue à la fin de la séance, quand tous les membres du comité étaient fatigués et assez disposés à tout laisser passer sans critiquer.

L'adoption de l'article que j'ai signalé, et de celui concernant l'émission des obligations est une preuve suffisante que ce bill n'a pas reçu l'attention qu'il aurait dû recevoir. Si le bill est renvoyé devant le comité, il sera mieux étudié, et les initiateurs auront à fournir la preuve qu'ils sont capables d'exécuter ce qu'ils entreprennent. Je suis presque certain qu'après une seconde épreuve devant le comité, il ne nous reviendra pas ici, sous sa forme actuelle.

M. SUTHERLAND : A titre de président du comité des chemins de fer, je crois de mon devoir de faire quelques remarques à propos de ce bill. Je ne crains pas d'être

contredit par mes collègues qui font partie de ce comité, en disant que lorsque ce bill a été discuté, le nombre des membres présents était au-dessus de ce qu'il est généralement.

De plus ce bill a été retardé plusieurs fois à la demande de ceux qui se disaient hostiles à son adoption, et toujours à leur demande, il fut fixé péremptoirement pour une certaine date, et cette fois encore, à la demande des mêmes personnes, il a été renvoyé au jour où il a été discuté.

Quoi qu'en puisse penser l'honorable député de Wellington-nord, je considère que l'histoire passée de cette entreprise n'a rien à faire avec la question. Si quelqu'un est à blâmer dans cette affaire, c'est le parlement, pour avoir accordé une charte à une compagnie qui a cessé d'exister. Si toutes les lois votées par le passé constituent un argument, cet argument est en faveur des propriétaires actuels, vu que par ce bill qui nous occupe en ce moment, ils renoncent à quelque chose comme cent ou deux cents milles de chemin dont le parlement avait autorisé la construction.

Mais, comme je l'ai dit, cela n'a rien à faire à la question actuelle.

Il est vrai que le parlement a accordé beaucoup de privilèges à cette ancienne compagnie qui n'a construit que 12 milles de chemin ; elle devint insolvable, et ce que nous avons à considérer c'est la situation telle qu'elle était après cette faillite. Les porteurs d'obligations s'adressèrent aux tribunaux en la manière ordinaire, et le chemin fut mis en vente par la cour Supérieure de l'Ontario : à ce propos, je dirai que tout Canadien, toute compagnie canadienne qui s'opposent à l'octroi de cette charte avaient le droit de surenchérir à cette vente.

Maintenant que j'ai donné les explications que je croyais devoir à la Chambre, à titre de président du comité des chemins de fer, je vais donner les raisons pour lesquelles je suis en faveur de ce bill ; c'est parce qu'il est de l'intérêt de la population du district que traverse ce chemin qu'il soit mis en bon état d'exploitation. Les Canadiens ne voulaient pas risquer de capitaux dans cette entreprise, quand des Américains en sont devenus acquéreurs, et par simple déférence pour ces étrangers qui ont mis des capitaux dans une entreprise légitime et légale, le parlement devrait voter ce bill. Un des avocats les plus éminents de Toronto s'est présenté devant le comité et a donné les noms et professions de ces quatre citoyens américains qui ont acheté le chemin, et il nous a donné sa parole qu'ils occupaient tous une haute position financière. Il a aussi fourni les noms de leurs associés canadiens qui sont directeurs provisoires de la compagnie, et ce sont tous des hommes éminents.

On n'a pas donné une seule bonne raison pour renvoyer ce bill devant le comité. Il y avait beaucoup de membres présents lorsqu'il a été adopté ; les deux parties étaient représentées par des avocats, et il y a eu une longue discussion.

J'ai été surpris d'entendre l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) prononcer un long discours pour refaire l'historique d'une compagnie qui a cessé d'exister, et ne pas dire un mot de la question telle qu'elle se trouve aujourd'hui ; il n'a pas même fait allusion à la motion qu'il a lui-même présentée et que le comité a repoussée par trois voix de majorité. Si j'avais eu le droit de voter, j'aurais peut-être voté avec lui pour faire diminuer le nombre de milles que la compagnie peut être autorisée à construire ; mais après une longue discussion, après d'éloquents plaidoyers, par les avocats des deux parties, la majorité a décidé d'adopter le bill dans sa forme actuelle. Ce serait causer un tort considérable à la population de cette partie du pays, si on ne permettait pas à ceux qui ont acheté cette propriété et qui ont prouvé qu'ils étaient en état de faire les travaux nécessaires, de mener leur entreprise à bonne fin.

Je tiens à faire remarquer que l'ancienne compagnie est devenue insolvable et que ceux qui ont acheté cette propriété ont payé le plus haut prix qui a pu être obtenu, puisqu'elle a été vendue à l'enchère par le tribunal. Le chemin a été condamné par le ministère des Chemins de fer et Canaux, et on a cessé de l'exploiter. Les industriels et tous les intéressés souffraient du manque de communications avec le chemin de fer du Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique. Pour satisfaire le ministre des Chemins de fer et Canaux, ces acquéreurs ont dû dépenser de $50,000 à $60,000 de leur propre argent avant de s'adresser au parlement ; et il n'y a pas un homme sans parti pris qui dira que ces gens après avoir acheté le chemin et s'être conformé aux exigences du ministre en dépensant au delà de $100,000 de leur propre argent, ne devraient pas obtenir une charte. Ni devant le comité, ni ailleurs, on n'a donné une seule bonne raison pour refuser de constituer cette compagnie en corporation, comme cela est nécessaire d'après la loi, pour exploiter un chemin de fer.

On peut différer d'opinion sur les délais qui doivent être accordés, mais on ne peut pas, en justice, refuser une charte à cette nouvelle compagnie. Elle a renoncé à cent ou deux cents milles auxquelles lui donnait droit l'ancienne charte qu'elle a achetée.

M. WOOD : Pas du tout.

M. SUTHERLAND : Je puis le prouver. Je ne crains pas de risquer ma réputation dans cette Chambre en affirmant que ce que je viens de dire, est vrai. L'ancienne charte autorisait la compagnie à se rendre jusqu'à Port-Dover.

M. McMULLEN : Elle s'est fait autoriser plusieurs fois à construire, mais elle n'a jamais construit.

M. SUTHERLAND : Que l'honorable député réponde à ma question. La compagnie

avait-elle le pouvoir de construire un chemin de fer jusqu'à Port-Dover ?

M. McMULLEN : Je l'ignore.

M SUTHERLAND : Je le sais, moi. Ces pouvoirs lui sont conférés par les statuts du Canada. Par le bill actuel, la compagnie demande l'autorisation de se rendre à Port-Dalhousie, à Fort-Erié et à Toronto, viâ Hamilton. Je répète qu'il est possible de différer d'opinion sur la longueur du délai, mais il ne nous est pas permis de jeter du louche sur le caractère et la réputation de ceux qui ont acheté ce chemin. La localité desservie par ce chemin est intéressée à ce que la compagnie obtienne une charte, et si la question était renvoyée devant le comité des chemins de fer, je ne crois pas qu'on trouve cinq députés pour la lui refuser.

M. McCLEARY : M. l'Orateur, il est regrettable pour la réputation de cette Chambre de voir qu'il se trouve parmi les représentants du peuple des hommes qui prennent parti pour les monopoles contre l'intérêt du public. Ceux qui s'opposent à l'adoption de ce bill, ne peuvent avoir d'autres raisons que de vouloir favoriser d'autres compagnies auxquelles celle-ci pourrait faire concurrence.

Comme l'a dit l'honorable député de Wellington-nord, l'ancienne compagnie a eu une carrière accidentée, mais comme l'a si bien expliqué l'honorable député d'Oxford-nord (M. Sutherland) cela ne regarde aucunement la compagnie qui demande aujourd'hui à être constituée en corporation. Ce serait une injustice de la part du parlement de déclarer que cette charte, qui n'est pas expirée, ne doit pas être continuée en faveur de ceux qui ont eu le courage de mettre leurs capitaux dans une entreprise dont les Canadiens ne voulaient pas se charger. Deux fois, cette propriété a été offerte en vente par la cour Supérieure de l'Ontario. Les juges ont trouvé la première offre trop basse et n'ont pas voulu l'accepter. Ils ont demandé de nouvelles soumissions, et la plus haute qu'ils ont obtenue venait de ceux qui demandent aujourd'hui à être constituée en corporation.

Quand l'honorable député de Wellington-nord dit que nous donnons à la compagnie le pouvoir d'hypothéquer le chemin pour dix fois ce qu'elle l'a payé, cela n'est pas juste, car tout le monde sait que pour les 12 milles qui ont été construits, le gouvernement a donné une subvention de $3,200 par mille, la ville de Sainte-Catherine, une subvention de $80,000, et elle a garanti des obligations pour $86,000, et ma propre ville a aussi garanti l'intérêt à six pour cent pendant vingt ans sur $20,000.

C'est absurde de prétendre que Sainte-Catherine, Thorold, et toute cette partie de la province doivent être privés des avantages de la concurrence en matière de chemins de fer, surtout quand on sait que le parlement a déjà accordé à une compagnie l'autorisation de construire ce chemin.

Comme l'a fait remarquer l'honorable député d'Oxford-nord, on voit rarement autant de monde au comité des chemins de fer, que l'on en a vu lorsque ce bill a été discuté. Il a été étudié à fond, surtout par l'honorable député de Wellington-nord. La discussion, pour et contre, a duré près de deux heures, et le résultat a été que le comité a renvoyé le bill devant la Chambre avec de légers amendements.

Pourquoi revenir sur nos pas, parce que trois ou quatre députés qui sont peut-être intéressés—je ne dirai pas comment—désirent recommencer tout ce qui a été fait, dans l'espérance d'avoir un comité plus favorable pour arriver à leur fin, sans s'occuper de l'intérêt public.

La péninsule du Niagara ne possède, en réalité, qu'un chemin de fer—le chemin de fer du Grand Tronc. On pourra prétendre que nous avons le Toronto, Hamilton et Buffalo, mais il ne va que d'Hamilton à Stony Creek, une distance de 10 à 12 milles, et de là, il entre dans la montagne.

Les producteurs de fruits de la péninsule du Niagara se plaignent continuellement des taux élevés qu'ils paient pour le transport de leurs produits. Pourquoi laisser ce district à la merci d'une seule compagnie ? Comme je l'ai dit devant le comité, avant la construction de ces 12 milles de chemin de fer, les gens de Thorold payaient au chemin de fer du Grand Tronc, 60 cents la tonne pour le charbon venant de Niagara-Falls, une distance de 8 ou 9 milles ; depuis, nous ne payons plus que 25 cents la tonne. Ainsi, si nous pouvions prolonger cette ligne jusqu'à Hamilton et Toronto, nous aurions la concurrence que nous devons avoir, par des raccordements avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, et avec le chemin de fer du Grand Tronc, et toute la population en profiterait. J'espère que la Chambre n'adoptera pas la motion de l'honorable député de Grey-sud (M. Landerkin) et que le bill sera voté.

Le temps consacré à la discussion des bills d'intérêt privé étant expiré, la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

SUBSIDES.

(En comité).

Département des Postes—

Appointements—Somme nécessaire pour donner aux employés de la division des rebuts une allocation provisoire qui leur permette de faire face aux frais exceptionnels de l'existence dans le Manitoba et la Colombie-Britannique, du 1er juillet 1898 au 30 juin 1899, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil :—G. A. D. Mailleue, surintendant du bureau des rebuts à Victoria, C.-B., $120 ; E. M. Walker, surintendant du bureau des rebuts à Winnipeg, $90..... $210

Augmentation d'appointements d'un commis de la 3e classe..... 50

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Comme les documents sont maintenant en

ma possession, et que la question est encore fraîche à la mémoire de tous, je profiterai de l'occasion pour appeler l'attention du directeur général des Postes, sur un ou deux points qui semblent corroborer l'idée que j'avais de cet arrangement. Il y a eu un arrangement daté du 17 mai 1898—beaucoup plus tôt que ne le pensait le ministre—dont la principale considération était son bon marché, et c'est probablement pour cela qu'il a avorté. En vertu de cet arrangement, à condition d'avoir le privilège de transporter la malle américaine entre Juneau et l'Alaska, certaines personnes s'engagèrent à transporter la malle canadienne, sans aucune rémunération, et le gouvernement n'exigea aucune garantie d'aucune sorte, pour assurer l'efficacité de ce service. Plus tard, à la fin de l'automne, des soumissions furent demandées pour un service régulier pour le transport des malles de Sa Majesté ; ces soumissions devaient être reçues à Ottawa, jusqu'au 1er février 1899.

Jusqu'au 21 novembre 1898, il est évident qu'il n'y a rien eu, si ce n'est cet arrangement dont j'ai parlé. Les relevés contiennent un rapport de l'inspecteur des postes, M. Fletcher, et c'est évidemment le rapport auquel j'ai fait allusion cette après-midi. Il est en date du 8 février 1899 et mentionne les différentes soumissions reçues. M. Fletcher dit qu'il n'y a eu que deux offres de bonne foi à Victoria, et ni l'un ni l'autre des soumissionnaires n'a pu faire le service. Puis il y a un projet de contrat ; de sorte que, d'après les renseignements officiels qui ont été produits, en conformité de l'ordre de la Chambre, il y a simplement ce document, en vertu duquel l'honorable directeur général des Postes a été incapable, avant six heures, de dire qui prendrait officiellement une lettre déposée à la poste à l'époque où cet arrangement était en vigueur à Victoria, à Seattle, à Fort Townsend ou à Vancouver, ou quel arrangement le gouvernement avait pour transporter à Dawson une lettre déposée à la poste d'après les règlements relatifs aux matières postales. Je ne connais aucun arrangement, et certainement, il n'en existe aucun, si ce n'est cet arrangement qui a échoué.

Il va sans dire que cet arrangement fait avec la police n'est pas un contrat, mais ce n'est qu'une convention conclue par correspondance entre le ministère des postes et le département de la police à cheval. Il est notoire que depuis le mois de mai jusqu'au mois de novembre 1898, l'état de choses qui a régné a été simplement honteux, et la raison en semble avoir été l'absence d'arrangement convenable.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En 1897, on a fait des arrangements pour le service postal de Dawson par la police à cheval. Primitivement, ce service était fait comme service mensuel ; c'était au commencement du développement de la contrée. Plus tard, vers septembre ou octobre 1898, ce service est devenu bi-mensuel, et il en a été ainsi jusqu'à présent. Les documents déposés sur le bureau de la Chambre comprennent tout ce que demande l'honorable député. Aucun contrat n'a été passé avec la police à cheval, mais il a été fait un simple arrangement, je crois, entre les deux départements en 1897. Il y a eu d'abord un service mensuel, car les communications étaient beaucoup moins faciles que durant l'année qui vient de s'écouler. Dans l'été de 1898, il a été possible aux hommes de la police à cheval d'établir des cabanes où ils ont pu mettre des provisions, et, ainsi, faire le service au moyen de relais.

Auparavant, il fallait faire transporter les malles par des attelages de chiens, qui transportaient en même temps les provisions de bouche.

M. TAYLOR : Un de mes amis de Calgary m'écrit qu'une lettre déposée au bureau de poste de Brockville prend, pour atteindre Calgary, deux ou trois jours de plus qu'un voyageur, car les malles arrivent à Ottawa, y passent une nuit ou deux, puis prennent la route de l'ouest, au lieu d'être changées de train à Carleton-Place. J'aimerais savoir du directeur général des Postes s'il va prendre les moyens de remédier à cet état de choses.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne saurais répondre à l'honorable député, mais je suis porté à douter de l'exactitude de son renseignement ; car nous avons à la tête du service par chemin de fer un fonctionnaire qui n'a pas de supérieur, et le ministère appuie dans la plus grande mesure toutes les améliorations qu'il fait dans l'intérêt public. Si le cas dont parle l'honorable député est bien réel, je suis sûr qu'il existe à l'insu du chef de ce département ; mais je doute beaucoup qu'un état de choses de cette nature existe.

M. TAYLOR : L'honorable ministre examinera-t-il la question ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je l'examinerai avec soin.

M. TAYLOR : Mon ami de Calgary me dit que les lettres portent l'estampille d'Ottawa, ce qui prouvent qu'elles viennent à Ottawa avant d'être envoyées à Calgary.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne puis rien dire à ce sujet, mais je désire qu'il soit compris qu'à mon avis, les lettres se rendent par la route la plus rapide possible.

M. TAYLOR : Si elles viennent à Ottawa, elles doivent être retardées.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'examinerai la question.

M. BORDEN (Halifax) : Puis-je profiter de la circonstance pour signaler à l'attention du directeur général des Postes, car il

est possible que je n'en aie plus l'occasion, les grandes défectuosités du service postal à Halifax ? Cette question, je crois, a déjà été soumise à l'honorable ministre. C'est une affaire dont le ministre des Travaux publics devra s'occuper plus tard, je suppose. J'ai signalé la chose à l'attention du ministre des Travaux publics (M. Tarte), et lui ai fait voir une résolution adoptée à ce sujet par la chambre de commerce d'Halifax.

Si l'honorable ministre (M. Mulock) a déjà été à Halifax, il sait que l'installation du bureau de poste serait une honte pour une ville de 5,000 âmes. Il y en a 40,000 à Halifax, outre sept ou huit mille dans Dartmouth, qui sont en grande partie desservis par le bureau de poste de la ville. L'installation n'est pas suffisante pour les employés, ni pour le public, et l'édifice, qui est disposé pour contenir le bureau de poste, les bureaux de la douane, du revenu de l'intérieur, de la marine et des pêcheries, et différents autres bureaux, est loin d'être assez grand.

Bien qu'il soit possible que le ministère des Travaux publics soit immédiatement intéressé, toutefois, l'honorable directeur général des Postes a une certaine responsabilité à ce sujet ; et j'aime à croire que, s'il n'a pas encore examiné la question, il l'examinera et s'efforcera de donner avant longtemps aux habitants d'Halifax quelque amélioration sous ce rapport.

Il n'y a pas d'endroit au Canada—mon honorable ami, le ministre des Finances, l'admettra—où il soit plus nécessaire de faire des améliorations que dans la ville d'Halifax ; et si mon honorable ami (M. Russell) était ici ce soir, il serait le premier à appuyer ce que je dis.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je puis dire que le collègue de l'honorable député (M. Russell), a plusieurs fois signalé le fait à mon attention. L'honorable député a raison de dire que cette question est du ressort du ministère des Travaux publics ; je puis seulement espérer que ce ministère, lorsqu'il le faudra, pourra faire les améliorations demandées. D'après ce que l'on m'a dit au sujet de ce bureau de poste, l'honorable député n'a pas exagéré l'état de choses.

M. BORDEN (Halifax) : Naturellement, je demande à l'honorable ministre d'appuyer ma demande.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois que je l'appuierai.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je sais que le ministre des Travaux publics (M. Tarte) a examiné très attentivement la question soumise au comité.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le ministre de la Milice (M. Borden, King), s'en va visiter les camps, et l'on suggère que l'on examine les crédits relatifs à son ministère.

M. FOSTER : Quand l'honorable ministre de la Milice se propose-t-il de partir ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce soir, s'il le peut.

M. FOSTER : Et il désire que ses crédits soient adoptés avant son départ ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui.

M. FOSTER : L'honorable ministre pourrait partir maintenant.

Milice et Défense—

Somme supplémentaire nécessaire :—	
Pour les exercices annuels	$125,000 00
Pour les appointements et gages des employés civils	9,000 00
Pour les propriétés militaires	35,000 00
Pour les munitions de guerre et autres	39,700 00
Pour les habillements	20,000 00
Pour le transport	15,000 00
Pour les dépenses diverses et imprévues	10,000 00
Pour le collège militaire Royal, y compris une augmentation d'appointements au professeur Worrel, $200 et au professeur Chartrand $200	10,400 00
Pour l'achat du champ de tir d'Hamilton	3,000 00
Pour compléter le paiement de la propriété de London	1,090 00
Pour le comité chargé d'étudier un plan de défense	6,100 00
	$274,290 00

M. McDOUGALL : L'an dernier, j'ai signalé à l'attention du ministre de la Milice et de la Défense le cas d'un jeune homme de mon comté qui avait demandé son entrée à l'école militaire de Frédéricton, N.-B. Si je comprends bien, il a reçu un certificat d'entrée, et, après quelques jours, on lui donna ordre de retourner chez lui sans lui faire connaître, autant que j'ai pu l'apprendre, de détails sur les raisons qui avaient porté l'officier commandant de l'école à le renvoyer. J'ai ici le compte rendu de la discussion qui a eu lieu entre le ministre de la Milice et moi l'année dernière. La voici :

M. McDOUGALL : L'honorable ministre veut-il me dire en vertu de quels règlements les jeunes gens entrent à l'école militaire de Frédéricton, et pour quelles raisons ils sont renvoyés après y avoir été une courte période ? Je connais le cas d'un jeune homme qui a été à l'école de Frédéricton à de grands frais, et après y avoir été quelques semaines ou un mois, il a été renvoyé chez lui. La raison que l'on m'a donnée pour expliquer son renvoi, c'est que le jeune homme était conservateur.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Rien ne saurait être plus faux et plus injuste qu'un énoncé de cette nature. Je ne dis pas cela pour l'honorable député ; mais il n'aurait été que juste, de la part de l'honorable député, de m'écrire qu'il porterait une accusation de ce genre. Je puis l'assurer que s'il veut m'envoyer le nom et les détails, j'examinerai la question. Mais il n'y a pas le moindre esprit de parti en ce qui se rattache à l'administration des écoles militaires. Nous ne nous informons jamais des idées politiques d'un homme. Je suppose que

l'honorable député fait allusion aux hommes envoyés à ces écoles par les différents bataillons de milice de la campagne.

M. McDOUGALL : Cet homme n'avait jamais été dans la milice avant d'aller à Frédéricton. Son nom est McKenzie. J'oublie son nom de baptême.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET LA DÉFENSE : Mais il n'appartenait pas à la milice active.

M. McDOUGALL : Non.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET LA DÉFENSE : Alors, il ne devait pas aller là.

M. McDOUGALL : Il y a un certain nombre de jeunes gens du voisinage qui sont allés là, mais il est arrivé que leurs idées politiques étaient différentes, et ceux-là ont suivi non seulement un cours, mais deux.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ignore si l'honorable député (M. McDougall) comprend ce qu'il dit, mais je ne comprends certainement pas ce qu'il veut dire. Un homme ne peut pas entrer à ces écoles sans faire partie d'un corps de milice du pays. Nous avons des écoles pour enseigner l'art militaire aux sous-officiers et aux officiers de la milice active. Le commandant d'un bataillon demande que quelques-uns de ses officiers ou de ses hommes entrent à une école qu'il mentionne, et dans les provinces maritimes, c'est à Frédéricton.

Si l'école peut les recevoir, ces hommes y entrent, et dans tous les cas, ils sont reçus dans l'ordre où les noms sont envoyés. Il n'est pas question de politique. Nous ne savons rien de leur politique. De fait, les quatre cinquièmes des officiers supérieurs de la milice sont conservateurs, mais le département ne fait pas de différence entre un conservateur et un libéral. Nous recevons dans ces écoles tout homme qui est convenablement recommandé et qui est membre de la milice active, dans l'ordre où la demande est faite et si l'on peut les recevoir.

M. McDOUGALL : Je connais personnellement ces jeunes gens dont je parle, car ils demeurent dans mon voisinage. Deux frères, Archibald McDougall et Daniel McDougall ont suivi les cours de l'école militaire de Frédéricton, et avant d'y aller, ils n'avaient jamais été dans la milice. Ils n'ont jamais appartenu à aucun corps.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE : Ils ne pouvaient pas y aller sans appartenir à un corps.

M. McDOUGALL : Ils n'ont jamais appartenu à un corps quelconque de la milice, et l'autre jeune homme était précisément dans la même position sous ce rapport.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'honorable député (M. McDougall) voudrait-il me donner leurs noms ?

M. McDOUGALL : Daniel McDougall et Archibald McDougall ; ils ont suivi un ou deux cours.

M. WOOD (Hamilton) : Etaient-ils conservateurs ?

M. McDOUGALL : Ils étaient libéraux. Celui qui a été renvoyé chez lui après quelque temps était John McKenzie, je crois.

M. MILLS : Appartenait-il à un corps militaire quelconque ?

M. McDOUGALL : Non.

M. MILLS : Etait-il conservateur ?

M. McDOUGALL : Oui. Ces trois jeunes gens demeuraient à moins d'un mille de chez moi, et je dirai que c'est le père du jeune McKenzie qui s'est plaint à moi de la manière dont son fils avait été traité, et il ne pouvait pas comprendre comment il se faisait qu'il avait été renvoyé, si ce n'est que le jeune homme avait dit qu'il était conservateur.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE : L'honorable député pourrait-il me donner la date de l'entrée de McKenzie à cette école ?

M. McDOUGALL : Autant que je puis me le rappeler, c'est en septembre ou en octobre dernier.

La discussion se termina ici à la dernière session.

Le 10 mai dernier, je posai la question suivante à l'honorable ministre de la Milice et de la Défense :

M. McDOUGALL :

Pourquoi a-t-on refusé à Francis McKenzie, de Christmas Island, l'admission à l'école militaire de Frédéricton en 1897 ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE (M. Borden) : Défaut d'intelligence et de connaissances, indiquant suivant toute apparence, qu'il ne deviendrait pas compétent.

Puis, le 29 mai, je fis l'interpellation que voici :

Quel officier commandant a recommandé l'admission à l'école militaire de Frédéricton, N.-B., des personnes suivantes du comté du Cap-Breton, pour y suivre un cours d'instruction :—Archibald J. McDougall, Dan. J. McDougall, Hugh P. McKinnon et Francis H. McKenzie ?

A quelle compagnie de volontaires appartiennent-ils, et depuis combien de temps font-ils partie de la dite compagnie ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE (M. Borden) : 1. Officier commandant du 94e bataillon. 2. Aux compagnies Nos 3 et 4 du 94e bataillon (tel que mentionné à l'époque par les officiers commandant ces compagnies). 3. On l'ignore.

Or, au cours de la discussion de l'année dernière, le ministre de la Milice et de la Défense m'a donné à entendre qu'aucun de ces jeunes gens ne pouvait être admis à l'école militaire s'ils n'appartenaient pas à la milice active du Canada, et qu'ils devaient avoir un certificat d'un officier pour pouvoir y être admis. Je connais ces jeunes gens et je sais qu'ils n'appartenaient pas à la milice active en qualité d'officiers, de simples soldats ou en quelque autre qualité ; jamais ils n'avaient fait d'exercices militaires.

M. PRIOR : Les a-t-on admis à l'école ?

M. McDOUGALL : Oui, à l'exception de ce M. McKenzie, qui n'y a été que peu de temps, et le ministre de la Milice et de la Défense m'informe qu'on l'a renvoyé parce qu'il manquait d'intelligence et de connaissances. Je connais ce jeune homme, je sais qu'il est intelligent et qu'il possède les connaissances nécessaires pour remplir les positions qu'il a demandées dans les compagnies. Il soutient très avantageusement la comparaison avec les autres jeunes gens, et je ne saurais comprendre pourquoi le ministre a fait cette réponse.

Voyant que la réponse faite à mes interpellations n'était pas satisfaisante, que l'on avait agi très injustement envers ce jeune homme, et qu'au lieu de donner une explication convenable et conforme aux faits, l'on commettait une nouvelle injustice envers ce jeune homme en l'insultant

en plein parlement, j'ai envoyé l'autre jour, au ministre de la Milice et de la Défense une lettre que je vais lire. Il y a aujourd'hui dans la milice des milliers d'hommes qui ne sont pas aussi intelligents que le jeune homme dont je parle ; il y a, à ma connaissance personnelle, dans la milice, des centaines d'hommes qui ne sont pas aussi intelligents que lui. J'ai envoyé cette lettre au ministre de la Milice et de la Défense pour l'avertir que j'allais porter cette question à la connaissance de la Chambre. Je ne le prends pas par surprise, et j'aime à croire qu'il sera prêt à me donner des renseignements plus conformes aux faits que ceux qu'il m'a donnés.

Ma lettre porte la date du 7 juin :

Hon. F. W. BORDEN,
Ministre de la Milice et de la Défense.

MONSIEUR,—Les réponses données à mon interpellation relativement au refus d'admettre M. Francis McKenzie à l'école militaire de Frédéricton, et relativement à son admission et à l'admission d'autres, n'étant pas satisfaisantes, je serai obligé à la première occasion convenable de saisir de nouveau la Chambre de la question, et je vous en donne avis ; je vous donne aussi avis que je serai obligé de contester l'exactitude des réponses faites à mes interpellations, et je crois que le commandant du 94e bataillon, qui, si je comprends bien, occupe un siège en cette Chambre, est intéressé dans cette affaire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre tout dévoué,
(Signé.) H. F. McDOUGALL.

J'ai aussi envoyé une lettre à l'honorable député de Victoria, N.-E. (M. Bethune), qui, je crois, est le commandant du 94e bataillon, et qui a donné des certificats à ces jeunes gens admis à l'étude militaire :

OTTAWA, le 7 juin 1899.

M. J. L. BETHUNE, M. P.,
Chambre des Communes.

MONSIEUR,—Les réponses faites à mon interpellation par l'honorable ministre de la milice relativement à l'admission de jeunes gens à l'école militaire de Fredericton, n'étant pas satisfaisantes, et vous croyant intéressé à cette affaire en qualité de commandant du 94e bataillon, je vous donne avis que je vais être obligé de saisir de nouveau la Chambre de cette question à la première occasion convenable.

Tout à vous,
(Signé) H. F. McDOUGALL.

Une grande injustice a été commise envers ce jeune homme, et je ne saurais comprendre pourquoi il aurait été renvoyé sans qu'on lui eût, autant que je le vois, donné un seul mot d'explication. Si l'on a fait cela, on a trompé le peuple. Si les règlements de la milice portent qu'un jeune homme ne peut pas être admis aux écoles militaires sans avoir appartenu d'abord à la milice en qualité de simple soldat ou d'officier, ou en toute autre qualité, je ne saurais voir comment ce jeune homme ou l'un de ces jeunes gens a été admis. L'officier commandant, je suis en mesure de le dire, connaît ces jeunes gens presqu'aussi bien que je les connais moi-même, et il sait qu'ils n'appartenaient pas à la milice.

M. BETHUNE : Ils ont signé le rôle avant que leur admission à l'école militaire fût recommandée, et ils appartenaient à la milice lorsqu'ils ont été recommandés. Ils doivent signer le rôle avant de pouvoir entrer à l'école militaire.

M. McDOUGALL : Dois-je comprendre qu'il suffit de signer le rôle avant de pouvoir être admis à l'école militaire ?

M. BETHUNE : Oui, je le suppose.

M. McDOUGALL : Dans ce cas, ou l'honorable député (M. Bethune) ou le ministre se trompe, et c'est à eux de régler cette question. Si j'ai bien compris les paroles de l'honorable ministre, ils doivent appartenir à la milice.

M. BETHUNE : C'est ce que je veux dire ; c'est la même chose.

M. McDOUGALL : Quelle est la différence entre signer le rôle, puis entrer à l'école ? Je ne saurais en voir.

M. BETHUNE : Je ne saurais recommander l'admission de qui que ce soit à l'école militaire s'il n'a pas un certificat constatant qu'il appartient à telle compagnie ou à tel corps.

M. McDOUGALL : Je demanderais à l'honorable député de dire où il peut trouver, aujourd'hui, quelqu'un de ces jeunes gens qu'il a recommandés et auxquels il a donné des certificats constatant qu'ils appartiennent à certaines compagnies. Un de ces jeunes gens, Hugh P. McKinnon, qui était à mon service, est entré à l'école militaire. Il n'a jamais fait partie d'une compagnie, et le pays a payé ses dépenses à Frédéricton. Il n'est jamais revenu dans la partie de la province qu'il habitait auparavant, mais il est allé s'établir aux Etats-Unis. Il y en a plusieurs autres qui sont allés à l'école militaire de Frédéricton dans les mêmes circonstances. Je ne puis comprendre cela. On dépense ainsi l'argent du public, et certains jeunes gens obtiennent des faveurs que d'autres n'obtiennent pas.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (M. Borden) : L'honorable député a lu la plus grande partie de ce qui a eu lieu en cette Chambre, il y a un an, relativement à la question qu'il ramène aujourd'hui sur le tapis. Ce qui a motivé cela, semble-t-il, c'est que j'ai déclaré que personne ne pouvait être admis aux écoles militaires de ce pays à moins d'appartenir à la milice. J'ai dit cela, et c'est le cas. Si les jeunes gens dont parle l'honorable député n'appartenaient pas à la milice, tout ce que je puis dire, c'est que l'on a commis là une fraude au détriment du pays.

Je ne connais pas personnellement les faits. Les fonctionnaires du ministère me disent que tous ces hommes sont allés à l'école avec le certificat du capitaine de la compagnie à laquelle ils appartenaient, le-

quel certificat portait que chacun de ces hommes avait régulièrement signé le rôle, et le certificat du capitaine a été produit à l'école lorsque ces hommes ont demandé leur admission. J'ai ici la déclaration écrite de M. Hemming, major du dépôt militaire n° 4, à Fredericton. Je ne saurais avoir d'autres renseignements sur la question que ceux que je puis obtenir de mes fonctionnaires. Si l'honorable député (M. McDougall) peut prouver qu'une fraude a été commise au ministère de la Milice, je lui promets qu'une enquête sera faite.

C'est là tout ce que je peux lui promettre.

Relativement à ces hommes, je donnerai à l'honorable député lecture du rapport tout entier :

FRÉDÉRICTON, N.-B., 19 mai 1899.

De O.C. n° 4 R.D., régiment R.C., à D.O.C., M.D. n° 9.

En réponse a votre lettre du 18 du courant, je vous soumets l'information suivante concernant les officiers non porteurs de commission qui y sont mentionnés :

Le caporal P. Mackinnon, du 94e bataillon, a rejoint le dépôt régimentaire n° 4, régiment R.C., le 1er octobre 1895 ——

Une année avant l'avènement du gouvernement actuel

——et il a été rayé des cadres le 31 décembre 1895.

Six mois avant que nous entrions en fonctions.

Il a obtenu un certificat de 1re classe.

Le caporal McDougall, du 94e bataillon, a rejoint le dépôt régimentaire n° 4 le 1er octobre 1895, et a été rayé des cadres le 31 décembre 1895.

L'honorable député (M. McDougall) aurait dû commencer son investigation un peu plus tôt.

Il a obtenu un certificat de 2e classe.

Le simple soldat D. McDougall, du 94e bataillon, a rejoint le dépôt régimentaire n° 4 le 7 janvier 1896, et a été rayé des cadres le 21 mars 1896.

Le gouvernement actuel était arrivé au pouvoir quelques mois auparavant.

Il a obtenu un certificat de 1re classe.

Le simple soldat McKenzie, du 94e bataillon, a rejoint le dépôt régimentaire n° 4 le 6 octobre 1897, et a été rayé des cadres le 30 du même mois, en conséquence de la disposition du paragraphe 4 de l'ordre général 94, de 1897.

(Signé.) T. D. R. HEMMING.
Commandant du dépôt régimentaire n° 4, R.R.I.C.

Relativement au cas du simple soldat McKenzie, mon honorable ami a prétendu que la réponse que j'ai donnée était de nature à nuire à cet homme. Je regretterais excessivement qu'il pût en être ainsi, car rien n'a été plus éloigné de mon intention que de faire tort ou de causer une injustice à qui que ce soit.

L'honorable député demande pouquoi on avait permis à cet homme de suivre les cours de l'école. Je lui ferai remarquer que la réponse que je lui ai donnée à cet égard était conçue exactement dans les termes de l'ordre général 94, auquel renvoie le major Hemming sous la direction duquel s'exerce la surveillance à laquelle sont sujets les hommes envoyés aux écoles militaires de ce pays.

Je citerai à l'honorable député la disposition de l'ordre général à ce sujet :

Ordre général 94.—Les commandants des écoles ne verront pas seulement à ce qu'on se conforme à ces instructions, mais ils régleront les choses de manière à ce qu'un officier détaché à cette fin voie constamment à ce que les officiers non porteurs de commission et les soldats qu un défaut d'intelligence ou d'instruction semble devoir rendre inaptes à devenir des officiers compétents de la milice, soient immédiatement renvoyés à leurs corps, et à ce que les cas soient promptement rapportés aux quartiers généraux.

Tels sont exactement les mots de la réponse que j'ai faite à l'honorable député (M. McDougall). Cette réponse m'avait été fournie par l'officier commandant général, et avait été tirée de cette disposition de l'ordre général. Le rapport à ce sujet était ainsi conçu :

Peter McKenzie, du 94e bataillon, a été rayé des cadres le 30 octobre 1897 en conséquence de la disposition du paragraphe 4 de l'ordre général 94, de 1897.

J'ai fourni à mon honorable ami (M. McDougall) tous les renseignements que je possédais. Je n'ai aucune connaissance personnelle du cas, et rien ne serait plus loin de ma pensée que de causer du tort à qui que ce soit ; et si le jeune homme a souffert de ce qui a eu lieu, il doit s'en prendre à mon honorable ami (M. McDougall), et non pas à moi.

M. McDOUGALL : Je demande la permission de différer d'opinion avec l'honorable ministre, et je lui déclare que je m'en tiens encore à ma prétention.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Naturellement.

M. McDOUGALL : Oui, c'est-à-dire que le jeune homme est parfaitement intelligent et parfaitement apte à acquérir les connaissances qu'il allait chercher à cette école. Malgré les raports des officiers, ce ne doit pas être cette raison qui a provoqué le renvoi de l'école de ce jeune homme.

Quant à W. B. McDougall mentionné par le ministre, il a suivi les cours de l'école dans les mêmes circonstances que McKinnon. Il s'en allait à Boston, lorsqu'on le prit à l'école de Frédéricton. Il n'était jamais revenu au pays avant la visite qu'il a faite à ses gens l'été dernier. C'est un citoyen des Etats-Unis. Il s'était rendu là, non pas dans le but de faire partie de la milice active, mais afin d'y passer quelques mois, en s'en retournant à Boston, durant le temps du chômage. Voilà ce qui se pratique à la connaissance de l'officier de milice qui donne des certificats à ces gens-là.

Plusieurs de ces jeunes gens-là, à part ceux qui sont mentionnés là, sont allés aux Etats-Unis, et ils sont à cette école maintenant, sans avoir jamais figuré un seul jour dans une compagnie. Ils ont pu apposer leur nom sur le rôle au moment même où ils

recevaient leur certificat de l'officier, mais rien de plus. Si c'est tout ce qui est requis, je n'ai rien à redire ; mais si j'ai bien compris le ministre (M. Borden), l'an dernier, il a dit que ces jeunes gens devaient appartenir à un corps de la milice active, et y avoir servi. Je n'ai pas compris qu'ils n'avaient besoin que d'apposer leur signature sur le rôle.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je dirai à l'honorable député (M. McDougall), que l'apposition de sa signature sur le rôle constitue l'essence de toute la chose. Cela signifie la prestation du serment et l'enrôlement dans la milice active du pays. En s'enrôlant, l'individu s'engage à servir 3 ans. Il arrive souvent que le capitaine d'une compagnie met la main sur un bon homme, lors des campements, et qu'il l'enrôle. Cet homme est alors envoyé à l'école afin d'être plus compétent lors du campement d'une autre année. D'après la loi concernant l'enrôlement, ces hommes deviennent membres de la milice active ; et sur réception du certificat de leurs capitaines attestant leur enrôlement, le commandant de l'école n'a pas d'autre alternative que de les recevoir s'il y a place, pourvu, naturellement, qu'ils soient recommandés par l'officier commandant du bataillon et le D. O. C.

M. McDOUGALL : Qu'a à dire le ministre au sujet de l'abus de ce système ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Si l'honorable député établit un cas d'abus, je verrai à ce qu'il en soit fait une investigation complète. Si l'on en impose au département, nous désirons le savoir ; et nous prendrons toutes les précautions possibles pour empêcher la chose. Mais je ne puis guère voir comment nous pouvons adopter plus de précautions que maintenant. D'abord, le capitaine de la compagnie doit donner un certificat; ensuite, l'officier commandant doit accorder son approbation ; et enfin, le D.O.C. doit émettre, sa recommandation, avant que l'aspirant puisse être admis à l'école.

M. McDOUGALL : L'abus consiste dans le fait de permettre à ces jeunes gens d'aller à l'école sans avoir participé un seul jour aux exercices de la milice active, et dans le fait qu'ils ne retournent ni ne restent jamais nulle part au Canada après avoir reçu leur éducation militaire à cette école. J'établis là un cas, et l'honorable député de Victoria, N.-E. (M. Bethune), qui connaît ces gens-là et qui est officier commandant, sait qu'ils ne restent pas au Canada après leur sortie de l'école. Je lui demande de dire si, oui ou non, Hugh McKinnon, W. B. McDougall et McNeill (j'oublie le prénom de celui-ci) ont jamais figuré un seul jour dans la milice active depuis qu'ils ont reçu leur éducation. Je suis parfaitement sûr que non, car ils ne sont par restés au pays.

M. BETHUNE : Ce n'est pas ma faute.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Si j'ai bien compris, l'honorable député (M. McDougall) a dit que ces gens-là étaient tous conservateurs, et tous de ses électeurs.

M. McDOUGALL : Je n'ai pas dit cela. En consultant le compte rendu de la discussion qui a eu lieu l'an dernier, le ministre verra que des 4 jeunes gens que j'ai mentionnés, j'ai déclaré conservateur l'un d'eux seulement. Les trois autres ont été admis à l'école. L'un d'eux est allé aux Etats-Unis, et les deux autres sont retournés chez eux. Le seul conservateur, sur les quatre, n'a pas reçu d'instruction. Il a été refusé et insulté.

M. BETHUNE : D'abord, l'aspirant doit signer le rôle de service, dont un exemplaire est gardé par le capitaine de chaque compagnie, et l'autre compagnie au D.O.C. de l'arrondissement. J'ai reçu le certificat du capitaine, ainsi conçu :

Je, soussigné, certifie par le présent que le susdit..... a prêté serment d'allégeance à sa souveraine le.....; de plus, qu'il réside en permanence dans les limites prescrites de l'arrondissement militaire, qu'il jouit d'une bonne réputation, qu'il peut lire et écrire convenablement.

Vient ensuite le certificat de médecin attestant que l'homme est doué du physique requis, et ainsi de suite.

Je demande alors la permission d'admettre l'aspirant à l'école, en m'adressant au D.O.C. Si celui-ci le juge à propos, il approuve la demande et l'envoie au commandant de l'école, où l'aspirant est admis s'il y a place.

On admet de l'arrondissement chaque année environ dix officiers et vingt sous-officiers, et nous prenons notre promotion de ce nombre, laquelle serait en moyenne de 4 pour chaque quartier. Je conseille à nos capitaines d'envoyer autant d'hommes que possible à l'école, en vue de favoriser l'efficacité du corps, et j'ai peut-être une douzaine de demandes relativement à chaque quartier.

L'honorable député (M. McDougall) doit se rappeler que McKinnon et McDougall ont suivi les cours de l'école en 1895, c'est-à-dire, longtemps avant l'émission de l'ordre qui a causé le renvoi de McKenzie. C'est en vertu d'un ordre tout à fait différent que McKenzie a été renvoyé.

M. McDOUGALL : Dois-je comprendre que McKinnon a suivi les cours de l'école de Frédéricton ?

M. BETHUNE : Oui.

M. McDOUGALL : Mais il n'a jamais assisté aux exercices auparavant ni depuis.

M. BETHUNE: Cela ne me concerne nullement. J'examine le rôle en différents temps, particulièrement lors de l'exercice annuel. Je sais que McKinnon appartenait à la milice à l'époque où il a fait sa demande d'admission, voilà tout. Je possède le certificat du capitaine qui l'établit. C'était en 1895, alors que tout le monde pouvait être admis,

qu'on fût sous-officier ou simple soldat, pourvu qu'on pût lire et écrire, et il n'importait pas qu'on eût ou non subi ces examens à la fin du cours. Mais cet ordre mentionné par le ministre a tout changé.

McKinnon avait fait sa demande au terme commençant le 1er octobre 1897, et dans l'intervalle, le 9 de ce mois, était émis cet ordre que le ministre a cité, savoir :

Le corps des officiers commandants non seulement doit apporter le plus grand soin au choix ou à la recommandation de ceux qui aspirent à suivre les cours d'instruction militaire, mais il doit encore voir à ce que ces aspirants possèdent, outre les qualités physiques requises, un degré d'intelligence dépassant la moyenne.

Il doit voir non seulement à ce que le postulant puisse lire et écrire, mais encore à ce qu'il possède un degré d'intelligence dépassant la moyenne. C'est ce qu'on n'examinait pas lorsque McKinnon est entré à l'école. Je ne connaissais rien de cet ordre, vu qu'il n'était pas émis alors, et McKenzie a été accepté dans l'intervalle.

Je désire continuer la lecture de cet ordre :

Les commandants des écoles ne verront pas seulement à ce qu'on se conforme à ces instructions, mais ils règleront les choses de manière qu'un officier détaché à cette fin, voie constamment à ce que les sous-officiers et les soldats qu'un défaut d'intelligence ou d'instruction semble devoir rendre inapte à devenir des officiers compétents de la milice, soient immédiatement renvoyés à leurs corps, et à ce que les cas soient promptement rapportés aux quartiers-généraux.

Ce fut l'acte du commandant de l'école, et nul autre que lui n'en savait rien. C'est le colonel Maunsell ou le major Hemming, je crois, qui était commandant à cette époque. Ces ordres ont paru dans l'intervalle, après que la demande de cet homme eût été acceptée. Il s'est rendu à l'école le 1er octobre, et dans l'intervalle ces ordres ont été émis. Le commandant de l'école a cru que McKenzie ne faisait pas suffisamment de progrès, et a ordonné son renvoi. Nul autre que lui ne savait rien de la chose.

M. McDOUGALL : Il me semble que l'honorable ministre aurait pu donner cette explication, au lieu de la réponse qu'il a faite, c'est-à-dire déclarer qu'alors que ce jeune homme poursuivait ses études, il était survenu dans les règlements des changements obligeant le commandant à le renvoyer. Voilà qui aurait été une réponse plus juste et beaucoup plus opportune à faire de la part du ministre, que celle qu'il a donnée.

M. BETHUNE : Nul n'est à blâmer, si blâme il y a, que le commandant de l'école. Quant à moi, j'ai agi conformément aux instructions existant à l'époque.

M. E. G. PRIOR (Victoria, C. A.) : Je ne suis pas surpris de voir l'honorable député du Cap-Breton (M. McDougall), soulever ce sujet en Chambre, car aux yeux d'un homme peu au fait des matières militaires, les apparences sont certainement suspectes. Mon honorable ami dit que le jeune homme possède une intelligence supérieure à la moyenne, et pour ma part, je ne puis comprendre qu'un homme ainsi apprécié par l'honorable député ne puisse subir l'examen requis en pareil cas. Lorsqu'un homme peut lire et écrire, et qu'il se montre en quelque sorte susceptible de discipline et d'instruction, il peut être admis. J'aimerais à savoir combien de temps il a subi l'épreuve. A-t-il été renvoyé le premier jour qui a suivi son arrivée ? Car je défierai n'importe qui de prouver le défaut d'intelligence d'un homme par une heure ou deux d'exercice.

M. BETHUNE : Il est entré à l'école le 1er octobre, et il a été rayé des cadres le 30 du même mois.

M. PRIOR : Dans ce cas, je n'ai plus rien à redire quant à la preuve de son défaut d'intelligence. Il faut laisser à l'officier commandant de l'école le soin de juger des progrès de l'élève. Après un certain nombre de jours, on peut constater si celui-ci doit vraisemblablement faire ou non un bon soldat.

Il est un autre point, toutefois, sur lequel j'aimerais à dire quelques mots, savoir : au sujet de la signature du rôle afin d'être admis à l'école. Il n'y a aucun doute qu'il se commet une foule de fraudes de la part de certains officiers de la milice à cet égard. Un homme, peut-être quelque peu entreprenant, va trouver le capitaine d'une compagnie et lui dit : "Je ne fais rien actuellement, et je désirerais entrer à cette école." Le capitaine, heureux de lui venir en aide, lui dit : "Allez signer le rôle." Le capitaine qui est responsable, envoie son certificat à l'officier commandant, qui doit l'accepter ; et ce certificat est ensuite adressé au médecin, lequel certifie que le postulant possède les qualités physiques requises, puis il est remis à l'officier commandant de l'école. Et cet homme va passer son temps à l'école aux dépens des contribuables du pays. Il n'a nullement l'idée d'aller faire partie d'un régiment ni d'aller se battre pour la patrie. Il entend seulement y avoir du bon temps, comme il dit, et lorsqu'il en sort l'officier commandant ni les autres officiers affiliés à l'école ne le revoient plus.

C'est ce que j'ai constaté dans mon propre régiment. Des soldats sont allés aux écoles, et dès qu'ils eurent obtenu une bonne teinte d'instruction militaire—chose qu'ils obtiennent, je suis heureux de le dire,—on les a vus passer aux Etats-Unis où les régiments n'étaient que trop heureux de les recevoir.

Ce n'est pas ce que nous voulons. Et j'aimerais à signaler la chose au ministre afin qu'il soit adopté, si possible, un moyen de rendre les officiers plus circonspects relativement aux admissions à l'école. Je crois qu'il vaudrait beaucoup mieux exiger formellement de tout postulant, avant de l'admettre, qu'il ait fait partie un certain temps d'un régiment, au lieu de lui permettre de signer le rôle après y avoir passer un

jour. Il n'est pas juste à l'égard de ceux qui ont fait partie des mois, des années peut-être, d'un régiment sans pouvoir entrer à l'école, que ces gens-là passent avant eux.

Je ne suis pas étonné de voir l'honorable député du Cap-Breton soulever cette matière. Il l'a fait simplement parce qu'il croyait que le jeune homme en question avait été maltraité. Après avoir entendu l'explication de la chose, il verra, je crois, que l'état de choses est différent de celui qu'il croyait exister.

M. BETHUNE : L'état de choses qui existait alors n'existe pas aujourd'hui. L'ordre 94 répond à l'objection tout entière de l'honorable député :

Règle générale, les sous-officiers seront seuls recommandés. Ce n'est que dans le cas où ces qualités sont possédées a un degré marquant, qu'un simple soldat sera recommandé.

Quant à l'autre point soulevé par mon honorable ami, voici ce que dit le règlement :

Les sous-officiers ou les soldats recommandés doivent avoir completé au moins un service de 13 mois dans le corps dont ils font partie, et avoir assisté aux derniers exercices annuels de leurs corps.

Tel est maintenant le règlement.

M. McDOUGALL : Je puis dire que ce jeune homme est doué d'une intelligence et d'une instruction dépassant en moyenne celles que possèdent les soldats des diverses compagnies du 94e bataillon, et c'est ce que l'honorable député de Victoria sait fort bien. Il sait que la majorité des soldats de ces compagnies, aujourd'hui, sont des hommes dépourvus d'instruction, et que même beaucoup d'entre eux ne peuvent écrire leur nom. C'est là un fait dont je suis absolument certain, vu que ce sont des gens avec qui je fais affaires depuis 20 à 30 ans.

M. BETHUNE : Ils appartiennent à votre comté.

M. McDOUGALL : Non, au comté de l'honorable député ; mais il leur est arrivé de venir faire leurs achats durant 20 ou 30 ans dans le mien, et je connais leur éducation et leur caractère peut-être mieux que l'honorable député. Je sais que le jeune homme en question est doué bien au delà de la moyenne de l'intelligence des soldats de ces compagnies.

M. FOSTER : Il serait peu profitable de critiquer $295,000 de dépenses publiques en l'absence du ministre responsable. Naturellement, l'honorable ministre doit absolument partir ce soir, mais il aurait dû voir à ce que ses estimations fussent soumises plus tôt. Il vaudrait donc mieux examiner quelque autre item, et attendre le retour du ministre, qui aura, sans doute, lieu dans quelques jours.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable collègue a tant de confiance dans l'exactitude de ses estimations, qu'il me les a confiées, croyant qu'avec l'aide de ses fonctionnaires, je pourrais fournir à l'honorable député tous les renseignements qu'il désire.

M. EARLE : Ces estimations renferment certains item qu'il serait impossible de discuter d'une manière satisfaisante en l'absence du ministre responsable.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans ces circonstances, je retirerai l'item.

M. CLARKE : L'honorable ministre peut-il fournir des renseignements concernant l'arrivée de quelque envoi de ces médailles ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : J'ai reçu une lettre du ministe de la Milice et de la Défense, hier, dans laquelle il dit qu'il n'avait pas encore reçu ces médailles de l'hôtel des monnaies d'Angleterre, et qu'il ne savait trop quand elles arriveraient. Elles ont été commandées, et son département en a pressé la livraison ; cependant, il pourrait s'écouler une couple de mois avant qu'elles arrivent.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le sous-ministre m'informe que le premier envoi de ces médailles devait quitter l'Angleterre le premier du mois. On espère qu'il est en route. Dorénavant ces médailles arriveront par petites consignations à de courts intervalles les unes des autres.

M. PRIOR : Voilà une autre raison pour laquelle nous devrions avoir un hôtel des monnaies au Canada.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ne pourrions-nous pas adopter l'item concernant les exercices annuels avec l'entente que le tout pourra être remis en discussion lors de l'examen des estimations principales ?

M. FOSTER : L'honorable ministre verra qu'il ne s'agit là que d'une partie de l'item.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Pourquoi ne pas laisser adopter tout l'item, pour permettre à la discussion de se faire sur d'autres item ?

M. FOSTER : Mes honorables amis, depuis trois mois qu'ils sont ici, n'ont jugé à propos de soumettre les estimations supplémentaires que ces jours derniers, et le ministre de la Milice et de la Défense n'a cru devoir soumettre les siennes qu'une heure ou deux avant son départ. Tout cela respire une certaine contrainte qui ne réussira pas.

L'item est retiré.

Dépenses imprévues pour payer M. S. J. Carter, commis temporaire du bureau des rebuts de Winnipeg, à titre d'allocation provisoire pour faire face aux frais de subsistance exceptionnels au Manitoba, du 1er juillet 1898 au 30 juin 1899, nonobstant toute disposition contraire de la loi concernant les administrations publiques..... $43

M. FOSTER : Combien de temps la vie coûtera-t-elle plus cher à Winnipeg qu'à Ot-

tawa ? Je remarque que le directeur général des Postes étend son allocation. Jusqu'à présent, du moins dans les estimations de ces dernières années, cette allocation était accordée seulement aux commis préposés au transport du courrier par chemin de fer et aux fonctionnaires des divisions des inspecteurs, particulièrement aux fonctionnaires voyageurs ; mais voici que l'allocation s'étend maintenant à la division des lettres en rebut, laquelle est maintenant une division de distribution en vertu des lois de l'honorable ministre. Je le prierais de bien examiner ce sujet, afin de voir si, oui ou non, il existe réellement une différence qui doit rendre plus longtemps nécessaire le maintien de cette distinction relativement au coût de la vie, entre Winnipeg et les autres villes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nos renseignements sont qu'il y a une différence considérable. Des personnes importantes de Winnipeg ont déclaré l'autre jour au comité des comptes publics que la vie coûtait plus cher qu'ailleurs en cette ville.

M. FOSTER : Je ne crois pas qu'on ait examiné ce sujet, la chose n'a été qu'incidemment mentionnée.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce jeune homme est un copiste surnuméraire qui ne reçoit comme salaire que $430. Je crois que le supplément de salaire qu'il retire pour demeurer à Winnipeg n'est que de 10 pour 100. Je verrai à me procurer en temps opportun tous les renseignements désirés pour porter cet item aux estimations supplémentaires de l'an prochain.

M. FOSTER : Il me semble qu'on peut vivre à meilleur marché à Winnipeg qu'ici. La viande et le blé nous viennent de cette partie du pays.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui, mais les prix d'importation sont très élevés.

M. FOSTER : Je ne crois pas que l'on puisse comparer le coût du transport de marchandises en grenier et qui sont nécessaires à l'existence, à celui du transport de ces mêmes marchandises nécessaires à la subsistance d'un individu pris séparément. C'est la question de sentiment qui s'impose même s'il n'y avait pas de raison pour cette augmentation dans le coût du transport.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mais quand il s'agit du loyer d'une maison ?

M. FOSTER : Si les loyers sont, ainsi que les taxes, aussi élevés à Winnipeg qu'ils le sont à Ottawa, et qu'on obtienne là ce qu'on obtient ici à un montant déterminé, je laisserai passer l'item.

M. CLARKE : Quel est le montant de l'augmentation ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Dans la proportion de 10 pour 100 suivant la coutume suivie jusqu'à présent.

M. McDOUGALL : Cette pratique sera-t-elle suivie pour le Yukon ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je voudrais qu'elle le fût.

M. FOSTER : Ces commis préposés aux lettres de rebut relèvent-ils du service extérieur du département ou du service intérieur ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Du service intérieur.

M. FOSTER : Il me semble qu'il y a autant de différence entre ces deux services qu'entre le département dont vous êtes le chef et celui de la Milice. Je ne crois pas que mon honorable ami (M. Mulock) se serve des subsides votés au département de la Milice pour remplir un écart dans son propre département, et qu'il croie qu'il a le droit d'en agir ainsi.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, assurément.

M. FOSTER : Alors, sur quel principe s'appuie-t-il pour demander que des fonds qu'on demande à la Chambre de voter pour le travail spécial dans le service extérieur soient consacrés au service intérieur ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : De quel item veut parler l'honorable député (M. Foster) ?

M. FOSTER : Du dernier : $968 pour rembourser le montant payé à même le crédit "divers" du service extérieur du département des Postes, pour les frais de déplacement des employés du service intérieur qui ont été transférés d'Ottawa aux villes où des bureaux de lettres de rebut ont été établis. Quand j'étais ministre des Finances, nous avons essayé d'établir une ligne de démarcation aussi tranchée que possible quant aux crédits votés, parce que, si l'on permet aux fonctionnaires d'un département de violer le règlement qui s'applique à ce département dans les questions de peu d'importance, ils ne considéreront plus ce règlement comme devant être observé à la lettre. L'auditeur général avec lequel j'ai eu de nombreuses conversations à ce sujet, a déterminé cette ligne et nous avons adopté au bureau du trésor une résolution tenant le comptable de chaque département responsable des sommes détournées des fins pour lesquelles elles ont été votées, ou dépensées pour payer des travaux supplémentaires, et l'obligeant à ne payer sur les chèques que l'auditeur général lui donne à temps déterminé que les montants affectés aux fins indiquées dans ces chèques.

Mon honorable ami reconnaîtra que c'est là un principe d'une importance vitale quand il s'agit des crédits et des dépenses votés par le parlement. C'est uniquement parce que je constate que cette règle est violée

constamment et dans certains cas qui nous seront bientôt soumis, d'une façon des plus grossières, il me semble, que je parle de la chose. L'observance de cette règle équivaut à un mépris de ce que vote le parlement. Ainsi, par exemple, on nous demande de voter certaines estimations comme dans le cas suivant : la Chambre vote un certain montant pour dépenses déterminées, au département de l'Intérieur, et sans la moindre autorisation du parlement, autant que je le puis constater, une partie considérable de ces deniers sert à payer des travaux dont le parlement n'a jamais entendu parler et pour lesquels il n'a jamais voté ces argents. Puis les ministres viennent demander à la Chambre de rembourser ces argents.

Il n'y a qu'un cas où le gouvernement peut obtenir l'argent que le parlement n'a pas voté, c'est quand il y a urgence pour des cas imprévus. Le Gouverneur général peut alors signer un mandat qui permet au gouvernement d'obtenir l'argent qu'il lui faut. Mais quel respect aurions-nous des crédits votés par le parlement si, par exemple, le ministre de la Marine et des Pêcheries devait donner la moitié des fonds votés pour son département à son voisin qui en a besoin ; si le ministre des Douanes consacrait la moitié du revenu de son département à certaine dépense alors que pas un sou de ce revenu ne devrait servir à payer cette dépense ?

Le principe est celui-ci : il faut un vote du parlement indiquant à quelle fin tel ou tel crédit est destiné et, s'il y a urgence, le gouvernement peut obtenir le mandat du Gouverneur général pour faire face à certaines dépenses. Cependant, dans des circonstances peu importantes, le gouvernement peut employer l'argent voté pour les dépenses imprévues.

Mais si nous sommes entrés dans une ère de folles dépenses, ainsi que maints faits semblent l'indiquer actuellement, le crédit " Divers " que nous sommes appelés à voter sera bientôt dépensé par suite de la politique imprévoyante des ministres qui ne pourront plus rien obtenir de ce chef. Je désire attirer l'attention de la Chambre sur ce fait que je considère comme impliquant toute une question de principe.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne veux pas discuter ce que mon honorable ami a dit.

M. FOSTER : Il est vrai que le cas actuel en lui-même est de peu d'importance.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui ; cependant le principe est important et j'approuve ce que l'honorable député a dit. La seule chose que je puis ajouter pour justifier le département d'avoir fait la dépense qui nous occupe est ceci : Le parlement a adopté très tard, durant la dernière session, le bill à l'effet de décentraliser la section des lettres de rebut, de sorte que ceux qui ont préparé les estimations n'ont pu connaître les frais de déplacement des employés désignés pour les différentes divisions. C'est pour cela qu'il n'y a pas eu d'item dans les estimations pour un service tel qu'il aurait dû s'en trouver. La loi a été mise en vigueur et les employés se sont rendus à leur place de destination, en payant leurs propres dépenses, ainsi que c'est la coutume, je crois, et ont renvoyé le compte de ces dépenses. Quand on a reçu ces comptes, on a découvert qu'il n'y avait pas de crédit voté pour ce service. Mais malheureusement, nous étions en face d'un fait accompli ; il n'y avait rien pour payer ces frais de déplacement dans les crédits votés pour les dépenses éventuelles et j'ai dû prendre la responsabilité de la chose. J'ai cru que le parlement ayant voté cette loi de décentralisation, c'était là un fait qui jusqu'à un certain point pouvait être considéré, sinon comme nous justifiant complètement, mais nous autorisant à faire cette décentralisation et qui pouvait être invoqué pour excuser cette faute.

M. FOSTER : Je ne m'oppose pas à cette dépense.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je le comprends bien, M. le président, mais je désire expliquer comment le fait s'est produit. Je ne puis présenter d'autre défense que celle de dire que le fait a été le résultat des circonstances créées par la mise à exécution du nouveau système.

M. PRIOR : Je vois qu'il y a un montant de $416.33 pour les frais de déplacement de G. A. D. Mailleue, à Victoria, C. B., relativement à cette décentralisation du bureau des lettres de rebut. Il n'y a pas de doute que M. Mailleue est un excellent fonctionnaire public et un homme apte sous tous rapports à remplir la position qu'il occupe. Mais je ne puis voir comment ses frais de déplacement se soient élevés à $416.33, quand je vois que ceux de M. T. I. D. Moffat à Halifax, ne s'élèvent qu'à $12.15.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne sais pas jusqu'à quel point on a suivi cette coutume dans le passé, mais je suppose que si M. Mailleue est un homme marié, nous devrions payer ses frais de déplacement, ceux de sa famille et le coût du transport de ses meubles. Ces comptes ont tous été régulièrement approuvés.

M. PRIOR : Ce que nous voulons à la Colombie Anglaise c'est d'augmenter notre population ; je suppose donc que le montant est exact.

Département des Travaux publics—
Nouvelle somme pour impressions, papeterie, divers, etc..... $3,00

M. FOSTER : Je remarque que le ministre des Travaux publics (M. Tarte) n'a pas suivi la règle générale. Cette règle que nous avons observée avec soin, et pour d'excellentes raisons, consistait à diviser ces deniers

de manière à ce que ce dont on avait besoin pour la papeterie retournât à la papeterie ; que ce dont on avait besoin pour les impressions fût consacré aux impressions et il en était de même pour ce que l'on comprend sous le titre "divers". Cette division se faisait dans mon propre département pour la bonne raison que si vous avez une somme non destinée à telle ou telle chose, vous consacrerez trop de cette somme aux "divers"—que vous découvrirez ensuite quand nous arriverons les comptes pour impressions et papeterie que vous n'avez pas assez d'argent pour les payer.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les impressions et la papeterie vont généralement ensemble.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est réellement là qu'une question de tenue de compte.

D'après les renseignements qui m'ont été fournis par les fonctionnaires du département, il appert qu'il existait une coutume dans ce département à l'effet de porter les télégrammes au compte de chaque ouvrage auquel ils se rapportaient. Cette coutume a été suivie jusqu'à dernièrement, alors que l'auditeur général a attiré l'attention du ministre sur ce fait et exprimé l'opinion que tous les télégrammes devaient être compris dans un seul compte. En conséquence, cet item est nécessaire afin de pourvoir au paiement des comptes pour télégrammes qui resteraient non payés, l'auditeur général ne voulant plus avoir cet item compris sous le titre "divers" comme dans le passé. Cela n'augmente pas les dépenses, mais est destiné à permettre au ministre des Travaux publics de faire ce que demande l'auditeur général.

M. FOSTER : L'auditeur général a-t-il imposé la même règle pour toutes les dépenses de voyage, ou est-ce la coutume à présent de mettre ces dépenses au compte de chaque entreprise en particulier et de prendre les dépenses de tous les employés ici et d'en faire la distribution parmi les différentes entreprises du pays ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je viens d'envoyer demander ce renseignement au département. En attendant, je demanderais que cet item fût laissé de côté pour le moment.

M. MONTAGUE : La coutume suivie dans le passé était, quand une entreprise publique se faisait quelque part dans le pays, de porter au compte de cette entreprise toutes les dépenses de voyage et une certaine somme pour les dépenses de télégraphie, de travaux d'ingénieurs, de dessinateurs et autres dépenses du même genre étaient portées au compte spécial. Quand ces comptes ne sont pas donnés en détail, la Chambre se trouve dans l'impossibilité de savoir au juste combien d'argent est dépensé dans chaque division de ce service. Je crois que l'auditeur général a bien fait d'attirer l'attention du gouvernement sur ce fait et de suggérer l'autre méthode.

Pénitenciers—

Pénitencier de Kingston—Pour payer les *frais de l'enquête Devlin* $2,632 73

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je crois que cet item devrait être laissé de côté quant à présent. Il y a entente avec le Solliciteur général (M. Fitzpatrick), qu'il y aura discussion sur cet item. Mais si l'on consent à ce que cette question soit discutée lors de la présentation du budget principal, nous pouvons la laisser de côté pour le moment et nous occuper des autres item *concernant les pénitenciers.*

Le MINISTRE DES FINANCES : En l'absence du Solliciteur général, chacun de ces item se rapportant au département de la Justice peut être laissé en suspens ; il peut être même discuté lors de la présentation du budget principal, si quelque honorable député le désire.

Fermes expérimentales—

Solde de $300 dû sur l'achat pour la ferme expérimentale d'une partie du lot 1, concession B, sur la rivière Rideau, township Nepean, et intérêt sur cette somme aux taux de la caisse d'épargne du gouvernement, du 15 mars 1887 au 1er juillet 1889 ($159.22). Total $459 32

M. MONTAGUE : Quels sont les détails de cette affaire ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cet item est une conséquence du fait que le propriétaire de la ferme avait un enfant mineur qui avait une réclamation du droit de sa mère sur cette propriété qui ne pouvait être payée que lorsque cet enfant aurait atteint sa majorité. Il a eu 21 ans l'an dernier, et le montant de sa réclamation lui a été payé sur l'argent consacré à l'achat de la Ferme Expérimentale.

M. FOSTER : Le montant primitif était-il de $159.22 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On a réclamé l'intérêt de l'argent.

M. MONTAGUE : $300 étaient le montant primitif.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : $159 représentent l'intérêt.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. FOSTER : Cette propriété a-t-elle été en possession du gouvernement et occupée par lui depuis le moment de l'achat ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Certainement. L'item ne se rapporte pas au prix payé pour cette propriété, mais seulement à cette partie du prix d'achat retenue parce qu'un mineur avait un droit sur cette propriété.

Exposition territoriale du Nord-Ouest—
Pour faire revivre la somme *périmée* de $4,000 votée en 1897-98..... ..... $837 36

M. MONTAGUE : Pourquoi cela n'a-t-il pas encore été payé ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous n'avions pas encore les comptes en mains.

M. FOSTER : Cela règlera définitivement la question probablement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. MONTAGUE : Annoncez-vous pour avoir des réclamations ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

Exposition d'Omaha—
A voter de nouveau, la somme périmée sur le crédit de $5,000 voté en 1897-98 ..... $727 20

M. FOSTER : Est-ce là tout ce que nous a coûté l'exposition d'Omaha ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le montant voté était de $8,000. Je ne puis me rappeler le coût exact, mais il était de $100 à $150 plus bas que ce montant.

Impression, reliure, etc., des rapports des brevets canadiens et autres, somme additionnelle nécessaire..... .... $2,000

M. FOSTER : Où se font ces travaux ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne le sais pas exactement. Ils sont exécutés partie à Montréal et partie à Toronto, sous la direction absolue du bureau de l'imprimerie. En réalité, il ne s'agit que de crédits perimés depuis plusieurs années et qui ont toujours été payés sur les crédits des années suivantes. Je veux faire cesser cet état de choses afin de recommencer sur des bases plus justes. Cet état de choses est dû au fait que les comptes n'ont pas été rendus à temps durant plusieurs années et on les a payés sur les crédits des années suivantes. C'est accumuler les crédits périmés.

M. MONTAGUE : Les revenus de cette division du département sont-ils assez élevés pour payer ses dépenses ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non ; elle nous coûte $9,000 par année.

M. MONTAGUE : Outre le crédit demandé ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. FOSTER : Mais tout le département des brevets d'invention est une source de revenus ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui ; les revenus sont élevés.

Achats de livres et publications pour la bibliothèque du bureau des brevets d'invention.. $2,000

M. MONTAGUE : Quels sont ces livres ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous n'avions pas de traités sur la loi des brevets d'invention dans le département. Je crois avoir déjà expliqué au comité que j'avais été obligé de me procurer les services de quelques jeunes hommes. Les anciens examinateurs des brevets d'invention avaient des livres qui leur appartenaient, principalement M. McCabe que l'honorable député d'Haldimand (M. Montague) connaît très bien. M. McCabe avait une bibliothèque dont se servaient les autres examinateurs. Cette bibliothèque se trouve au département des brevets d'invention, et je propose que le gouvernement l'achète afin qu'elle serve aux autres examinateurs.

M. MONTAGUE : Vous prenez les vieux livres ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous nous proposons d'acheter la bibliothèque de M. McCabe et quelques nouveaux livres.

M. FOSTER : Je voudrais savoir si ces livres sont la propriété de M. McCabe ou s'ils ont été achetés primitivement par le gouvernement.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : M. McCabe a acheté de son argent ces livres qui ont servi aux autres examinateurs des brevets d'invention, et il a cru qu'il n'était que juste que le gouvernement le remboursât.

M. FOSTER : Le gouvernement n'a pas payé pour l'achat de ces livres.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non. M. DeCelles estime que ces livres valent $1,700 et je demande maintenant $250 de plus pour acheter les livres nouveaux dont le département pourra avoir besoin.

Quarantaine—
Montant transféré au département des Travaux publics $2,000

M. FOSTER : Pourquoi cet item ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'hiver dernier, on a dû établir une quarantaine considérable à Halifax par suite de l'arrivée et du séjour forcé des Doukhobortses à cet endroit, au milieu de l'hiver. Le département des Travaux publics n'avait aucun argent pour cette fin, et j'ai fait un arrangement avec l'Auditeur général qui nous permettait d'employer à cette fin une partie du crédit voté pour la quarantaine, sous la condition de remettre le montant ainsi pris au même crédit. L'Auditeur général m'a ensuite conseillé de demander un crédit supplémentaire. L'argent a été dépensé pour payer les frais occasionnés pour le séjour des Doukhobortses à Halifax où ils étaient retenus à cause des cas de petite vérole qui s'étaient déclarés au milieu d'eux.

Quarantaine des bestiaux—
Tuberculose—Somme additionnelle nécessaire pour appointements et dépenses.... $5,000

M. MONTAGUE : Où cet argent est-il dépensé ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans tout le pays. J'ai annoncé partout que je ferais faire l'inspection des bestiaux dans tous les endroits qui demanderaient cette inspection. L'on comprend que l'augmentation de travail et de dépenses sous ce rapport a été considérable. Le nombre des bestiaux examinés a été beaucoup plus considérable que celui des bestiaux examinés l'année précédente.

M. MONTAGUE : Quels sont ceux qui font cette inspection ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Divers médecins vétérinaires dans tout le pays, qui ont les capacités voulues.

M. MONTAGUE : Comment sont-ils payés?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On leur paie des honoraires, plus leurs dépenses.

M. MONTAGUE : Combien reçoivent-ils pour leurs frais de voyage ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ils reçoivent $5 par jour pour leur travail. On ne leur paie aucune dépense de voyage, mais on leur remet l'argent qu'ils ont dû dépenser pour se rendre à l'endroit où leurs services sont réclamés et en revenir, quels que soient les comptes qu'ils certifient.

M. MONTAGUE : Mais comment pouvez-vous calculer le temps ? Un inspecteur peut aller à deux ou trois milles, disons trois milles, faire une inspection et revenir. Quel montant lui accordez-vous ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il lui faut deux jours pour faire une inspection et en réalité, il lui faut travailler de bonne heure le matin jusque tard le soir. Quelques-uns de ces inspecteurs ont demandé un supplément de pays, c'est-à-dire de faire compter deux jours pour trois. mais nous avons refusé cette demande.

M. MONTAGUE : Vous ne leur accordez pas de frais de voyage, mais seulement ce qu'ils sont obligés de dépenser pour se rendre à l'endroit désigné et en revenir ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. MONTAGUE : Quel est le montant dépensé ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai ici un état des sommes dépensées, mais il n'indique que la somme totale payée à chaque médecin vétérinaire. Je ne puis pas dire combien cela a coûté par mille. J'ai la liste des paiements faits à chacun.

M. MONTAGUE : Quels sont les noms de ceux qui ont été payés ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai ici une liste de 30 noms de personnes auxquelles des paiements ont été faits.

M. MONTAGUE : D'après ce que je comprends, ce sont des vétérinaires que vous employez dans tout le pays.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, et de plus nous en avons deux ou trois à salaire, que nous envoyons là où leurs services sont requis, s'il n'y a pas de médecin vétérinaire dans les environs. Les autres sont payés tant par jour, plus leurs dépenses, durant le temps qu'ils sont employés. Si l'honorable député veut me nommer un endroit auquel il porte intérêt, je vais lui donner les noms.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre ferait peut-être mieux de lire toute la liste. Elle sera peut-être utile à consulter dans les "Débats".

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je dois dire relativement à ce qui concerne M. A. H. Hall, dont le nom figure sur la liste pour un montant de $1,175 pour services et $900 pour dépenses, que ce monsieur a travaillé dans la partie est de la province de Québec, où il y a eu jusqu'ici de nombreuses demandes, et où il a dû voyager en voiture par suite de l'absence complète de chemins de fer. Voici la liste :

Nom.	Résidence.	Services.	Dépenses.
		$ c.	$ c.
A. H. Hall	Québec	1,175 00	960 95
W. W. Hall	Campbellton, N.-B.	1,090 00	353 75
A. E. Moore	Montréal	833 30	499 70
J. G. Adami	"	833 30	24 30
H. S. Hurlburt	"	250 00	34 75
A. David	"	125 00	.....
V. Daubigny	"	416 60	49 10
C. F. Martin	"	416 60	25 90
G. W. Higginson	Rockland	416 64	.....
W. H. Pethick	Ile du Prince-Edouard	270 79	90 14
D. McCuaig	Moncton	60 00	3 92
J. C. McMurtry	Arnprior	645 00	148 50

Nom.	Résidence.	Services.	Dépenses.
		$ c.	$ c.
A. C. Wannan	Oshawa	340 00	6 50
J. A. Mowbray	"	335 00	80 00
Wm. Jakeman	Halifax	20 00	24 87
F. Fisher	Carleton Place	225 00	22 50
O. H. Duncombe	Waterford	87 50	21 50
Thos. Chalmers	Truro	88 75	11 38
F. W. Brant	Sunderland, Ont.	73 75	51 05
J. A. Bean	Gananoque	112 50	.....
A. E. James	Ottawa	73 75	23 50
W. A. Shoults	Gladstone, Man.	55 00	16 75
A. A. Leckie	Ile du Prince-Edouard.	56 00	18 50
J. H. Frink	Nouveau-Brunswick	102 50	75 16
F. G. Hall	Amherst, N.-E.	35 00	30 00
C. L. Smith	Brantford	60 00	5 00
H. S. Manhard	Smith's Falls	140 00	52 00
Chas. Little	Winnipeg	259 00	202 50
T. R. Duchesne	Chicoutimi	135 00	200 95
A. B. Campbell	Berlin	80 00	14 50
J. G. Stewart	Brantford	175 00	.....
J. D. Whyte	Leeds, P.Q.	72 50	.....
Thomas Thacker	Renfrew	230 00	.....
D. McCrae	Guelph	65 00	52 40
H. S. Perley	Ottawa	38 50	12 00
W. A. McNeely	Brooklyn, Ont.	105 00	63 00
Divers services rendus par des médecins vétérinaires pour des sommes moindre que $30		280 75	240 20

M. MONTAGUE : Certains items figurent dans cette liste à part les employés salariés, qui semblent indiquer que quelques-uns de ces médecins vétérinaires sont pour ainsi dire constamment à l'emploi du ministère.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y en a un ou deux.

M. MONTAGUE : Un de ces hommes paraît avoir été employé durant 200 jours.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y a deux mois, j'ai remercié cet homme de ses services.

M. MONTAGUE : J'allais dire qu'il aurait été aussi avantageux pour le ministère de l'employer toute l'année. Il y a un autre de ces employés qui a reçu $800.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est M. Moore, qui est un employé permanent du ministère à Montréal et il reçoit un salaire. Le professeur Adami, de l'Université McGill, reçoit lui aussi un salaire de $1,000 par année. J'ai cru qu'il était nécessaire de posséder les services d'un expert pour faire le travail de bactériologie qui doit accompagner les expériences qui sont faites sur le lait, et j'emploie pour ce travail le professeur Adami.

M. MONTAGUE : Je n'ai aucune objection à cela.

M. PRIOR : Que faites-vous du bétail qui est atteint de la tuberculose ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il est mis en quarantaine et isolé, mais nous n'avons pas donné l'ordre de le tuer. Nous isolons ces animaux aussi complètement que possible, et règle général, ils sont tués par leurs propriétaires. Nous avons eu certaines difficultés relativement à des demandes de compensation, mais je ne me suis pas cru justifiable de les accorder.

M. MONTAGUE : Avez-vous pris cette question de compensation en considération ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas pris cette question en considération, parce que quand j'ai obtenu ce crédit de la Chambre, je me suis engagé à ne payer aucune compensation, et je ne me suis pas cru libre après une telle promesse d'en accorder.

M. FOSTER : Aucune compensation n'a été payée ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Aucune.

M. PRIOR : Une fois que ces animaux sont mis en quarantine, sont-ils sous la surveillance d'un médecin vétérinaire jusqu'au moment où ils sont renvoyés ou tués ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, ils ne sont pas directement sous la surveillance d'un médecin vétérinaire, mais cela n'empêche pas que leur propriétaire s'exposerait à une punition sévère s'il enfreignait la quarantaine.

M. McDOUGALL : Comment doit s'y prendre celui qui veut faire examiner son

troupeau par un de ces médecins vétérinaires ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Si une personne s'adresse au ministère à ce sujet, il lui est envoyé une formule de demande contenant les conditions que le bouvernement impose pour faire cet examen sans aucun frais, et l'une de ces conditions est que le propriétaire ne devra pas demander de compensation. Je dois avouer que j'ai fait tout en mon pouvoir pour éviter que le ministère eût à s'occuper de cette question de compensation ; il aurait fallu demander à la Chambre un crédit tellement considérable, que cette dernière aurait refusé de l'accorder, mais quand j'ai obtenu un crédit de $15.000 pour m'occuper de cette question, j'ai promis au parlement que pas un sou de cet argent ne serait dépensé à cette fin.

M. McDOUGALL : En supposant qu'un cultivateur qui demeure à 2,000 milles d'Ottawa s'aperçoit que l'un ou plusieurs des animaux de son troupeau sont malades, est-il obligé de faire une demande par écrit au ministre à Ottawa pour obtenir les services d'un médecin vétérinaire ? S'il en est ainsi, je ne vois pas quelle peut être l'utilité de ce service.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous recevons des demandes de la part de personnes demeurant dans les Territoires du Nord-Ouest et dans les régions éloignées de l'est du pays, qui nous avertissent qu'elles craignent que la tuberculose n'existe dans leurs troupeaux. Nous leur envoyons immédiatement des formules de demande et nous leur disons quel est le médecin-vétérinaire le plus près de cet endroit et qui est autorisé à faire cet examen. Règle générale, ce médecin vétérinaire demeure près de là. Lorsqu'il y a beaucoup d'ouvrage à faire nous nommons un autre médecin vétérinaire.

M. MONTAGUE : Qu'adviendrait-il si la plainte était formulée par le propriétaire d'un troupeau voisin ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai traité cette question en supposant qu'il ne s'agissait pas d'un cas dans lequel nous pouvions forcer le propriétaire à laisser faire cet examen. Cette question a été discutée longuement par la presse agricole et dans les assemblées de cultivateurs ; de nombreuses expériences ont été faites à ce sujet aux Etats-Unis et en Angleterre ; et je ne crois pas qu'il soit possible dans l'état où se trouve actuellement l'opinion publique, de rendre cette épreuve obligatoire. Je n'ai donc agi que sur la demande des propriétaires de troupeaux qui désiraient faire examiner ces derniers.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Lorsque cette question de compensation sera soumise à la Chambre, j'espère que le ministre de l'Agriculture se souviendra que j'ai malheureusement perdu neuf ou onze têtes de bétail jersey, grâce au système auquel l'honorable ministre vient de faire allusion. Bien qu'il n'y eu pas de compensation à espérer, j'obtins les services de l'un de ces médecins vétérinaires, qui ordonna de détruire tout le troupeau.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je suis très prudent sur ce point et jamais je n'ordonne de tuer d'animal, parce que, en agissant ainsi, nous pourrions exposer le gouvernement à des dommages. Le propriétaire est laissé parfaitement libre de décider s'il doit ou non tuer son animal. Ce dernier est mis en quarantaine, ce qui empêche son propriétaire de pouvoir vendre cet animal ou ses produits, et cela pour protéger la santé publique.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je dois ajouter, que malheureusement, à part la perte du troupeau, j'ai dû payer une certaine amende. Ces animaux avaient été atteints de cette maladie un peu avant le mois de juin 1896, et je crois avoir perdu un bon nombre de votes parmi les cultivateurs, qui croyaient que j'avais infecté leurs troupeaux.

M. MONTAGUE : Quel est le nombre total des personnes employées au service de la quarantaine ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis vous fournir ce renseignement sans consulter les officiers de mon ministère.

M. MONTAGUE : Ce nombre a-t-il diminué ou augmenté ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Y compris le travail qu'a nécessité l'épidémie de tuberculose, ce nombre a augmenté ; mais à part cela, je crois qu'il est resté à peu près le même.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre a aboli la quarantaine qui existait près de la frontière américaine. Que fait-il de ces employés ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai remercié de leurs services un certain nombre d'officiers qui étaient employés à cet endroit, à salaire fixe ; mais j'ai dû en garder un certain nombre qui sont encore occupés à la frontière à constater si les animaux importés des Etats-Unis, sans certificat, ne sont pas atteints de la tuberculose ; ces employés ne reçoivent pas un salaire fixe. Par conséquent, les dépenses se trouvent ainsi considérablement diminuées.

M. MONTAGUE : Entretenez-vous dans les Territoires du Nord-Ouest, une quarantaine pour les moutons atteints de la gale ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous n'entretenons pas de quarantaine spéciale à ce sujet. Tout ce que nous exigeons, c'est que ceux qui importent des animaux de cette espèce des Etats-Unis, sont obligés de fournir un certificat établissant qu'il

n'existe aucune maladie dans le district d'où ils viennent.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre a évidemment abandonné tout espoir de faire disparaître la séquestration qui existe en Angleterre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, du moins pour le moment.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre a fini par s'apercevoir qu'il ne s'agissait pas tant de savoir si les animaux canadiens étaient infectés de certaines maladies, que de protéger les intérêts des producteurs anglais.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai constaté qu'une fois ce système établi, il était bien difficile d'y mettre fin.

M. BRITTON : C'est peut-être le bon moment de demander à l'honorable ministre si on a appelé son attention sur un rapport très intéressant dont l'auteur, M. Julian Ralph, est actuellement dans l'Inde, en qualité de représentant spécial du " Harper's-Weekly " relativement au fléau qui règne dans ce pays et que l'on appelle la peste noire, et aussi relativement aux précautions à prendre pour empêcher que cette maladie ne se répande en Europe et en Amérique. Il donne d'abord les causes qui contribuent à répandre cette maladie, et en second lieu, les précautions à prendre pour l'éviter. Si l'honorable ministre n'a pas vu ce rapport, je me ferai un plaisir de le lui communiquer.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis dire si j'ai vu ce rapport. Cependant, le surintendant du service de la quarantaine dans le pays, le Dr Montizambert, a accordé toute son attention à cette épidémie de la peste qui règne dans l'Inde. Il est aussi au courant des précautions prises en Europe pour se protéger contre l'invasion de ce fléau, et nous surveillons avec soin tous les navires qui pourraient apporter cette maladie.

M. McMILLAN : Je voudrais savoir de l'honorable ministre s'il a un état du nombre d'animaux qui ont été trouvés infectés de cette maladie par les médecins vétérinaires qui ont fait l'examen des troupeaux, la proportion de ces animaux et le nombre d'examens faits.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai ici un état qui est divisé en deux parties. Il se lit comme suit :

BÉTAIL EXAMINÉ POUR LA TUBERCULOSE.

Province.	Nombre examiné de juillet 1896 au 1er juillet 1898.	Malades.	Nombre examiné du 1er juillet 1898 au 20 avril 1899.	Malades.
Ontario	3,000	188	6,184	119
Québec	1,267	200	3,120	62
Ile du Prince-Edouard	159	11	276	5
Nouvelle-Ecosse	117	23	124	12
Nouveau-Brunswick	241	14	414	23
Manitoba	231	127	780	233
Totaux	5,015	563	10,898	454

Je dois dire, pour expliquer ce qui a eu lieu au Manitoba, que les expériences ont été faites en grande partie sur des troupeaux de vaches laitières à la demande des autorités sanitaires locales, et je suis persuadé que la moyenne des maladies y est beaucoup plus considérable que si ces expériences avaient été faites dans toutes les parties de la province ; et je ne crois pas que ce résultat puisse être considéré comme étant la véritable moyenne des maladies dans la province du Manitoba. Dans les autres provinces les expériences ont été faites un peu partout, et par conséquent, la moyenne indiquée dans ce tableau est à peu près celle des maladies. Je n'ai pas calculé les proportions pour l'année courante, mais les proportions pour l'année dernière dans les différentes provinces étaient de 5 à 6 et 8 pour 100 des maladies ; et je crois pouvoir dire que c'est là la moyenne des maladies dans tout le pays.

M. ROGERS : Combien de temps un troupeau est-il gardé en quarantaine, et comment s'y prend-t-on pour l'en faire sortir ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La quarantaine contre la tuberculose n'a lieu que pour les animaux qui sont atteints de la maladie. Si ces derniers sont isolés du reste du troupeau, les autres animaux cessent d'être en quarantaine du moment que les bâtiments où ils se trouvent ont été convenablement désinfectés. Seuls les animaux malades sont maintenus en quarantaine, et les étables où ils se trouvent restent fermées aussi longtemps que ces animaux y demeurent.

M. CLANCY : Dois-je comprendre que l'honorable ministre dit que le département n'or-

donne plus de tuer les animaux de toutes espèces qui sont atteints de maladies ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne parle que de la tuberculose.

M. CLANCY : Comment l'honorable ministre peut-il espérer arrêter le progrès de la maladie en laissant aux propriétaires des animaux malades le soin de décider s'ils doivent ou non tuer ces derniers, le ministère prétendant que l'on pourrait exiger une indemnité si les animaux étaient tués ? Ils ne peut y avoir de doute qu'une telle conduite ne soit dans les intérêts de l'économie, mais je doute qu'elle soit dans les intérêts de la pureté de nos troupeaux

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les animaux malades sont mis en quarantaine, ce qui revient à dire que leurs propriétaires ne peuvent ni les vendre ni les changer de place et ils ne peuvent être mis en contact avec d'autres animaux.

M. CLANCY : Cependant, ils demeurent, la chose de leur propriétaire, et ils sont gardés à cet endroit ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Certainement.

M. CLANCY : La période durant laquelle ils doivent ainsi rester en quarantaine doit être limitée.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, la quarantaine ne disparaît pas.

M. CLANCY : Dans ce cas les animaux peuvent être laissés en cet endroit jusqu'à leur mort.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. CLANCY : N'est-ce pas là une manière de procéder quelque peu extraordinaire ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est la loi.

M. CLANCY : Je crois que cette loi est mauvaise. Si des animaux malades doivent être gardés en quarantine avec d'autres animaux qui peuvent ne pas être atteints de la maladie—et l'on me dit qu'il arrive souvent que même après un examen attentif, il existe encore des doutes dans l'esprit du médecin vétérinaire quant à la nature de la maladie—il me semble qu'une telle conduite est contraire au bon sens. Il me semble que ce qu'il y aurait de mieux à faire serait de dire au propriétaire de l'animal que ce dernier devrait être tué, si tout espoir de guérison est perdu, et cela, sans lui donner de compensation, plutôt que de laisser cet animal à cet endroit jusqu'à sa mort sans donner à son maître de compensation.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce n'est pas du tout la même chose. L'examen établit si l'animal est atteint de la tuberculose. Les résultats de ces examens ont été tels que je puis dire qu'ils sont presque infaillibles. Cependant, cet examen n'indique pas jusqu'à quel point en est rendue la maladie chez l'animal. Un bon nombre de ces animaux paraissent en excellente santé et sont souvent assez gras. Si on les tue, on constate que certains animaux peuvent fournir de l'excellente viande pour la consommation, tandis que d'autres ne le peuvent pas ; et la question de savoir si cette viande doit être vendue pour la consommation est laissée à la discrétion des autorités locales.

D'un autre côté, il arrive souvent que les animaux guérissent. Si en aucun temps l'animal subit un deuxième examen et que l'on constate sa guérison, il est retiré de la quarantaine. Certains animaux qui au bout d'un certain temps paraissaient guéris ont été tués, et l'on a cependant constaté que la maladie existait encore chez eux, mais le germe de la tuberculose n'avait plus de force, et l'animal était en bonne santé, bien qu'il fût prouvé que la maladie avait déjà existé chez lui auparavant.

Il existe une autre raison pour empêcher le propriétaire de tuer ses animaux malades. Quand c'est une vache qui est malade, il est presque toujours certain, que dans la majorité des cas, le veau provenant de cette vache n'est pas atteint de la maladie, et si l'on a le soin de séparer le veau de la mère, il n'existe aucune raison pour que ce veau ne soit pas élevé sans être atteint de la maladie. Quand il s'agit d'animaux de valeur cela peut valoir la peine de les garder pour la reproduction.

Vu les raisons que je viens d'énumérer, j'ai cru qu'il était préférable de laisser au propriétaire le soin de décider ce qu'il jugera à propos de faire avec l'animal malade. C'est aussi pour ces raisons que l'on ne donne pas l'ordre de tuer les animaux malades, mais la loi est mise en vigueur et l'on empêche l'animal d'errer et de répandre la maladie, et l'on voit aussi à ce que ses produits ne soient pas vendus.

M. CLANCY : L'honorable ministre apprendra, d'après les rapports de ses officiers, que cette quarantaine est loin d'être observée d'un manière sévère. Il est bien évident qu'à moins d'exercer une surveillance continuelle, il est impossible de faire exécuter la loi. Prenons par exemple un cultivateur dont une partie du troupeau est atteinte de la maladie ; tout ce que l'on peut faire c'est de séparer ces animaux de ceux qui sont en bonne santé, parce qu'il serait impossible de maintenir un officier à cet endroit pour surveiller chaque cas en particulier, et le résultat de cela, c'est que la loi n'est guère observée.

Je crois qu'il serait préférable de tuer les animaux malades, et d'accorder une certaine compensation aux cultivateurs pour la perte que cela leur cause. Tous ceux qui ont eu occasion d'étudier cette question, savent que ce relâchement général dans l'observance de la loi, peut être la principale cause qui contribue à répandre la maladie

dans tout le pays ; or, ce relâchement est dû à ce que la mise en vigueur de la loi est laissée à la discrétion du propriétaire qui est désireux de retirer le plus de profit possible de son troupeau, et la crainte de perdre quelque chose suffit pour créer un état de choses qui peut devenir le plus sûr moyen de communiquer la maladie au reste du troupeau, ainsi qu'aux troupeaux voisins. A mon avis, la meilleure manière de procéder pour enrayer la maladie, devrait consister à tuer les animaux malades, en accordant une certaine compensation à chaque cultivateur pour la perte qu'il subit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pourquoi serait-il indemnisé de la perte de certains animaux qu'il est absolument nécessaire de tuer dans son propre intérêt et dans l'intérêt du public ?

M. CLANCY : Il est possible que cette maladie ait été communiquée à son troupeau par l'entremise d'animaux importés, sans qu'il y ait de sa faute. Il y a sept ou huit ans, on importa dans la ville de Guelph un nombre considérable de magnifiques animaux de race. Ces animaux on été retenus longtemps en quarantaine et on découvrit plus tard qu'ils étaient malades et qu'à Guelph, ils avaient contaminé tout le troupeau aussi bien que les autres troupeaux des environs. Il y a une foule de bonnes raisons pour que le gouvernement accorde une compensation dans des cas comme ceux-là.

Choléra des porcs et gale des moutons—
Somme additionnelle nécessaire pour indemnité pour l'abattage des porcs et moutons et pour appointements et dépenses..... $13,000

M. CLANCY : Je donne avis à l'honorable ministre de l'Agriculture que sur le budget principal, je demanderai des renseignements au sujet des personnes qui ont été nommées dans le service dt la quarantaine et au sujet de leurs appointements. Je ne désire pas discuter la chose à présent.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je donnerai à l'honorable député tous les renseignements qu'il demandera.

Département des Travaux publics—
Nouvelle somme pour impressions et papeterie et divers..... $3,000

Le MINISTRE DES FINANCES : Un député de la gauche a demandé à même quel crédit étaient prises les dépenses de voyages. Je sais que la coutume, pour les ministres et les chefs de département, est de mettre ces dépenses au compte des dépenses éventuelles, et pour les ingénieurs, elles sont mises au compte des explorations, pour les travaux préliminaires, ou au compte des crédits votés pour les différentes provinces, et on les trouve dans le rapport de l'auditeur général. L'ex-ministre des Finances a fait observer que ce n'était pas la coutume de réunir en un seul crédit la papeterie, les impressions et les dépenses diverses, et j'ai, en conséquence, divisé le crédit comme suit :

Impressions et papeterie..... $ 760
Divers..... 2,240

Ce crédit de $2,240 se rapporte à des dépêches, dans les circonstances que j'ai expliquées. Ces $760 en plus s'expliquent par le fait qu'il se fait beaucoup de travaux et que par conséquent, les impressions et la papeterie coûtent plus cher.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le ministre des Finances peut-il nous dire si ce crédit de $3,000 concerne de quelque manière les dépenses de l'ingénieur en chef, lors de ses derniers voyages au Yukon et à Londres ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

M. FOSTER : Je suppose qu'aucune partie de ce crédit n'a servi à l'achat de ces drapeaux français ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le ministre des Travaux publics ne m'a laissé aucun renseignement sur ce point.

M. FOSTER : Il s'en procurera un neuf à Paris.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour le moment, nous sommes pour le vieux drapeau.

M. FOSTER : Nous avons fait une bonne journée de travail, et je crois que nous pourrions nous en tenir là pour aujourd'hui.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si tôt ? Je croyais que les honorables députés seraient disposés à discuter quelques autres crédits du département des Travaux publics. Nous pouvons continuer jusqu'à minuit.

M. FOSTER : Très bien.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le gouvernement a-t-il l'intention de s'occuper des subsides demain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je le crois, mais je préfère attendre le retour du premier ministre pour donner une réponse.

Travaux publics—Imputable sur le capital—
Québec—
Chenal des navires dans le fleuve Saint-Laurent—Somme additionnelle nécessaire..... $60,000

M. FOSTER : A quel chiffre cela porte-t-il le crédit total ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le crédit pour l'année était de $256,000, auquel il faut ajouter cette nouvelle somme. Beaucoup de travaux ont été faits, et le ministre prétend que ce nouveau crédit est nécessaire, si on veut que ces travaux qui sont urgents, ne soient pas interrompus.

M. FOSTER : Voilà des dépenses extraordinaires ; nous avions l'habitude de dépenser $75,000, $100,000 et $150,000 par année. Le ministre devra nous donner une idée des travaux qui ont été faits, et de ceux qui restent

à faire avec ces $60,000. Il est entendu que je ne demande pas les détails.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le mémoire que m'a passé le ministre donne un état des dépenses jusqu'au 27 avril, comme suit : travaux de 1897-98, payés en 1898-99, $16,690.93 ; nouvelles usines et outillage à Sorel, $41,344.71 ; dragueurs, $111,269.19 ; creusement du chenal, $52,385.37 ; sondages sur le fleuve, $5,095.58 ; levers hydrographiques, $23,431.22 ; total, $250,217. Cela laissait une somme disponible d'environ $5,000, à la date du mémoire, et il y avait encore beaucoup de travaux à faire.

M. FOSTER : Je me doutais qu'il y avait quelque chose comme cela. Quand on va au fond des choses, on constate que les travaux réellement destinés à améliorer la navigation, prennent environ un cinquième des sommes dépensées ; le reste va dans des gouffres comme Sorel, ou passe en achat de matériel.

Quand tout le commerce et l'industrie du pays demandent que ce chenal soit creusé à une certaine profondeur et à une certaine largeur, et quand l'Etat paie jusqu'à deux et trois cents mille piastres par année, nous constatons à la fin, qu'une très faible proportion de l'argent a été employée à améliorer le chenal. Ces usines de Sorel avec tout leur attirail sont de véritables gouffres. Les anciennes usines ont-elles été détruites par un incendie, ou s'agit-il d'agrandissements ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai eu l'occasion de visiter ces usines en compagnie du ministre des Travaux publics, et tous ceux qui les ont vues admettront la nécessité qu'il y avait d'en construire d'autres. Elles étaient littéralement pourries et tombaient en ruines. L'honorable député vient de faire une remarque qu'il n'aurait pas dû faire et qu'il n'aurait certainement pas faite s'il voyait les travaux qui s'y font. Le contre-maître m'a paru être un homme d'une habileté exceptionnelle. Il nous a fait visiter les nouveaux dragueurs et nous en a expliqué le mécanisme, en faisant des comparaisons entre les anciens et les nouveaux, et il n'y a rien d'exagéré en disant que l'emploi des anciens dragueurs était un gaspillage d'argent, comparé à ce que peuvent faire les nouveaux. Naturellement, je ne connais rien des prix et ne puis dire s'ils ont été construits avec économie, ou non ; mais ces nouveaux dragueurs feront un magnifique travail et rapporteront à l'Etat trois fois ce qu'ils ont coûté.

M. FOSTER : Il n'y a pas de doute qu'il est de bonne politique d'avoir des dragueurs forts et perfectionnés pour faire le travail et le faire bien. Mais je répète qu'une grande partie de l'argent n'est pas employée aux fins pour lesquelles il a été voté. Je ne parle pas ici en expert, mais après l'expérience que j'ai, j'en suis venu à la conclusion qu'il vaudrait mieux nous débarrasser de tout cet attirail et faire faire le dragage par contrat, après avoir demandé des soumissions, et sous la direction d'ingénieurs compétents.

On me dira peut-être qu'il n'y a pas assez de dragueurs dans le pays, mais on en trouve toujours quand le besoin s'en fait sentir.

Si le gouvernement décidait une fois pour toutes de se débarrasser de toutes ces usines, de cet outillage, etc., qui ont pour principale raison d'être, le patronage, qui s'insinuera toujours, quoi qu'on fasse, et s'il appliquait tout l'argent à faire creuser le chenal à l'entreprise par des hommes dont ce serait le métier, et qui travailleraient avec économie, nous avancerions beaucoup plus vite qu'à présent.

Il est impossible de maintenir et d'exploiter des usines comme celles de Sorel, sans faire de fortes dépenses qui n'existeraient pas avec l'autre système. J'admets avec l'honorable ministre qu'il est inutile de perdre son temps à creuser avec un dragueur à cuiller, quand il nous faut les engins les plus perfectionnés pour exécuter ces travaux. Mais je suis convaincu que nous nous y prenons de la manière la plus coûteuse et qui cause au département d'énormes embarras qui seraient évités, si nous adoptions la règle rigoureuse de donner ces travaux à l'entreprise.

Il y aura toujours du dragage à faire dans ce pays, et il augmentera au lieu d'aller en diminuant, car à mesure que le commerce se développera, il faudra creuser et améliorer de nouveaux ports et entretenir les grands, et tenir nos voies navigables en bon ordre. Cela portera des hommes entreprenants à se pourvoir du matériel nécessaire, et ils seront toujours à la disposition du gouvernement.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre des Finances peut-il dire quelles seront les dépenses totales de l'exercice 1898-99 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : $316,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Employées surtout en matériel.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Combien ont coûté les travaux hydrographiques ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Sur les $256,000 votées, le 27 avril, $250,000 avaient été dépensées, et $23,333 sont mises au compte des levers hydrographiques.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je vais signaler une économie considérable qu'on pourrait faire. Je suis convaincu que ce travail pourrait être fait beaucoup plus économiquement par les hydrographes du département de la Marine. C'est une erreur de partager ces travaux, ou d'avoir deux personnels pour faire le même ouvrage. La raison veut qu'il vaudrait mieux mettre tout ce travail sous la direction uni-

que de l'un ou de l'autre département. Je sais ce qui a été fait sur la baie Georgienne et le lac Erié, où les travaux sont conduits sur un base scientifique. Il y a au ministère de la Marine le noyau d'un superbe service hydrographique, des hommes très compétents qui not fait des études spéciales et qui ont eu tous les avantages de se perfectionner. Quelque bon que soit l'autre système, il coûte excessivement cher.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'admets avec l'honorable député que lorsqu'il y a les mêmes travaux à faire dans différents départments, il est préférable de les mettre sous une direction unique. On me dit cependant que ces levers sont absolument nécessaires dans le département des Travaux publics, comme préliminaires au dragage ; de même qu'il faut qu'un ingénieur fasse un lever avant de déterminer l'emplacement d'un quai ou d'un brise-lames.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Tout cela est très bien quand il s'agit de travaux préliminaires, comme de faire des sondages. Ce n'est pas de cela que je veux parler ; je parle des travaux techniques et de précision, qui viennent plutôt à la fin qu'au commencement. Par exemple, le département des Travaux publics fait faire des cartes en ce moment, et le départment de la Marine aussi. Ce sont ces travaux délicats qui devraient être sous une directeion unique.

Edifices publics, Ottawa– Pour la reconstruction de la partie de l'édifice de l'ouest détruite par l'incendie, à voter de nouveau la somme périmée. $9,860

M. FOSTER : Le budget principal contient-il quelque chose pour cet édifice de l'ouest ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

M. FOSTER : Si cet item est voté, il devra être entendu que sur le budget principal, nous pourrons discuter les dépenses de cet édifice de l'ouest.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je pu's donner maintenant les dépenses faites d'après l'état qui m'a été fourni. Le crédit de 1896-97 était de $36,989.34 ; celui de 1897-98, de $90,139.82 ; celui de 1898-99, de $59,860, faisant en tout, $186,989.16, votées pour réparations à l'édifice. Quant à cet item en particulier, il était pour des travaux qui devaient être exécutés à la fin de l'exercice précédent, mais qui ont été retardés, et le crédit est devenu périmé.

Station de quarantaine, Halifax, Ilé Lawlor, $17,000

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit a été rendu nécessaire par les dépenses spéciales occasionnées par l'arivée des Doukhobortses. Le ministre de l'Agriculture a donné des explications sur un autre petit crédit, se rapportant à la même cause.

M. BORDEN (Halifax) : On a dépensé assez d'argent pour les garder trois ou quatre ans en quarantaine. A l'item 32, du ministère de l'Agriculture, on demande $2,000 et ici $17,000. Ces constructions sont-elles permanentes ?

Le MINISTRES DES FINANCES : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Elles pourront servir pour d'autres ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour tous les immigrants.

Edifices publics de Montréal—
Amélioration, réfection, réparations, etc., ouvrage fait $2,054 10

M. FOSTER : Quelle est la nature de ces changements ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'état des dépenses est comme suit :

Pour réparations à l'appareil de chauffage, conduites de gaz, éviers, nouvelles divisions, portes, serrures et loquets, penture-, vitrage, peinture, scellage des pierres avec du ciment, etc., etc., matériaux reçus pour ces travaux, du 1er août au 1er octobre 1898		1,333 74
Bureau de poste—		
Pour les nouvelles portes en chêne et garnitures etc., pour le couloir du bureau de poste, 270 pieds en superficie, et compris le vitrage, le vernissage et les peintures.....	$630 36	
Pour une nouvelle boîte aux lettres extérieure, sur la rue St. Jacques.	100 00	
		720 36
Grand totai requis.....		$2,054 10
Québec—Citadelle—Logement du gouverneur général ; pour payer des ouvrages faits.....		$2,236 51

M. FOSTER : Pourquoi cette dépense ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces réparations ont été nécessaires, parce que le gouverneur avait pris sa résidence là. Au commencement de la saison, on ne savait pas que Son Excellence avait l'intention d'occuper la citadelle.

M. FOSTER : Pour le séjour qu'il y a fait en été ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

Edifices publics, Ottawa—Etablissement photographique pour les bureaux des brevets, ministère de l'Agriculture..... $7,000

M. ROSS ROBERTSON : J'aimerais à avoir des explications sur cette dépense de $7,000 pour un établissement photographique. J'admets que l'établissement d'appareils photographiques est un addition importante pour le ministère de l'Agriculture et aussi le département des archives. Dans le "British Museum", où des documents précieux sont conservés, il y a un établissement photographique, pour faciliter l'examen et la reproduction de ces documents. Mais il me semble que $7,000, c'est bien cher pour un établissement photographique.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce crédit comprend beaucoup d'autres travaux que l'installation de l'établissement photographique. Je n'ai pas les chiffres présents à la mémoire, mais une partie importante de ce crédit a servi à installer un grand nombre de tablettes en acier, pour remplacer les tablettes en bois qu'on considérait comme un danger dans un édifice comme l'édifice Langevin qui est supposé être à l'épreuve du feu.

Ces travaux ont été exécutés durant l'année, et parlant de mémoire, je crois pouvoir dire que l'installation de l'établissement photographique avec la chambre noire et l'escalier de fer en spirale—car l'établissement est au sommet de l'édifice—ont coûté environ $3,000. Le reste du crédit est pour d'autres travaux comme ces tablettes en acier.

M. ROSS ROBERTSON : S'agit-il des tablettes en acier, au deuxième étage de l'édifice Langevin, où se trouve le bureau de M. Brymner ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, et d'autres au-dessus.

M. ROSS ROBERTSON : Ces tablettes sont-elles maintenant occupés par les livres transportés de l'édifice de l'ouest ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. ROSS ROBERTSON : Comme je l'ai déjà fait remarquer, certaines personnes venues non seulement des Etats-Unis, mais aussi de l'Angleterre ont eu de la difficulté à consulter des documents précieux qui avaient été bouleversés après l'incendie dans l'édifice de l'orest.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Tout cela est maintenant arrangé, et les documents peuvent être examinés facilement.

M. FOSTER : Quels sont les détails de ces $7,000 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Voici :

Chauffage, plombage, moteur électrique, arbres de couche, pompe, etc.	$ 900
Meubles de bureau "Eclipse", 54 sections de tablettes en acier	2,101
Escalier de fer en spirale	274
J. Bailey, pour ouvrage en fer, etc.	327
W. J. Charleson, quincaillerie	421
C. Ross et Cie, pupitres, chaises, stores	215
Matériaux de toutes sortes	1,006
Main-d'œuvre	1,600
Peinture	55
Peintres	100
Total	$7,000

M. FOSTER : Où ont été faits ces travaux ? Sont-ils dans la chambre ou les chambres où sera installé l'établissement photographique ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, ces tablettes en acier sont dans un certain nombre de chambres au deuxième étage de l'édifice Langevin. La chambre qui nous a été donnée pour l'établissement photographique est au milieu de l'édifice, à l'arrière, sur le toit. On n'y accède que par cet escalier en spirale qui part du troisième étage.

Tout ceci va coûter $2,500 et peut-être plus.

M. FOSTER : Il y a du plombage et toutes sortes de choses ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il a fallu installer un réservoir et amener l'eau, pour l'atelier de photographie.

M. FOSTER : Et cela a coûté $900 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne me rappelle pas le prix.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, c'est ce que vient de lire le ministre des Finances.

M. FOSTER : Cet atelier de photographie est-il pour le gouvernement ou chaque ministre aura-t-il le sien ? Le ministère des Travaux publics qui s'imagine déjà être le monde en petit, possède déjà, je crois, un atelier photographique complet, avec lames de verre, substances chimiques, toiles, etc. Je crois même que le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) a quelque part tout ce qu'il faut pour installer un atelier photographique complet ; et voilà maintenant le jeune ministre de l'Agriculture qui nous arrive avec son escalier en spirale et pour $900 de plombage pour son atelier de photographie.

J'admets que le gouvernement a besoin d'un atelier de photographie, mais au nom de tout ce qui est économique, je me demande pourquoi un atelier ne ferait pas tout le travail du gouvernement. Bientôt nous verrons tout ce qu'il y a de grit dans le pays, venir se faire photographier pour rien.

Mais, sérieusement, quel genre de travail fera-t-on dans cet atelier ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ces photographies servent au classement des brevets, et pour les échanges. Il serait impossible de faire ce travail en dehors du département, car il faut que le modèle soit transporté dans l'atelier, installé devant l'appareil, photographié et remis à la place qu'il doit occuper. Il est impossible de laisser sortir ces modèles qui sont les seules pièces que nous possédions. Ce travail durera plusieurs années. Ensuite, si le nombre des brevets continue à augmenter, comme à présent, la besogne courante suffira à tenir l'atelier occupé. Dans le budget principal, il y a un crédit pour faire faire ce travail de classement, et c'est pourquoi cet atelier de photographie est nécessaire.

M. FOSTER : Il est impossible que les travaux photographiques qui se font pour les deux départements, ne puissent pas se faire dans le même atelier. Qui est le photographe ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : M. Desjardins, un employé du ministère. Il ne pouvait pas entreprendre ce travail sans

une installation spéciale. Il est seul avec un aite dans cette pièce ; au train dont il y va, il faudra trois ans pour terminer l'ouvrage arriéré.

M. ROSS ROBERTSON : Je ne veux pas discuter ce crédit pour l'installation d'un atelier de photographie, mais je voudrais savoir du ministre si quelqu'un qui désirerait avoir une reproduction d'un document dans les archives pourra obtenir cette reproduction dans cet atelier, en payant un honoraire ou le coût du négatif et des impressions. Au British Museum, on ne laisse rien sortir, mais un document peut être confié à un des employés et transporté dans un atelier photographique pour être reproduit.

Je mentionne ce fait parce que j'ai eu occasion de faire prendre une centaine de copies d'un ouvrage historique et la lumière dans la bibliothèque est tellement défectueuse, que le photographe ne pouvait pas travailler. Dans une circonstanie spéciale, le bibliothécaire a eu l'obligeance de me laisser emporter un document, sous la garde d'un employé, pour le faire photographier et le rapporter immédiatement. Si cet atelier pouvait être accessible au public, ce serait un grand avantage pour tous ceux qui font des recherches dans les archives pour servir à l'histoire du Canada.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas connaissance que des demandes de cette nature aient été faites, mais je n'ai aucun doute que ce genre de travail pourrait très bien se faire dans cet atelier. Il nous arrive des demandes pour des reproductions de modèles, qui ne sont pas encore photographiés, et nous avons fait ce qu'on nous demandait.

En faisant le classement, nous conservons les négatifs et chaque fois que quelqu'un nous demande une photographie d'un modèle, nous la donnons immédiatement ; je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas photographier aussi des documents. Je verrai à ce que ce privilège soit donné au public.

M. BENNETT : A-t-on demandé des soumissions pour l'exécution de ces travaux ou l'achat des matériaux ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cette question concerne plutôt le ministère des Travaux publics, mais je puis dire que ces travaux ne pouvaient pas être donnés à l'entreprise. Il était impossible de dire avant de commencer ce qu'il y aurait à faire et cet ouvrage devait nécessairement se faire à la journée.

M. BENNETT : Et l'escalier en spirale ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Aucune soumission n'a été demandée.

M. BENNETT : Pourquoi en a-t-on demandé ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour le moteur électrique seulement. La plus forte dépense a été pour les tablettes en acier ; il n'y a que deux établissements au Canada qui en fabriquent, et nous en avons acheté des deux à des prix qui nous ont paru raisonnables.

M. FOSTER : Je n'ai aucune objection à ce que ces deux établissements obtiennent la clientèle du gouvernement, mais parce qu'ils ne sont que deux, ce n'est pas une raison pour ne pas demander de soumissions.

Même s'il n'y avait qu'un seul de ces établissements au Canada, il y aurait encore moyen de s'assurer du plus bas prix en faisant une comparaison avec des établissements semblables aux Etats-Unis, afin que tout en donnant la préférence aux Canadiens, on protégât en même temps le trésor. Ce travail se fait-il en vertu d'un arrangement conclu entre le ministre et les directeurs de ces établissements ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Lorsqu'il n'y a que deux établissements de même nature, on n'est pas toujours certain de bénéficier de la concurrence en demandant des soumissions, car il est assez probable qu'ils s'entendront. Le département s'est mis en communication avec ces personnes, et il a été convenu d'un prix qui a paru raisonnable.

M. BENNETT : A part le moteur électrique, pourquoi a-t-on demandé des soumissions ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'en a été demandé que pour cet item de $900.

M. BENNETT : Il y a donc eu une dépense de $6,000 pour laquelle aucune soumission n'a été demandée. Je proteste contre ce système, d'autant plus que lorsqu'il s'agit d'un service postal, ou d'un service de bouées, de $60 à $70 par année, on demande des soumissions. Mais s'il s'agit d'une dépense de $6,000, le ministre est libre de distribuer ses faveurs parmi les amis du parti. Il est remarquable que la maison Charleson et Cie se rencontre ici et ailleurs, et surtout dans le département des Travaux publics, pour des sommes considérables. Je proteste contre cette dépense de $6,000 sans soumission.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a pour environ $1,700 de main-d'œuvre ; le travail a été fait par les ouvriers réguliers du département. Il n'était guère possible de demander des soumissions pour cela.

M. BENNETT : Si la main-d'œuvre seule a coûté aussi cher, c'est une preuve qu'il valait la peine de demander des soumissions.

Le MINISTRE DES FINANCES : Toute la question est de savoir lequel des deux modes est préférable. Les uns prétendent que le travail à la journée est préférable.

M. ROSS ROBERTSON : A propos du crédit pour la conservation des archives, je dé-

sirerais savoir du ministre s'il a l'intention de faire publier un catalogue des ouvrages qui se trouvent dans ce département—autre chose que la liste contenue dans l'excellent rapport que M. Brymner publié tous les ans.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai jamais discuté cette question avec M. Brymner ; c'est la première fois qu'on la signale à mon attention.

M. ROSS ROBERTSON : L'honorable ministre sait sans doute qu'il n'y a pas d'autre catalogue que de simples cartes sur lesquelles sont inscrits les noms des volumes, de sorte que lorsque quelqu'un qui ne demeure pas à Ottawa désire faire certaines recherches historiques, il lui est très difficile de se procurer les ouvrages qu'il lui faut.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La préparation de ce catalogue prendrait quelque temps et ne pourrait être faite que par quelqu'un ayant des aptitudes spéciales.

La séance est levée, et le comité fait rapport.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à minuit.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, le 15 juin 1899.

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

PRIÈRE.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 150) du Sénat, constituant en corporation la Compagnie de prêt et de placement l'Impériale du Canada—(M. Landerkin.)

Bill (n° 151) du Sénat, concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord. —(M. Ellis.)

Bill (n° 152) du Sénat, concernant la Compagnie de télégraphe commercial du Nord (à responsabilité limitée)—(M. Morrison.)

ACTE DES POSTES.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : Je propose le bill (n° 155) modifiant de nouveau l'acte des postes. La loi actuelle permet aux éditeurs d'envoyer dans les journaux adressés aux abonnés certaines matières telles que factures, circulaires demandant des abonnements, etc., mais cela n'est pas permis dans le cas de numéros échantillons, c'est-à-dire, dans des journaux adressés à d'autres qu'aux abonnés. L'article premier étend ce privilège aux numéros échantillons.

L'article deux propose de rendre éligibles au poste de surintendant du service postal sur les chemins de fer des commis qui ont été dans ce service, bien qu'ils n'y aient pas été continuellement. Actuellement, un surintendant doit avoir été dix ans dans le service postal sur les chemins de fer, et cela restreint considérablement le choix.

L'article trois pourvoit au paiement d'un port spécial pour les matières postales, mises à la malle après l'heure régulière pour la fermeture. Cela a pour but de permettre au bureau de poste de faire parvenir aux chemins de fer les matières postales qui, autrement, devraient attendre le convoi suivant ; il faudra pour cela un timbre supplémentaire. Ce système est en usage en Angleterre et peut-être ailleurs.

M. CLARKE : Y aura-t-il rattaché à cela, un service supplémentaire des boîtes ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne puis pas entrer dans les détails. Nous tâcherons de rendre ce service le plus efficace possible, et le conseil de l'honorable député sera pris en considération.

Le dernier article a pour but d'autoriser le département des Postes à payer une indemnité dans les cas où des matières postales recommandées sont égarées, jusqu'au montant de $25, ou toute somme moindre suffisante pour compenser la perte réelle ; pour cela on exigera un timbre supplémentaire, comme prime d'assurance. pour dédommager le département des pertes qu'il aura à payer.

M. DAVIN : L'honorable directeur général des Postes aura-t-il l'obligeance d'expliquer le but de l'article deux—concernant les surintendants du service postal sur les chemins de fer ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : D'après la loi actuelle, un surintendant doit avoir été dix ans dans le service postal sur les chemins de fer. Des employés qui étaient sur les chemins de fer, sont quelque fois transférés des trains à un bureau de ville, dans le même service, et l'article décrète qu'un surintendant pourra être choisi parmi ceux qui ont été dans le service postal des chemins de fer, soit qu'ils aient servi dix ans sur les chemins de fer, soit une partie du temps sur les chemins de fer et l'autre partie dans les bureaux.

La motion est adoptée, et le bill lu une première fois.

INSPECTION POUR LA TUBERCULOSE.

M. BERGERON :

1. Le gouvernement a-t-il fait faire des inspections pour la tuberculose dans le comté de Chicoutimi depuis 1896, notamment à Hébertville ?
2. Dans l'affirmative, quels montants ont été payés pour cette inspection ?

3. A qui ont été payés ces montants, et combien a été déboursé pour salaires, frais de voyage et de pension ?

4. Un nommé David Ouellet a-t-il reçu quelque argent en ce qui a trait à cette inspection ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : C'est au fond la même question que celle posée par l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain) il y a quelque temps. Il a actuellement sur l'ordre du jour un avis de motion pour demander la production de tous les documents concernant cette affaire, et je me ferai un plaisir de les produire dès que la motion sera adoptée.

JUGE CHOQUETTE.

M. TAYLOR :

1. Quel district judiciaire a été assigné à l'honorable P. A. Choquette comme juge puîné de la Cour Supérieure de la province de Québec ?

2. Le dit honorable P. A. Choquette réside-t-il au chef-lieu du district judiciaire qui lui a été assigné ?

3. Dans la négative, où réside-t-il et en vertu de quelle autorité ?

4. Quelle somme a été payée au dit honorable P. A. Choquette pour frais de voyage depuis la date de sa nomination jusqu'aujourd'hui ?

Le SOLLICITEUR GENERAL (M. Fitzpatrick): 1. Arthabaska. 2. et 3. Le ministère n'a pas de renseignements exacts pour savoir si le juge a déjà transporté son domicile à Arthabaskaville, mais une récente correspondance échangée avec lui semblerait indiquer qu'il réside encore à Montmagny. En octobre dernier, le juge a demandé de lui allouer des frais de voyages pour avoir été siéger à Arthabaskaville, durant six mois depuis la date de sa nomination, mais il a été informé que cela ne se pouvait pas. 4. $450.

INTERCOLONIAL—AIDE-GERANT.

M. CASGRAIN (par M. Taylor) :

1. Qui a rempli les fonctions de M. A. R. Macdonald, ci-devant aide-gérant de l'Intercolonial, pendant la durée de sa suspension ?

2. La personne qui a ainsi remplacé M. Macdonald a-t-elle reçu le salaire de l'aide-gérant ?

3. N'est-il pas vrai qu'à une certaine époque, trois personnes recevaient en même temps le salaire d'aide-gérant, savoir : A. R. Macdonald, un nommé Belleau et un nommé Ouellet ?

4. Le dit Ouellet a-t-il été destitué, et dans l'affirmative, pour quelle raison ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : 1. Pendant que A. R. Macdonald était suspendu de ses fonctions, Charles Belleau, le chef du mouvement à la Rivière-du-Loup, a agi comme surintendant à sa place. 2. Les appointements de Macdonald étaient à raison de $141.66 par mois. Ceux de Belleau, comme chef du mouvement, étaient de $83.33 par mois, auxquels nous avons ajouté, pendant qu'il agissait comme surintendant intérimaire, $41.67 par mois, ce qui a porté ses appointements durant cette période à $125 par mois. 3. Non. 4. Oui, Ouellet a été destitué pour avoir négligé son devoir.

SUBVENTION A LA VILLE D'OTTAWA.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je propose que la Chambre se forme en comité général, demain, pour prendre en considération la résolution suivante :

Qu'il est expédient de décréter que, vu que la corporation municipale de la cité d'Ottawa fournit aux propriétés du gouvernement dans la dite cité et ses environs l'approvisionnement d'eau nécessaire et qu'elle les protège contre l'incendie sans rien exiger du gouvernement en retour, le ministre des Finances et Receveur général soit autorisé à payer à même le fonds consolidé du revenu du Canada la somme de soixante mille piastres, par année, pendant une période n'excédant pas vingt ans, afin d'améliorer et embellir la cité d'Ottawa en achetant, entretenant et améliorant les parcs et les squares publics, et en améliorant les rues et voies de communication de la dite cité ; la dite somme devant être payée à un bureau de commissaires qui sera nommé en vertu d un acte du parlement du Canada à être passé à cet effet.

La motion est adoptée.

INSPECTION DU BLE.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière) : Je propose que l'ordre du jour n° 17 pour la deuxième lecture du bill n° 132, modifiant l'acte d'inspection générale, soit rescindé et le bill retiré.

M. FOSTER : Quelle est la raison de cette procédure extraordinaire ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Ce bill concernait l'inspection du blé, et l'honorable député connaît l'importance de cette question. Il avait été préparé avec beaucoup de soin, dans le but, croyons-nous, de rendre justice à tous les intéressés. Mais dès que le bill a été imprimé et même auparavant, j'ai commencé à recevoir des protestations d'un certain nombre de minotiers, de commerçants et autres, surtout de l'Ontario et Québec, contre certaines parties du bill, et ces protestataires demandaient à être entendus avant que le bill fût adopté par la Chambre.

J'ai cru qu'il n'était que juste de me rendre à ce désir avant d'insister sur l'adoption du bill. Il y a une couple de jours, il y a eu une réunion des représentants des minotiers de l'Ontario, et des différentes chambres de commerce de Toronto, Montréal et autres villes, ainsi que des représentants des intérêts de l'ouest ; le résultat de la réunion a été que nous avons apporté au bill plusieurs modifications qui, je l'espère, rendront justice à tout le monde.

La première fois, le bill avait été plutôt rédigé de manière à répondre aux besoins du Nord-Ouest, que pour être appliqué à tout le Canada. Maintenant que nous connaissons le sentiment de l'est, aussi bien que celui de l'ouest, nous tâcherons d'inclure les deux dans un nouveau bill.

Le premier bill est tellement modifié et chargé, qu'il serait très difficile à la Cham-

bre de le discuter et de le comprendre avant qu'il fût réimprimé. Je demande en conséquence la permission de le retirer, pour en présenter un autre.

La motion est adoptée.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je propose le bill (n° 156) modifiant de nouveau l'acte d'inspection générale.

M. FOSTER : Veuillez expliquer la portée de ce nouveau bill.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Cela a été fait en partie lorsque j'ai expliqué le premier bill, car le but que nous nous proposons reste le même. Nous voulons conserver à notre blé du Manitoba la réputation à laquelle il a droit, et qu'il était en danger de perdre, si les moyens d'assurer une bonne inspection étaient négligés plus longtemps.

Le premier bill avait pour but de protéger la réputation de notre blé du Manitoba, et le but de celui-ci est le même. Tout le monde comprend l'importance qu'il y a à cela. Pour moi, le blé du Nord-Ouest est dix fois plus précieux que tout l'or du Klondike, et nous ne pouvons rien faire de trop pour enseigner au peuple anglais, qui est notre principal consommateur, à apprécier sa supériorité.

Le premier bill avait été préparé sur les recommandations des cultivateurs, des commerçants et des exportateurs du Nord-Ouest; il s'agissait spécialement de protéger le blé du Nord-Ouest. Mais il était un peu trop exclusif, en ce sens qu'il avait en vue les consommateurs du blé du Nord-Ouest qui habitent surtout l'Angleterre, et négligeait les consommateurs de l'Ontario et de Québec.

Naturellement, ces derniers ont cru qu'ils avaient droit de faire connaître leurs griefs et de recevoir une légitime protection. Le bill avait été plutôt préparé en vue de l'exportation, qu'à ce dernier point de vue. Dans le nouveau bill, nous nous sommes efforcés de rendre justice à tout le monde, aux minotiers et aux exportateurs de l'Ontario et de Québec, comme aux producteurs du Nord-Ouest.

M. DAVIN : Le nouveau bill augmente-t-il la proportion du Red Fife dans le n° 1 dur ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : La proportion est augmentée des deux tiers aux trois quarts.

M. FOSTER : L'inspection sera-t-elle permise à l'est de Winnipeg ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Voilà justement où gît la difficulté. Nous avions tant de confiance dans notre inspection que nous avions jusqu'à un certain point, oublié de tenir compte des réclamations de l'est, et c'est sur les représentations des minotiers de l'Ontario que nous avons modifié le bill de manière à leur donner le droit, dans le cas où ils ne seraient pas satisfaits de l'inspection du Nord-Ouest, de demander une autre inspection.

La motion est adoptée, et le bill lu une première fois.

SUBSIDES.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

La motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité des subsides.

(En comité.)

Service maritime et fluvial—	
Paiement à la Compagnie de houille Dominion pour houille fournie aux steamers *Newfield* et *Aberdeen*, années 1895, 1896 et 1897	$ 3,258 00
Somme nécessaire pour payer les réparations à faire aux steamers *Stanley* et *Lansdowne*.....	10,000 00
Somme additionnelle nécessaire pour l'entretien des steamers fédéraux ..	20,000 00
Allocation de commisération à la veuve et aux neufs enfants de Francis Ménard, tué accidentellement à bord du steamer *Aberdeen*. A. du C. du 9 septembre 1898.....	300 00
Pour pourvoir à la compilation de la liste des navires enregistrés et formules pour l'enregistrement des navires...	500 00
Somme nécessaire par suite de l'augmentation du travail dans la décision des observations de marée pendant l'année en cours, y compris le paiement à Robert Angus et S. C. Hayden de la différence entre $400 et $600 par année, pour travail technique se rattachant aux observations de marée, du 1er mai au 30 juin 1899, nonobstant les dispositions de l'*Acte du service civil*. ...	2,066 66
Somme additionnelle nécessaire pour dépenses imprévues en général.....	2,000 00
Somme additionnelle nécessaire pour le service postal pendant l'hiver....	1,500 00

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je vois qu'il est inscrit à ce crédit $10,000 pour le "Stanley" et $20,000 pour l'entretien des steamers du gouvernement. Cela fait virtuellement $30,000 à ajouter au crédit général affecté à l'entretien de ces vaisseaux. Quelle est la totalité de cette dépense pour l'exercice finissant le 30 de juin 1899 ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Le compte des réparations et celui des frais d'entretien sont toujours tenus séparément. Il s'agit ici d'un crédit spécial pour réparations, $3,000 pour le "Lansdowne" et $7,000 pour le "Stanley." Après le rude service de l'hiver, il a fallu faire subir dans les chantiers de Pictou certaines réparations aux machines et aux chaudières du "Stanley" ainsi qu'à la cale et aux flancs du vaisseau. C'est M. Stephen qui a surveillé ces travaux. Ce compte-ci est tout à fait distinct de celui du "Lansdowne." Quant à l'item de $20,000

pour l'entretien des steamers du gouvernement, l'honorable député (sir Charles Hibbert Tupper) se rappelle sans doute que j'ai déjà dit qu'en 1897, "La Canadienne" avait éprouvé des avaries et l'ingénieur local a déclaré que ces réparations coûteraient bien près de $40,000. J'ai décidé de ne pas faire faire ces réparations, de sorte que, cette année-là, le vaisseau n'a pas servi. L'"Aberdeen" a été transféré, pour une année, du service de la marine à celui des pêcheries, et ses dépenses ont été portées au crédit affecté à ce dernier service. J'ai fait inspecter "La Canadienne" par M. Stephens, et j'ai constaté que l'ingénieur local avait grandement exagéré l'estimation des dépenses de réparation, en disant qu'elles s'élèveraient à $40,000. J'ai constaté que la chose coûterait bien moins cher que cela, et après avoir subi les réparations voulues, "La Canadienne" a repris sa place au service des pêcheries, tandis que les dépenses de l'"Aberdeen" qui avaient été imputées sur le crédit affecté au service des pêcheries, ont été reportées au crédit de la marine. Le crédit de la marine s'était trouvé court de $20,000 de ce chef, et maintenant que l'"Aberdeen" est retourné au service de la marine, il devient nécessaire de voter le montant en question pour les frais d'entretien de ce vaisseau.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le ministre n'a pas bien saisi ma pensée. Il ne s'agit pas du crédit dans son ensemble. Je vois dans le budget supplémentaire pour l'année finissant en juin 1900, un crédit de $145,000 pour l'entretien et les réparations des steamers du gouvernement. Quel serait le crédit pour l'année expirant le 1er juillet 1899, relativement au crédit de 1899-1900, lequel est de $145,000, y compris ce montant de $30,000 ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai déjà donné ces chiffres ; toutefois, j'ai par devers moi, un état de ces divers crédits depuis 1897-98. En 1897-98, ce crédit s'est élevé à $117,644.39; l'année dernière, la Chambre a voté $112,000 ; mais une dépense supplémentaire de $20,000 a gonflé ce crédit au chiffre de $132,000, et si l'on y ajoute $10,000 pour les réparations subies par le "Stanley" et l'"Aberdeen", ce crédit s'élève à $142,000.

M. McDOUGALL : Le ministre pourrait-il nous donner quelques explications relativement au prix exorbitant payé pour la houille ? L'item en discussion renferme un achat de houille de la "Dominion Coal Co." Je n'ai rien à redire au prix de $4.95 la tonne, demandé par cette compagnie ; mais je ne saurais approuver qu'on paie $6 et $6.25 pour la houille, comme cela est arrivé dans mon comté et à Gaspé.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce n'est que tout dernièrement que la "Dominion Coal Co." nous a transmis ces comptes pour 1895, '96, '97, et il va sans dire que nous ne saurions les payer sans obtenir un crédit à cet effet.

M. McDOUGALL : Le ministre se trompe. Qu'il se reporte à la page K-99, du rapport de l'auditeur général, et il verra figurer au nom de C. et W. Hackett, de Sydney-nord, les articles suivants : houille, 29½ tonnes à $6 ; houille et main-d'œuvre, $5.65. A la même page, figurent sous le nom de A. T. Carter, de Gaspé, 290 tonnes de houille, à $6.25 la tonne.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je suis bien aise que l'honorable député m'ait rappelé ces dépenses, car, après ce qui a été affirmé en Chambre, il faut absolument que je dise aux députés ce qui les a induits en erreur. Jusqu'en 1896, l'auditeur général avait eu l'habitude d'englober ces minimes comptes sous le titre de "fournitures" pour les différentes agences. L'auditeur, pour certaines raisons à lui connues que je n'ai pas à apprécier ici, a jugé bon, depuis cette époque, de publier tous ces comptes par le menu jusqu'au prix de chaque minime article de poudre à pâtisserie.

M. FOSTER : Cela se pratiquait avant 1896.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, car j'ai prouvé l'autre jour, d'après les rapports de l'auditeur général, qu'autrefois il groupait ces articles ensemble. Je n'y trouve pas à redire et si la Chambre l'approuve, je veux bien que l'auditeur grossisse démesurément son rapport au moyen de ce nouveau procédé, et je ne m'en plaindrai nullement. Toutefois, je tiens à signaler ici comment les commis aux écritures de l'auditeur général ont copié ces comptes, et c'est là ce qui a induit en erreur les honorables députés, cela soit dit sans reproche. On nous a accusés par tout le pays d'avoir payé pour certains articles des prix exorbitants. Les commis aux écritures au bureau de l'auditeur général ont induit en erreur les députés et le public, en ne copiant pas les comptes tels qu'ils se trouvent dans les pièces justificatives. Examinons l'item qui figure à la page K-99—houille, 290 tonnes, $6.25. Aux yeux de l'honorable député (M. McDougall) c'est là un gaspillage.

M. McDOUGALL : Certainement.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député (M. McDougall) a été porté à croire que nous avions payé $6.25 la tonne pour la houille grasse, et s'il en était ainsi, assurément le ministère serait blâmable. Or, le commis aux écritures de l'auditeur général avait par devers lui la preuve que ce compte couvre trois item, l'un pour 201½ tonnes, un autre pour 43½ tonnes, et le dernier pour 45 tonnes, soit une totalité de 290 tonnes ; et il est expressément indiqué sur chacun de ces comptes qu'il s'agit de "houille anthracite".

Le commis a tout simplement inscrit dans son livre la mot "houille", donnant ainsi lieu au public de penser qu'il s'agit de houille grasse, et d'un bout à l'autre du pays, ceux qui lisent les comptes rendus de nos débats croient que nos fonctionnaires paient la "houille grasse" $.25 la tonne, tandis que la pièce justificative par devers l'auditeur général établit qu'il ne s'agit pas de "houille grasse", mais de "houille anthracite". C'est ainsi qu'on a complètement dénaturé la conduite du ministère. Il m'est bien facile de donner ici tous les éclaircissements voulus, mais il m'est impossible de détruire la fausse impression créée dans l'esprit public à ce sujet. D'un bout à l'autre du pays, on lit les comptes rendus de nos débats, et j'aurais beau donner ici tous les éclaircissements voulus ; il me serait impossible d'atteindre tous ceux qui ont lu ces fausses assertions.

M. FOSTER : Envoyez-leur un exemplaire des pièces justificatives.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il me faudrait en envoyer par tout le pays. Quelques journaux conservateurs ont reproduit l'item en question et signalé à leurs milliers de lecteurs le prétendu fait que le ministère de la Marine et des Pêcheries paie la houille grasse $6.25 la tonne, lorsque tout le monde sait qu'on peut l'acheter pour $3.25. A mes yeux, une telle bévue de la part des commis aux écritures du bureau de l'auditeur général est inexcusable. Je le sais, l'auditeur général n'a ni de près ni de loin connivé à cette injustice. Tout de même le mal est fait. J'ai par devers moi l'original des pièces justificatives transmises au bureau de l'auditeur général, et il y est clairement indiqué qu'il s'agit de houille anthracite dans le compte de Carter. Il est inexplicable qu'il puisse se commettre de pareilles erreurs au bureau de l'auditeur général. Et, cependant, ce n'est pas la seule erreur dont j'ai à me plaindre. Le député de Leeds-sud (M. Taylor) nous a cité une liste de prétendus prix exagérés, et quand j'ai demandé des explications à mon comptable, il m'a dit que si les commis du bureau de l'auditeur général eussent fidèlement copié ces comptes, on n'aurait pas ainsi dénaturé les faits, non seulement à l'égard de l'anthracite, mais encore au sujet d'autres articles.

M. TAYLOR : Précisez les faits.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je vais le faire. Ainsi, le compte de M. Parent a donné lieu à des observations sério-comiques, relativement au prix de $3.60 payé pour une paire de ciseaux. Or, il ne s'agit nullement de "ciseaux", mais bien de "cisailles", instrument employé pour couper la tôle, et cependant, c'est bien le mot "ciseaux" qui figure au rapport de l'auditeur général. Le commis en question ne saurait avoir d'intérêt quelconque à tromper le public et, cependant, les députés ont été induits en erreur. En outre, on a beaucoup trouvé à redire au sujet du prix payé pour les briques. Le député de Leeds-sud (M. Taylor) a péroré plusieurs heures durant à ce sujet, et je ne lui en fais pas de reproche, puisque le rapport de l'auditeur général établit que le ministère a payé les briques 4 cents pièce. Il ne s'agit point ici de briques ordinaires.

M. TAYLOR : Il s'agit de briques blanches.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, il s'agit de briques réfractaires, achetées pour les fournaises, et le prix payé n'est pas de 4 cents pièce, puisque le compte établit que ce sont des briques "blanches," payées 3½ cents pièce, prix aussi bas que possible. Pourquoi le commis de l'auditeur général n'a-t-il pas copié textuellement ce détail ? Pourquoi tromper ainsi la Chambre et le public ? Pourquoi exposer le ministère à cette accusation de gaspillage lancée contre lui par l'honorable député (M. Taylor) ? J'ai par devers moi tous ces comptes, et les honorables députés peuvent les examiner, s'ils le veulent. Ce n'est pas tout ; on m'a accusé de gaspillage, parce que j'avais payé un seau $4.80. Il s'agit ici du compte de M. Chouinard, de Québec. J'ai examiné ce compte et je constate qu'il ne s'agit point seulement d'un seau, mais d'un seau de pickles, que nous avons payé $4.80. Par l'omission du mot "pickles", on m'a fait payer un seau $4.80.

L'honorable député nous a encore parlé de biscuits. Il a paru fort renseigné sur le prix des biscuits, et il s'est même montré indigné de cet achat. De quelle qualité de biscuits s'agit-il ? Le rapport de l'auditeur ne l'indique nullement. Or, j'ai examiné le compte et je vois qu'il s'agit de biscuits de gingembre, de qualité spéciale, me dit-on, et le prix exigé, m'informe mon comptable, qui a une longue expérience de ce service, est tout à fait légitime.

M. FOSTER : Quel est le prix ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : $3.20 pour 28 livres. Quelquefois, Son Excellence et sa suite font une petite excursion dans le bas du fleuve sur le "Druid," et les officiers à Québec leur procurent la meilleure nourriture possible.

M. MONTAGUE : Il n'est pas juste d'accuser Son Excellence d'avoir mangé un seau de pickles.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je laisse cette question à débattre entre les députés de la gauche. J'appelle l'attention de l'honorable député sur quelques autres minimes item dont il a parlé. M. Gregory, notre agent à Québec, après avoir lu le compte rendu du débat, a écrit au comptable la lettre que voici :

La poudre à patisserie, se vend chez les épiciers de Québec de 15 à 60 cents la livre. Allez chez n'importe

quel épicier d'Ottawa et demandez-lui le prix de la poudre à patisserie "Royale" et je ne crois pas que vous puissiez en obtenir à moins de 50 cents la livre ; ce qui revient à $6 la douzaine.

Il en existe de plusieurs autres qualités de prix variables, à partir de 15 cents la livre.

Nous n'achetons jamais de cette dernière ; mais parfois, nous en achetons de qualité aussi rapprochée que possible de la "Royale" : de là, le prix de $4.80 demandé par Chouinard. D'ordinaire, nous payons cette poudre $3 la douzaine, ainsi que vous pouvez le voir par les comptes de M. Thibaudeau et de Louis Mercier. La poudre à patisserie se vend en paquets d'une livre, d'une demi-livre et d'un quart de livre ; ce qui explique la différence de prix. La poudre de prix plus élevé s'emploie pour des usages spéciaux, et nombre de gens croient qu'elle est plus économique en raison de sa qualité supérieure, et parce qu'il en faut beaucoup moins pour faire lever la farine, surtout la pâtisserie.

Quant au prix des biscuits, il arrive, dans quelques occasions spéciales, lorsque le gouverneur général ou quelques personnages distingués sont à bord des vaisseaux, que nous payions jusqu'à 20 cents la livre les biscuits de qualité supérieure ; mais cela arrive rarement.

J'aborde la question des briques à 4 cents pièce. J'ai payé $35 le mille la brique blanche réfractaire pour la maison que je me suis fait construire, et j'en ai acheté plusieurs milliers ; ce qui revient presque à 4 cents pièce. Les briques que nous avons payées 4 cents pièce le valent et c'est là le prix. Ce sont des briques triées à la main, pour la plupart des briques importées ici d'Ecosse, et employées pour nos fournaises.

M. TAYLOR : Le ministre voit que j'avais raison de dire qu'il s'agit de briques blanches. J'ai lu ces lettres.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Voilà donc le rapport de l'agent.

Sir CHARLES TUPPER : Où trouvez-vous qu'il soit question de briques réfractaires ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : M. Gregory les appelle briques réfractaires, et dans le compte elles sont désignées sous le nom de briques blanches ; en outre, le comptable et le sous-ministre me disent que ce sont des briques réfractaires.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Quelle est la désignation de cet article dans le compte envoyé à l'auditeur général ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : "Briques blanches" dans chaque compte.

M. MONTAGUE : Depuis combien de temps ce commis est-il au bureau ? Il a dû commettre bien des erreurs à notre détriment.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : De votre temps, l'auditeur général ne rentrait pas dans les détails.

M. FOSTER : Le ministre se trompe. Qu'il ouvre le rapport de l'auditeur général pour 1895 et il constatera que les détails y sont aussi circonstanciés qu'ils le sont dans le dernier rapport.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est l'honorable député qui se trompe. J'ai cité, l'autre soir, un grand nombre d'exemples où l'auditeur général groupe sous le titre de "divers" une foule de menues dépenses. J'ai demandé à l'auditeur pourquoi il avait modifié son système. Il m'a répondu qu'il l'avait adopté en 1896, avant l'avènement du gouvernement actuel au pouvoir.

M. FOSTER : Je vais lire ces articles que j'emprunte au rapport de l'auditeur général pour 1895 :

Rondelles 5 liv., à 8 cts ; vis, 79½ grosses, $10.51 ; targettes de châssis, 2 douz. à 20 c. ; boutons, 54 à 3c., 60 à 2½c. ; ressorts de porte, 2 à 50c. ; feutre goudronné, 6 rouleaux à 65c., 6 rouleaux à 60c.

Ainsi de suite.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il est hors de doute qu'il s'y trouve nombre de détails ; mais ce que j'affirme c'est que l'auditeur avait coutume de grouper ces menues dépenses en un nombre rond de $2,000 ou de $3,000. Je n'ai rien à redire à son système actuel ; je veux seulement que cela se fasse légitimement. Relativement à ces briques que nous payons 3½ cents et 3 cents——

M. TAYLOR : Quatre cents.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est 4 cents dans le rapport ; or, voici le compte et l'honorable député n'y trouvera pas une seule fois ce prix. Le rapport de l'auditeur général pour 1891-92, page CH 265 atteste que 511 briques ont coûté $52.79, soit au delà de 10 cents pièce.

M. CLANCY : Le ministre doit savoir qu'il existe une grande différence entre les briques réfractaires et les briques ordinairement employées pour les usages de la construction d'une maison d'habitation.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il ne s'agit pas ici de briques réfractaires pour une maison d'habitation : on s'en est servi pour les fournaises.

M. TAYLOR : Pour les fenêtres cintrées.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Pour les arcs des fournaises dans les stations des phares et des signaux de brume. J'ai dit que d'après le rapport de l'auditeur général de 1891-92, il a été payé des briques blanches 10 cents pièce. Et dans le rapport de l'auditeur de 1893-94, page JH 22, il y a un item de $16 pour 400 briques réfractaires, soit 4 cents pièce ; et dans celui de 1895-96, se trouve un autre item de 579 briques réfractaires à 4½ cents pièce. Dans le compte auquel l'honorable député trouve à redire, le prix exigé pour ces briques n'est que 3½ cents pièce.

M. COCHRANE : Quelle est la désignation de ces briques dans le compte ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Celle de briques blanches,

et l'agent me dit que ce sont des briques réfractaires pour les fournaises.

M. TAYLOR : Relisez sa lettre ; il dit qu'il s'agit de briques pour les fenêtres cintrées de la maison.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, il s'agit des arcs des fournaises.

M. TAYLOR : Pas du tout :

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je lis :

Ce sont des briques triées à la main, pour la plupart des briques à arc, et toutes importées d'Ecosse, et employées pour les fournaises.

Quant au fer à 3½ cents, il s'agit d'une commande spéciale pour briques de dimensions particulières, 6 pouces sur 3, confectionnées pour réservoirs, et qui se vendent de $2 à $3.50, suivant les dimensions. Le compte pour tout ce fer de dimensions spéciales ne s'élève qu'à $25 ou $26. Nous aurions pu acheter des plaques de réservoir ordinaires à à $2.25 ou $2.50 ; mais ces plaques de dimension spéciale coûtent toujours davantage et il a fallu donner une commande particulière. Le prix en peut paraître élevé, mais c'est toujours le prix payé pour ces qualités de fer.

Quant au fer en barres, il y en a de plusieurs prix. Il y a le fer en barres commun et les boulons ordinaires employés dans la construction des quais. Ce fer peut s'acheter pour $1.90 les cent livres ; mais le fer raffiné, en barres, diffère de prix suivant ses dimensions, et il coûte toujours bien plus cher que le fer ordinaire. Nous nous servons du meilleur fer raffiné dans nos forges pour la fabrication de chaînes, de boulons, de clavettes, etc., etc.

Quant aux clous communs, on les paie de $2.10 à $4 ; les clous à finir de 3.15 à 4.50 ; et les pointes de Paris de $3 à $5, suivant les dimensions. Pour notre besogne, il nous faut quelquefois 200 ou 300 clous fabriqués à la main en très petite quantité toutefois.

Ici, il entre dans des détails sur l'embrouillement des comptes.

Tous ces articles se trouvent pêle-mêle dans le livre bleu, sous forme de poudre à pâtisserie, biscuits, clous, fer, etc. Ainsi, une paire de ciseaux est marquée $3. Il est possible que ce soit des cisailles employées par les ferblantiers, valant de $2 à $5. Le mastic est marqué $1.85 la livre, tandis qu'il s'agit de mastic par 100 livres, et c'est encore bon marché. La question des pelles est aussi venue sur le tapis. Le prix des pelles varie de 50 cents à $1.50. Les pelles que nous employons sont fort grandes et très solidement confectionnées, surtout pour les vaisseaux qui font leur charbon, et elles portent près d'un demi boisseau.

On a aussi fait objection à la grande quantité de fer à 3½ cents ; il s'agit de plaques d'acier de dimensions spéciales employées dans la construction du logement du vaisseau "Constance". Nous avons eu beaucoup de difficulté à obtenir cet article, même à ce prix, car les stocks ici étaient tous épuisés, et il a fallu que M. Parent l'importât spécialement en hiver, ayant dû acquitter des frais élevés de transport sur chemin de fer et en camion. Même aujourd'hui les plaques d'acier sont extrêmement rares, car il y a toujours des commandes pour plusieurs mois à l'avance.

Le mémoire du comptable est dans le même sens ; il dit qu'il s'agit de biscuits de gingembre et de biscuits de table ; quant aux fèves, le prix payé est de $2 le boisseau, soit 175 livres à 4 cents. J'ignore si ces prix sont oui ou non légitimes ; je ne saurais les comparer qu'avec les prix payés jusqu'ici. Dans le rapport de l'auditeur général de 1895, R—101, le prix des fèves est porté à 5 cents la livre. Page K—13, même année, le prix est de $2.10 le boisseau. Les fèves de qualité supérieure se vendent 3 cents la livre dans les villes, et en dehors des villes 4 cents la livre. Quant à la houille, j'ai donné à l'honorable député tous les éclaircissements voulus. Dans le rapport de l'auditeur général de 1893-94, page J—48 et 49, le prix de la houille est porté à $6.90 la tonne pour 161 tonnes.

M. McDOUGALL : S'agit-il ici de houille maigre ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je signale le fait que les prix payés les années précédentes sont plus élevés que ceux auxquels on trouve aujourd'hui à redire. Il s'agit ici d'anthracite et non pas de houille grasse.

M. McDOUGALL : Il y a deux autres comptes.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne sache pas qu'il me faille donner tous ces détails. Cet agent dit à peu près la même chose que notre agent à Québec.

M. McDOUGALL : Cela s'applique-t-il aussi au compte de M. Hackett, de Sydney-Nord, pour houille—29½ tonnes de houille à $6, page K-99 ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai pas tous les comptes par devers moi. Ils ont été transmis au comité des comptes publics, sur motion de mon honorable ami. Est-ce qu'il me faudra les examiner et voir si la même explication s'y applique ?

M. McDOUGALL : Pourquoi le ministre paie-t-il à Pictou 65 cents par tonne de plus qu'au Cap-Breton ?

Sir CHARLES TUPPER : La houille est meilleure.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce doit être du meilleur charbon.

M. McDOUGALL : Pas du tout, puisque les gens de Pictou préfèrent à leur charbon celui du Cap-Breton. Comment ce charbon est-il fourni ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le département demande des soumissions pour la fourniture du charbon en grande quantité. Mais si l'un des navires du gouvernement arrive dans un port ses soutes vides de charbon, alors l'agent du gouvernement ou le capitaine du navire achète la quantité de charbon requise au prix du marché ; il doit certifier que cet achat a été fait au prix courant du marché.

M. McDOUGALL : Il me semble que l'honorable ministre, sachant que durant la

saison de navigation de ces navires, il faut une quantité considérable de charbon, devrait demander des soumissions aux marchands de charbon et donner instruction aux capitaines de ces vaisseaux de s'adresser à ceux dont les soumissions ont été acceptées pour avoir le charbon dont ils ont besoin.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai déjà expliqué que des soumissions sont demandées pour la fourniture de ce charbon ; mais il arrive souvent qu'un navire se trouve dans un port éloigné et qu'il n'ait plus de charbon ; dans ce cas on permet au capitaine d'acheter la quantité de charbon nécessaire au prix courant du marché.

M. TAYLOR : L'honorable ministre a essayé de réfuter les accusations que j'ai portées et il produit actuellement toute une série de comptes qui ne se rapportent en rien à l'item que j'étais à discuter, page K—46, $4,475 dont il est question au comité des comptes publics. Ce que mon honorable ami m'a envoyé ne se rapporte qu'à un compte de $1,423.84.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai envoyé à l'honorable ministre une partie des comptes. En voici d'autres.

M. TAYLOR : Mon honorable ami a dit que dans ces comptes l'on ne peut trouver de brique à $4, mais le premier item du rapport de l'auditeur général se lit : 100 briques à $4.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Bien que le commis de l'auditeur général ait entré tant de briques à $4 du cent, je ne puis trouver aucun compte pour correspondre à cet item. Ils portent tous $3.50 du cent.

M. TAYLOR : L'item est venu devant le comité des comptes publics et mentionne des briques blanches. La lettre que mon honorable ami a lue corrobore ce fait, puisqu'il dit que les meilleurs édifices en Ecosse sont construits de briques blanches et que celles-ci sont employées ici pour les cintres.

M. GIBSON : On ne construit pas de maisons en briques blanches en Ecosse.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On ne construit pas d'édifice ou de maison dans le ministère de la Marine et des Pêcheries. J'ai dit à l'honorable monsieur, m'appuyant sur le renseignement fourni par l'agent du département à Québec, que ces briques ont été achetées pour des fournaises.

M. TAYLOR : L'honorable ministre nous dit que ce qui a été marqué ici par le commis comme une paire de ciseaux est en réalité une paire de cisailles de ferblantier. Mais s'il eût consulté le compte de M. Parent pour des choses que nous connaissons tous, il aurait trouvé à la page K—46 que M. Parent a fourni 67 barils de clous, au prix moyen de $4.12 le baril. Ils varient de $3.25 à $5.00. De même Chown et Cie, de Kingston, tel qu'il appert à la page I—19, a fourni 28 barils de clous, au prix moyen de $2.27½. Dans un cas, le prix est double du prix payé dans l'autre pour un article que tout le monde connaît. Et dans les estimations supplémentaires, le ministre vient demander un montant additionnel de $30,000 pour continuer ce service.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai expliqué la chose.

M. TAYLOR : Dans les estimations principales, l'an dernier, l'honorable ministre a demandé $95,000. Il vient maintenant demander un montant additionnel de $10,000 et un autre de $20,000, faisant un total de $125,000, montant beaucoup plus considérable qu'aucun montant requis par l'ancienne administration pour ce service.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce n'est pas le cas. J'ai cité les montants à l'honorable député et il ne devrait pas faire cette assertion. J'ai démontré que les dépenses ont été comme suit :

1884-85	$148,000
1885-86	130,000
1886-87	141,000
1887-88	150,000
1888-89	126,000
1889-90	114,000
1890-91	111,000
1891-92	127,000
1892-93	146,000
1893-94	142,000
1894-95	129,000
1895-96	150,000

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre sait-il en quelle année ces montants plus considérables ont servi à payer partie du prix d'achat du "Stanley", de l'"Aberdeen" et autres vaisseaux ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le prix d'achat est voté séparément.

M. TAYLOR : C'est comme le dit mon honorable ami (sir Charles Hibbert Tupper). Les années où le montant est plus fort, on explique cette différence par l'acquisition de quelques navires pour l'Etat.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je demande pardon à l'honorable député. Le prix d'achat de ces navires a été voté séparément. Nous ne demandions pas un crédit pour entretien de navires que nous achetons ensuite avec ce montant.

M. TAYLOR : L'accusation portée par l'honorable ministre est que le rapport de l'auditeur général ne donnait aucun détail jusqu'en 1896. Comment ! mon honorable ami de Wellington-nord (M. McMullen) n'au-

rait pu demeurer dans cette Chambre s'il en avait été ainsi. Il venait tous les jours avec les détails des prix et tournait contre notre prétendue prodigalité ; il disait que quand ses amis arriveraient au pouvoir tout cela disparaîtrait et que les marchandises seraient achetées par soumissions publiques. Mais en est-il ainsi ?

L'honorable ministre (sir Louis Davies), nous demande maintenant, comme j'ai prédit qu'il le ferait, un crédit supplémentaire pour combler le déficit occasionné par ces prix extravagants. Le pourvoyeur de son département a payé des clous $4.12, quand nous savons que, l'année dernière, le prix des clous de dimension moyenne était de $2.00 en gros—le gouvernement devrait se les procurer dans le gros.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député (M. Taylor) veut-il écouter les explications que donne M. Gregory relativement aux clous :

Quant aux clous, le prix des clous communs varie de $2.10 à $4.00 ; celui des clous à finir de $3.15 à $4.50, et celui des clous métalliques de $3 à $5, suivant la qualité. Nous avons besoin d'environ 200 ou 300 clous faits à la main pour les fins de notre travail. La quantité reçue par chacun de nous est donc bien petite.

M. TAYLOR : L'honorable ministre ferait mieux de renvoyer du service l'employé qui lui a affirmé que les clous métalliques valent de $4.00 à $5.00 le baril.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il dit de $3 à $5.

M. TAYLOR : Je demande à mon ami de Hamilton (M. Wood) ce que ces clous valent. On les manufacture à Hamilton.

M. WOOD : Tout dépend de la dimension.

M. TAYLOR : Mais de 3 pouces en montant, les prix sont les mêmes. Quand il s'agit de clous d'un demi-pouce ou d'un quart de pouce, le prix est un peu plus élevé. Je connais ce qui concerne les clous ; j'en ai vendu et j'en connais les prix. L'an dernier, le prix était de $2.25 au détail, dans les magasins de campagne. Mon honorable ami de Wellington-sud (M. Kloepfer) m'a dit ce matin, en avoir acheté un chargement de wagon, l'an dernier, à $1.80. Et le gouvernement qui devrait les acheter au plus bas prix, paie $4.12 pour 67 barils achetés de M. Parent.

M. WOOD : Sont-ce des clous à finir ?

M. MILLS : Oui, je crois qu'on verra que ce sont des clous à finir.

M. TAYLOR : Un autre item que l'honorable ministre n'a pas mentionné quand il parlait d'une paire de ciseaux et de quelques briques blanches, blâmant l'inexactitude de l'auditeur général, c'est le lait concentré. Cet article se manufacture à Truro et se vend $3.50 la caisse à l'établissement même.

Je vois par les comptes publics que le contingent du Yukon a été approvisionné, à Vancouver, à un prix moindre que $5.50 la caisse, fret payé. Et le gouvernement en a acheté 50 à 100 caisses et a payé de $8 à $9.50 la caisse.

M. BENNETT : Vendu par Charleson ?

M. TAYLOR : Vendu par des amis du gouvernement. Je trouve dans les factures de Kennedy, de Saint-Jean, 4 caisses à $9.00, ou plus que le double du prix pour lequel on peut acheter cet article.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je crois qu'il est juste de faire connaître la déclaration de l'agent. Il dit que le compte de J. Kennedy pour du lait concentré à $8 et $9 la caisse a été discuté avant que le montant fût payé, et l'agent fit rapport que le prix du gros, à Saint-Jean, pour la marque " Reindeer," était de $2 la douzaine, et pour la marque " Swiss " de $2.75. Cette explication donnée, le montant a été payé. Si l'honorable député (M. Taylor) veut consulter le rapport de l'auditeur général pour 1895-96, il verra que le lait concentré a été payé $2.40, $2.25 et $3.00 la douzaine. Il était alors parfaitement satisfait de ces prix ; mais aujourd'hui, il trouve à redire à des prix semblables ou un peu moindres.

M. TAYLOR : L'honorable ministre (sir Louis Davies) nous a dit que ces détails n'étaient pas donnés dans le rapport de l'auditeur général avant l'avènement au pouvoir de la présente administration. Maintenant, il est en état de citer des détails.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député (M. Taylor) ne doit pas me faire dire autre chose que ce que j'ai dit. Je n'ai jamais prétendu qu'aucun détail n'était donné, mais j'ai dit qu'on donnait fort peu de ces détails. L'auditeur général avait coutume d'entrer " fournitures diverses " en bloc pour des montants de $2,000 ou $3,000.

M. TAYLOR : La même chose se présente ici. Au bas du compte de M. Parent, nous trouvons " divers, $100.38," et dans d'autres factures, nous trouvons des item marqués " divers."

Mon honorable ami (sir Louis Davies) prouve maintenant que l'auditeur général donnait les détails sous l'ancien gouvernement. Il cherche à se disculper du fait surabondamment prouvé que sous son administration les approvisionnements s'achètent sans soumissions, exclusivement chez des favoris politiques à deux ou trois prix différents.

Quant au lait concentré, c'est un article qui se vend partout et les marques les plus avantageusement connues sont la " Reindeer ", et une ou deux autres. Mais la meilleure marque vendue au contingent du Yukon, la marque " Reindeer," a été vendue à Victoria à $5.60 ; puis, prenez d'autres articles dont le prix est connu de tous, considérez la facture de Kennedy, vous y trouverez

une forte quantité de raisin de corinthe marquée 10 cents la livre. Vous pouvez aller dans n'importe quel magasin et en acheter 3 livres pour 25 cents en détail ; le prix du gros est d'environ 5½ cents, c'est le prix qu'on a demandé à Victoria et à Vancouver pour fournir cet article au contingent du Yukon. Je vois que mon honorable ami paie à Bate et Fils, à Ottawa, 9 cents pour du raisin de corinthe, et il paie à son ami du comté de Saint-Jean, 10 cents la livre, ce qui fait deux prix pour le même article. Ceci explique le gaspillage des deniers publics, et pourquoi le ministre est forcé de venir demander dans les estimations supplémentaires un crédit additionnel de $20,000 pour payer les approvisionnements de ces navires.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je crois que le ministre de la Marine et des Pêcheries se trompe, quand il dit que les comptes auxquels il a fait allusion ne comprennent pas le coût de ces vaisseaux de l'Etat. Le seul exemple d'un compte séparé qu'on trouve dans son propre rapport, annexe n° 8, pour la construction de navires, à même un fonds différent du crédit ordinaire, est le cas des vaisseaux destinés à remplacer le "Glendon" et le "Lady Head". Après cela, comme le fait voir le propre rapport du ministre, ces deux vaisseaux, le "Stanley" et l'"Aberdeen" qui ont été construits sous mon administration, font l'objet d'un montant en bloc demandé pour des navires de l'Etat.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Pas le "Stanley." Je me rappelle le vote du crédit ; l'ex-ministre des Finances l'a demandé.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je cite son propre rapport officiel, page 52, annexe n° 8, où il verra que les deux seuls item séparés pour l'acquisition de navires, si l'on remonte en arrière, sont pour le "Lady Head" et le "Glendon." Mais je veux soulever une question relative aux observations de la marée. L'honorable ministre demande $2,066.65 comme supplément d'une somme de $4,000 qu'il fit voter l'année dernière, et relativement à un crédit général de $4,000 qu'il a inséré dans ses estimations pour l'année suivante. Cette somme a rapport à un service que l'honorable ministre considère d'une manière si singulière qu'il est difficile de comprendre pourquoi il entend dépenser un seul sou de ce montant. Le 12 mai, l'honorable ministre a déclaré dans cette Chambre :

C'est là une question qui, comme beaucoup d'autres, a été discutée entre les théoriciens, d'un côté, et les hommes du métier, de l'autre. Les premiers prétendent que nous devrions faire l'inspection des courants du littoral, et essayer de les indiquer plus exactement qu'à présent sur la carte, mais je n'ai pu trouver un membre du service actif de la Marine et des Pêcheries qui partageât cet avis, ni un expert qui me recommandât de faire la dépense en question.

Et voici au cours du même débat, il disait :

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai déclaré à l'honorable député que je n'avais pas d'opinion arrêtée sur la question.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Mais le ministre fait l'assertion extraordinaire qu'aucun navigateur du métier ne s'est déclaré en faveur de la nécessité de ce service.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Comment puis-je remédier à cela ? J'ai fait tout ce que j'ai pu pour me renseigner, et il me reste encore à trouver un navigateur du métier qui déclare la chose nécessaire.

Maintenant, pour abréger, j'ai tenté de poser des questions au ministre de la Marine et des Pêcheries ; il a cru que je voulais lui faire subir un contre-examen. Le 17 mai, il refusa de répondre à une question que je lui posais, lorsqu'il disait :

J'ignore si des requêtes ont été envoyées par des hommes du métier ou non. S'il y a quelques requêtes je les produirai.

Depuis, l'honorable ministre m'a communiqué dans cette Chambre une requête dans laquelle j'attire l'attention parce qu'il s'agit d'un service pour lequel nous votons un crédit tous les ans, crédit que j'ai trouvé chaque année trop faible, blâmant le ministre de ne faire l'ouvrage qu'à moitié. Cependant, bien que le ministre demande les crédits principaux et supplémentaires pour l'année 1899, il prétend qu'il s'agit d'une question scientifique et que des navigateurs pratiques n'y sont pas favorables.

Que dit la requête qu'on a exhumée ? Elle a été reçue au ministère en octobre, novembre et décembre, montrant que plusieurs des noms dont elle est signée ont été communiqués au ministre en octobre et que les autres ont été transmis plus tard.

Cette requête fait voir combien fausse est la position prise par le ministre et combien nécessaire est ce service dans l'opinion des gens du métier :

Nous soussignés, capitaines et officiers de navires naviguant dans le Saint-Laurent et faisant escale dans les ports canadiens de la côte de l'Atlantique et de Terre-Neuve, désirons ardemment et demandons respectueusement au gouvernement et au Parlement du Canada de se renseigner le mieux possible sur la nature des courants dans ces eaux ; s'ils sont dus à la marée ou à toute autre cause et faire part de ces renseignements aux marins.

Nous croyons que les nombreuses pertes de vie et de marchandises dues aux naufrages qu'on attribue à ces "courants inconnus" durant les temps de brouillards et de tempête, seraient de beaucoup diminuées. Dans ces temps de tempête, ces courants sont une cause de grande anxiété et de danger.

Suivent plusieurs centaines de noms sur une seule colonne, et en regard, se lisent le rang des signataires, le nom et le tonnage de leurs vaisseaux.

Sur cette liste on trouve des officiers de presque chaque ligne de vapeurs faisant escale à nos différents ports de l'Atlantique ou qui remontent le Saint-Laurent. On y trouve les noms de marins bien connus, ayant navigué dans ces eaux pendant toute

leur vie. Citons, par exemple, le capitaine Richardson du "Sardinian" qui, vu son âge a maintenant quitté le service; marin de grande expérience et d'excellente réputation. Il y a aussi feu le capitaine Hugh Wylie, du "Polinesian," les commandants du "Carthagenia," du "Lake Ontario."—Je mentionne ces navires parce qu'ils sont bien connus. Mais il y en a plusieurs centaines d'autres.

Il y a aussi le capitaine Trott, du transatlantique "Minia" faisant le service du câble, navigateur très expérimenté, bien connu de tous ceux qui s'occupent des questions maritimes.

Ceci démontre que la position prise par le ministre quand il affirmait que les gens du métier n'insistaient pas auprès de lui à ce sujet, était fausse. Le ministre n'aurait pas dû négliger cette pétition, surtout quand il ne s'en désintéressait pas complètement, mais obtenait chaque année des crédits pour ce service.

Relativement à cet item, j'ai une question à poser à l'honorable ministre concernant Robert Angus et S. C. Hayden: Quand ces messieurs ont-ils été nommés?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHEHIES: Le 1er mai.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER: Cette année?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES: Oui.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER: Qui remplacent-ils?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES: Ils ne remplacent personne. M. Dawson m'a dit que les rapports du service de la marée reçus de chaque poste d'obesrvation étaient rendus inutiles parce qu'ils n'étaient pas étudiés et compilés et qu'il lui fallait des employés ayant des connaissances techniques pour faire ce travail. Je lui ai dit qu'il m'était impossible d'en nommer avant d'avoir l'autorisation du parlement. Quand j'en parlai à l'auditeur général, il me dit qu'il me fallait obtenir un crédit spécial en donnant le nom des employés. Je me présentai au conseil et j'obtins l'autorisation d'employer ces deux hommes dont l'un a un diplôme du collège du Prince de Galles, et dont l'autre a été employé par M. Dawson de temps à autre. Ce dernier s'occupe spécialement de téléphone et de télégraphe.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER: Est-ce M. Hayden?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES: M. Hayden est un diplômé du collège du Prince de Galles. M. Angus s'occupe spécialement de téléphone et de télégraphe; il avait eu un emploi temporaire sous M. Dawson. M. Dawson m'a dit que ce n'étaient pas des employés temporaires qu'il lui fallait. Il avait besoin de deux employés qui s'occuperaient de compiler ces renseignements. J'ai obtenu un arrêté du conseil les nommant à raison de $600, et j'ai demandé un crédit spécial pour payer la différence entre $400 et $600 pour l'année courante.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER: L'honorable ministre augmentera-t-il le crédit à partir de juillet pour compléter ce montant?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES: Oui.

M. TAYLOR: Je désire demander à l'honorable ministre l'explication d'un item qui, d'après ce que je vois dans le rapport de l'auditeur général, a été payé à M. Parsons, l'un des agents du département.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES: C'est l'agent du département de la Marine et des Pêcheries dans la Nouvelle-Ecosse.

M. TAYLOR: Dans un compte de dépenses qui lui a été payé, je trouve 7 caisses de lait concentré à $4.50 la caisse qu'on lui a permis d'acheter. Il a payé $4.50 la caisse alors que les marchands qui ont fourni ce produit à Charlottetown ont exigé de $8 à $9.60.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES: L'achat de cet article à Saint-Jean a été fait par l'entremise de notre agent, M. Harding, de la même manière que l'achat fait par M. Parsons, à Halifax. Le compte était certifié, mais comme le montant semblait élevé, le comptable a renvoyé la facture à M. Harding pour avoir des explications, et j'ai fait mention des explication données. L'achat a été fait de la même manière par M. Harding que par M. Parsons.

M. TAYLOR: M. Parsons a acheté l'article lui-même et a produit la facture. Il a acheté pour $4.50 la même marchandise que vous payez parfois $9.60 à certaines personnes.

Je désire savoir du ministre quel ami politique a reçu $25.00 pour détruire des insectes nuisibles. Ceci se trouve dans le rapport de l'auditeur général, K—16. Inutile de chercher. Son nom est E. A. Evans.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES: Qui est-il?

M. TAYLOR: Je suppose que c'est un partisan politique du gouvernement qui voulait avoir quelque chose, et c'est pourquoi il figure pour $25 pour avoir détruit des insectes nuisibles.

Phares et service côtier—
Construction d'un phare permanent à la traverse d'en haut pour remplacer le phare flottant..... $20,000

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER: Quant à ce phare, est-ce le premier item autorisant cette dépense?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Tout l'ouvrage a-t-il été fait ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non ; le phare est en voie de construction et le crédit demandé servira à payer les travaux faits au jour le jour. Nous sommes à faire faire les travaux en bois de cette construction que nous nous préparons à immerger. J'aurai besoin de $20.000 de plus dans les estimations supplémentaires de l'année prochaine, car on estime à $40,000 le coût total des travaux. Ces ouvrages ont fait l'objet d'une étude sérieuse, non seulement de ma part, mais aussi de la part de mes collègues. Ils ont été l'objet d'une enquête spéciale faite par l'ingénieur en chef en personne, qui a visité les lieux.

Les entrepreneurs de transports maritimes ont demandé au département d'ériger, s'il était possible, à la place des phares flottants, une construction fixe qui serait probablement d'un immense avantage pour la navigation du Saint-Laurent. Il fallait enlever les phares flottants avant les glaces, tandis qu'en établissant des phares fixes à cet endroit, on pourrait prolonger en toute sécurité la saison de la navigation.

L'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell), les entrepreneurs de transports maritimes de Québec et de Montréal, les compagnies d'assurance, et tous ceux qui ont intérêt à rendre meilleure, plus sûre et d'une plus grande durée la navigation du Saint-Laurent, se sont vivement occupés de cette amélioration. D'abord l'ingénieur en chef croyait, d'après sa connaissance générale du sujet, qu'il faudrait de $70,000 à $100,000 environ pour mener l'entreprise à bonne fin ; et j'ai hésité, mais à la demande de l'honorable député de Québec-ouest, j'envoyai l'ingénieur en chef sur les lieux faire un examen approfondi, constater quels étaient la profondeur et le courant de l'eau et obtenir toutes les données nécessaires pour se former une opinion aussi exacte que possible.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre pourrait-il nous dire à quelle date l'ingénieur est allé là ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'automne dernier, au mois de septembre, je crois ; je ne puis donner la date précise à mon honorable ami. Il fit ensuite une estimation du coût des travaux et un rapport. Après avoir consulté des hommes d'expérience, l'ingénieur en vint à la conclusion qu'on pouvait ériger cette construction pour $40.000 environ. Le crédit affecté à l'entretien des phares ne me permettait pas de payer cette somme. Comme je l'avais laissé entendre l'an dernier, je demande un crédit spécial de $20.000, lequel sera distribué avant la fin de l'année, et je demanderai encore $20.000 de plus.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Cela soulève une question très importante qui peut offrir des dangers considérables et causer certainement de grands inconvénients au département. Je ne me rappelle pas un seul cas où l'on se soit éloigné des règles du département dans la préparation des estimations, quelque nécessaires que fussent les phares et quelque désir qu'on eût de faciliter la navigation. Par exemple, on ne prend, règle générale, que $30,000 pour le coût de nouveaux phares. Je crois que, une année ou deux, on a porté ce montant à $40,000, mais on est revenu à $30,000.

La pratique était de répartir ce crédit entre les provinces. Afin de faire approximativement une juste répartition entre les différents littoraux, celui du Pacifique, de l'Atlantique, du Saint-Laurent, etc., nous avons adopté cette manière d'agir. Du 1er janvier à la Saint-Sylvestre, on écrit au département pour demander des phares.

Je ne veux rien dire contre le phare de la Traverse d'en haut. Ce sujet a souvent été discuté pendant que j'étais ministre de la Marine, mais je fais simplement observer que l'on s'engage dans une voie nouvelle. Jusqu'ici, en vertu des instructions implicites du comité et de la Chambre, le ministre pouvait simplement dire à combien il évaluait la construction des phares, et comment le crédit voté avait été reparti. Il ne pouvait aller au delà.

J'avoue que dans le cas actuel, il y avait urgence, mais le ministre était saisi de la matière depuis longtemps, de sorte qu'il ne peut invoquer cette excuse. Ce phare de la Traverse est une des plus grandes entreprises du département, et cependant, le ministre, sans consulter le parlement, impose au pays une dépense de $60,000 ou $70,000, ce qui est plus du double de ce qu'aucun phare du Canada nous a coûté. C'est là une chose extraordinaire, et qui inspire plus d'une réflexion sur la manière dont le pays est maintenant gouverné.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je crois pouvoir donner à mon honorable ami (sir Charles Hibbert Tupper) une réponse satisfaisante. Je ne discute pas les principes qui, d'après l'honorable préopinant, doivent nous guider lorsque nous demandons et dépensons ces crédits. L'honorable député se rappellera que ce n'est pas la première fois que j'entretiens le parlement de cette matière. J'ai discuté ce sujet l'an dernier et j'ai dit que, bien que nous n'en fussions arrivés à aucune conclusion, j'espérais que lorsque l'ingénieur aurait fait son examen, nous prendrions une décision et serions en état de construire le phare.

J'ai constaté que le phare actuel ne pouvait être utilisé plus d'une année encore, et que pour élever un phare nouveau et perfectionné, il nous en coûterait de $50,000 à $60,000. Il s'agissait de savoir s'il me fallait

attendre jusqu'au mois de juillet avant de commencer les travaux, ou si je devais faire préparer le bois nécessaire, dans un temps où je pourrais le faire à moitié prix.

J'exposai tous les faits à mes collègues et ils ont cru que, dans les circonstances, je serais justifiable de prendre une certaine somme sur les crédits généraux, parce que je pouvais exécuter à moitié prix, et ensuite, lorsque les Chambres se réuniraient, demander un crédit spécial, car les crédits généraux ne couvraient pas ces dépenses. Je n'ai pas osé me lancer dans des dépenses considérables sans en parler au parlement, car j'ai dit que si l'ingénieur faisait rapport qu'on pourrait exécuter ces travaux pour une somme raisonnable, je me mettrais à l'œuvre immédiatement au lieu de construire un nouveau phare flottant.

L'honorable député voit donc qu'au point de me vue pratique et au point de vue constitutionnel, j'étais parfaitement justifiable de pousser les travaux. Je ne puis concevoir comment on peut me reprocher d'avoir construit un phare fixe, lorsque l'ingénieur avait déclaré que la chose était praticable et coûterait $40,000.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre n'a rien autre chose devant lui que le rapport d'un ingénieur très compétent, je l'avoue, au sujet de ces travaux dont une grande partie devait se faire au-dessous de la surface de l'eau. Le ministre n'a pas même demandé de soumissions, si j'ai bien compris.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'ingénieur en chef s'est parfaitement convaincu, après deux ou trois examens des lieux, qu'il pouvait construire ce phare à meilleur marché qu'on pouvait le faire à la tâche. Il me dit qu'il se souciait peu de donner à l'entreprise des travaux de ce genre, qui exigeaient une surveillance quotidienne.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Qui surveille les travaux ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne le sais, mais c'est un homme d'une grande compétence en ces matières.

M. DOBELL : M. Lemieux.

Le SOLLICITEUR GENERAL : C'est le meilleur homme que nous pouvons trouver dans le pays.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il jouit d'une grande réputation, et l'ingénieur en chef a fait rapport que c'est un homme parfaitement en état de surveiller ces travaux.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Cette réponse peut s'appliquer à tous les cas où vous préférez vous en rapporter à l'exécutif plutôt qu'au parlement. Jusqu'ici, toutes les fois qu'il s'est agi de la construction de phares, la règle——

Sir LOUIS DAVIES.

Le PREMIER MINISTRE : Et une très bonne règle.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : La règle est que le parlement doit d'abord déterminer quels travaux de cette nature doivent être entrepris, mais l'esprit qui anime le gouvernement dans les autres matières a inspiré le ministre de la Marine et des Pêcheries. On a eu l'approbation de l'exécutif et on a commencé les travaux.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous y étions obligés.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Pas du tout.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'étais obligé de construire un nouveau phare flottant, ou bien de commencer la construction d'un phare fixe.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Pourquoi ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Parce que le phare actuel ne pouvait durer plus que cette année, et il me fallait en construire un autre ou élever un phare fixe pour l'an prochain.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Ce n'est pas une excuse. En 1896 ou 1897, le ministre savait que le phare flottant ne pouvait durer, et il pouvait alors s'adresser au parlement et obtenir les crédits dont il avait besoin. En s'excusant, mon honorable ami s'accuse.

En 1892, lorsque j'étais ministre de la Marine et des Pêcheries, le département fut saisi de la question, bien que, dans ce temps-là, il n'y eût pas urgence, car le phare pouvait durer encore quelques années. Le ministre, dans le cas actuel, s'est éloigné de la saine pratique constitutionnelle en ne demandant pas au parlement, en temps et lieu, le crédit nécessaire. Il a cédé à une pression extraordinaire que l'on a exercé sur lui, et il s'est préparé de nombreuses difficultés pour l'avenir. Je ne m'oppose pas à ce qu'on substitue un phare fixe à un phare flottant ; mais je proteste contre la manière dont on a procédé ; je ne veux pas qu'un département assume d'abord une responsabilité et vienne ensuite demander au parlement une approbation simplement pour la forme.

Quels sont les appointements de M. Lemieux, et combien d'hommes celui-ci a-t-il sous ses ordres.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le sous-chef du département me dit que M. Lemieux a quinze hommes sous ses ordres, et que c'est notre agent qui les paie. Nous avons calculé l'autre jour, qu'à la fin du présent mois, nous aurions besoin des $20,000, mais naturellement, les comptes ne seront payés que lorsque j'aurai obtenu ce crédit.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Depuis quelle date ces hommes sont-ils à l'ouvrage ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Quelque temps avant que le bassin Louise fût libre de glace. Nous avons dû faire les travaux préliminaires sur la glace, car autrement, il nous aurait fallu attendre à une autre année.

M. BENNETT : Cela va de pair avec la construction d'un phare sur la baie Georgienne. L'honorable député de Grey-est a déjà saisi la Chambre de cette question. Les travaux ont été faits, là, à la journée, et non pas après soumissions.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Presque tous les ans, l'ingénieur en chef me fait rapport que, vu certaines circonstances particulières, il faut construire tel et tel phare. Il me conseille de faire exécuter les travaux à la journée, sous la surveillance de M. Noble, et non à la tâche. Cela arrive fréquemment, et quant à moi, je m'en remets en ces matières presque entièrement à l'avis du colonel Anderson.

M. BENNETT : Je me rappelle que, sous l'administration précédente, on a construit trois phares sur les rives de la Baie Georgienne. L'un d'eux, construit sur un rocher d'une acre environ à 20 milles du rivage, était un travail très difficile.

Le ministre demande une somme de $40,000 ; et il en a déjà dépensé la moitié.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La moitié a été dépensée à la fin du mois.

M. BENNETT : Il n'est pas besoin d'ergoter pour un jour ou deux. Le ministre a basé ses arguments sur le rapport de son ingénieur qui, nous dit-il, a recommandé de faire exécuter les travaux sous la surveillance d'un employé du gouvernement. M. Lemieux, un homme de premier ordre, surveille actuellement les travaux. Assurément, si on avait demandé des soumissions, et donné les travaux à l'entreprise, le gouvernement aurait pu profiter des services de M. Lemieux en chargeant celui-ci de surveiller l'entrepreneur.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je dirai que le colonel Anderson m'a fait rapport que ce travail était d'un genre tout particulier, qu'il fallait construire le coffrage sur la glace et le descendre ensuite au fond de l'eau, et que la marée pouvait tout détruire si on ne prenait pas beaucoup de soin. Il me recommanda fortement de ne pas donner ce phare à l'entreprise, mais de le faire élever sous notre propre surveillance. Qu'est-ce que l'honorable député voulait que je fisse dans les circonstances ? Est-ce que je devais prendre sur moi de demander des soumissions, lorsque l'on me faisait cette recommandation ?

M. BENNETT : L'ingénieur n'est pas et ne sera pas sur les lieux pour surveiller personnellement les travaux.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Mais il a été constamment sur les lieux.

M. BENNETT : On a chargé M. Lemieux de surveiller les travaux. Si ce monsieur peut surveiller une équipe d'hommes travaillant pour le gouvernement, il peut assurément surveiller les ouvriers d'un entrepreneur, et voir à ce que le travail se fasse aussi efficacement dans un cas comme dans l'autre.

Le département de la Marine et des Pêcheries paraît marcher sur les traces du département des Travaux publics. Hier soir, on nous a donné un exemple de la manière dont ce dernier département conduit ses entreprises, en nous disant qu'on faisait à l'édifice Langevin des travaux évalués à $6,000 sans demander de soumissions. Je vois aussi, dans le rapport de l'auditeur général que, au sujet de certaines maries-salopes dont le dragueur " Challenge " a besoin, le département a confié l'ouvrage, évalué à $2,000, à un de ses amis politiques qui fait ce qui lui plaît.

Il est vrai que le ministre s'appuie sur l'avis de son ingénieur, mais, en y réfléchissant bien, il a dû s'apercevoir que si ce contremaître peut surveiller les employés du département, il aurait pu tout aussi bien surveiller les ouvriers d'un entrepreneur. L'honorable ministre porte la responsabilité d'avoir entrepris un travail de $40,000 sans avoir demandé de soumissions. Il est du devoir de l'opposition de signaler ces faits à l'attention publique, et c'est ce que je ferai, aussi longtemps que je serai ici, surtout lorsque les membres de la droite semblent disposés à approuver tout ce que fait le gouvernement dans cet ordre de choses.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne crois pas que mon honorable ami soit tout à fait juste à mon égard. Il a raison de dire que, en ma qualité de ministre, je porte la responsabilité d'avoir donné ces travaux à la journée, et que l'on doit me demander compte de ma conduite, si je ne réussis pas à les faire exécuter à aussi bon marché qu'à l'entreprise. Quels sont les faits ? Le chef du service des phares, le colonel Anderson, est un homme de grande expérience, car il exerce ces fonctions depuis vingt ans. Il s'est longtemps demandé si on pouvait construire à cet endroit un phare qui résisterait aux glaces et à la marée.

Après avoir fait plusieurs levers hydrographiques, il en est arrivé à la conclusion que la chose pouvait se faire, pourvu que les travaux fussent convenablement et attentivement exécutés. Le colonel Anderson me dit : " Je ne puis vous conseiller de faire exécuter ces travaux à l'entreprise, car je ne pourrais rien garantir, si l'ouvrage ne se fait pas sous ma surveillance ; et si je puis avoir un bon homme pour surveiller la construction du phare, je vous recommanderais d'exécuter les travaux à la journée."

J'étais justifiable, je crois, de suivre son avis, car autrement, si le phare était emporté par les glaces ou la marée, on me blâmerait de ne pas avoir pris son conseil.

M. BENNETT : Sous l'ancienne administration, lorsqu'on décidait de construire un phare, on demandait des soumissions, et on confiait l'entreprise au plus bas soumissionnaire, et celui-ci était tenu de fournir un cautionnement garantissant l'achèvement des travaux.

Voici la position du ministre de la Marine et des Pêcheries. Si le phare est emporté, il pourra bien blâmer M. Lemieux, mais ne pourra obtenir de lui des dommages-intérêts ; mais si l'honorable ministre avait suivi la pratique ordinaire, demandé des soumissions et exigé des garanties pour la bonne exécution des travaux, il aurait pu exercer son recours en dommages-intérêts contre l'entrepreneur. Ainsi, le ministre se trouve dans une situation beaucoup plus désavantageuse que s'il eût donné les travaux à l'entreprise.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : A ma place, l'honorable député aurait fait la même chose.

M. BENNETT : Comment l'honorable ministre sait-il que le travail peut se faire à la journée à meilleur marché qu'à l'entreprise, après avoir demandé des soumissions ?

M. CLANCY : L'ingénieur a-t-il fait un rapport écrit dans lequel il disait que ces travaux ne pouvaient pas se faire bien et en toute sûreté à l'entreprise ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai eu plusieurs conversations avec lui, et je suis presque certain qu'il a fait un rapport écrit.

M. CLANCY : Il est important que nous le sachions, car il est très difficile pour le comité de saisir la distinction, soit que M. Lemieux eût suivi les plan et devis préparés lorsqu'on aurait demandé des soumissions, soit qu'il eût suivi les plan et devis préparés pour exécuter les travaux à la journée. Il y a une distinction, mais il n'y a pas de différence. J'avoue que je ne vois aucune différence ; que M. Lemieux fût chargé de surveiller des travaux faits à la journée ou à l'entreprise.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je ne vois pas très bien comment le ministre de la Marine et des Pêcheries pouvait s'écarter du principe reconnu, à moins que le gouvernement n'ait le courage de ses convictions et ne fasse la même chose dans tous les départements. La pratique suivie, dans presque tous les cas, par le département de la Marine, était de confier à un fonctionnaire public la direction des travaux dont le coût ne dépassait pas $10,000. Cette pratique avait de bons résultats et favorisait l'économie des deniers publics.

Mais ici on s'est étrangement écarté de cette pratique. Voici le travail le plus important que le département a entrepris depuis plusieurs années, depuis 1888, et le principe que la loi impose à tous les départements est violé d'une manière évidente. L'honorable ministre ne connaissait même pas le nom de l'homme qui avait charge des travaux, et l'honorable député de Québec-ouest a dû venir à la rescousse. La surveillance des travaux n'a pas été confiée à un ingénieur du département, soit à l'ingénieur en chef, soit à un de ses subalternes.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'ingénieur se tient constamment sur les lieux.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'ingénieur s'est tenu à Ottawa presque tout le temps, car je l'ai vu tous les jours. L'honorable ministre doit nous fournir le rapport sur lequel il s'appuie ainsi que ceux que le colonel Anderson a faits, il y a quelques années. C'est le pays qui court tous les risques. Le gouvernement n'a aucune garantie, et si les fondements de ce phare étaient emportées, il faudrait dépenser non pas $40,000 mais le double. Les risques, sous ce rapport, sont énormes, et c'est pour cette raison que l'on n'a jamais tenté jusqu'ici d'établir un phare à cet endroit. La grande difficulté, c'est de faire des assises assez solides pour résister.

Dans le cas actuel, si le travail eût été fait de la manière ordinaire, les risques auraient été pour l'entrepreneur. Il y a autre chose, c'est que l'entreprise n'a pas été exécutée sous la surveillance d'un fonctionnaire connu et expérimenté du département. M. Lemieux peut être un bon homme, mais il n'est employé que temporairement par le gouvernement. Quel salaire reçoit-il ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : $4 par jour.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Voici un homme qui consent, à raison de $4 par jour, à se rendre à la Traverse et à y passer son temps. M. Lemieux peut être un très bon homme dans un sens, mais l'honorable ministre ne prétendra pas—et son collègue, le député de Québec ne le dira pas non plus,—que M. Lemieux est un expert ou un ingénieur.

M. DOBELL : Je considère que M. Lemieux est un spécialiste dans la construction des quais et des édifices. Je le connais depuis des années, et je lui ai déjà confié des travaux considérables. Il a réellement le génie de la construction des quais. Je ne voudrais pas paraître avoir conseillé à mon collègue d'entreprendre la construction de ce phare. Depuis que je suis membre de cette Chambre, j'ai senti qu'il était nécessaire d'élever un phare fixe à la Traverse, car le chenal est étroit à cet endroit et n'a que 500 pieds dans un fleuve qui a une largeur de six milles. Il n'y a rien pour in-

diquer où se trouve le chenal, excepté deux phares flottants à la Traverse-nord et à la Traverse-sud.

Ces deux phares sont mis en place au printemps aussitôt que le temps le permet, et ils restent là jusqu'à ce que le temps devienne trop orageux, à l'automne, ou jusqu'à ce que le fleuve se couvre de glaces dont le mouvement peut emporter ces deux phares construits en bois. Il y a deux ans à peine, un grand steamer chargé de marchandises a remonté le Saint-Laurent aux derniers jours de l'automne et ces deux phares avaient été enlevés. Le navire fut obligé d'attendre trois jours afin d'avoir un pilote lamaneur qui devait lui indiquer la route à suivre, mais on ne put trouver aucun pilote, et le steamer dut descendre le fleuve et décharger sa cargaison à quelque endroit de la Nouvelle-Ecosse.

Je dis,—et je suis parfaitement convaincu que la Chambre abondera dans mon sens,—que nous devons nous efforcer de prolonger autant que possible la saison de la navigation. Si nous pouvions la faire durer neuf mois, au lieu de six, nous rendrions un grand service au pays.

Pour accomplir cela, il fallait d'abord établir un ou deux phares permanents à la Traverse, afin de remplacer ces deux phares flottants. Il arriva qu'un de ces phares flottants fût déclaré peu sûr et peu convenable au service, cette année. On fit faire l'estimation du coût d'un autre phare flottant, et ce coût devait s'élever à environ $70,000. Je tâcherai alors de persuader à mon honorable collègue qu'un phare fixe pourrait être érigé à cet endroit à un coût beaucoup moindre et de beaucoup plus à l'avantage du pays, et qu'il devrait le faire construire avant la fonte de la glace de notre bassin Louise, afin de pouvoir faire correspondre exactement la base de la pile avec l'endroit où le phare devait être placé à la Traverse. Je crois que l'ingénieur est descendu faire les plans nécessaires, et les travaux ont alors été commencés et exécutés. A mon avis, ces travaux seront faits pour la moitié de ce qu'ils auraient coûté, si l'on avait attendu jusqu'à présent.

M. CLANCY : M. Lemieux a-t-il jamais été entrepreneur ?

M. DOBELL : Je ne pense pas qu'il se soit jamais chargé d'exécuter des travaux à l'entreprise, il travaille à la journée.

M. CLANCY : Comment l'honorable ministre en est-il arrivé à découvrir son génie ?

M. DOBELL : En lui faisant faire pour moi il y a quelques années, des travaux dont j'ai été parfaitement satisfait. Ce ne sont pas là des travaux ordinaires. Cette pile doit être submergée dans une position précise et au bord d'un profond chenal. Elle doit l'être dans 25 pieds d'eau de profondeur à marée basse, et dans environ 42 pieds à marée haute. Ainsi, ce ne sont pas des travaux ordinaires. En outre, il lui faudra résister à la glace, et elle est de construction très particulière.

M. CLANCY : L'honorable ministre (M. Dobell) voudra-t-il dire si M. Lemieux a jamais construit un ouvrage de ce genre ?

M. DOBELL : Je ne crois pas qu'il en existe de semblable dans le pays. Lorsqu'on a besoin d'un ouvrage spécial, il faut un homme possédant des aptitudes spéciales pour l'exécuter.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Il ne court aucun risque, et il reçoit $4 par jour. Nul ne conteste l'opportunité des travaux. J'ai commencé la discussion moi-même et je me suis bien gardé de mettre en doute cette opportunité, parce que je savais que s'il était possible de faire des travaux permanents à cette endroit, il était à désirer d'en adopter le plan. Mais j'ai combattu—ce que je fais encore, vu que l'honorable ministre (M. Dobell) ne paraît nullement m'avoir écouté—la remise du soin de décider de ces travaux, soit au gouvernement soit à un membre quelconque de celui-ci, peu importe quelle peut être son habileté. S'engager dans des travaux de ce genre, qu'on aurait pu et qu'on devrait soumettre au parlement pour obtenir l'autorisation de les exécuter, voilà qui est non seulement nouveau, mais dangereux, et qui assigne du coup à cette Chambre le rôle d'un corps dont les fonctionnaires consistent uniquement à enregistrer les décisions du gouvernement. Or, c'est ce contre quoi je m'élève.

Voici le ministre de la Marine et des Pêcheries qui nous déclare qu'il se fait des travaux devant nous entraîner, d'après les estimations de son propre ingénieur, dans une dépense de $40,000, travaux estimés de mon temps, par le même ingénieur et les mêmes fonctionnaires, à une somme de beaucoup plus élevée. Et en outre, ces travaux, comme l'honorable député de Québec le sait bien—et il ne le niera pas, aucun ingénieur intelligent ne le nierait, assurément,—comportent le danger d'être totalement emportés.

M. DOBELL : Le gouvernement pourrait les faire assurer, s'il le désire.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le gouvernement ne fait pas assurer ces travaux. Le ministre n'entend pas commencer à établir une coutume de ce genre, et je ne considère pas le conseil sérieux.

Parlant de mémoire, je dis que de mon temps, l'estimation du coût de ces travaux était de $60,000 à $70,000 ; et vous courez le risque de les voir détruire en entier. On pourrait avoir un phare flottant, moyennant, non $75,000, mais $40,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Pas le phare flottant construit suivant les dernières améliorations.

M. DOBELL : Le bois entrant dans la construction d'un phare flottant a considéra-

blement augmenté de valeur depuis dix ans : c'est-à-dire le chêne et l'orme. Tous ceux qui sont au fait du commerce de bois savent cela.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Les phares flottants ne sont pas toujours en bois. Ainsi, ne le sont pas, je crois, les phares flottants de la côte d'Angleterre.

M. GIBSON : On n'a pas de glaces par là.

M. DOBELL : Puis-je demander à l'honorable député s'il entend dire qu'il vaille la peine de prendre le temps de la Chambre à discuter la question de savoir s'il vaudrait mieux construire un phare flottant en fer ou en bois ? Assurément, dans le cas où l'on peut avoir un phare permanent à la Traverse, ce serait beaucoup plus avantageux que de maintenir le système des phares flottants.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'objecte à l'interruption et je ne m'adresserai pas davantage à l'honorable ministre (M. Dobell) s'il persiste à discuter la sagesse et l'opportunité d'entreprendre des travaux au sujet desquels le parlement n'a jamais été consulté. Ce contre quoi je m'élève, c'est qu'on ait agi en cette occasion sans consulter le parlement, alors qu'on aurait dû la faire d'abord. Nul ne mit en doute l'opportunité des travaux mêmes. Le ministre dit—et je ne lui engendre pas chicane à ce sujet : "Je me guide d'après l'avis de mon ingénieur. Ne comprenant pas ces choses sous leur aspect technique, j'agis d'après les rapports de mon ingénieur." Nous devons avoir les mêmes moyens que lui de nous mettre au fait. C'est ce à quoi nous avons droit.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Certainement.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Il est important de considérer si, comme je le crains, l'honorable ministre s'est engagé là-dedans prématurément. Non, pas prématurément, exactement, puisqu'il dit que son phare flottant était hors d'usage, et qu'il lui fallait en arriver à une décision avant d'avoir l'occasion de consulter le parlement ; mais il a fait preuve de négligence en ne consultant pas le parlement il y a un an, alors que se manifestaient les indices précurseurs de la ruine de son phare flottant.

Nous avons là M. Lemieux recevant $4 par jour. Que paie-t-il aux hommes, et d'où ceux-ci viennent-ils ? Les envoie-t-il de Québec, et dans ce cas, le coût du transport et de la subsistance est-il supporté par le gouvernement ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le coffrage était construit dans le bassin de Québec, lorsque celui-ci était couvert de glace, et on l'immergera à la Traverse. M. Lemieux est là. L'honorable député (sir Charles Hibbert Tupper) a fait erreur en disant qu'il n'était sous la surveillance d'aucun fonctionnaire du département. M. Noble, un excellent homme——

Sir CHARLES TUPPER : Excellent.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : ——est allé là trois ou quatre fois surveiller les travaux. Le colonel Anderson y est allé également, plus d'une fois, je crois.

M. DOBELL : Trois fois.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Depuis que les travaux sont commencés ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, et il les a surveillés très attentivement. Comme le sait l'honorable député, nous avons entrepris de voir nous-mêmes à l'exécution du balisage du Saint-Laurent entre Montréal et Québec, au lieu de donner, comme autrefois, ces travaux à l'entreprise. Par conséquent, nous aurons un fonctionnaire dans ces parages, et les travaux exécutés à la Traverse, en aval, bénéficieront de sa constante et continuelle surveillance.

Nous adoptons chaque année relativement à la construction de phares un crédit général d'environ $45,000 ; et lors de la considération de ce crédit, l'an dernier, j'ai déclaré que cette matière était à l'étude. Je savais parfaitement, sans doute, que ce que je pourrais économiser de ces $45,000 ne me permettrait pas d'exécuter ces travaux-ci, ni la partie de ces travaux qui doit être exécutée l'année prochaine. Ainsi, il nous fallait ou laisser écouler une année, comme le dit mon honorable ami (M. Dobell), ou construire ce coffrage avant le départ de la glace. Mon honorable ami, appuyé par l'ingénieur, me déclara que si je ne faisais pas exécuter les travaux avant le départ de la glace, çà me coûterait trois ou quatre fois plus cher pour les faire faire ensuite.

Il s'agissait de savoir si je devais me mettre à l'œuvre pour construire ce coffrage sachant que je ne pourrais pas la terminer en entier à même le crédit que j'avais, pour venir ensuite demander au parlement un crédit spécial, lorsque lui seraient soumises les *estimations supplémentaires*—que je croyais, lorsque je commençai les travaux, devoir l'être longtemps avant juin,—ou si je devais en différer la construction à une autre année. Mais je ne pouvais adopter cette dernière alternative, attendu que le phare flottant actuel est à peu près devenu hors d'usage. Il me fallait donc ou construire l'ouvrage permanent en question ou, sinon, me procurer un nouveau phare flottant. Je ne vois pas que j'eusse pu faire davantage.

Sans doute, à la rigueur, on peut dire que nous avons forcé la note. Et si l'ingénieur en fût arrivé à une décision lors de l'adoption de mes estimations supplémentaires de l'an dernier, j'aurais demandé un crédit ; mais, comme je l'ai expliqué à l'honorable député, l'ingénieur voulait faire encore des inspections et des examens avant d'arrêter

son opinion. Il se convainquit de la possibilité de la construction de ces travaux, ainsi que de l'endroit où l'on devait les exécuter, et du montant qu'ils coûteraient. Mais alors les estimations supplémentaires de l'an dernier avaient été adoptées ; il me fallait donc décider ou de différer les travaux à une autre année, ou d'accepter la responsabilité de faire la dépense qu'ils comportaient, pour demander au parlement, dès que je le pourrais, le crédit qu'elle réclamait, en lui exposant franchement la situation.

Je ne doutais nullement de la sagesse du projet. Je comprenais que son exécution ne soulèverait pas d'opposition. Tout le monde, je crois, est convaincu que nulle part au Canada, la navigation ne requérait une aide plus pressante et plus importante que celle-là, et je suis convaincu que j'aurai l'appui de mes honorables amis de la gauche comme de ceux qui m'entourent, dans l'accomplissement de cette œuvre. Tous ceux qui sont intéressés dans le commerce d'expédition de Montréal et de Québec attendent avec hâte l'achèvement de ces travaux. Les compagnies d'assurance sont plus que enchantées du fait qu'ils se poursuivent. Le fait même que nous nous chargeons de ces grands et coûteux travaux d'amélioration de la navigation du fleuve Saint-Laurent, aura un effet sensible sur la diminution des énormes taux d'assurance actuellement réclamés relativement aux cargaisons des vaisseaux naviguant dans ce fleuve.

La seule chose qu'on puisse nous reprocher, c'est de n'avoir pas fait adopter de crédit l'an dernier. J'ai déjà dit à l'honorable député pourquoi je n'ai pas demandé de crédit spécial. Le colonel Anderson n'était pas assez au fait pour être en état de dire que les travaux pourraient être exécutés à moins de $75,000. Je ne pouvais moi-même conclure que j'aurais été justifiable de demander $75,000 à la Chambre. Mais après avoir fait ses inspections subséquentes et avoir entretenu longuement M. Noble et M. Lemieux à ce sujet, et après avoir ensuite examiné attentivement ses estimations et vu pour quel prix on pourrait acheter le bois et la pierre, l'ingénieur en est arrivé à la conclusion que l'ouvrage pourrait être construit moyennant $40,000. Et lorsque ces messieurs m'eurent informé qu'il fallait commencer les travaux avant le départ de la glace sous peine d'avoir à différer les travaux encore de douze mois, j'ai pris sur moi de dire : "Nous allons nous mettre à l'œuvre, sauf à saisir la première occasion de demander au parlement l'autorisation de payer le coût des travaux."

J'ai besoin de cet argent à cette fin, et la Chambre, j'en suis convaincu, ne trouvera pas que j'ai adopté une ligne de conduite extrêmement erronée.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Que reçoivent les hommes qui travaillent sous les ordres de M. Lemieux ?

M. DOBELL : Avant l'époque de l'ouverture de la navigation, ils recevaient $1.25 ; leurs gages, depuis lors, ont été élevés à environ $1.50, je crois.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je parle des hommes occupés aux travaux en question en ce moment.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est ce que je ne connais pas. M. Lemieux les emploie, et il est sous la surveillance du colonel Anderson. M. Noble est allé là trois fois, et le colonel Anderson deux ou trois fois, depuis le commencement des travaux. M. Lemieux connaît le nom des hommes. Ces hommes sont payés par l'agent de Québec, M. Gregory. Ils construisent le coffrage.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre leur a-t-il donné instruction de travailler à l'immersion du coffrage et de le combler ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est ce qui sera fait sous le surveillance spéciale du colonel Anderson.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Fera-t-on faire le travail à la journée ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Tous les travaux seront exécutés sous la surveillance spéciale du colonel Anderson, sous sa responsabilité et d'après ses ordres. Il a fait rapport que c'était la seule manière sûre dont la chose pût être faite, afin que le département eût tout le temps la direction des travaux, et qu'il voie à ce qu'ils soient réellement exécutés de manière à résister au choc de la glace. Je crois que ce rapport est par écrit.

M. MONTAGUE : Quelle difficulté spéciale offrait la construction de ce coffrage ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cette construction devait se faire dans une profondeur de 25 pieds d'eau à marée basse, et de 42 pieds à marée haute.

M. BENNETT : Dans quelle proportion le crédit est-il affecté à la main d'œuvre et aux matériaux ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne saurais dire. On n'a pas demandé de soumission relativement aux matériaux. Ils ont été achetés par le colonel Anderson, M. Noble et l'agent de Québec.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Les fonctionnaires de l'honorable ministre ont-ils une idée de ce qu'ils coûtent ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Mon sous-chef me dit que les comptes sont tenus à Québec, et je ne puis répondre à l'honorable député.

M. WALLACE : Je trouve que le ministre a absolument échoué dans sa justification de la conduite qu'il a tenue à ce sujet depuis le commencement jusqu'aujourd'hui. Il dit que cela devenait un cas urgent. Nullement, si le ministre eût surveillé les affaires de son département aussi attentivement que l'aurait fait à sa place l'honorable député de Lincoln (M. Gibson), il aurait prévu ce cas, et cette hâte illégitime n'aurait pas été nécessaire. Il nous dit encore qu'il se guide entièrement sur l'avis de son ingénieur. Alors, pourquoi ne pas laisser celui-ci administrer tout le département ? Quel besoin est-il d'un ministre, s'il n'exerce pas son propre jugement dans les matières de cette nature ?

Il dit que l'ingénieur a fait ces choses. Il dit qu'il n'a pas été demandé de soumissions, et ainsi la loi a été violée. On n'a donné aucun renseignement au public comme on aurait dû le faire. Il dit que l'ingénieur a recommandé cela. Pourquoi ne nous avoir pas communiqué le rapport de l'ingénieur ? Si l'honorable ministre a reçu de son ingénieur un rapport qui l'a convaincu, pourquoi ne pas nous le montrer, afin que nous puissions décider s'il était de nature à porter la conviction. Il dit que l'entreprise peut être exécutée moyennant $40.000; nous ne savons qu'une chose, c'est qu'elle peut coûter $60,000. Il dit : " Voyez l'énorme difficulté d'immerger un coffrage dans 25 pieds d'eau de profondeur." Eh bien ! il y a des hommes qui peuvent le faire dans 100 pieds d'eau de profondeur. Il dit que les travaux sont constamment sous la surveillance du colonel Anderson. Mon honorable ami, le député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper), déclare qu'il voit le colonel Anderson presque tous les jours à Ottawa. Les travaux ne sont donc pas constamment sous sa surveillance, car, je suppose, le colonel Anderson a à surveiller beaucoup d'autres travaux absorbant grandement son temps dans d'autres endroits.

Le ministre a dit toutes ces choses, mais il n'a pas justifié la violation de la loi qu'il a commise en entreprenant ces travaux sans demander de soumissions, et sans comprendre convenablement ces travaux.

M. W. GIBSON (Lincoln) : Puisque l'honorable préopinant a eu la bienveillance de prononcer mon nom, je puis dire à l'avantage du comité que je viens justement de terminer un ouvrage construit dans l'eau, peut-être pas tout à fait à autant de profondeur que les travaux dont il s'agit ici. Il est fort difficile d'immerger des caissons là où il faut lutter contre 17 pieds de marée. Comme je l'ai appris par ce qui a été déclaré en ce comité, le caisson est à 25 pieds d'eau de profondeur à marée basse et à 42 pieds à marée haute, la marée ayant 17 pieds de hauteur.

Relativement aux gages payés par le gouvernement, franchement celui-ci est fort heureux d'avoir des hommes moyennant $1.25 et $1.50 par jour, car il me faut payer aux hommes que j'emploie à ce même genre de travail, $1.75 par jour. Quant à mes contre-maîtres, je les paie $5 au lieu de $4.

L'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) a demandé au ministre s'il pouvait lui donner une idée du coût des gages et du coût des matériaux. Je puis dire, après avoir acquis une expérience de trente ans dans la construction des travaux publics, que j'ai invariablement constaté que le coût des matériaux et des gages, est presque le même. Dans les circonstances ordinaires, le coût des uns est à peu près aussi élevé que le coût des autres. Ce cas-ci peut être spécial. Je n'ai aucun doute qu'il y a beaucoup de difficulté à surmonter les obstacles de la marée, car celle-ci produit un courant qui nuit beaucoup aux travaux d'immersion d'un caisson. On constatera, je crois, lorsque ces travaux seront terminés, que le coût des gages et des matériaux aura suivi une ligne parallèle.

Comme je l'ai toujours fait, j'approuve le système, chaque fois qu'il est possible d'obtenir des soumissions, de donner les travaux de cette nature à l'entreprise, au plus bas soumissionnaire, si celui-ci jouit d'une bonne réputation, et peut fournir les garanties nécessaires : et j'ose dire que le gouvernement serait justifiable d'accorder, bien que non dans ce cas-ci, une entreprise de ce genre au plus bas soumissionnaire, dans le cas où son prix serait au-dessous de l'estimation de l'ingénieur.

Mon honorable ami, le député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper), a voulu établir la prétention que le risque des travaux était entièrement à la charge de l'entrepreneur. Il ne pouvait guère être sérieux, je crois, car si l'honorable ministre eût donné des travaux à l'entreprise, la Chambre est d'avis comme moi, qu'il aurait statué que l'entrepreneur devait être payé, à mesure que les travaux avanceraient, de mois en mois, de peut-être 80 ou 90 pour 100. Si ces travaux étaient emportés, le gouvernement, dans ce cas, n'aurait-il pas déboursé 80 ou 90 pour 100 ?

M. BENNETT : Resterait le recours contre les cautions.

M. GIBSON : Voilà qui indique seulement que mon honorable ami (M. Bennett) ignore que le gouvernement n'accepte pas de cautions au sujet des travaux. L'entrepreneur doit faire un dépôt de 5 ou 10 pour 100, en produisant sa soumission.

M. HAGGART : Le gouvernement accepte aussi des cautions.

M. GIBSON : Nullement. J'aimerais à savoir de l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) s'il a jamais poursuivi ces cautions à la suite de la faillite de l'entrepreneur garanti. A-t-il poursuivi les cautions lorsque Goodwin s'est esquivé en laissant inexécutée la partie la plus lourde des travaux ?

Dans le cas de ce genre particulier d'ouvrage, tel que décrit par l'honorable ministre, le gouvernement était parfaitement justifiable de faire faire le travail à la journée. Je puis rappeler le cas d'une compagnie ayant un ouvrage semblable à construire à un endroit du nom de Norman, dans la région du lac des Bois. Cet ouvrage était exposé à de tels dangers, que la compagnie ne voulut pas en confier l'exécution à un entrepreneur, parce qu'elle comprenait qu'au cas où il serait détruit, elle subirait alors une perte équivalant à l'étendue du travail fait.

A mon avis, d'après ce que j'ai pu saisir des renseignements fournis au comité par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, il s'agissait là d'un ouvrage qu'on ne pouvait confier à un entrepreneur si ce n'est à un prix exorbitant, et je considère que le gouvernement était absolument justifiable de faire les travaux lui-même.

M. CLANCY : L'honorable député connaît-il quelque chose des travaux en question ?

M. GIBSON : Non.

M. CLANCY : Eh bien ! alors, l'avis de l'honorable député ne vaut pas grand chose, n'est-ce pas ?

M. GIBSON : Je suis fort reconnaissant à l'honorable député. Cependant, vu les travaux que j'ai exécutés et l'expérience que j'ai acquise, j'espère n'être pas aussi sot que voudrait le faire croire l'honorable député (M. Clancy). Je puis saisir la nature de ces travaux par suite de l'expérience que j'ai acquise de ce genre d'ouvrage ; car, puis-je dire en un mot à mon honorable ami, un entrepreneur a très rarement deux fois à exécuter le même genre de travaux, et il a à recourir à l'expérience résultant de ses travaux de diverse nature pour posséder une connaissance générale. Certainement, la construction d'un coffrage, la composition de sa charpente, son assemblage en queues d'aronde, et son remplissage de pierres, c'est là seulement une question de travail et une question de quantité.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. GIBSON : Parfaitement. La question d'immerger la pile à une plus grande profondeur a encore plus de portée dans ce cas-ci, parce que, outre la marée de 17 pieds, contre laquelle il faut lutter, il existe un fleuve, et conséquemment, un fort courant.

M. MILLS : C'est plutôt un avantage qu'autre chose, parce que les travaux peuvent se faire, alors que l'eau s'est retirée.

M. GIBSON : Si mon honorable ami (M. Mills) se bornait à parler de droit, au lieu de parler de construction de caissons, il aurait parfaitement raison. Lorsqu'on construit un caisson, on le fait hors de l'eau, pour le submerger graduellement. On l'ancre aussi près que possible de l'endroit où il doit reposer, et il se fixe à raison du remplissage, de sorte que cette construction se fait non de bas en haut, mais de haut en bas, et qu'elle est immergée à mesure que le travail avance.

Voilà, pour l'honorable député qui vient de s'asseoir. Etant donné le danger des marées, le danger qu'il y avait de ce que ces travaux fussent détruits par l'eau, le gouvernement a bien fait, c'est du moins mon opinion, de faire faire ces travaux à la journée, afin qu'ils puissent être prêts à la fin de la saison de navigation.

M. CARGILL : J'ai compris d'après les remarques faites par l'honorable député (M. Gibson) qu'il a constaté en faisant des arrangements que le coût du matériel étant toujours égal à celui de la main-d'œuvre, ce serait là une donnée précise sur laquelle tout entrepreneur pourrait se baser pour juger de la valeur des travax. Est-ce bien cela ?

M. GIBSON : Oui.

M. CARGILL : Dans le cas actuel, cela dépend absolument de la valeur de ces deux choses, si l'on veut fixer la valeur de l'arrangement. Quant aux salaires payés, j'ai appris que les gages accordés étaient de $1.25 à $1.50 par jour pour les travaux ordinaires des manœuvres, et $4 par jour pour le surveillant. L'honorable député de Lincoln (M. Gibson) avait l'habitude de payer $1.75 par jour pour les travaux ordinaires et $5 pour la surveillance ; ainsi, cela dépend absolument des gages payés. J'ai conclu, de ce qu'il a dit que le coût des travaux de ce genre dépend absolument des salaires qu'il faut payer pour les faire faire et, ainsi, s'il avait conclu cet arrangement, le pays aurait été obligé de payer 25 pour 100 de plus que le prix courant.

M. GIBSON : Je crois que j'ai raison de dire,—et je suis convaincu que l'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) est de mon opinion là-dessus, qu'on peut obtenir une somme plus considérable de travail de manœuvres travaillant à $1.75 par jour pour un entrepreneur, qu'il est possible d'obtenir de manœuvres travaillant pour le gouvernement pour un salaire moins élevé. L'expérience de M. Brassey à ce sujet—peut-être personne n'était-il mieux renseigné, du moins jusqu'à ce que nous nous fussions occupés de travaux publics—prouve qu'il a obtenu relativement les mêmes résultats dans toutes les diverses parties du globe, quels qu'aient pu être les salaires. S'il faisait travailler les "coolis," aux Indes, à 25 cents par jour, la valeur du travail serait de 25 cents, tandis que s'il payait $1.25 par jour à un manœuvre anglais, soit 5 shillings, il obtiendrait une somme d'ouvrage valant $1.25, plus le profit. Pendant qu'actuellement je paye peut-être 25 centins par jour de plus que le gouvernement, je dois m'attendre à recevoir l'équivalent de ce surplus en ouvrage, parce que les salaires sont plus élevés.

M. HAGGART : Puisque l'honorable député (M. Gibson) a fait appel à mon expé-

rience—peut-être ne suis-je pas un très bon juge à ce sujet—je vais faire quelques remarques. Les raisons pour lesquelles on ne devrait pas faire faire les travaux à l'entreprise me semblent être les plus extraordinaires qui soient parvenues à ma connaissance. L'on est à faire construire un phare, comme l'honorable député de Lincoln le sait, au bassin Louise, à Québec. C'est là toute la dépense qui a été faite jusqu'à présent. On doit le faire construire à cet endroit et le faire remorquer, plus tard, à destination. Jusque-là, quelle raison a-t-on de ne pas faire faire les travaux à l'entreprise ? Ce caisson a été construit sur la glace au bassin Louise dans la ville de Québec, où, mieux que partout ailleurs, on aurait pu le donner à l'entreprise et le faire remorquer sous la surveillance des fonctionnaires du département.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Votre opinion n'est pas celle de l'ingénieur à ce sujet. L'ingénieur a cru qu'il serait plus avantageux de faire faire les travaux à la journée.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : En ce qui concerne la question soulevée par l'honorable député de Lincoln (M. Gibson), bien que je ne sois pas une autorité en la matière, je ferai remarquer que les actes du ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) ne sont pas d'accord avec sa proposition. L'honorable ministre (M. Blair) a donné dernièrement à l'entreprise la construction d'un caisson dans la ville de Saint-Jean, N.-B., où l'eau est plus profonde et où la marée est plus haute.

M. DOBELL : Les deux cas ne sont pas identiques.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'ai peut-être mal fait, mais je n'en ai pas appelé à l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell) en sa qualité d'expert en la matière.

M. DOBELL : C'est vrai, mais, d'après ce que je sais de l'honorable député (sir Carles Hibbert Tupper), je suis convaincu qu'il ne cherche qu'à parvenir à la connaissance de la vérité, et qu'il ne veut pas s'occuper de choses purement imaginaires. Je ne voulais que faire remarquer à l'honorable député que les deux cas ne sont pas identiques, et je ne me permettrai plus de l'interrompre.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : C'est parce que je ne voulais nullement m'occuper de vaines suppositions que je ne me suis pas adressé à l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell). Je sais qu'il est, jusqu'à un certain point, responsable de l'état actuel des choses, car c'est probablement lui qui a choisi les employés et fixé les salaires.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non pas.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Du moins, c'est lui qui a donné le nom de M. Lemieux quand l'honorable ministre ne s'en souvenait pas. M. Lemieux était l'un de ses employés, et maintenant qu'il a fait placer M. Lemieux, c'était raisonnable de sa part de renseigner le ministre. Si l'honorable député (M. Dobell) faisait autorité à ce sujet, ses remarques avaient de la valeur, mais je crois que l'honorable député de Lincoln (M. Gibson) est beaucoup mieux renseigné au sujet des caissons que l'honorable député (M. Dobell), soit dit sans l'offenser. J'avoue que je n'ai aucune expérience en cette matière et je n'en sais pas plus long que le ministre de la Marine et des Pêcheries, mais je dois faire remarquer que le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), qui est aussi conseillé par des experts, a donné des caissons à l'entreprise à Saint-Jean, où l'eau est plus profonde et où la marée est plus forte qu'à la Traverse. L'honorable député de Lincoln (M. Gibson) voudrait-il maintenant prétendre que nous courons des risques à Saint-Jean, et qu'il serait plus avantageux d'y faire faire les travaux à la journée ?

M. GIBSON : Nous avons non seulement la marée, à la Traverse, mais encore le courant, qui ne se fait pas sentir à Saint-Jean. Je suppose que le caisson dont parle l'honorable député s'applique au quai de Saint-Jean ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Oui.

M. GIBSON : Alors les conditions sont tout autres. Je ne savais pas, avant d'en avoir été averti par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart), que ce caisson avait été construit et ensuite remorqué à destination sur la rivière et je crois que le gouvernement a très bien fait de le faire construire à un endroit où l'on pouvait obtenir le bois plus facilement et à meilleur marché, tandis que le remorquage était une affaire de peu d'importance. Ce que j'ai voulu indiquer, c'est que le gouvernement courait les mêmes risques relativement, qu'il ait donné les travaux à l'entreprise ou qu'il les ait fait faire à la journée. S'il les avait donnés à l'entreprise, le gouvernement aurait en à payer à l'entrepreneur, chaque mois, de 80 à 90 pour 100 du coût total ; et si, par hasard, une tempête s'était élevée qui aurait détruit le caisson alors qu'on était tenu de le réparer, c'est vrai, mais, au cas où il n'aurait pas pu le faire, le gouvernement aurait en fin de compte été forcé de le faire reconstruire aux frais du peuple. Je suis convaincu que le gouvernement a agi avec sagesse, bien que le fait de ne pas demander de soumissions puisse ne pas être conforme à l'usage parlementaire. Je n'ai pas vu l'endroit et je n'ai pas obtenu de renseignements, mais en général, lorsqu'un ingénieur compétent donne un conseil de ce genre, lorsqu'un ingénieur digne de confiance

du gouvernement donne ce conseil au ministre, je crois que le ministre doit suivre son conseil, ou bien le destituer comme étant incapable de le conseiller avantageusement. Si l'on veut prétendre que le gouvernement paye des salaires exorbitants, je dois déclarer ici que le gouvernement ne paye pas même les salaires ordinaires payés dans les autres parties du Canada pour ce genre de travaux.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je n'ai pas soulevé la question des salaires. J'ai plutôt donné à entendre que les services de M. Lemieux ont été obtenus à bon marché, et que les ouvriers ont fait de bons travaux à bon marché.

M. GIBSON : Cela est vrai.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : A des prix trop modiques, je crois.

M. TAYLOR : Le ministre plaide l'urgence comme excuse pour ne pas avoir consulté le parlement à ce sujet.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Pas du tout.

M. TAYLOR : Mais oui.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne me dispense pas du concours du parlement, puisque j'en appelle à lui maintenant .

M. FOSTER : Après avoir conclu des arrangements pour toutes les dépenses.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non ; nous ne faisons que commencer les travaux.

M. TAYLOR : Le ministre (sir Louis Davies) a dit que son ingénieur lui a fait remarquer que si les travaux n'étaient pas faits avant que la glace fût brisée, ils ne pourraient pas être faits du tout.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce que j'ai dit, c'est qu'alors le coût serait trois fois plus élevé.

M. TAYLOR : Eh bien ! j'ai de l'expérience en ce genre de travaux et je sais que ces caissons peuvent être construits aussi bien dans l'eau que sur la glace. On pose les fondements dans l'eau, et tout ce qu'il y a à faire c'est de construire là-dessus. J'ai fait construire plusieurs caissons, et il me semble plus avantageux de les construire l'été que l'hiver parce que l'on peut obtenir une plus grande somme de travail l'été que l'hiver. On ne peut pas invoquer la question d'urgence. Lorsque le parti libéral constituait l'opposition, les dénonciations de ses membres retentissaient par le pays contre le gouvernement conservateur parce que celui-ci faisait construire le pont Curran à la journée, mais en cette circonstance, il y avait urgence, car il fallait faire l'ouvrage en hiver tandis qu'il n'y avait pas de navigation. Dans le cas actuel, la question est à l'étude depuis nombre d'années et ce n'est que maintenant qu'il y a urgence à dépenser $70,000 ou $80,000 pour un phare. Si le gouvernement a décidé d'agir ainsi, l'utilité du parlement a cessé, et nous ferions aussi bien de faire nos malles et de retourner dans nos foyers. J'affirme que l'ingénieur du département de la Marine et des Pêcheries ne donnera pas une déclaration écrite à l'effet qu'il soit absolument nécessaire de commencer ces travaux sur la glace, car je prétends, en ma qualité d'homme pratique, que l'on peut les faire à d'aussi bonnes conditions dans l'eau en été, qu'en hiver sur la glace. L'ingénieur ne voudrait pas me contredire sur ce point. Il n'y a pas d'urgence en cette affaire, c'est tout simplement une entreprise, et une entreprise pire que celle du pont Curran.

Quelques VOIX : Non.

M. TAYLOR : Dans l'affaire du pont Curran, l'argent a été voté par le parlement, mais en celle-ci l'argent est dépensé et donné aux amis politiques du gouvernement avant que d'avoir été attribué à cette fin par le parlement. Mon ami, le député de Québec-ouest (M. Dobell), dit à l'un de ses employés : Nous allons vous procurer une entreprise du gouvernement pour faire des caissons, qui vous rapportera $4 par jour, et vous aurez le plaisir d'engager les ouvriers, de contrôler les heures d'ouvrage et tout le reste. Voilà comment l'argent du peuple est dépensé. Il y a là un phare flottant depuis plusieurs années. Pourquoi ne pas l'y laisser jusqu'à ce que le parlement ait été consulté, jusqu'à ce qu'il se soit décidé à changer cet état de choses et à construire un caisson moyennant la somme de $75,000 à $80,000. Au lieu de cela, les honorables ministres décident de distribuer cette somme importante, sans accorder de soumissions aux amis de l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell) et l'honorable député de Lincoln (M. Gibson) approuve cela, bien que, lorsqu'il siégeait à la gauche, il censurât le gouvernement précédent, s'il lui arrivait d'accorder une entreprise de $100 sans soumissions. Pendant que l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) avait la direction du département de la Marine, le phare du détroit de Gananoque, vers la fin de l'automne, a été déplacé, lors d'une grosse tempête. L'ingénieur est venu l'examiner et il a déclaré que la seule manière de le protéger serait d'y mettre une ou deux cents toises de pierre dure, comme brise lames, tout alentour. On pourrait obtenir ces pierres des cultivateurs, moyennant 50 ou 60 cents la charge ; cependant, il n'a pas voulu permettre que cela se fît sous la surveillance d'un employé nommé par lui, en hiver, quand les cultivateurs auraient pu transporter les pierres sur leurs traîneaux et les déposer sur la glace. Il a demandé des soumissions et l'entreprise a été accordée, je crois, à 60 cents de la charge. Cependant la glace était en si mauvais état que

le transport n'a pu être fait qu'au printemps, alors que les pierres ont été transportées dans de légers bateaux et jetées dans l'eau. C'était là un entreprise de $200, mais le ministre n'a pas voulu l'accorder autrement que par des soumissions. Mais il s'agit maintenant d'une entreprise de $80,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Où l'honorable député veut-il en venir ? Personne n'a parlé de $80,000.

M. TAYLOR : Quand les comptes seront soumis, je suis d'avis que l'honorable ministre s'apercevra que la somme totale ne sera pas de beaucoup moindre que $80,000. J'aimerais à examiner le rapport de cet ingénieur qui a prétendu que ces travaux ne pouvaient être faits que l'hiver, sur la glace, car je ne crois pas qu'un ingénieur sérieux voudrait affirmer qu'il est absolument nécessaire de commencer les travaux sur la glace.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Personne n'a dit que cela était absolument nécessaire.

M. TAYLOR : L'honorable ministre a dit cela tout dernièrement.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai rien dit de semblable. J'ai dit que la dépense serait beaucoup moins forte, si les travaux étaient commencés sur la glace.

M. TAYLOR. Et, aussi, que c'était là l'opinion de l'ingénieur, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. TAYLOR : Et c'est pour cela qu'il y avait urgence. Pourquoi ne pas soumettre cela au parlement, qui siégeait, au mois de mars, en lui disant qu'il y avait urgence pour ces travaux ? Mais l'honorable ministre a admis qu'il voulait donner à ses amis de Québec-ouest l'occasion de nommer M. Lemieux. Mon honorable ami qui siége à mes côtés pourrait me demander qui est-ce que M. Lemieux. Il a obtenu l'entreprise, et ensuite le ministre est venu blâmer l'ingénieur pour avoir fait commencer les travaux en hiver. Pour ma part, je préférerais faire les travaux en été, alors qu'on peut travailler dix heures par jour, tandis qu'en hiver, on ne peut travailler que sept à huit heures. Vous pouvez faire les travaux à meilleur marché en été qu'en hiver. C'est là le résultat de mon expérience dans la construction de caissons. Je crois qu'il est plus avantageux de construire dans l'eau que sur la glace.

M. McDOUGALL : J'aimerais à demander à l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell) si quelqu'un a recommandé M. Lemieux, avant qu'il ait obtenu la surveillance de ces travaux. J'aimerais à voir l'honorable député dire à la Chambre si M. Lemieux n'est pas le frère ou l'un des parents de l'honorable député de Gaspé.

M. DOBELL : Si l'honorable député avait écouté mes remarques, il saurait que j'ai donné, sans avoir été questionné, les renseignements qui me sont parvenus au sujet de M. Lemieux. Je crois qu'il n'est aucunement allié à l'honorable député de Gaspé. Je ne le lui ai pas demandé, mais je suis convaincu qu'il ne l'est pas. Je ne lui ai jamais demandé s'il était ou conservateur ou libéral. Je ne pose jamais cette question. Je ne me suis pas encore défait de mon habitude d'apprécier plusieurs bons ouvriers conservateurs, lorsqu'ils sont plus habiles que les ouvriers libéraux, et je suis étonné que l'honorable député qui a parlé avant moi soit parvenu à fabriquer un tel tissu de faussetés.

Quelques VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

M. DOBELL : Je retire l'expression et j'y substitue le mot inexactitudes. J'ai été tellement ébloui par les périodes éloquentes mais basées sur l'imagination émanées de la gauche, que j'ai eu presque peur de parler. Mais ce que j'appellerai volontiers les inexactitudes de l'honorable député étaient tout simplement merveilleuses dans leur progression. Elles ont commencé à $20,000, sont grimpées à $30,000, ont gravi ensuite jusqu'à $40,000 et ont en définitive atteint $80,000. Cela fait voir l'effet de dix-huit ans d'expérience, et je ne doute pas que si je pouvais acquérir le pouvoir d'exagérer dans de telles proportions, ce caisson au lieu de coûter $40,000 pourrait facilement revenir à la somme estimée par le précédent ministre de la Marine et des Pêcheries, soit à $70,000 ou $80,000. Mais il ne coûtera que $40,000, parce que l'on s'en occupe d'une manière pratique et que les travaux sont confiés à un homme compétent. J'exprimerai de nouveau ma confiance dans l'habileté de M. Lemieux. Je n'ai jamais rencontré d'expert de plus d'expérience, pour la construction des quais. La construction de ce caisson, qu'il faut transporter par la rivière et placer à l'endroit exact qui a été choisi, est le travail d'un expert exclusivement. Je ne crois pas qu'il soit utile d'insister. J'affirme que le caisson sera construit et mis en place pour $40,000. Comme on devra probablement en construire un autre plus tard, j'ose dire que si l'on donne la construction de ce dernier à l'entreprise, on s'apercevra qu'il coûtera deux fois plus que celui-ci.

M. DAVIN : L'honorable député voudrait-il nous dire si ces caissons sont des caissons se terminant en goulot de bouteille ?

M. MONTAGUE : J'ai écouté avec beaucoup d'attention les remarques du député de Québec-ouest (M. Dobell) et j'en suis venu à la conclusion que lui-même et le ministre de la Marine et des Pêcheries essaient tous deux de blaguer la Chambre. C'est là une accusation sérieuse, mais je la porte avec intention ; ils essaient de blaguer la Chambre à ce sujet.

M. FOSTER : Avant que six heures soient sonnées, je désire demander au ministre, s'il voudra se prévaloir du rapport de son ingénieur pour la discussion, à la séance du soir.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Vous n'avez sûrement pas l'intention de traîner cela jusqu'à la séance du soir ?

M. FOSTER : Certainement. Et il est très remarquable que le voir le ministre de la Marine et des Pêcheries siéger ici sous l'impression que c'est là quelque chose de peu d'importance—quelque chose qui porte à rire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai insinué rien de semblable. L'honorable député s'est absenté de la Chambre durant les deux dernières heures, tandis que l'on était à discuter cette question.

M. FOSTER : Si l'honorable ministre croit qu'il va s'arroger le droit de disposer des fonds publics sans même communiquer au parlement le rapport de son ingénieur sur le sujet qui se rapporte à cette dépense, il compte sans son hôte.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne me suis jamais arrogé un tel droit, et j'ai donné tous les renseignements nécessaires.

M. FOSTER : Y a-t-il dans les estimations quelque somme qui soit affectée à ces travaux ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non.

M. FOSTER : L'honorable ministre ne l'a pas porté à la connaissance de la Chambre, bien que les estimations principales aient été soumises à la Chambre il y près de deux mois.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député m'en a empêché, en retardant la besogne par sa tactique.

M. FOSTER : L'honorable ministre sait que s'il avait voulu soumettre la chose à la Chambre, il aurait pu le faire n'importe quand, pendant les deux derniers mois.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre possède-t-il un rapport de son ingénieur quant au coût de ces travaux ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui ; c'est $40,000.

M. SPROULE : Ce sera probablement la même chose que dans le cas du phare de l'île Manitoulin, pour la construction duquel on a demandé des soumissions, qui ont ensuite été rejetées comme étant trop élevées ; le travail a été fait à la journée sous la surveillance de quelqu'un qui a été recommandé par l'honorable député d'Algoma, et j'ai appris que cette construction a coûté la moitié plus qu'elle n'aurait coûté, si les soumissions avaient été acceptées pour cette construction.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne crois pas que l'honorable député soit bien renseigné à cet égard.

M. SPROULE : De plus, les matériaux ont été achetés du comptable de l'honorable député d'Algoma, car il ne fallait pas que cela soit en son nom ; à eux deux, ils ont fourni les ouvriers et ont réussi à construire le phare pour un peu plus de la moitié de plus que cela aurait coûté, si la soumission la moins élevée avait été acceptée. J'espère que dans le cas actuel, le comptable de l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell) ne fournira pas le bois, ni qu'aucun autre de ses employés ne fournira les ouvriers. Cette construction coûtera probablement la moitié plus que le prix prévu dans les estimations.

M. PRIOR : J'aimerais demander à l'honorable député de Lincoln si, lorsqu'il a fait allusion à M. Brassey, que tout le monde connaît comme ayant été l'un des plus grands entrepreneurs du monde, il a prétendu que lorsque M. Brassey employait les manœuvres de l'Asie à bas prix, il n'a reçu que la valeur du prix payé, tandis que lorsqu'il a employé des manœuvres de race blanche, des manœuvres anglais, au double du prix précédent, il a obtenu le double d'ouvrage.

M. GIBSON : Ce que j'ai donné comme procédant de l'expérience de M. Brassey, qui est peut-être l'un des plus grands entrepreneurs que l'Angleterre ait produit, et qui était le père du lord actuel du même nom, c'est ceci : il a dit que bien qu'il ait pu obtenir le travail des "coolis," aux Indes, à 25 centins par jour, il n'a pu obtenir du travail que pour 25 cents par jour, tandis que lorsqu'il payait $1.25 par jour aux manœuvres anglais, il recevait pleine valeur, sous forme d'ouvrage.

M. PRIOR : Cela tendait à établir que le travail des blancs revenait moins cher, bien qu'il coûtât plus que celui des Asiatiques.

M. GIBSON : Cela revenait au même.

M. PRIOR : L'honorable député en a-t-il fait l'expérience ?

M. GIBSON : Je n'ai jamais employé d'Asiatiques. Mais M. Brassey dit avoir trouvé la même chose partout dans l'univers.

M. PRIOR : Puissent les entrepreneurs de la côte du Pacifique s'en assurer et agir en conséquence.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

(En comité.)

M. FOSTER : M'étant trouvé absent quand on a soulevé la question, j'aurais à demander quelques renseignements qu'on a déjà fournis sur demande. Quand l'ouvrage a-t-il commencé ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : L'ancien ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Charles Tupper) a dit que le ministère avait été saisi de cette affaire il y a quelque trois ans. En ayant pris connaissance il y a environ dix-huit mois, j'ai demandé au colonel Anderson, ingénieur en chef, une estimation de ce qu'il en coûterait. D'après lui, il devait en coûter de soixante à soixante et dix mille dollars. Craignant de proposer à mes collègues une aussi forte dépense, j'ai laissé la question en suspens, jusqu'à ce que mon honorable ami de Québec-ouest (M. Dobell) la réimposât à ma considération sous prétexte que si l'on en restait là, les taux d'assurance sur le Saint-Laurent subiraient une hausse considérable. Je lui ai répondu que je soumettrais la question à la Chambre pendant la session qui a précédé celle-ci, et en somme, je l'ai fait en communiquant l'estimation du colonel Anderson et en exposant que pendant l'ajournement, il étudierait la chose de plus près, et que pour lors, je m'abstiendrais de demander le vote.

Dans le cours de l'été, j'ai fait faire cette étude au colonel Anderson lui-même ; il s'est, en outre, abouché à Québec avec des experts dans la construction et le prix de revient de ces ouvrages. Alors il était en état de reviser l'estimation qu'il m'avait communiquée, mais alors aussi arrive la catastrophe que nous avions redoutée et les compagnies d'assurance de Montréal nous apprirent que celles d'Angleterre étaient à faire de sérieuses réflexions sur l'opportunité d'élever le taux des assurances sur le Saint-Laurent. Le colonel Anderson fit rapport qu'on pouvait faire exécuter l'ouvrage pour $40,000 et que si l'on pouvait en commencer une partie avant la débâcle on ferait par là même une bonne économie, et en outre, qu'en y travaillant à la journée, vu la nature de l'ouvrage, on le ferait mieux.

J'ai soumis la question à mes collègues et leur ai fait voir que ces $45,000 qu'on m'avait alloués pour les phares ne suffiraient pas à couvrir et les dépenses ordinaires et celles requises pour l'exécution de cet ouvrage qui s'imposerait avant la fin de l'année. Mais je pensais qu'on aurait amplement le temps d'obtenir le vote du parlement attendu qu'à la dernière session je lui avais exposé la question avant qu'il se fût fait beaucoup de dépenses à cet égard. On m'a approuvé et le colonel Anderson a eu l'autorisation de poursuivre les travaux.

M. FOSTER : La date de cette autorisation ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'était après mon retour de Washington, et avant la débâcle ; en mars, je crois. Le colonel Anderson est descendu à Québec et s'est entendu avec M. Lemieux pour l'exécution de cette partie de l'ouvrage qui devait se faire sur la glace. Cet ouvrage s'est poursuivi et c'est pour en payer le coût et celui du transport de la charpente sur place, que je demande ce crédit.

M. FOSTER : Quand M. Lemieux s'est-il mis à l'œuvre ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Dès qu'on en a donné ordre. Dès la réunion de la Chambre je me suis empressé de porter les faits à sa connaissance. Dès le commencement de la session, en réponse aux questions de la gauche ces faits je les ai exposés et j'ai dit que je demanderais qu'on mit ce crédit sur la liste des estimations supplémentaires. Je pouvais demander qu'on augmentât l'octroi principal, mais j'ai présumé que le caractère particulier de cet ouvrage exigeait un crédit particulier. Dans l'intervalle Montréal m'avait envoyé, au nom de tout ce que l'assurance représente d'intérêts, des délégations qui m'avaient démontré au point de vue du bien public toute l'importance de ces travaux, attendu la hausse extraordinaire que les compagnies d'assurance avaient fait subir à leurs taux. J'ai reçu de lord Strathcona une communication privée, il est vrai—me signalant combien il était important d'assurer les Lloyds d'Angleterre, que nous étions à faire absolument tout notre possible. Je lui ai répondu que j'imposerais la question à la considération de mes collègues et qu'aussitôt que possible, je prierais le parlement d'y faire droit.

Il ne s'agit nullement d'une affaire de parti. Tous les partis politiques s'accordent à y reconnaître un intérêt vital pour le commerce d'exportation et pour la navigation du Saint-Laurent. En venant demander le plus tôt possible au parlement les fonds nécessaires, j'ai cru que l'opinion de l'ingénieur en chef me justifierait de faire poursuivre à la journée la construction de cet ouvrage. Il va sans dire que je ne puis payer les comptes à moins qu'on ne m'en donne le montant. Il y a certains item tels que les salaires, qu'on peut payer à même le crédit général, et qu'il faudra retrancher de celui-ci. Non seulement ici, mais encore en Angleterre, cet ouvrage offre bien plus d'intérêt que je ne saurais le dire à mon honorable ami, M. Foster. Dans la dernière quinzaine, j'ai même reçu de nombre de personnes intéressées aux taux d'assurance sur le Saint-Laurent, des lettres insistant sur l'importance de cet ouvrage et d'autres de même nature. Pour peu que mon honorable ami y réfléchisse, il ne saurait s'opposer en aucune manière à ce que le gouvernement fasse bénéficier la grande cité de Montréal de tout ce qui est néces-

saire à la navigation. Comme l'honorable député le sait, dans certains cas, il est arrivé qu'après qu'un crédit eût été soumis à la considération du parlement et avant qu'on l'eût adopté, l'auditeur général s'est ainsi justifié de permettre la dépense. C'est là interpréter la lettre de la constitution dans un sens quelque peu large, mais je suis convaincu qu'en faisant faire, surtout d'après l'avis de l'ingénieur en chef, un ouvrage public qui sera du goût des deux partis, j'ai agi, à tout événement, dans l'intérêt public. C'est peu, comparé au prix total de l'ouvrage. Non pas parmi les estimations principales, comme me l'a fait dire à tort et par mégarde, certains rapports de mon aide, mais parmi les estimations supplémentaires de l'année prochaine, j'ai fait entrer une disposition pour les vingt mille dollars qu'on nous a accordés additionnellement. L'ouvrage, que l'on estimait à $75,000 il y a quelques années, se parachèvera pour au moins $40,000, et c'est l'opinion générale qu'alors, nous aurons garanti la navigation du Saint-Laurent à l'automne, pour quinze jours à trois semaines de plus. Ai-je besoin de dire à mon honorable ami quel immense avantage ce sera, non seulement pour le commerce de Montréal et de Québec, mais pour tout le Dominion ? Non. Je veux porter avec lui la discussion plus haut. Je reconnais beaucoup de force à la critique des honorables députés de la gauche tendant à établir qu'un gouvernement ne devrait pas commencer un ouvrage avant d'en avoir reçu du parlement l'autorisation. L'an dernier nous avons discuté le cas assez au long en Chambre. J'ai dit ce que j'entendais faire si l'ingénieur faisait une estimation réduisant le coût de cet ouvrage à un chiffre raisonnable, et si, à même le crédit général de $45,000, je pouvais payer pour cet ouvrage ce qui se trouverait dû le 30 juin, il serait clair que j'étais strictement et positivement resté dans la limite de mes droits. Il faudra plus, c'est pourquoi je m'adresse au parlement. Mais je n'ai pas attendu l'heure des estimations. Au début même de la sesion, j'ai dit à la Chambre que je faisais poursuivre les travaux—c'était absolument vrai,—et que le plus tôt possible, je ferais inclure dans les estimations supplémentaires de quoi couvrir les dépenses nécessaires jusqu'au 30 juin. Ne l'avais-je pas fait, que je me serais vu obligé de me procurer pour cette année un phare flottant, celui que nous avons ne pouvant durer plus que l'année, et à cette fin, il m'aurait fallu inscrire une demande de crédit sur la liste des estimations supplémentaires pour cette année.

Ainsi, il me fallait opter entre la construction d'un phare flottant et celle d'un phare permanent ; et il fallait m'y décider, bien que j'encourusse des obligations pour plus que ce qu'il m'était permis de faire d'après le vote du parlement. Je m'adresserais au parlement le plus tôt possible, et lui demanderais de me voter de quoi rencontrer les dépenses nécessaires jusqu'au 30 juin. En vérité toute la Chambre est unanime à reconnaître l'absolue et pressante nécessité de cet ouvrage, et dans les circonstances, je ne vois pas que je fusse justifiable de le laisser en suspens jusqu'à ce qu'on nous eût accordé la somme mentionnée dans les estimations de l'année prochaine. Je prie donc mon honorable ami d'envisager la question au point de vue de la raison.

M. FOSTER : Mon honorable ami voudrait-il me citer dans quelle partie des "Débats" l'on voit qu'il a mis la Chambre dans ses secrets ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Impossible pour le moment. J'étais sous l'impression que mon honorable ami s'en souviendrait. Ce que j'ai dit l'an dernier, c'est que l'estimation de l'ingénieur était si élevée, que je n'avais pas décidé d'entreprendre l'ouvrage.

M. FOSTER : L'honorable ministre a dit qu'il avait déjà discuté le point à la Chambre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : En effet, j'ai dit et exposé à la Chambre que je poursuivais l'ouvrage actuellement, et que la liste des estimations supplémentaires de cette année comprendrait un montant destiné à rencontrer ces dépenses mêmes. Je n'ai absolument rien perdu de l'occasion qui pouvait s'offrir de porter ce point à la connaissance de la Chambre. C'est pourquoi je pense avoir absolument tout révélé à la Chambre, non seulement l'année dernière, ainsi que le constate le compte-rendu des "Debats", mais aussi cette année, comme le démontre l'exposé que j'ai fait.

Mon honorable ami, mon prédécesseur dans la charge que j'occupe, admettra, j'en suis sûr, combien, dans une affaire technique comme celle-ci, il est essentiel que le ministre se dirige en grande partie d'après l'avis de son ingénieur. Je ne crains pas de le dire, j'ai la bonne fortune de posséder dans la personne du colonel Anderson, un homme de grande expérience, de beaucoup de sens commun, très au fait des besoins de la navigation et aussi, plein du désir de rester dans la limite des règles constitutionnelles. On peut se demander si tous les travaux, quels qu'ils soient, bons, mauvais ou indifférents, ne devraient pas être donnés à l'entreprise ; quant à moi, je dirai ceci : que non seulement moi-même j'ai fait faire, mais que tous mes prédécesseurs, si ma mémoire ne fait pas défaut, ont maintes et maintes fois eux-mêmes, fait faire l'ouvrage à la journée, d'après l'avis du colonel Anderson, l'ingénieur en chef, quand celui-ci pensait qu'un phare serait mieux fait et reviendrait moins cher, si on le faisait construire à la journée, et qu'il serait dans l'intérêt public d'en agir ainsi, et nous ne nous sommes pas trompés.

M. CLANCY : L'honorable député a-t-il le rapport établissant que le phare flottant ne pouvait plus servir, passé cette année ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, je ne l'ai pas. Mais mon honorable ami peut m'en croire. On se demandait l'an dernier si l'on continuerait cette année, à se servir de ce phare flottant. Il est bien vieux, et de moins en moins sûr. L'an dernier, il nous a fallu l'enlever de bonne heure, à cause de la glace et du danger qu'il y aurait eu à le laisser là, après qu'elle se fût formée.

M. FOSTER : Quelle est l'estimation du coffrage ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne le sais pas au juste, mais cet ouvrage est fini et nous ne pouvons rien faire de plus avant qu'on nous ait accordé le montant requis.

M. FOSTER : Environ $20,000 ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : D'après ce qu'a dit mon honorable ami de Lincoln (M. Gibson), je crois qu'il faudrait la moitié du coût total, ou environ.

M. FOSTER : L'honorable ministre a-t-il un rapport de l'ingénieur ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Mon sous-chef m'a dit qu'il l'apporterait ici, je le passerai à mon honorable ami.

M. FOSTER : Mon honorable ami me croira, j'espère, si je l'assure que pas un seul mot de ce que je vais dire à ce sujet n'est entaché d'esprit de parti. Mais je dois avouer qu'en entendant la discussion qui s'est faite cette après-midi, j'ai été fort désappointé, car j'ai pensé dès l'abord que mon honorable ami avait violé une des premières règles concernant les crédits parlementaires. Il me semblait, pourtant, que de tous les membres du ministère, il était le dernier qui pût s'y prêter.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Voici la première question que j'ai posée au colonel Anderson : Notre crédit général de $45,000 nous met-il en état de faire l'ouvrage, s'il faut le faire, jusqu'au 30 juin ? Je ne puis dépenser plus de $45,000.

Eh bien ! dit-il, je ne le crois pas.

C'est pourquoi j'ai résolu de m'adresser à mes collègues pour voir s'ils m'autoriseraient à poursuivre ces travaux jusqu'à la réunion du parlement. Je l'ai fait en vue d'une économie considérable des deniers publics, et parce que le phare flottant ne pouvait durer une autre année et qu'il fallait un phare flottant en permanence, ou un nouveau phare. Il m'a dit qu'un phare flottant convenable, de style moderne, coûterait de soixante à soixante-dix mille dollars environ, il n'y avait pas l'ombre d'un doute que l'intérêt public réclamait, si la chose était possible, la construction d'un phare flottant qui restât là en permanence.

M. FOSTER : Je ne discuterai pas la valeur relative des phares flottants ; c'est d'autre chose que je voulais parler. Je le sais, nous sommes tous des partisans, et les meilleurs d'entre nous le sont peut-être trop. Mais quand il s'agit de questions financières, les hommes marquants des deux partis devraient se faire gloire de veiller à ce que les principes qui président au vote et à la dépense de l'argent, fussent parfaitement respectés, qu'ils ressortent des précédents ou de la loi même.

Moi-même j'ai occupé pendant des années, le ministère de la Marine et des Pêcheries avant d'entrer dans celui des Finances, et je me suis mis au fait de cette question du phare de la Traverse, et des recherches qu'on avait faites, jusqu'à un certain point, en même temps que celle qui a trait à la valeur de l'un et de l'autre. Dès mon entrée au ministère, j'ai trouvé qu'il s'y était établi un usage. On affectait, chaque année, un montant de trente, quarante, ou soixante mille dollars à la construction de nouveaux phares flottants. Cet usage, je l'ai suivi ; il consistait en ceci : dès qu'on proposait à la Chambre de voter un crédit, le ministre déposait une liste des phares qu'il avait l'intention de bâtir avec ces trente, quarante ou soixante mille dollars. Je me suis aperçu, —une chose qu'on n'avait pas remarquée auparavant—qu'il ne convenait pas de sortir des limites de l'exposé qui se trouvait fait lors du vote, et je n'ai jamais rien obtenu sans avoir fait cet exposé à la Chambre. En d'autres termes, en fait de nouvelles constructions, la Chambre demande qu'on la saisisse du projet, afin que le ministre soit tenu de prouver qu'il a fait ce qu'il prétendait faire, avec l'argent qu'il a obtenu. Il y avait deux endroits fort dangereux : Murr Ledge, sur la côte sud du Nouveau-Brunswick, et la Traverse, dans le Saint-Laurent ; l'un et l'autre étaient très difficiles à franchir. Pendant des années, ils ont eu et retenu l'attention du ministère, et l'on s'est demandé qu'est-ce qui vaudrait mieux, d'une construction permanente ou d'un phare flottant. De Murr Ledge, il n'y a pas à parler pour le moment, ce sujet n'est pas en dispute ; mais quant à la Traverse, il y a eu deux opinions sur la question de savoir qu'est-ce qui conviendrait le mieux, d'un phare flottant ou d'une construction permanente. Tous admettaient qu'une construction permanente serait préférable, mais on doutait beaucoup qu'il fût possible de réaliser le projet d'une construction permanente avec ce qui serait alloué à cette fin.

Bien qu'on admît, au ministère, qu'il serait sage de dépenser même un fort montant pour faire une construction permanente si la chose était possible, on doutait toujours de pouvoir arriver à faire une construction permanente ou non, quelle que fût l'aide du

gouvernement. Mais à moins que quelque chose n'eût été détruit et que je n'eusse cru absolument nécessaire de le remplacer, c'eût été la dernière de toutes mes occupations de faire non seulement une construction permanente à Murr Ledge ou à la Traverse, mais même d'entreprendre la construction d'un nouveau phare sans y avoir été autorisé, sans avoir fourni, ni avoir fait discuter devant la Chambre un exposé complet du projet. Que fait l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ? Quinze jours avant le fin de l'année financière, il s'en vient demander qu'on lui vote $20,000 qui seront tous dépensés d'ici au premier juillet, puisque l'ouvrage fait jusqu'à présent s'élève à tout près de $20,000 ou s'y montera dans quelques jours. Quoique en général, la Chambre fasse plus attention à un gros montant qu'à un petit, peu importe en principe que ce soit $500 ou $20,000. La question, c'est celle-ci : sans avoir informé la Chambre ni avoir eu son assentiment, l'honorable ministre entreprend au moyen d'un arrêté du conseil, de faire un crédit de ce qui peut finir par s'élever à $40,000 ou à beaucoup plus. De mon temps, on supposait qu'il fallait de soixante à soixante-quinze mille dollars pour construire un phare, et jamais le colonel Anderson ne nous a dit qu'il fallait moins.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ni à moi non plus, jusqu'à récemment.

M. FOSTER : Avec cette explication, l'affaire dont il s'agit a deux aspects. D'abord, il n'y a là-dessus aucun doute, c'est faire un risque considérable que d'affecter cette forte somme à la construction d'un phare permanent à la Traverse. Que l'on diffère d'opinion si l'on veut. Que l'honorable député de Québec-ouest, (M. Dobell) soit d'avis qu'on puisse garantir de tout danger la permanence d'un phare érigé là, on avouera avec moi que nous en serions mieux convaincus après essai. La Traverse est une très difficile et une très vilaine partie de nos eaux navigables. Le courant y est rapide, et comme de sait mon honorable ami, il y a d'autres embarras qui nous font trouver dans l'affaire dont il s'agit un risque pour le pays. Cela, avant tout le reste, porte à croire que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries manquerait à son devoir, s'il ne venait discuter la question devant la Chambre. Cet ouvrage, il savait qu'il le ferait. Il a soumis les estimations principales sachant que pour l'ouvrage à faire après le 1er juillet, il devait affecter une somme qui apparaîtrait dans les estimations de l'année prochaine. Sur la liste des estimations principales il n'a rien inscrit pour le phare flottant de la Traverse, si ce n'est le montant réglementaire. S'il était venu à l'idée de l'honorable ministre qu'il allait affecter une part de ces $45,000 à la construction d'un phare à la Traverse, il devait en informer la Chambre car c'était là une affaire de grande importance et qui eût provoqué beaucoup de discussion, et à courte échéance il eût bénéficié de cette discussion. L'honorable ministre n'aurait pas dû laisser en cet état une affaire aussi importante. J'aimerais bien voir quelle discussion s'est faite à ce sujet et jusqu'à quel point elle en est venue ; mais, je le sais, elle n'a pas été si loin qu'elle ait occupé l'attention de la Chambre ou donné lieu à une discussion générale, ou réfléchi l'opinion de la Chambre en faveur de la construction d'un phare permanent ou d'une enterprise dont le coût devait s'élever à quarante ou soixante mille dollars. Voilà où l'honorable ministre n'a pas assez pesé ni fait valoir assez ce salutaire principe que dans un pays constitutionnel, il est indispensable à la bonne administration du service public que la dépense des deniers publics soit sujette au vote du parlement. Il faut une autorisation. Le ministre croit sincèrement à la nécessité de bâtir un phare, il est convaincu qu'il en résultera beaucoup de bien, mais c'est un cas extraordinaire que celui où un ministre individuellement ou tout un gouvernement puisse s'écarter de cette règle. Si vous avez négligé de soumettre votre projet en temps opportun, c'est une preuve que vous êtes inaptes à votre tâche d'administrateurs, et vous devez en subir les conséquences, c'est-à-dire attendre que vous puissiez le soumettre à la Chambre, pour le pousser de l'avant. Il est si facile de se lancer dans la voie des crédits dont on est irresponsable, qu'il faudrait se garder avec le plus grand soin, du premier crédit de cette nature. Comme je viens de le dire, j'ai été désappointé, cette après-midi, de voir que ce projet en dispute, impliquant la dépense d'une aussi forte somme, était poussé de l'avant et tombé pour ainsi dire, dans le domaine des faits accomplis, sans avoir été soumis à toute la discussion qu'il méritait, ni à la sanction de la Chambre, et avant que nous fussions engagés à y donner suite et effet.

Ce n'est pas que j'entende insister sur cette question plus que de raison, mais je veux dire à mon honorable ami et à ceux qui siégent sur les premiers sièges, qu'il convient à sa position, à sa réputation et à sa science du droit, qu'il exerce à cet égard la plus stricte surveillance sur ses collègues moins consciencieux que lui quand il s'agit de la dépense des deniers publics, et entr'autres, sur le directeur général des Postes (M. Mulock). Je ne sais comment je me suis fait à l'idée que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries s'acquitterait si bien d'une tâche de cette nature.

Ce ne serait pas la première fois qu'un pareil cas se présenterait : il s'en est trouvé chez des gouvernements qui ont précédé celui-ci. Je le concède, il arrive à tout moment que le gouvernement se voit forcé de se tenir responsable de la dépense, même d'une forte somme des deniers publics, mais un peu plus de prudence de la part de mon honorable ami (sir Louis Davies) aurait

suffi pour prévenir ce qui arrive dans l'espèce.

Si, en mars, ou vers la date de la rentrée des Chambres, lorsqu'il a jugé qu'il valait mieux se limiter à une dépense de $50,000 à $60,000, il avait saisi la première occasion de discuter cette affaire à la Chambre, il avait eu l'appui de cette dernière, ses raisons étant bonnes, comme je crois qu'elles l'étaient, si la recommandation de M. Anderson à cet égard est explicite. Et ma raison pour le croire réside dans le grand cas que je fais de la position, du jugement et de la science de M. Anderson. Je m'attends à ce que, des deux côtés de la Chambre, on s'efforce de garder pour ce principe fondamental le plus de respect possible. Quant à la méthode qui a présidé à l'exécution de cet ouvrage,—pour parler d'homme à homme—M. Lemieux ne travaille pas sans des devis et des plans arrêtés par M. Anderson ; or, pouvait-il y avoir chose plus facile que de bâtir un caisson au-dessus du niveau du sol d'après certains devis ? Pouvait-il y avoir entrepreneur assez incompétent pour ne pas être en état de soumissionner une simple entreprise ? L'honorable ministre appuie fortement sur l'inspection qu'il fallait, mais comment ? Il ne se donne jamais d'entreprise qui ne comporte une surveillance de tous les jours. Les inspecteurs réguliers sont toujours là pour surveiller l'ouvrage, et certes, vous en auriez trouvé pour l'ouvrage de la Traverse qui a tant de conséquence pour le ministre et son ministère. On savait bien que se serait un sérieux accroc à la réputation, que d'entreprendre à cet endroit une construction permanente qui ne l'eût pas été et eût donné lieu, par suite, à des récriminations. Vous avez ici tous les devis et tous les plans fournis par M. Anderson, et cette entreprise est la plus simple que l'on puisse être appelé à soumissionner. Quant à la pose du caisson sur la Traverse, on peut se demander si le gouvernement n'eût pas mieux fait d'exécuter cet ouvrage avec l'aide de son propre vaisseau, mais quant à l'ouvrage de $20,000 concernant le caisson, il ne s'en est jamais présenté de plus simple.

Cependant, dit mon honorable ami (sir Louis Davies), nous pouvons le faire faire à aussi bon marché à la journée, et nous avons raison de le dire, du moment que c'est l'avis de M. Anderson. Eh bien ! vous allez trop loin ; les employés du département sont simplement des hommes pour recommander un ouvrage de préférence à un autre, et dire comment il devrait se faire, mais non pour arrêter la politique du gouvernement ou du département. Depuis la Confédération, il est de règle pour tous les gouvernements d'appliquer à tous ces grands travaux le sytème des entreprises.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : C'est de règle générale.

M. FOSTER.

M. FOSTER : Oui, cette règle est là, dans un arrêté du conseil ; elle s'applique à tous les départements et il n'en est que quelques-uns où se trouve indiquée la manière de l'éluder. Mon honorable ami (sir Louis Davies) l'admettra avec moi, depuis 1896, il s'est fait un abandon graduel du principe des entreprises et des soumissions, grâce aux représentations d'un ministre à un autre, et grâce à certaine pratique. Il se peut qu'on flatte l'intérêt des classes ouvrières, qu'on dise pouvoir en certains cas, faire faire l'ouvrage à la journée, à aussi bonne condition, mais à tout prendre, le gouvernement qui entre dans cette voie s'apercevra que ce système ouvre la porte à l'agiotage et que, nonobstant l'absence de l'inspection et le danger qu'il y a de voir gâter l'ouvrage sous le système de contrat, on arrive à la conclusion qu'en général, il est préférable. Assurez-vous d'une bonne inspection ; offrez l'ouvrage à l'entreprise et par soumissions ouvertes, et puis choisissez celui des soumissionnaires responsables qui demande le moins. On entend dire à tout propos par des ministres : Je crois que l'ouvrage peut se faire à meilleur marché à la journée, et c'est ainsi que je le ferai faire sous ma propres responsabilité. M. l'Orateur, il faut nous guider d'après un principe ; or, veuillez m'en croire, le vrai principe est celui des soumissions et des contrats. Tout système rencontre des objections, mais celui que j'invoque en comporte beaucoup moins que n'importe quel autre.

Faisons la part de l'influence exercée, des aspiration et des désirs politiques—nous vivons au milieu de tout cela—il n'en reste pas moins vrai que le ministre qui cède à la tentation de donner une entreprise à la journée à un homme de son choix, n'agit pas dans le sens de l'économie, mais s'expose à une pression du dehors au préjudice de l'intérêt public. J'espère n'avoir rien dit de trop fort, ni qui soit hors de saison ; je n'ai pas discuté la question au point de vue du parti, je ne voulais qu'une chose : convaincre les chefs du gouvernement—c'est peut-être surérogatoire—qu'ils doivent respecter l'usage général et les principes fondamentaux qui président à la dépense des deniers publics.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Que l'honorable député (M. Foster) soit tranquille. J'ai absolument respecté les usages du ministère de la Marine. Je ne puis me flatter de posséder, et il n'exige pas de moi non plus la science ni l'expérience du colonel Anderson, qui me permettraient de juger si, dans un cas exceptionnel, il conviendrait de se soustraire à la règle générale, qui est bonne de sa nature. L'an dernier, j'ai été requis de bâtir, sur les côtes de l'Alaska et de la Colombie Anglaise jusqu'au canal Lynn, trois ou quatre phares, et le colonel Anderson qui, d'après mes ordres, s'était rendu là-bas, m'a fait rapport que dans son opinion, et infailliblement c'eût

été folie que d'accorder ces travaux à l'entreprise. Les phares étaient trop loin des centres où l'on pouvait se procurer les matériaux, et il me représentait que nous ferions beaucoup mieux l'ouvrage avec notre propre vaisseau et nos propres hommes, qu'à l'entreprise.

M. FOSTER : Voilà qui est tout à fait différent ; on se rapproche de la question.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai dit au colonel Anderson : nous allons bâtir exactement comme vous le prétendez. C'est ce que nous avons fait ; ces phares donnent satisfaction et reviennent à beaucoup meilleur marché que si on les avait bâtis par contrat. Nous avons tout d'abord parlé de la nécessité de demander des soumissions. Le colonel Anderson s'y montrait fort opposé, alléguant que dans ce cas spécial, il valait mieux, à tous les points de vue, que le caisson fût construit par le département sous la direction de nos propres officiers. Si vous demandez des soumissions, dit-il, voici ce qui va arriver : le risque est si grand, que l'entrepreneur ajoutera une somme énorme au prix porté dans son contrat.

M. FOSTER : Il n'y a pas de risque à courir pour la construction du caisson.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La construction du caisson ne représente qu'une faible partie de l'ouvrage à l'époque où on l'enfonce dans l'eau et où on le charge de pierres, ce qui se fera d'ici au premier juillet. Que mon honorable ami veuille m'en croire, non seulement j'ai consulté le colonel Anderson, mais j'ai reçu de lui un rapport écrit où il me conseillait de faire faire l'ouvrage sous la direction du département. Nous avons envoyé M. Noble, un des meilleurs hommes, inspecter les travaux, et le colonel Anderson y a fait visite sur visite ; en outre, pour notre avantage, l'aide du colonel Anderson actuellement occupé au posage des bouées du Saint-Laurent se tiendra à portée des travaux, de manière à pouvoir en faire l'examen toutes les semaines. Ces travaux sont des plus considérables que le département ait jamais entrepris. Le colonel Anderson a pensé—et je l'ai entièrement approuvé—que dans l'intérêt public, nous devions prendre la responsabilité de les faire nous-mêmes. De l'autre côté, comme de ce côté-ci de l'Atlantique, par exemple aux Lloyds et autres endroits, on se demande avec anxiété, je le sais, qu'est-ce que nous allons faire concernant ces ouvrages et d'autres de même nature. L'honorable député n'ignore pas que nous avons entièrement reconstruit les phares de la côte sud-est de Belle-Isle. Nous sommes à en construire un autre à Flower Ledge dans le détroit de Belle-Isle, et un troisième dans le golfe Saint-Laurent. J'espère qu'on poursuivra ces travaux avec énergie et rapidité, de manière à apprendre à ces gens que nous avons fait tout ce qui se pouvait pour améliorer la navigation et faire disparaître cette prévention irraisonnable que l'on entretient contre la possibilité de naviguer sûrement dans ces eaux-là, et afin de mettre la marine de ce pays en état de se faire assurer à des taux raisonnables. Je ne saurais trop démontrer à l'honorable député toute l'importance que la marine attache à cette affaire. Non seulement toutes les semaines, mais chaque jour, on me presse d'expédier ces travaux ; mon honorable ami (M. Dobell) qui a peut-être plus d'expérience, et jouit d'une plus haute considération que qui que ce soit en ces matières, n'a jamais, depuis mon retour de Washington, au mois de mars dernier, laissé passer un seul jour sans m'apporter des Lloyds, de Québec, de Montréal, et d'autres endroits, des lettres où les négociants qui me les écrivaient me représentaient combien il était important de précipiter l'exécution de ces travaux. Longtemps, le colonel Anderson a refusé d'admettre la possibilité de faire ces travaux pour moins de $70,000 comme on le croyait ; c'est pourquoi j'ai persisté dans une certaine hésitation. Je ne pouvais me résoudre à demander à mes collègues un aussi fort crédit. Mais l'an dernier, pendant mon séjour à Québec, lors des assises de la Haute Commission, mon honorable ami (M. Dobell) m'a entretenu de cette affaire sans relâche, me demandant de faire venir le colonel Anderson, de lui faire réexaminer entièrement la question, et de lui faire faire un rapport nouveau et complet, car il croyait savoir le prix de ces travaux susceptible de réduction. Le colonel Anderson est venu, a fait un examen et un rapport, et quand il est arrivé à la conclusion qu'on pouvait exécuter ces travaux pour $40,000, j'ai alors résolu de bâtir un phare permanent au lieu d'un phare flottant; je sais, aujourd'hui que tous les commerçants de Québec et de Montréal, comme toutes les compagnies d'assurance de l'autre côté de l'Atlantique, sont unanimes à reconnaître que nous avons fait en temps opportun ce qu'il fallait faire, et si, par là, nous avons quelque peu dévié de la voie constitutionnelle, vu l'importance de ce dont il s'agissait, je prie mon honorable ami de vouloir bien nous le pardonner.

M. TAYLOR : Je désirerais faire quelques questions à l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell), l'homme pratique du gouvernement. Et d'abord, quelle est la dimension du caisson ?

M. DOBELL : Malgré les remarques par lui faites, cette après-midi, concernant mes procédés, je répondrai à mon honorable ami——

M. TAYLOR : Que mon honorable ami veuille répondre à la question. J'en ai deux ou trois à lui poser—il discutera ensuite.

M. DOBELL : Je répondrai comme je l'entendrai. L'honorable député, cette après-

midi, s'est permis, sans la moindre raison, des réflexions sur mon compte. Mon passé ne le justifie aucunement de dire que j'aie confié les travaux au nommé Lemieux parce que je voulais lui procurer de l'emploi. Si je l'ai recommandé à mon collègue, c'est parce que je le savais homme à les bien faire, et à répondre à la confiance qu'on reposait en lui pour leur heureux parachèvement. Le caisson a 100 pieds de long et 50 de large, c'est-à-dire 10 pieds de plus long et de plus large que je ne l'avais recommandé, mais le colonel Anderson a jugé bon d'en augmenter la dimension.

M. TAYLOR : Alors, si je comprends bien, ayant 25 pieds à eau profonde, 17 pieds à marée haute, cela fait 42 pieds pour arriver à la hauteur extrême de l'eau ?

M. DOBELL : C'est cela.

M. TAYLOR : Je suppose que le caisson s'enfonce de huit pieds dans la terre et s'élève de dix pieds au-dessus de l'eau ; nous devrions avoir alors un caisson de 60 pieds de haut sur 100 pieds sur 50.

M. DOBELL : Il n'y a pas de danger que le caisson enfonce, nous avons frappé la roche de fond.

M. TAYLOR : Alors il aura 50 pieds de hauteur ?

M. DOBELL : Oui.

M. TAYLOR : Le caisson est-il en bois d'équarrissage ? S'il l'est, de quelle qualité est ce bois ?

M. DOBELL : Le caisson est en bois d'équarrissage marchand, et est bâti de telle sorte que la glace n'y aura pas de prise. Il est de forme conique de sorte que la glace en s'y entassant retombera par dessus, c'est-à-dire qu'il est plus large du bas, que du haut ; la largeur moyenne en est de 50 pieds.

M. TAYLOR : Y a-t-il au milieu des voies d'eau, et s'il y en a, combien y en a-t-il ?

M. DOBELL : Il est fait de bois si solide et si fort, que tout ce que l'on a craint, dans le temps, c'était qu'on ne pût réussir à l'enfoncer. Mais on y a pourvu, et je suis sûr qu'on réussira.

M. TAYLOR : Quelle est la dimension des ouvertures qu'on doit emplir de roche ? Les pièces ont-elles dix pieds carrés, et sont-elles éloignées les unes des autres de 6 ou de 12 pieds ?

M. DOBELL : Ma foi, je n'ai pas le plan en détail, mais je sais que la construction est particulièrement forte.

M. TAYLOR : Je suppose que mon honorable ami l'a vue depuis qu'on a commencé à y travailler, et qu'il est en état de me dire quelle est la dimension des ouvertures qu'on doit remplir de pierre, et de fournir une idée générale ?

M. DOBELL : Je crois pouvoir dire que ces ouvertures ont de 10 à 12 pieds carrés.

M. TAYLOR : Dans ce cas, il y aurait cinq longueurs de bois dans un sens, et douze dans un autre. Or, le ministre a dit qu'il y a déjà $20,000 de dépensés pour ces travaux.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai dit que d'ici au mois de juillet, il faudrait $20,000.

M. TAYLOR : Quel bois emploiera-t-on—du pin, de l'épinette ou du chêne ?

M. DOBELL : Tout ce qu'il y a en-dessous de l'eau est en pruche ou en épinette. Il ne saurait rien y avoir de mieux là, que la pruche. Au-dessus, c'est du pin jaune et d'autres bois propres à cette fin.

M. TAYLOR : Je pense bien qu'on n'ira pas employer au-dessus le l'eau, ni pin jaune ni aucune autre sorte de bois mou. Certes, à la construction d'un phare le gouvernement devra employer la meilleure qualité de chêne. Je crois comprendre qu'on érigera une maison sur le caisson.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. TAYLOR : J'ai compris qu'on dépenserait environ $20,000 dans ce mois-ci pour payer l'ouvrage du caisson, pour le descendre et l'enfoncer ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. TAYLOR : Si on avait donné l'entreprise par soumission, n'importe quel entrepreneur aurait fait un ouvrage en bois de ce genre et de cette dimension pour $10,000, et y aurait réalisé un bon profit—100 sur 50 pieds, sur 50 pieds de haut, traversé par des pièces à tous les 10 ou 12 pieds ; si l'on calcule la quantité de bois à tant le mille pieds, où les honorables députés se trouvent-ils à mettre la moitié de ces $20,000 ?

M. DOBELL : Allons-nous encourir les reproches de l'honorable député parce que nous ne payons pas assez cher ?

M. TAYLOR : Mon honorable ami n'a-t-il pas dit que le caisson coûte déjà $20,000 ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce que j'ai dit, c'est que je suis informé qu'il faudra $20.000 d'ici au 1er juillet.

M. FOSTER : Seulement pour faire le caisson et le descendre ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Et le mettre en place.

M. TAYLOR : Combien a-t-on dépensé jusqu'à ce jour ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne saurais dire, car il reste encore des dettes à payer.

M. TAYLOR : L'honorable député a-t-il apporté les plans et les estimations du colonel Anderson ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai apporté le rapport et je vais le lire, si c'est le désir de l'honorable député que je le lise.

M. MONTAGUE : Combien a-t-on payé jusqu'à présent ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne peux payer avant d'avoir reçu de l'argent. Peut-être peut-il se payer une petite somme pour gages à même le crédit destiné à l'entretien des phares.

M. MONTAGUE : Quels montants doit-on aujourd'hui ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne saurais dire, mais je sais qu'il faudra $20,000 d'ici au 1er juillet. Le rapport, en date du 4 novembre 1898, se lit comme suit : " J'ai étudié à fond la question du remplacement des deux phares flottants à la Traverse de Saint-Roch dans le Saint-Laurent en bas de Québec, par des phares permanents qu'on élèverait sur des môles, et conformément aux instructions que j'en ai reçues, je vous fais rapport de mon enquête. "

Description générale—Emplacement du phare.

" La Traverse est un point difficile de la navigation du Saint-Laurent, le chenal, à eau profonde, ayant environ un quart de mille de large sur une distance de trois milles, avec un courant de 7 nœuds, en partie dans une direction diagonale ; situé à un endroit où le fleuve s'élargit avec des battures submergées avec un espace ayant 4 milles de large sur chaque côté, il a toujours fallu la bien tenir en évidence et, eu égard à sa situation il a été impossible d'établir sur la grève des feux d'alignement.

" Depuis 1836, on la reconnaît par deux phares flottants dont l'un en haut et l'autre en bas, du côté sud du chenal. Le phare flottant qui est en bas est un fort vaisseau en fer avec un puissant sifflet à vapeur. L'autre est un vaisseau de bois usé et qu'il faudra remplacer bientôt ".

M. FOSTER : Cela ne nous exempte-t-il pas de n'en avoir qu'un ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

" Le développement du commerce du Saint-Laurent a depuis quelques années porté les propriétaires de navires à y naviguer plus tôt, au printemps, et à l'automne plus tard qu'on ne croyait prudent de le faire autrefois, et à encourir ainsi des risques plus grands. De là des plaintes au sujet des phares flottants, sous prétexte qu'on ne pouvait les installer assez tôt, ni les laisser en place assez tard pour la commodité de la navigation. C'est pourquoi le département a été requis de remplacer ces phares flottants, sinon par deux autres du moins par une construction permanente et plus solide.

" A trois reprises, au mois d'août dernier pour la dernière fois, j'ai fait des sondages et examiné le lit du fleuve dans le voisinage des deux phares flottants, pour savoir s'il pouvait convenir aux fondations des môles ; à l'un et à l'autre endroit il est de boue apparemment recouverte d'argile schisteuse, avec de bonnes terrasses bien unies, d'environ quatre brasses, près de chaque phare flottant. On en trouve qui n'ont que deux brasses, mais je doute que celles-ci soient assez près du chenal et assez bien alignées pour donner satisfaction, et à cet endroit, le lit paraît plus inégal de surface et de structure.

" Pour bâtir des môles dans 24 pieds d'eau, à l'eau basse, ce qui ferait 41 pieds à l'eau haute, il faudrait que ce fût des môles à large base, et essentiellement capables de résister, par leur pesanteur et leur solidité à un courant très fort, de même qu'aux bancs de glace qui y arriveraient peut-être. C'est la même chose à chaque bout de la Traverse excepté qu'en bas, il faudrait, à tout événement, un signal d'alarme en cas de brouillard, tandis qu'en haut, on peut s'en dispenser. Les môles les plus économiques, les plus faciles à construire, seraient des caissons de bois remplis de pierre ; c'est ce que je recommanderais de mettre en-dessous de l'eau. Quel que fût le plan qu'on adopterait pour la confection de la partie supérieure, il est difficile de dire absolument ce qu'il faudrait quant à cette partie de la construction destinée à se trouver au-dessus de l'eau. Ce qu'il y aurait de mieux comme durabilité et efficacité, ce serait un caisson d'acier blindé d'une épaisse couche de béton, avec un pont de béton, mais cela coûterait beaucoup plus cher que si l'on n'employait que du bois. D'après ce que j'ai constaté sur les vieux quais de Québec, je crois que le bois est assez durable jusqu'au niveau de l'eau haute ; au-delà, ou s'il est alternativement exposé à l'humidité et à la sécheresse, il se détériore très vite, c'est-à-dire en dix ou quinze ans, ou en vingt ans au plus, s'il est absolument de première qualité.

"Le mauvais état du phare flottant, en haut de la Traverse, demande que l'on construise immédiatement un môle à cet endroit, et je crois qu'il en faudrait un autre aussi, en bas de la Traverse, si l'on pouvait avoir les fonds nécessaires à cette fin. Ce serait tellement préférable à n'importe quel phare flottant, et cela se trouverait si bien où il le faut lorsqu'on en a le plus besoin et lorsque, comme par exemple à la fin de la saison, on ne peut plus y retenir un phare flottant. L'idée que l'on manifeste de prolonger de plus en plus la saison et de faire remonter le Saint-Laurent par des bateaux plus considérables, a fait de celui-ci un cas de pressante nécessité. Une fois qu'un phare est installé, l'entretien

en coûte moins cher que celui d'un phare flottant, et le coût de sa construction ne revient peut-être pas à beaucoup plus que celui d'un phare flottant."

C'est de quoi je veux convaincre mon honorable ami. J'avais à décider s'il valait mieux construire un nouveau phare flottant ou un phare permanent.

M. TAYLOR : Pourquoi ne pas réparer celui qu'il y a là ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Impossible, il est usé.

La nécessité d'avoir un phare permanent à la traverse d'en bas n'est pas aussi impérieuse que celle d'en avoir un à la traverse d'en haut, parce que le phare flottant qui se trouve à ce premier endroit est en excellent état, parce que c'est à l'automne que le danger est le plus considérable, lorque les steamers descendent la rivière, et doivent passer d'abord dans la traverse d'en haut : et aussi parce qu'un phare permanent à l'entrée de l'ouest, sur la même ligne que le phare du Pilier (*Pillar's light house*), sert à indiquer la direction à suivre pour atteindre l'extrémité est du chenal, et la navigation de ce dernier se trouve facilitée par l'existence de ces deux lumières. Cependant, il ne peut y avoir de doute que l'existence d'un deuxième phare permanent augmenterait la sécurité de la navigation dans cette partie de la rivière et améliorerait le service.

C'est là une question que nous devrons prendre en considération plus tard.

Les plans et devis ont été préparés pour la construction d'un phare et d'un caisson, et d'après un estimation approximative basée sur la grandeur en pieds cubes d'une construction convenable à cette fin, on a estimé qu'il en coûterait $40,000 pour construire un caisson en bois muni d'un phare ; si la partie de ce caisson qui se trouve au-dessus de l'eau était finie en acier et en béton, le coût en serait augmenté d'environ $20,000, mais cette modificatien aurait probablement pour effet de faire durer cette construction trois fois plus, et d'éviter des réparations nombreuses. Je recommande une jetée en bois, dont le sommet sera fini en béton, et sur laquelle on établira un phare aussi en bois et la demeure du gardien, et je crois que c'est là ce qu'il y a de mieux à faire à chacune de ces stations. Les travaux qu'il faudrait faire à la jetée pour pouvoir y installer un sifflet de brume entraineraient probablement une dépense additionnelle de $10,000 à $12,000 pour la construction de l'établissement destiné à la traverse d'en bas.

Je recommande de plus que les travaux soient faits par le ministère sous sa surveillance. Si une telle entreprise devait être faite par contrat, il serait nécessaire d'ajouter un montant considérable à cette estimation, afin de couvrir les frais additionnels qui ne manqueraient pas d'être faits, à part cela, un entrepreneur pourrait difficilement résister à la tentation de faire un ouvrage de cette nature un peu à la hâte. Si, au contraire, l'ouvrage est fait par le ministère, nous sommes certains que de bons matériaux seront employés et que l'ouvrage sera bien fait, et cette construction coûtera meilleur marché de cette manière qu'à l'entreprise.

M. TAYLOR : Je ne vois rien dans ce rapport qui indique que cette construction soit absolument nécessaire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On y emploie les mots " il est nécessaire." Si je ne puis réussir à convaincre l'honorable député, je vais être obligé d'abandonner la partie.

Sir LOUIS DAVIES.

M. FOSTER : Tout ce que veut dire l'honorable député (M. Taylor), c'est qu'il n'était pas nécessaire d'entreprendre la construction de cette entreprise durant l'hiver.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce rapport m'a été transmis dans le mois de novembre dernier. J'ai alors parlé de la chose à l'honorable député de Québec-ouest et je lui ai dit qu'il allait être obligé d'attendre la session pour qu'un crédit soit voté à cette fin. Il me fit remarquer que nous allions perdre une saison, que le phare flottant n'était plus en état de faire le service durant une autre saison, et que si des mesures de précaution n'étaient pas prises les taux sur le Saint-Laurent allaient être augmentés. Puis il ajouta que l'ouvrage pouvait être fait à bien meilleur marché en construisant le caisson sur la glace.

M. CLARE : Quelle est la date de ce rapport ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il est en date du 4 novembre dernier. J'ai alors dit au colonel Anderson de s'entendre avec l'honorable député de Québec-ouest et avec les personnes que ce dernier aurait recommandées comme ayant une certaine expérience dans les travaux de cette nature. Ils ont dû avoir une demi douzaine d'entrevues. Ils finirent par en arriver à la conclusion que M. Lemieux, un expert dans ces questions, devait venir à Ottawa, et je leur dis de l'amener ici. Mon honorable ami (M. Dobell), monsieur Anderson et monsieur Lemieux eurent plusieurs entrevues ensemble. J'étais présent et j'ai fait mon possible pour leur aider, bien que je ne prétende pas être un expert dans ces questions. Après une longue discussion, M. Anderson me dit qu'il croyait qu'il serait dans l'intérêt public de commencer les travaux sur la glace et que de plus cela coûterait bien meilleur marché.

M. TAYLOR : Je crois que l'honorable député de Québec-ouest, a dit que ce caisson de 42 pieds est construit avec de la pruche et de l'épinette.

M. DOBELL : Il n'est pas construit en entier avec ce bois. La partie qui se trouve entre le niveau des basses et des hautes marées et qui est exposée à des changements, peut exiger d'être construite avec une autre espèce de bois.

M. TAYLOR : Il n'y a donc pas de pruche au-dessus de la marque des basses marées, c'est-à-dire 25 pieds ?

M. DOBELL : Il est possible que l'on emploie de la pruche pour quelques rangs au-dessus, mais ce bois n'est pas employé au-dessus de cette marque de 25 pieds que le surintendant n'a pas cru parfaitement sûre. Plus haut que cela on a employé du pin.

M. TAYLOR : J'ai fait cette remarque parce que je voulais dire à l'honorable mi-

nistre que s'il place dans cette construction de la pruche qui n'est pas couverte par l'eau continuellement, mais qui ne l'est que de temps à autre, cette dernière ne durera pas plus de 5 à 6 ans. J'ai acquis une certaine expérience dans la construction des quais. J'ai préparé un état du coût de cette jetée, et je le soumettrai plus tard. Mais je voudrais savoir de l'honorable ministre, en sa qualité d'homme d'expérience, comment il se fait que cet ouvrage peut être construit plus facilement sur la glace que lorsque le fleuve est libre.

M. DOBELL : Je ne crois pas que cette question exige d'explication. Je laisse la chose à l'intelligence des honorables membres de la Chambre.

M. TAYLOR : A port l'honorable ministre (M. Dobell) il n'y a peut-être pas une douzaine de députés dans cette Chambre qui aient construit des quais.

M. DOBELL : Je vois que l'honorable député est parfaitement au courant de ces travaux. Je m'aperçois qu'il est mon maître sous ce rapport. Il me faut donc agir avec beaucoup de prudence. Mais je me permettrai de demander ceci à l'honorable député (M. Taylor) : Si le fond de la rivière est inégal——

M. TAYLOR : Vous avez expliqué que le fond à cet endroit était de roche et très inégal.

M. DOBELL : Je n'ai pas dit que le fond était très égal. Nous avons dû construire le fond du caisson de manière qu'il pût s'adapter à l'endroit où il devait être placé.

M. TAYLOR : Je sais comment cela se fait.

M. DOBELL : J'ignorais la chose avant d'avoir vu ces travaux, et j'ai constaté qu'ils ajustaient le fond de ce caisson, à peu près comme un cordonnier le fait pour la chaussure de sa pratique. M. Lemieux avait retenu les services d'un plongeur expert qui a fait des sondages, et mesuré chaque pied de terrain avec beaucoup de soin. Je ne vois pas comment mon honorable ami pourrait avoir fait cette construction sous l'eau.

M. MACDONALD (King, I. P.-E.) : Je dois déclarer à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries que j'éprouve à son égard de la joie et du chagrin. Il me fait peine de constater avec quelle négligence il semble avoir conduit toutes les affaires de son ministère qui ont été soumises à la Chambre aujourd'hui. Il jouissait d'une bonne réputation d'homme d'affaires lorsqu'il était dans sa province, mais elle n'a guère augmenté depuis qu'il est à Ottawa. L'ingénieur de son ministère a préparé les plans et les devis d'une entreprise publique, et il a dû aussi préparer une estimation de ce qu'elle coûterait. L'ingénieur est allé plus loin et il a conseillé de faire faire cet ouvrage à la journée dans l'intérêt de l'économie. Si j'étais à la place de l'honorable ministre, et que mon ingénieur me conseillât de faire quelque chose que je n'approuverais pas, j'agirais comme tout homme fait dans le cours ordinaire des affaires, c'est-à-dire que je m'en rapporterais à mon propre jugement et que je demanderais des soumissions.

L'honorable ministre a dépensé $40,000 de l'argent public sans avoir obtenu la permission du parlement. La reine d'Angleterre n'a pas le droit de dépenser un cent de l'argent public sans la permission du parlement, et l'honorable ministre se place au-dessus de la reine en dépensant $40,000 sans l'autorisation du parlement et sans demander de soumissions. Il y avait urgence, prétend-il ! Où y avait-il urgence ? Etait-ce dans la construction de cette jetée de 100 pieds de longueur sur 50 pieds de largeur et une profondeur de 42 pieds ? Tous ceux qui connaissent quelque chose de ce genre de constructions savent qu'un certain nombre d'hommes pouvaient compléter cette construction dans une quinzaine de jours.

Cette jetée a-t-elle été construite en pleine mer, à un endroit où elle est exposée à être détruite par une tempête ? Non, pas du tout ; elle se trouve dans un port où la tempête ne peut l'atteindre. Mais la chose pressait parce qu'il fallait, paraît-il, la construire sur la glace. Lorsque le fleuve est libre de glace il vous est plus facile pourtant de mettre votre bois de construction à l'eau et de le conduire où vous en avez besoin pour le poser à l'endroit voulu. La charpente enfonce à mesure que sa construction avance. Il est ridicule de vouloir prétendre qu'il était nécessaire de construire cette charpente sur la glace.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il est évident qu'il y a de mauvais ingénieurs dans le ministère.

M. MACDONALD (King, P. E.-I.) : Je ne suis pas un ingénieur, mais j'ai assez de bon sens pour m'apercevoir de ce qui est bien. On prétend qu'il s'agit là d'une affaire d'une nature absolument technique que seul un ingénieur peut construire.

Or, il y a des centaines de personnes dans le propre comté de l'honorable ministre qui, avec les plans et les devis, pourraient construire une jetée comme celle-là. Je regrette que l'honorable ministre se fasse ainsi malmener, mais au fond ce n'est peut-être pas un mal, car cela va lui apprendre à être plus prudent à l'avenir et à ne pas accorder des entreprises de cette nature sans demander de soumissions. On pourrait dire la même chose de la question qui a été discutée au commencement de la séance, lorsque les honorables membres de la gauche ont critiqué les prix payés pour certains articles consommés sur les goëlettes chargées de la protection des pêcheries, ainsi que sur les steamers.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Veuillez ne pas recommencer cette discussion.

M. MACDONALD : Je veux prouver que toutes ces choses se ressemblent. Que voyons-nous ? Je ne veux pas blâmer plus particulièrement l'honorable ministre que ses prédécesseurs, mais je prétends qu'il y a quelque chose de corrompu dans toute cette affaire. Je sais par expérience qu'il serait possible de faire des économies considérables dans l'achat des approvisionnements qui sont requis pour les goëlettes et les steamers employés par le ministère pour la protection des pêcheries. Ce sont des marins bien ordinaires qui composent les équipages de ces vaisseaux, et cependant ils sont nourris comme des coqs de combat, avec des conserves, des sauces aux tomates, de la saucisse, de macaroni, des prunes, des citrons, des sirops, des oranges, du vermicelle, de la marmelade, des pruneaux, du mouton, de la gelée de pied de veau, des bananes, de la crême, des figues et des biscuits.

La plus grande partie de ces choses sont inutiles pour un service comme celui-là, et cependant on en fait une dépense énorme. J'ai remarqué que dans un cas particulier on a dépensé jusqu'à 40 livres de poudre de "curry" à 40 cents la livre.

Il y a suffisamment de "curry" pour nous réchauffer tous. Il est vraiement remarquable de constater avec quelle liberté l'argent public est dépensé dans cette branche du service. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a là une belle occasion de faire preuve de ses qualités d'homme d'affaires en surveillant la dépense de l'argent public dans son ministère.

Maintenant, pour en revenir à la construction de ce caisson, il est bien évident qu'aucune soumission n'a été demandée. Il sera terminé à la fin du mois, et je crois que ce que l'honorable ministre aurait de mieux à faire serait de demander des soumissions pour placer ce caisson en position et pour le remplir. On parle de $20,000 ou de $30,000 pour la construction de cet ouvrage, mais je ne crois pas qu'il coûte aussi cher que cela. Je puis dire par expérience que ce caisson devrait pouvoir être construit pour $10,000 ou $15,000 au plus.

Cependant, ce n'est pas mon intention de critiquer la conduite de l'honorable ministre pour quelques centaines de dollars de plus ou de moins. Mais je dois ajouter que l'on ne devrait pas dépenser l'argent public aussi librement qu'on le fait.

M. COCHRANE (Northumberland-est) : On dirait que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) lorsqu'il s'adresse aux honorables membres de la gauche voudrait prétendre que nous ne sommes pas intéressés à la navigation du Saint-Laurent. Je désire lui déclarer que nous sommes aussi intéressés que lui et que le gouvernement actuel à la bonne navigation du Saint-Laurent. Mais cette question renferme une principe que les honorables membres de la droite ont défendu avec ardeur lorsqu'ils étaient dans l'opposition.

J'ai remarqué avec peine le peu d'attention que l'honorable ministre a accordé aux remarques faites par l'honorable député (M. Macdonald) relativement à l'achat de ces approvisionnements.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je suis obligé de reconnaître que mon honorable ami est toujours sarcastique.

M. COCHRANE : Je ne crois pas, M. l'Orateur, qu'il y ait eu sarcasme dans le fait de payer le double de le valeur pour des choses superflues destinées aux marins qui sont employés par le ministère de la Marine et des Pêcheries, et pour lesquelles doivent payer les cultivateurs de ce pays, qui pour subvenir à ces dépenses sont saignés à blanc comme avaient l'habitude de dire les honorables membres de la droite lorsqu'ils siégeaient de ce côté-ci de la Chambre. Vous trouvez qu'il n'y a pas de mal à taxer doublement les cultivateurs pour payer les dépenses extraordinaires d'hommes qui ne leur sont pas supérieurs.

Quelques VOIX : Oh, oh !

M. COCHRANE : Je comprends ce que veut dire cette exclamation. Mais on peut être certain que les cultivateurs de ce pays ne sont guère disposés à payer 20 cents la livre pour du biscuit, principalement lorsque ce biscuit est acheté par centaines de livres du consentement de l'honorable ministre. Le Gouverneur général n'a jamais mangé tous ces biscuits. J'espère que vous allez reconnaître ce fait. Lorsque l'on vous reproche quelque chose, vous jetez la faute sur un employé conservateur. Le ministre a l'audace pour ne pas dire plus, de déclarer que ces biscuits ont été dépensés par le Gouverneur général. Souvenez-vous de l'état désespéré dans lequel se trouvaient les pauvres cultivateurs de ce pays lorsque le parti conservateur a perdu le pouvoir—ils n'étaient rien moins que saignés à blanc par un gouvernement conservateur prodigue d'après les prétentions des libéraux ; et ces derniers nous permettaient à peine de respirer si tout cela n'était pas fait par contrat.

A peine au pouvoir, ils commencent par dépenser une somme de $40,000 sans contrat. Cette conduite de leur part m'a porté à croire—et il en a été de même pour cet entrepreneur (M. Gibson), qui a parlé avec tant d'onction cette après-midi—qu'ils avaient construit ce caisson durant l'hiver à un endroit où il devait être placé cet été. Mais nous avons constaté que ce caisson avait été construit dans un havre où pas une seule vague ne venait troubler l'âme tranquille de mon honorable ami de Québec-ouest (M. Dobell). Je ne veux pas faire entendre que cet honorable ministre s'est rendu coupable d'actes répréhensibles. Je ne voudrais pas même croire qu'il a insisté auprès du ministre pour lui faire accepter son

avis. Je ne veux pas même croire qu'il a pu être pour quelque chose dans la décision prise par l'honorable ministre, lorsqu'il a envoyé son ami à Ottawa pour conférer avec l'ingénieur du ministère. Je crois que c'était vouloir insulter cet ingénieur que de lui amener ainsi un étranger qu'il ne connaissait pas.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est un de mes collègues.

M. COCHRANE : L'honorable député de Québec-ouest est un de vos collègues ; mais cet homme qu'il a amené avec lui pour se consulter avec votre ingénieur, n'est certainement pas un de vos collègues.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je dois rappeler l'honorable député au règlement, il est tenu de s'adresser à l'Orateur.

M. COCHRANE : Je vous demande pardon, je me suis adressé à vous en commençant, et je ne m'attendais pas à être obligé de recommencer à chaque phrase. Mais si vous exigez que je dise " M. l'Orateur," chaque fois que je commence une phrase, je suis prêt à le faire.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je ferai remarquer à l'honorable député qu'il n'est pas conforme au règlement de s'adresser directement à un honorable membre de cette Chambre.

M. CASEY : Ne dites pas " vous ".

M. COCHRANE : J'étais justement en frais de dire que cet ingénieur, M. Lemieux, est venu spécialement de Québec pour s'entendre avec l'ingénieur du ministre de la Marine et des Pêcheries. Pourquoi a-t-il permis à ce M. Lemieux de venir ici ? L'honorable ministre a-t-il fait sa connaissance avant son départ ? Ce dernier branle la tête. Cet ingénieur extraordinaire de Québec s'est justement trouvé ici lorsqu'il s'est agi de construire un coffrage dans une baie où il n'y a pas la moindre brise pour troubler la tranquillité des eaux.

Cet ingénieur vint à Ottawa et eut des entrevues avec l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries et l'honorable député de Québec-ouest se trouva là lui aussi. Je ne veux pas mettre en doute les motifs qui l'ont fait agir, mais il n'en existe pas moins une chose certaine, c'est qu'il est arrivé ici accompagné de son ami. Il réussit à faire une telle impression sur l'esprit de l'honorable ministre, que ce dernier jugea à propos de faire préparer un rapport par son ingénieur dans lequel ce dernier déclarait qu'il était nécessaire de construire ce coffrage ; il a même ajouté sur la glace, bien que je ne puisse trouver rien de semblable dans le rapport.

Si je ne craignais pas de manquer de respect à votre égard, M. l'Orateur, je dirais que tout cela ressemble passablement à une affaire montée. Si cette expression est trop forte je suis prêt à la retirer, mais je ne puis faire autrement que de croire qu'il s'agit là d'une affaire d'argent et de la violation d'un principe, car c'est une excellente affaire pour l'honorable député de Québec-ouest d'avoir pu donner de l'ouvrage à son ami au prix de $4.00 par jour, et d'avoir pu donner de l'ouvrage à un grand nombre d'autres amis. Il a prétendu qu'il n'aurait pas d'objections à employer un conservateur à cet endroit, mais s'il y a des conservateurs qui travaillent à cet endroit, ce doit être avec l'entente qu'ils voteront en faveur de l'honorable député de Québec-ouest à la prochaine élection.

Si une élection devait avoir lieu prochainement, nous aurions probablement là la répétition de ce qui a eu lieu lors de la reconstruction de l'édifice de l'ouest. Une élection devait avoir lieu dans le comté de Wright, et des centaines d'électeurs de ce comté trouvèrent de l'ouvrage à cet endroit. Je me souviens d'avoir vu cinq hommes maintenir une échelle sur laquelle un sixième travaillait. Si une élection a lieu avant que ce coffrage soit terminé, je puis affirmer sans crainte que toutes les personnes sans ouvrage de Québec y seront employées. L'honorable ministre ne ressent-il pas dans son cœur qu'il a foulé aux pieds toutes ses déclarations du passé, en consentant à favoriser une transaction aussi inique que celle-là, et en consentant à accorder une entreprise sans demander de soumissions. Il lui sera impossible cette nuit de dormir tranquille et le souvenir des concessions qu'il vient de faire troubleront son sommeil. Je parle sérieusement, je dis qu'il est malheureux que l'on puisse trouver dans ce pays des hommes publics qui, lorsqu'ils sont dans l'opposition, prêchent la sagesse, mais une fois au pouvoir, oublient les principes tant vantés.

Qu'a fait aujourd'hui l'honorable ministre? Il a offert un spectacle humiliant. Il a fouillé dans la vie de ses prédécesseurs, et il m'a paru éprouver un plaisir infini à constater qu'une administration tory s'était rendue coupable d'un iniquité du genre de celle dont il est accusé. Dans le cas actuel, l'honorable ministre a entrepris de construire une jetée qui devra coûter au trésor public une somme de $40,000 sans consulter le parlement. Dans quelle position se trouve-t-il aujourd'hui ? Il prétend avoir été obligé d'en agir ainsi, parce que le vieux phare flottant était hors d'usage ; mais nous avons constaté que ce phare est aujourd'hui à sa place habituelle, et qu'il va servir durant toute la saison. Je suis persuadé que si l'honorable ministre avait consulté le parlement et obtenu un crédit à cette fin, et s'il avait demandé des soumissions, il aurait pu faire cet ouvrage aussi rapidement qu'il va pouvoir l'obtenir sans soumissions, et cela à meilleur marché.

M. FRASER (Guysborough) : M. l'Orateur, je n'aurais pas pris part à cette discussion si l'honorable préopinant n'avait pas jugé à propos de comparer les cultivateurs de ce

pays avec les pêcheurs. Je veux que l'honorable député comprenne, du moins autant que la chose a été décidée par les tribunaux de ce pays, que les cultivateurs sont bien plus faciles à acheter que les pêcheurs, et que s'il croit devoir établir une distinction entre ces deux classes de la société et placer le cultivateur au-dessus du pêcheur, il commet l'erreur la plus grave dont il se soit jamais rendu coupable. L'honorable député n'a qu'à s'adresser à celui de ses collègues qui siège à sa droite pour savoir à quoi s'en tenir sur les pêcheurs, et il va s'apercevoir que sous le rapport de l'intelligence, les pêcheurs des provinces maritimes sont non seulement les égaux, mais s'il y a une distinction à établir, ils sont supérieurs aux cultivateurs en faveur de qui il a cru devoir parler.

M. COCHRANE : Je n'ai pas dit qu'ils ne leur étaient pas supérieurs.

M. FRASER (Guysborough) : Je conseille à l'honorable député de s'adresser, pour avoir des renseignements à ce sujet, à ses collègues des provinces maritimes, qui, malheureusement pour les pêcheurs, se trouvent actuellement dans les froides régions de l'opposition. L'honorable député prétend que les conservateurs sont faciles à acheter lorsqu'on peut leur donner de l'ouvrage. Il sait mieux à quoi s'en tenir sur ce sujet que nous tous. Du moins il doit être au fait de tout cela, et je ne doute pas de ses connaissances. Il sait parfaitement comment tout cela se passait autrefois.

M. COCHRANE : Voulez-vous faire allusion à l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell) ?

M. FRASER (Guysborough) : Si cet argument veut dire quelque chose, il veut dire que l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell) en donnant de l'ouvrage à des conservateurs pouvait les acheter.

M. COCHRANE : Non, ce n'est pas cela que j'ai dit.

M. FRASER (Guysborough) : Je demande bien pardon à l'honorable député ; mais c'est là ce qu'il a prétendu.

Une VOIX : Question !

M. FRASER (Guysborough) : Si l'honorable député qui parle veut bien attendre quelques instants, je vais répondre à l'honorable député (M. Cochrane), parce que je considère que cela fait partie du débat. L'honorable député a peut-être eu tort de soulever cette question, lui qui représente un comté agricole, mais je prétends que l'honorable député a réussi tout au plus à prouver que les conservateurs peuvent être achetés du moment qu'on a de l'ouvrage à leur donner. Il ne peut pas nier cela. Il a prétendu que les cultivateurs étaient supérieurs aux pêcheurs sous le rapport de l'intelligence. C'est là le sens des paroles de l'honorable député, et il s'appercevra un jour que c'est bien là ce qu'il a dit.

M. COCHRANE : Non.

M. FRASER (Guysborough) : Il sait aussi bien que moi à quoi s'en tenir à ce sujet. Je veux qu'il comprenne que les pêcheurs ne le cèdent en rien aux sultivateurs de ce pays.

Dans ce pays d'agriculteurs et de pêcheurs, il y a autant d'intelligence, peut-être plus, chez les seconds que chez les premiers, car les pêcheurs voyagent, voient et observent. Si l'honorable député pense que les agriculteurs sont plus intelligents, il se trompe. Je ne parle pas ainsi parce que je représente un comté composé en grande partie de pêcheurs, bien que je sois heureux de rendre ce témoignage aux hommes qui m'ont donné leur confiance. J'affirme que la classe des pêcheurs est aussi intelligente que tout autre classe de la population du pays.

L'honorable ministre a expliqué l'exécution de ce travail ; l'explication qu'il a donnée ne satisfera peut-être pas les honorables membres de la gauche, mais nous savons à quoi nous en tenir. Je désire faire observer que lorsque les membres de la gauche condamnent des dépenses faites d'une manière régulière, nous pouvons légitimement répondre que l'ancienne administration faisait la même chose, sans soulever aucune protestation de leur part. Ce n'est pas, sans doute, le plus fort et le meilleur argument que de dire, en faisant des achats, que nous avons suivi la méthode de l'ancien gouvernement, et que les honorables membres de la gauche ne trouvaient alors rien à redire.

Ce n'est pas argumenter sainement que d'essayer de perpétuer une mauvaise pratique en alléguant son ancienneté, mais c'est un bon argument que de dire que le gouvernement exécute d'une manière régulière des entreprises légitimes, et suit la ligne de conduite que les honorables membres de la gauche ont approuvée. Dans ce cas, ils n'ont rien à nous reprocher. Quant aux pêcheurs, ils ne craignent pas la comparaison avec les autres habitants du pays.

M. MONTAGUE : Je suis surpris non seulement du ton du discours que je viens d'entendre, mais aussi de la chaleur avec laquelle mon honorable ami a défendu la réputation et proclamé l'intelligence des pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, dont personne n'a parlé, excepté l'honorable député lui-même. Mon honorable ami voudrait-il me dire quand et où l'honorable député de Northumberland a calomnié les pêcheurs ?

M. FRASER : Je n'ai pas dit qu'il les avait calomniés.

M. MONTAGUE : Alors, de quoi s'est donc plaint mon honorable ami (M. Fraser) ?

M. FRASER : J'ai simplement dit qu'il avait déclaré que les pêcheurs étaient inférieurs aux cultivateurs.

M. MONTAGUE : L'honorable député de Northumberland n'a pas parlé des pêcheurs, et l'honorable député de Guysborough a simplement cherché une occasion de se proclamer le défenseur des pêcheurs. Personne n'a parlé des pêcheurs au cours du débat actuel, excepté l'honorable préopinant (M. Fraser).

L'honorable député de Northumberland a simplement dit que l'on avait acheté des aliments trop recherchés par les équipages des navires de l'Etat, des aliments que les agriculteurs de l'Ontario étaient obligés de payer, bien qu'ils ne fussent pas en état de s'en procurer de semblables pour eux-mêmes. Voilà tout ce qui a été dit, et si l'honorable député de Guysborough, qui a fait preuve d'une vertueuse indignation en défendant ses amis et partisans de la Nouvelle-Ecosse, voit là une attaque calomnieuse contre les pêcheurs, il a une meilleure oreille que les autres membres de cette Chambre.

Les agriculteurs et les autres habitants de l'Ontario ne prétendent pas être supérieurs à nos compatriots des autres provinces, mais l'honorable député (M. Fraser) se rappelle sans doute,—si la mémoire lui fait défaut, ses collègues n'ont pas oublié eux, —le temps ou les libéraux organisaient des campagnes électorales dans l'Ontario, et de grosses larmes aux yeux——

M. COCHRANE : Des larmes de crocodiles.

M. MONTAGUE : Oui, des larmes de crocodiles,——disaient qu'on saignait les contribuables à blanc, qu'on taxait le fil d'engerbage, afin de favoriser les ignorants et serviles pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse. Où était alors le député de Guysborough ? Nous ne l'avons pas entendu, d'une voix tonnante défendre les pêcheurs.

M. FRASER : Je n'étais pas là. Qui a parlé ainsi ?

M. MONTAGUE : Mon honorable ami n'était pas là, mais il a entendu répéter la chose à mainte reprise dans cette enceinte.

M. FRASER : Non, jamais, et je désirerais savoir le nom de la personne qui s'est servie de ce langage.

M. MONTAGUE : Je ne donne pas la version textuelle des " Débats ", mais l'honorable député (M. Fraser) sait qu'à maintes reprises, on a reproché au gouvernement conservateur d'imposer le fil d'engerbage, lorsqu'il donnait le cordage exempt de droits aux pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse. L'honorable député n'a pas besoin de s'indigner des paroles anodines de l'honorable député de Northumberland, lorsqu'il se rappelle qu'un homme dont il est aujourd'hui le suivant, a appelé les provinces maritimes " les pièces et les lambeaux du Canada " et a dit que la Nouvelle-Ecosse était " la nourrice des concussionnaires ". Je ne me rappelle pas que l'honorable député de Guysborough ait défendu d'une voix de tonnerre, le bon nom de sa province.

Passant maintenant au sujet qui est en discussion, il me semble que le député de Québec-ouest (M. Dobell) a été tout le temps le conseiller du ministre de la Marine et des Pêcheries. L'honorable député fait un signe de tête affirmatif. Il a fait comprendre à son collègue l'extrême importance de cette entreprise. L'honorable léputé fait un nouveau signe de tête. C'est lui qui a nommé l'homme qui devait surveiller les travaux. Qu'il me permettre de lui demander s'il a conseillé l'ouvrage à la journée ou à l'entreprise après mise en adjudication.

M. DOBELL : Je n'hésite pas à dire que je suis convaincu que l'ouvrage est certainement de 30 à 40 pour 100 meilleur marché à la journée que de toute autre manière.

M. MONTAGUE : Alors l'honorable député a conseillé de faire exécuter le travail à la journée ?

M. DOBELL : Certainement.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Et avec raison.

M. MONTAGUE : Naturellement, le Solliciteur général que vient de Québec abonde dans le sens de son collègue québecquois.

Le député de Québec-ouest et le Solliciteur général ont tous deux donné leur avis et le ministre de la Marine et des Pêcheries a cédé à leurs importunités. Puis-je demander maintenant au ministre s'il a attentivement étudié la matière. Les membres de la gauche sont informés qu'on peut construire ce coffrage pour $8,000 à $9,000 ; et le ministre nous dit que d'ici au 1er juillet, il aura besoin de $20,000. laquelle somme ne couvrira sans doute que les frais de construction du coffrage. Il s'agit d'une simple opération arithmétique, et le ministre a-t-il calculé avec son ingénieur le nombre de pieds, la valeur pour chaque pied, et le nombre de jours de travail ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai pris la parole de mon ingénieur, lequel m'a dit que nous aurions besoin de cette somme vers le 1er juillet. Je ne pouvais faire rien de plus que cela.

M. MONTAGUE : C'est bien vague. Que le ministre me permette de lui demander où en sont les travaux à l'heure qu'il est.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne puis le dire.

M. MONTAGUE : L'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell) le sait peut-être, et le fonctionnaire du département est ici.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je fais comme tout ministre chargé de l'administration d'un dépaartement, je m'en remets à mon ingénieur ; et celui-ci me dit qu'à telle date, j'aurai besoin de telle somme. Sur son rapport, je demande un crédit au parlement.

M. MONTAGUE : Nous désirons savoir quels progrès ont fait les travaux ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'ingénieur n'est pas ici, mais le sous-chef du ministère me dit qu'entre le 20 et le 23 de ce mois, le coffrage sera transporté à l'endroit où il doit être et mis en place.

M. MONTAGUE : C'est une chose bonne à savoir pour l'avenir. Dois-je comprendre que le transport et la mise en place du coffrage seront terminés le 1er juillet ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est ce que l'on croit et c'est sur cette base que l'on fait l'estimation.

M. MONTAGUE : Cela va coûter $20,000 ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est ce qu'on me dit.

M. MONTAGUE : Combien va coûter le transport du coffrage ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne pourrais dire.

M. MONTAGUE : L'honorable député de Québec-ouest le sait peut-être ?

M. DOBELL : Environ $250.

M. MONTAGUE : Combien va coûter la mise en place ?

M. DOBELL : Une grosse somme ; car il faut remplir ce coffrage de pierres.

M. MONTAGUE : Je crois que le coffrage ne sera pas rempli de pierres, le 1er juillet.

M. DOBELL : Pourquoi pas ?

M. MONTAGUE : Comment va-t-on s'y prendre ?

M. DOBELL : En y jetant des pierres.

M. MONTAGUE : J'ai cru un moment, en entendant les chiffres donnés par l'honorable député de King (M. Macdonald), qu'on allait le remplir avec de la poudre d'épice, car $400 de cette poudre me paraît plus que suffisant pour assaisonner les mets du Gouverneur général lorsqu'il se rendra là-bas.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député veut-il me dire sur quoi il s'appuie pour faire une semblable assertion, qui sera insérée dans les " Débats " et lue partout ?

M. MONTAGUE : C'était 400 livres et cette poudre vaut $1 la livre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député fait une assertion qui ne repose pas sur des faits.

M. MONTAGUE : J'ai répété ce qu'a dit l'honorable député de King, il n'y a que quelques instants, sans avoir été interrompu par l'honorable ministre.

Sir LOUIS DAVIES.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député a-t-il vérifié la chose ?

M. MONTAGUE : Non.

M. MACDONALD (King, I. P.-E.) : J'ai dit avoir lu dans le rapport de l'auditeur général qu'on avait acheté 400 livres de poudre d'épice, à raison de 40 ou 50 cents la livre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : A quelle page ?

M. MACDONALD : Je ne puis donner la page.

M. MONTAGUE : Je ne connais rien de la chose ; je n'ai fait que répéter une assertion que personne n'a contestée.

L'honorable député de Québec-ouest dit que l'on aura mis le coffrage en place le 1er juillet.?

M. DOBELL : Je n'ai pas dit cela.

M. MONTAGUE : Combien va-t-il falloir de toises de pierre ?

M. DOBELL : Je ne puis vous le dire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député sait bien que l'argent ne sera payé que lorsque les travaux seront terminés.

M. MONTAGUE : Je comprends cela ; mais je veux savoir pourquoi on va payer cet argent. L'honorable député sait certainement combien il va falloir de toises de pierre.

M. DOBELL : Je m'en tiens aux déclarations de l'ancien ministre de la Marine et des Pêcheries, lequel a dit qu'il aurait exécuté ce travail, lorsqu'il était en fonctions, si le coût n'avait pas été élevé. La plus basse estimation qu'on lui communiqua était $75,000. Le ministre actuel nous dit aujourd'hui que le travail sera fait et terminé pour $40,000.

M. DOBELL : Comment allez-vous pouvoir exécuter les travaux pour $40,000, si vous dépensez $20,000 pour ce qui est loin de représenter la moitié de l'ouvrage ?

M. DOBELL : Ne pouvez-vous pas attendre que l'ouvrage soit terminé, et alors, si nous nous sommes trompés dans nos calculs, vous apporterez vos accusations. Permettez-nous de continuer les travaux.

M. MONTAGUE : La suavité, la confiance et la suprême indifférence que l'honorable député affecte au sujet des détails lui conviennent très bien ; mais la Chambre s'occupe de ces choses, quoique nous ne soyons pas des hommes aussi expérimentés que l'honorable député de Québec-ouest. Ce dernier et ses collègues ont fait auparavant des déclarations que les faits ont démenties.

Nous nous rappelons tous que, il y a deux ou trois ans, par la puissante entremise de l'honorable député de Québec-ouest, nous devions avoir une ligne de steamers rapides

pour traverser l'Atlantique. Nous avons presque entendu la sirène à vapeur de ces navires construits en forme de goulot de bouteille, et aujourd'hui, après trois années d'efforts patients, sincères, constants, énergiques et multipliés de l'honorable député de Québec-ouest, nous sommes encore aussi loin de ces fameux navires que lorsque mon honorable ami s'est mis à l'œuvre.

Il prit alors la même attitude qu'aujourd'hui. Il repoussa avec le même suprême dédain et la même indifférence les questions des honorables membres de la droite, lorsqu'un de ceux-ci avait recours à ses connaissances supérieures en matière navale, et cherchait à obtenir quelque renseignement.

Maintenant, après avoir été le conseiller intime, le guide et le génie du ministre de la Marine et des Pêcheries dans cette question, l'honorable député de Québec-ouest nous dit : Pourquoi ne pas attendre pour discuter cela, lorsqu'il sera constaté si nous avons eu tort ou raison.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries nous dit que le travail ne coûtera que $40,000, mais il ne sait pas comment l'argent sera réparti, d'après son ingénieur, combien coûtera la pierre et combien coûtera la mise en place. L'honorable ministre a-t-il ces chiffres maintenant ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non.

M. MONTAGUE : Avec tout le respect que je dois au fonctionnaire qu'il mentionne,—fonctionnaire que la gauche respecte tout autant que la droite,—je dis qu'il est bien extraordinaire de voir un ministre dépenser de l'argent que le parlement n'a pas encore voté pour exécuter un travail que son ingénieur n'a pas estimé, surtout lorsqu'il base tous ses calculs sur l'opinion de cet homme de l'art. Il devrait certainement être en mesure de dire à la Chambre combien coûteront les assises, le coffrage et la tour.

Puis-je demander au ministre de qui il a acheté le bois nécessaire ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne puis vous donner les noms.

M. MONTAGUE : L'honorable député de Québec pourrait peut-être nous les donner ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non. Les comptes seront produits. L'honorable député a été ministre et il sait que jamais l'on a posé pareilles questions dans cette enceinte.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre a la mémoire bien courte. Il a siégé sur les bancs de la gauche pendant des années, et j'ose affirmer que nous pourrions trouver 200 précédents pour justifier les questions que nous avons posées ce soir ; vous n'avez qu'à feuilleter les "Débats" du temps que les membres de la droite étaient dans l'opposition.

Nous avons certainement le droit de demander qui a fourni les matériaux. L'honorable député de Québec peut-il nous dire qui a fourni le bois ?

M. DOBELL : Je ne puis dire.

M. MONTAGUE : Il ne peut le dire ; j'ose affirmer qu'il sait quel était le salaire des ouvriers.

M. DOBELL : Non.

M. MONTAGUE : N'est-ce pas lui qui a recommandé ces ouvriers ?

M. DOBELL : Non.

M. MONTAGUE : Eh bien ! on n'a pas fait comme dans la plupart des cas. Mais il doit certainement pouvoir nous dire où le bois a été acheté.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le bois a été acheté par le colonel Anderson et notre agent à Québec.

M. MONTAGUE : Pas après avoir demandé des soumissions ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non.

M. MONTAGUE : C'est un cas où l'on aurait pu demander des soumissions.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On a dû payer le plus bas prix pour du bois de cette qualité.

M. MONTAGUE : Québec est une place d'affaires où le bois peut s'obtenir facilement, et on est pas excusable d'avoir négligé de demander des soumissions. Je crois qu'il est important de savoir de qui on a acheté le bois et quel prix on a payé. Le prix courant, d'après le ministre de la Marine et des Pêcheries ou le député de Québec-ouest, peut être différent du prix du marché de Québec.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les instructions était d'acheter tous les articles au prix courant. Je suis certain que mon honorable ami sera convaincu que je lui donne franchement et sincèrement tous les renseignements que je possède. Je demanderai aux honorables membres de la gauche de passer à un autre sujet, vu que cette matière a été discutée à fond.

M. SNETSINGER : Je ne vois pas comment les honorables membres de la gauche peuvent se plaindre sérieusement de la conduite du gouvernement en cette matière, lorsqu'ils jettent les yeux sur leur passé. Ils ont dépensé un demi-million pour construire des digues sur l'île Sheik, sans demander de soumissions. Ils ont aussi donné à l'entreprise, sans demander de soumission, la construction d'une écluse sur le canal de Cornwall ; cette écluse a coûté beaucoup d'argent et n'a jamais fonctionné depuis. Les gens qui ont construit ces di-

gues ont fait de gros profits. On a exécuté tous ces travaux, sans avoir demandé de soumissions ; et cependant, nous voyons les membres de la gauche pousser les hauts-cris et dire que le gouvernement ne devrait pas exécuter un travail de $4, sans avoir au préalable demandé de soumissions.

M. MACDONALD : Est-ce que les tories ont bien fait ?

M. SNETSINGER : Ils ont mal fait, mais il sied mal aux membres de la gauche de faire tout ce tapage au sujet de matières insignifiantes.

M. DAVIN : Je désire dire un mot sur un sujet qui a été discuté à fond. Je ne m'occuperai pas de la digression de l'honorable député de Guysborough (M. Fraser). Je crois que les pêcheurs forment une classe aussi utile que toute autre. Si l'agriculteur laboure la terre, le pêcheur laboure la mer. Si le premier cultive le sol, le second cultive l'océan. Mais le raisonnement par lequel l'honorable député (M. Fraser), a voulu convaincre la Chambre que les pêcheurs étaient des hommes intelligents, ce raisonnement dis-je, m'a frappé. Il a demandé à la Chambre de croire qu'ils étaient intelligents, parce qu'ils l'avaient envoyé ici.

Je ne dirai pas que c'est le parti ministériel qui a calomnié les pêcheurs, mais je crois que l'honorable député de Northumberland aurait légitimement droit de l'affirmer.

Je ne parlerai pas du point que l'honorable député d'York (M. Foster) a mis en relief avec tant de vigueur, à savoir : que le gouvernement a eu tort de se départir de la règle qui exige que tout l'argent soit voté par le parlement. La question a été discutée à fond. Mais après avoir entendu tout ce qu'ont dit le ministre de la Marine et des Pêcheries et l'honorable député de Québec-ouest, je ne puis comprendre pourquoi on n'a pas demandé de soumissions. Le colonel Anderson a certainement préparé des plans et devis ; c'est là une chose admise par le député de Québec lui-même.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député n'était peut-être pas présent lorsque j'ai lu le rapport du colonel Anderson. J'ai agi conformément à son rapport spécial portant que, vu les circonstances et la nature particulière du travail à exécuter, il serait beaucoup mieux d'élever ce phare sous la surveillance du département que de demander des soumissions.

M. DAVIN : J'étais ici lorsque ce rapport fût lu, mais la phrase dont parle mon honorable ami se trouve à la fin, et ne me semble pas avoir sa raison d'être. Cela ne me semble pas se rattacher à la première partie du rapport de Son Excellence. Il est parfaitement clair que le département pouvait demander des soumissions. Je reconnais la question d'urgence, mais, je le répète, pourquoi n'a-t-on pas demandé de soumissions, car l'on ne peut admettre que dans ce cas, le retard occasionné par la demande des soumissions pouvait avoir quelque mauvais effet.

J'ai entendu, après souper, mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries, expliquer longuement et en termes éloquents sa conduite ; mais si nous étudions cet énoncé, nous lui trouvons une étrange similitude avec les déclarations faites par les ministres du Commerce, de l'Agriculture, de l'Intérieur, de la Milice et de la Défense et autres ministres, lorsqu'il s'agit d'expliquer la même faute dont l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries s'est excusé ce soir.

Lorsque nous protestons parce que le gouvernement accorde une autre entreprise importante comme celle-ci sans demander de soumissions, nous ne pouvons oublier qu'il n'est pas un ministère qui, agissant—j'allais dire contrairement à la loi—agissant contrairement à la pratique bien reconnue en semblables matières ; ne se soit rendu coupable de cette offense, et dans chaque cas, les excuses faites par le ministre ont été les mêmes que celles que nous avons entendues ce soir.

Je dois dire que dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, la plus forte impression créée contre le gouvernement—et il en existe une très forte—est due au fait que le département s'est rendu coupable de l'offense dont il est question dans le moment. Comment peut-on espérer voir de l'honnêteté dans l'administration des affaires publiques, lorsque nous voyons accorder, sans demande de soumissions, des contrats importants pour des montants de $40,000 ou $50,000 ? Comme on l'a déjà dit, dans des circonstances comme celles-ci, nous devons être sur nos gardes, surtout dans le moment, car, malgré les protestations d'innocence de l'honorable député de Québec-ouest, il n'y a aucun doute que si nous étions à la veille d'une élection, le fait que l'exécution de ces travaux est donnée à la journée par le département de la Marine serait une tentation trop forte d'influencer l'opinion publique dans la province de Québec.

Inutile de relever l'absurdité du raisonnement de l'honorable député de Guysborough (M. Fraser). Parce que mon honorable ami de Northumberland a parlé du fait bien connu et regrettable qu'il se trouve dans chaque comté des électeurs des deux partis prêts à se laisser influencer, l'honorable député en a conclu que mon honorable ami admettait que les conservateurs pouvaient s'acheter.

C'est absurde, M. l'Orateur ; il y a des gens se disant conservateurs comme d'autres se disent libéraux et qui sont une honte pour leur parti, des hommes qui, au lieu de songer à leur devoir de citoyens, songent à ce que peuvent leur rapporter momentanément ce privilège. Il est malheureux que nous ne puissions retirer ces hommes de l'ombre où ils se cachent pour leur infliger la peine qu'ils méritent. Mais je dis que c'est une absur-

dité de dire que le parti conservateur est un parti qui peut s'acheter parce qu'il renferme de tels hommes.

Nous savons que partout où il est fait des travaux publics à la journée, on peut influencer l'opinion publique, et par le fait affecter le résultat des élections. Or, comment peut-on empêcher qu'une semblable transaction ne soit mal vue du public, surtout dans les circonstances actuelles ? Etudiez aussi attentivement que possible ce qu'ont dit le ministre de la Marine et des Pêcheries et l'honorable député de Québec-ouest, et vous ne sauriez comprendre pourquoi l'on ne demande pas de soumissions pour ces travaux. L'honorable député (M. Dobell) a fixé le taux de paye à $1.25 et $1.50 par jour. Sait-il ce que l'on paye pour le bois ?

M. DOBELL : Mon honorable ami de Russell (M. Edwards) me dit que c'est 12 cents du pied.

M. DAVIN : L'honorable député peut-il nous dire où ce bois est acheté ?

M. DOBELL : Non.

M. DAVIN : L'honorable député représente un comté de Québec. On nous dit que ces travaux, bois et pierre, coûteront $40,000. Mais cela devait se faire sous les yeux des anciens ministres de la Marine et des Pêcheries, et si vous ajoutez l'acier et autres matériaux qui, selon l'estimation du ministre de la Marine et des Pêcheries coûteront de $20,000 à $25,000 de plus, vous élevez le coût à $70,000, comme le pensait l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper), lorsqu'il était à la tête de ce département. Nous ne savons pas au juste ce que coûteront ces travaux, car l'honorable ministre ne prétend pas connaître la chose.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je me base sur le rapport.

M. DAVIN : Nous n'avons que la probabilité que le coût ne sera que de $40,000.

Nous avons l'admirable discours de mon honorable ami de Lincoln (M. Gibson) qui, traitant la question en connaisseur, donne des renseignements à ceux d'entre nous qui savent peu de chose en matière de construction. Il nous a dit qu'il avait coutume de payer $1.75 par jour, et il nous a cité le mot bien connu de lord Brassey, que vous en avez toujours pour votre argent. Avec tout le respect que j'ai pour les ministres, appliquons ce principe au gouvernement, lorsqu'il paye $1.25 et $1.50 au lieu de payer $1.75 ; et si nous nous rappelons, ainsi que nous l'a dit l'honorable député de Northumberland (M. Cochrane) comment cela s'est passé ici autour de ces mêmes édifices, ne pouvons-nous pas en conclure, avec raison, que dans la construction des travaux dont il est question, les hommes ne voudront pas gagner du temps le plus possible et au lieu d'en avoir pour notre argent, nous constaterons qu'il nous en coûte plus cher que nous n'aurions à payer si nous avions confié les travaux à un entrepreneur même à gages. Je me borne à ce point unique. Il y a de nombreuses objections, mais je me borne à celle-ci, parce que c'est celle qui m'a le plus frappé. Après avoir écouté, l'an dernier, les excuses du ministre du Commerce, du ministre de l'Agriculture, du ministre de la Milice et de la Défense, et de tous les autres membres du cabinet, qui s'excusaient d'avoir fait la même chose, nous sommes forcés d'en venir à la conclusion que c'est une habitude de transgresser la règle qui veut que des soumissions soient demandées chaque fois que cela est possible. Par conséquent, il est de notre devoir de signaler et de dénoncer, en termes aussi vigoureux que possible, ces transgressions qui deviennent plus graves en devenant systématiques, afin de les rendre plus difficiles et moins fréquentes.

M. McDOUGALL : L'honorable député de Québec-ouest nous a parlé de la quantité de bois qui entre dans la construction de ce caisson. Je voudrais savoir si cette pruche est sciée, équarrie ou brute.

M. DOBELL : C'est du bois équarri, mais je ne saurais dire s'il est scié ou équarri à la hache.

M. McDOUGALL : En fixant le prix à 12 cents, prétend-il dire que de la pruche équarrie coûte 12 cents le pied ?

M. DOBELL : 12 cents pour de la bonne pruche équarrie est un prix exceptionnellement bas.

Une VOIX : Le pied cube.

M. DOBELL : Oui.

M. McDOUGALL : Quel est le prix du pin?

M. DOBELL : De 25 à 27 cents.

M. McDOUGALL : Ce caisson est-il à claire-voie, ou les joints en sont-ils unis ?

M. DOBELL : J'aimerais à faire visiter les travaux à l'honorable député, car je suis certain qu'il en serait satisfait. J'ai oublié de mentionner que le colonel Anderson a dit qu'il n'aimait pas à confier ce travail à des entrepreneurs, car la moindre défectuosité de ce coffrage pourrait amener sa destruction à courte échéance.

M. McDOUGALL : M. Lemieux avait-il reçu instruction de demander des soumissions pour la fourniture de la pierre ?

M. DOBELL : Je ne saurais dire. Je crois qu'il s'arrange pour se procurer de la pierre des cultivateurs de chaque côté de la rivière.

M. McDOUGALL : S'il est obligé de faire le tour du village et d'acheter de la pierre de tous les amis du gouvernement, il sera obligé de payer le prix qu'on lui demandera.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est l'ingénieur ici qui fixe le prix.

M. McDOUGALL : L'ingénieur ici n'est pas capable de fixer le prix. La seule manière de déterminer le prix, c'est de demander des soumissions et de voir qui offre la pierre à meilleur marché. L'honorable ministre peut avoir raison de faire faire ces travaux à la journée, mais le bois et la pierre auraient pu être achetés par soumission. Tous ceux qui connaissent ce genre de travail savent qu'on peut acheter les matériaux à beaucoup meilleur marché en demandant des soumissions. Puisque l'honorable ministre prétend que le prix est fixé par l'ingénieur ici, peut-il dire quel est le prix qui a été fixé ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non.

M. BENNETT : Cet article 62 renferme une disposition accordant certaine indemnité au juge Wilkinson relativement à une enquête au sujet d'accusations portées contre des gardiens de phares. Je désire signaler à l'attention du ministre un cas dont il est question dans le numéro d'aujourd'hui du journal le " Mail," le cas d'un nommé James Quicke.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je demanderais à l'honorable député de laisser suspendre la considération de cet article, vu que je n'ai aucun renseignement à ce sujet. Je vais étudier les documents et je me ferai un plaisir de renseigner l'honorable député.

M. BENNETT : Je désire poser à l'honorable ministre une autre question au sujet du phare de la baie Georgienne connu sous le nom de phare de Hope-Island. Il y a déjà au delà de 2 ans que le gardien de ce phare a été destitué, et le gouvernement a-t-il l'intention de nommer en permanence celui qui le remplace temporairement depuis ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai pas étudié la question. Le gardien actuel a été nommé par l'inspecteur, et je ne me suis plus occupé de la chose ; je vais y voir.

M. SPROULE : Il est extraordinaire de voir le ministre demander ce crédit avec le peu d'informations qu'il a à offrir à la Chambre. Il ne peut dire combien il entre de pierre dans les caissons, ni combien il faudra de bois ou quelle espèce de bois.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai dit qu'il y a quelques années le colonel Anderson nous avait fait une soigneuse estimation mettant le coût de ces travaux à $70,000 ou $75,000 parce que le trvail au-dessus de l'eau devait être fait en fer et en ciment. Après avoir consulté M. Lemieux, le contremaître, et être allé examiner lui-même les travaux en bois sous l'eau depuis 80 ou 90 ans, il en est venu à la conclusion que sa première estimation était trop élevée, et après avoir soigneusement étudié la question dans ses détails, il m'a soumis une estimation mettant le coût de ces travaux à $40,000. Je ne suis pas entré dans les détails de cette estimation. Je ne suis pas ingénieur et je n'aurais pu dire s'il se trompait ou non. Je sais cependant que le colonel Anderson est là depuis 30 ans, et qu'il n'est pas un employé civil qui mérite plus que lui la confiance de ses chefs. Je ne sache pas qu'il se soit trompé, jusqu'à présent, dans ses estimations et je demande à la Chambre si je n'étais pas tenu d'accepter des estimations si soigneusement préparées et que le colonel Anderson avait étudiées pendant près de 3 ans. Je le demande à l'honorable député : pouvais-je faire mieux et donner à la Chambre d'autres informations ?

M. SPROULE : L'honorable ministre s'est donné beaucoup de peine pour défendre le colonel Anderson contre qui je n'ai pas dit un seul mot.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est son estimation que nous avons ici.

M. SPROULE : Si l'honorable ministre veut bien m'écouter, ce que je disais, c'est que bien qu'il puisse avoir raison, le délai dans lequel cet argent doit être dépensé est presque expiré, car je crois que cet argent est nécessaire avant le 30 juin.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : $20,000.

M. SPROULE : Ainsi l'argent est presque tout dépensé, et il en faudrait dépenser davantage dans la prochaine quinzaine. Ce dont je me plains, c'est que l'argent soit dépensé sans estimation du coût des travaux, c'est que l'honorable ministre demande de nouveaux crédits, sans pouvoir nous renseigner sur ce qui a déjà été fait, sur ce qui a été dépensé. Il nous dit que l'on a dépensé tel montant d'argent, mais il ne peut nous dire combien l'on a employé de pierre ou de bois, ou combien cette pierre et ce bois ont coûté. L'honorable député de Québec dit que c'est un travail merveilleux ; que c'est une de ces horloges qu'il n'est pas besoin de remonter, qu'il n'a jamais rien vu de semblable.

M. DOBELL : Allez avec notre honorable ami qui a promis de visiter l'endroit.

M. SPROULE : Je parle de l'honorable député de Québec-ouest, qui prétendait être si bien renseigné sur ces travaux et qui ne peut rien nous dire lorsqu'il s'agit des détails. Il ignore de qui l'on a acheté le bois. Quelqu'un a été assez peu charitable de dire que le bois avait été acheté de lui, car il est engagé dans le commerce du bois. Je ne pense pas que l'honorable député voulût faire une semblable transaction, mais la chose aurait pu se faire comme dans le cas de l'Ile Manitoulin, où une quantité considérable de bois a été achetée de l'honorable

député d'Algoma (M. Dyment) et portée au compte de son comptable. Des soupçons de ce genre peuvent exister là-bas, mais je ne pense pas que cela ait été fait dans le cas actuel.

Je crois que le ministre aurait dû donner de plus amples informations à la Chambre, vu surtout que ces travaux ne sont par faits à l'entreprise, ce qui eût été facile.

Relativement au colonel Anderson, l'ingénieur du département, je pense que c'est un homme de qualités exceptionnelles. Il s'est efforcé de remplir fidèlement son devoir ; je n'ai rien à dire contre lui, et je ne veux attaquer ni son talent, ni son honnêteté, mais je ne veux parler que du peu de renseignements que l'honorable ministre donne à la Chambre, lorsqu'il nous demande de voter sur le champ une si forte somme d'argent dont une partie a déjà été dépensée.

M. TAYLOR : Sans avoir été votée.

M. SPROULE : Une forte partie de l'argent a été dépensée et la dépense continue.

Gratification égale à six mois d'appointements à la veuve de feu Robert Muirhead, mécanicien du sifflet de brume à l'île Saint-Paul... $250
Gratification égale à une année d'appointements à John Chisholm, le gardien du phare à la pointe de Michael, île Manitoulin..... $250

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Mon honorable ami (M. Foster) me demande une explication. Robert Muirhead a été le mécanicien d'un de nos sifflets de brume. Plusieurs de ces hommes qui sont à des endroits isolés deviennent fous. Il s'est suicidé et sur des représentation faites au gouvernement, que la veuve et les enfants restaient dans une très pauvre condition, le gouvernement a accordé une gratification de $250.

John Chisholm était gardien du phare à la Pointe de Michael. Le phare a été supprimé et l'on va accorder à cet homme une gratification d'une année de salaire.

M. POWELL : Avez-vous songé à la gratification de Thomas Allan ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non.

Institutions scientifiques—
Coût de la reconstruction de la demeure sur les terrains de l'observatoire de Toronto $2,000

M. FOSTER : Quel est cet édifice ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il s'agit de la reconstruction de la maison sur les terrains de l'observatoire, à Toronto. L'honorable député se rappellera que l'an dernier, j'ai expliqué que l'Association Britannique avait recommandé de transporter à neuf milles de Toronto l'observatoire, parce que les tramways électriques nuisaient aux observations. Nous réparons la vieille maison pour en faire une habitation pour M. Stupart, le directeur qui sera ainsi constamment sur les lieux.

Pêcheries—
Réparations au steamer *Acadia*, du service de protection des pêcheries..... $9,500

M. BENNETT : Ces travaux doivent-ils être faits à l'entreprise ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le steamer "Acadia" est construit depuis 19 ans. Ses ponts ont été trouvés défectueux et on en construit de nouveaux. On fait une examen complet de la machine et des chaudières. On croit que le crédit demandé ne sera pas suffisant, mais le commandant Spain dit qu'il fera le mieux possible avec cette somme.

M. POWELL : Est-ce un vaisseau en fer ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, mais avec un pont en bois.

M. FOSTER : Où se font les réparations ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : A Halifax.

M. BENNETT : Ces travaux sont-ils faits à l'entreprise ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, cela ne se peut pas.

M. TAYLOR : Sont-ce Longard Frères qui font ces travaux ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne sais pas.

M. POWELL : A combien estiment-ils les ponts ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai pas l'état détaillé ici ; je n'ai que le montant total. Le bateau a été complètement examiné par l'inspecteur du gouvernement.

Paiement au gouvernement de Sa Majesté de la balance des dépenses divisibles se rattachant à l'arbitrage de la mer de Behring à Paris, lesquelles devraient être partagées en commun entre la Grande-Bretagne et le Canada, A. du C., 20 février 1899 ..... $1,802 62

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cette affaire est en voie de règlement depuis plusieurs années.

M. FOSTER : Cela clôture-t-il le compte ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

Paiement à F. Peters et à E. V. Bodwell respectivement $1,000 pour services professionnels relativement au règlement et à la distribution des $473,151.26, montant du jugement arbitral relatif à la mer de Behring..... $2,000

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Quand le juge King et le commissaire américain prononcèrent le jugement arbitral, ils adjugèrent à chaque vaisseau une somme en bloc. Ainsi, disons

qu'ils aient adjugé au vaisseau "Vigilant," aux officiers et à l'équipage $37,000. Il s'agissait alors de savoir la quotité qui reviendrait au propriétaire, au capitaine, au second et aux hommes de l'équipage respectivement. J'écrivis aux commissaires, leur déclarant que j'étais dans l'impuissance de faire le partage de cette somme, et ils me dirent de me reporter à la preuve. Il m'était absolument impossible de parcourir un dossier de plusieurs mille pages ; je renvoyai donc l'affaire aux avocats qui avaient été engagés dans tout le cours de l'enquête, et ils m'adressèrent un rapport sur le partage équitable de la somme.

M. TAYLOR : Quel est ce M. Peters ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est l'associé de l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper).

M. PRIOR : Le ministre peut-il me dire le chiffre des honoraires payés à M. Peters et à M. Bodwell respectivement ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : M. Bodwell ne veut pas accepter la somme que je lui ai offerte, et qui me semble légitime.

M. FOSTER : Combien ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai pensé qu'un honoraire de $30 par jour serait légitime et juste lorsqu'il était chez lui en Colombie Anglaise, à titre de conseil-adjoint, et $40 par jour, lorsqu'il est venu à Halifax. M. Bodwell déclare qu'il n'acceptera pas ces honoraires et il présente une pétition de droit. Je n'ai pas cru devoir payer davantage, et l'affaire en est là. Je suis bien aise de déclarer que le partage du montant de la sentence arbitrale a donné pleine satisfaction.

M. PRIOR : Je désire appeler l'attention du ministre sur une injustice qui a été commise à cet égard. J'ai reçu deux ou trois lettres de M. W. J. Ward, et dans l'une de ces lettres il me dit——

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Si mon honorable ami (M. Prior) veut bien venir me voir à mon bureau, j'examinerai les documents avec lui. Il y a une immense masse de documents se rattachant à cette affaire, et il me faudrait parcourir le dossier et lui donner le rapport des répartiteurs.

M. PRIOR : Je me suis rendu au ministère, où j'ai vu M. Venning, qui, après avoir parcouru tout le dossier, n'a rien pu trouver relativement à cette réclamation de M. Wm. J. Ward. Evidemment, ce document a été égaré de quelque façon, et il me semble injuste qu'un individu quelconque qui s'est trouvé à bord d'un vaisseau saisi, perde créance, tout simplement par suite d'une bévue quelconque. M. Ward m'a écrit :

A l'époque où les commissaires tenaient leur cour, je me suis présenté par devant M. Bodwell et il dressa

Sir LOUIS DAVIES.

ma réclamation en présence du capitaine Warren, ajoutant qu'il la transmettrait à qui de droit ; j'ai donc pensé qu'il l'avait transmise au ministère avec les autres documents. Lorsqu'avis public fut donné aux réclamants, je transmis ma réclamation à l'honorable M. Peters. Il me dit l'avoir reçue. J'ai rendu témoignage par devant les commissaires, dans l'affaire du capitaine Warren. J'étais engagé à titre de commis des vivres à bord du *Dolphin*, sous le capitaine Warren, en 1897, et j'étais à bord, lorsque le vaisseau fut saisi par les Américains. J'avais un salaire de $40 par mois et 25 cents par peau de phoque pour deux bateaux. Ma réclamation, transmise par M. Bodwell, s'élève à $500 et l'intérêt. Lors de l'arrivée ici de l'argent de la sentence arbitrale, je m'adressai à l'honorable M. Peters pour obtenir ce qui m'était dû. Il me dit de m'adresser au percepteur Milne, qui me dit de faire établir mon identité par le capitaine Warren, ce que je fis immédiatement, et le capitaine attesta la vérité de ma déclaration relativement au salaire, etc., puis le percepteur Milne en prit note, disant qu'il transmettrait ces renseignements à Ottawa.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : S'agit-il ici d'une des réclamations Warren ?

M. PRIOR : Oui.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député le sait sans doute, ces réclamations sont devant les tribunaux.

M. PRIOR : Je sais que ces réclamations sont en litige, et il a été transmis à peu près $130,000 au receveur ; cependant, cette somme ne couvre que les réclamations des sauvages et d'un seul individu qui n'est pas M. Ward. M. Ward était à bord de l'un des steamers saisis, et par suite de quelque erreur commise, je présume, soit par M. Bodwell, soit par M. Peters, ou encore par M. Milne ou par les employés du ministère à Ottawa, les lettres de M. Ward se sont égarées et il perd sa réclamation de $500, perte fort considérable pour un homme de sa condition. Je prierais donc le ministre d'essayer de rectifier de quelque façon cette erreur.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Si l'honorable député veut bien me faire tenir une note à ce sujet, je me ferai un devoir de m'en occuper.

M. PRIOR : Je suis bien aise d'entendre la déclaration du ministre. Je me suis adressé aux bureaux du ministère, sans pouvoir obtenir satisfaction, bien que, je l'avoue, les fonctionnaires m'aient traité avec tous les égards voulus et m'aient donné tous les renseignements possibles. M. Ward est l'un de mes commettants, et le seul moyen de faire régler la question est d'en saisir la Chambre :

Gratification à R. N. Venning, en raison de services spéciaux se rattachant à la commission relative aux réclamations de la mer de Behring, pour les années 1895, 1896 et 1897..... $750

M. FOSTER : Cela couvre-t-il la totalité de ce qui est payé à M. Venning, pour ses services supplémentaires ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est tout.

Paiement à John S. Hall, C. R., frais taxés pour services professionnels *in re* pêcheries aux anguilles de Bruce, en 1891 et 1892..... $1,100

M. FOSTER : De quoi s'agit-t-il ici ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce compte provient d'une cause datant de 1891. Le ministère de la Justice taxa les honoraires, et quand le compte m'eût été transmis, le jugeant d'après les idées arriérées que j'ai apportées des provinces maritimes, j'ai pensé que les honoraires étaient trop élevés et j'ai refusé de payer le compte. Je le renvoyai au ministère de la Justice et il s'ensuivit une assez longue correspondance à ce sujet ; or, finalement, le ministère refusa de taxer les honoraires à un chiffre moins élevé, et aujourd'hui M. Hall demande son argent.

Gratification au commandant Wm Wakeham, pour services se rattachant à l'expédition de la baie-d'Hudson, 1897..... $500

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : M. Wakeham était le commandant en chef de l'expédition ; on lui a donné ordre de quitter son pays et de se rendre là, et je dois dire qu'il a dirigé son expédition avec un succès remarquable.

M. FOSTER : Est-ce qu'il n'a tout simplement touché que son traitement, au cours de cette expédition ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est tout ce qu'il a reçu.

Edifices publics, Ottawa—Y compris la ventilation et l'éclairage—Réparations, materiaux, ameublement, etc... ..... $11,000

M. TAYLOR : Le ministre-suppléant pourrait-il me dire le prix payé par le gouvernement pour l'éclairage électrique des édifices publics à Ottawa et les arrangements conclus à cet égard ?

Le MINISTRE DES FINANCES : $2.25 par lampe par année jusqu'à 3,000, et au delà de ce chiffre, $2 par lampe par année, pour chaque lampe de la puissance de 16 chandelles.

M. TAYLOR : Je demeure dans une petite ville de 4,000 âmes, où il y a une compagnie d'éclairage électrique. J'ai dans ma demeure 22 lumières de la puissance de 16 chandelles et je ne paie pour le tout que $30 par année, soit en moyenne, un chiffre inférieur à $1.50 par lumière ; et voilà qu'ici, à Ottawa, le gouvernement paie $2.25 par lampe, et cela, quand il se sert de milliers de lampes. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas installé son propre service électrique, au lieu de donner son éclairage à l'entreprise, et cela, je suppose, sans soumission ? Le prix payé me semble exorbitant.

Le MINISTRE DES FINANCES : A l'époque où cette entreprise a été donnée, je crois qu'il n'y avait qu'une seule compagnie d'éclairage électrique à Ottawa.

M. TAYLOR : Si l'on avait demandé des soumissions, il se serait formé d'autres compagnies.

Le MINISTRE DES FINANCES : Une seule entreprise de ce genre n'autorisait pas la formation d'une compagnie.

M. TAYLOR : Pourquoi pas ? A Montréal, à Toronto et partout où l'éclairage électrique existe, les prix payés sont inférieurs à celui que paie le gouvernement.

M. FOSTER : Le ministre pourrait-il nous dire s'il a été passé un contrat avec la compagnie d'éclairage électrique ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, il existe un contrat par écrit.

M. FOSTER : Il me semble que nous devrions avoir ce contrat sur le bureau.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je déposerai ce contrat sur le bureau, avant l'adoption de l'item en épreuve définitive, si l'honorable député veut bien accepter cette déclaration.

M. FOSTER : Le ministre peut-il nous dire le chiffre des lumières fournies par les entreprenenurs, et si cela couvre tout l'éclairage des édifices publics ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, le chiffre total est d'environ 6,000.

M. FOSTER : Comment calcule-t-on cela ? Supposons qu'il ne soit pas fait usage de toutes les lumières, est-ce qu'il nous faut payer le prix de chaque lampe, abstraction faite de son utilisation ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. On me dit que c'est là une des stipulations du contrat.

M. FOSTER : Ainsi, une installation de 6,000 lampes nécessite-t-elle le paiement de 6,000 lumières ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que oui.

M. FOSTER : Comment le prix a-t-il été fixé ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il a été fixé après avoir été débattu entre le ministre et la compagnie. La question était de savoir quel serait le prix légitime à payer, et on est tombé d'accord sur le prix, en étudiant ce que paient les citoyens d'Ottawa ; et relativement aux prix en vogue à Ottawa, les prix que nous payons, me dit-on, sont modérés.

M. FOSTER : Le prix payé est-il inférieur, et dans le cas affirmatif, de combien l'est-il à celui payé par les propriétaires d'Ottawa, qui ont de 30 à 50 lumières ? Ainsi, on dit qu'il y a 600 lumières au-des-

sus de la Chambre. Elles sont utilisées pendant la session, pendant quatre mois de l'année à peu près, et le reste de l'année elles ne servent pas. Est-il possible que nous payions $2.25 ou $2 pour ces lumières comme pour les autres ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ce qu'on me dit, et je sais aussi que, lorsqu'on a établi les prix, l'on a tenu compte du fait qu'une partie considérable de ces lumières ne serviraient pas toute l'année, et le prix général en a été réduit en conséquence.

M. FOSTER : Supposons donc que ces 600 lumières ne soient utilisées que pendant quatre mois de l'année et ne servent pas le reste du temps. En outre, dans les corridors, il y a un grand nombre de lampes qu'on n'allume que pendant les quatre mois de session. Dans les ministères, il y a aussi nombre de lampes qui ne sont point utilisées pendant l'été et les vacances. On peut donc affirmer que sur ces 6,000 lumières pour l'usage desquelles nous payons, il n'y en a pas plus de 3,000 qui servent ; et cependant, nous payons $2.25 par lampe, tandis que les propriétaires en ville qui se servent de 20 à 30 lumières paient moins que cela. Quand il s'agit de faire un contrat pour un nombre aussi immense de lumières, une compagnie est en mesure d'entreprendre l'éclairage à bien meilleur marché que lorsqu'il s'agit d'un petit nombre de lampes. Je désirerais savoir si, oui ou non, quand il s'est agi de fixer le prix, les fonctionnaires du ministère sont allés aux renseignements et s'il existe un rapport établissant le coût de l'éclairage à Ottawa et dans les autres villes. Si je suis dans la vérité des faits, peu importe de savoir quelle compagnie est chargée de l'éclairage mais il y a un gros profit à $2.25 et $2.

M. HOLMES : Il y a quelque temps, j'ai fait des recherches touchant le coût de l'éclairage électrique dans diverses parties de la province de l'Ontario. Je suis allé aux renseignements dans plusieurs villes et j'ai constaté que le prix moyen payé par année pour la lumière incandescente est d'environ $4 par lumière. Les conventions effectuées varient suivant les circonstances. J'ai la lumière électrique chez moi, et je paie $6 la lampe, par année, pour 6 lumières. J'ai 12 lampes chez moi, et en raison du fait qu'elles ne sont pas utilisées tout le temps, la compagnie accorde une certaine réduction. D'après les renseignements fort complets que j'ai obtenus, je constate que le prix payé dans les différentes villes de l'ouest de l'Ontario est d'environ $4 la lumière, pour l'année.

M. SPROULE : La compagnie qui exige un pareil prix doit réaliser de beaux bénéfices. Dans la ville de Durham, où il existe deux compagnies, celles-ci exigent $1 par lumière, la lumière étant fournie jusqu'à minuit et revenant à cinq heures et demi du matin. Dans la ville où je demeure, et où il y a environ 2,000 lumières, le prix exigé est d'un peu plus de $2 par lumière pour les lampes de la puissance de 16 chandelles. A Collingwood, à Meaford et dans les autres villes au nord de la province, nulle part l'on exige plus de $3 par lumière, pour l'usage d'une seule lampe. Quand l'on se sert de plusieurs lumières, le prix subit une notable réduction. La compagnie qui a obtenu du gouvernement l'éclairage des édifices publics moyennant $2.25 par lampe de la puissance de 16 chandelles, eu égard au temps que ces lumières sont utilisées, doit réaliser de beaux profits. L'installation du matériel est-il compris dans ce chiffre, ou sinon, quel est le coût de l'installation des fils ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La pose de fils fait partie de l'entreprise.

M. SPROULE : A combien cela revient-il ?

Le MINISTRE DES FINANCES : A $3.50 par lampe, à peu près.

M. SPROULE : Quelle est la durée de l'entreprise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Une année.

M. SPROULE : A la fin de l'année, qu'arriverait-il, advenant que le contrat ne fût pas renouvelé ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il nous est parfaitement loisible de conclure un meilleur marché, si la chose est possible.

M. SPROULE : Si la compagnie installe les lampes, je suppose que ces lampes devront demeurer en place pendant un certain temps.

Le MINISTRE DES FINANCES: La compagnie ne nous oblige pas de les garder plus d'une année.

M. SPROULE : Combien y a-t-il de lampes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Près de 6,000.

M. SPROULE : Il y a $18,000 pour l'installation des lampes.

M. INGRAM : Je vois qu'il y a un grand nombre de réflecteurs se rattachant à ces lumières. Il y a 961 lumières, ce qui comprend, sans doute, la pose des réflecteurs se rattachant à ces lumières.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a actuellement 900 lumières ; mais ce sont des lumières de la puissance de 10 chandelles, ce qui revient à 600 lumières de la force de 16 chandelles ; de sorte que nous ne payons que le prix de 600 lumières, en raison de la différence dans la puissances des chandelles.

M. SPROULE : La pose de chaque lampe coûte $3 ?

M. FOSTER : Il me semble que tout ce débat nous prouve amplement qu'il vau-

drait mieux avoir le contrat par devers nous.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je déposerai le contrat sur le bureau ; toutefois, je serais bien aise de savoir sur quels autres articles vous désirez des renseignements.

M. FOSTER : Le matériel appartient-il au gouvernement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les accessoires appartiennent au gouvernement.

M. FOSTER : En effet, le gouvernement a payé une somme supplémentaire pour ces accessoires.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, et c'est la propriété du gouvernement, ainsi que les fils.

M. SPROULE : Si vous ne renouvelez pas le contrat, la compagnie aura le privilège de les enlever.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas du tout ; ce n'est pas ainsi que cela se fait en affaires.

M. PRIOR : J'ai remarqué, ces jours derniers, en m'occupant de cette question, qu'il y a dans tous les ministères, un grand nombre de lampes, qui ne servent jamais, et j'ai inscrit à l'ordre du jour une interpellation à ce sujet :

1. Par quel individu, maison de commerce ou compagnie l'électricité pour l'éclairage des chambres du parlement et des départements est-elle fournie ?
2. Cet éclairage se fait-il à l'entreprise ?
3. Dans le cas affirmatif, quelle est la date du contrat et sa durée ?
4. Le gouvernement paie-t-il une somme annuelle fixe pour son éclairage, ou, tant en raison de la dépense d'électricité constatée par les électromètres, ou tant par lampe posée dans les édifices ?
5. Si c'est par le système électrométrique, combien paie-t-il par 1,000 heures Watt ? Si c'est par lampe, combien paie-t-il par heure, mois ou année ?

Je remarque que dans nombre de bureaux, il y a beaucoup plus de lampes qu'il n'est stipulé au contrat. En outre, le système électrométrique, à mon avis, est plus économique que celui qui consiste à payer tant par lampe.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le contrat stipule que l'entreprise durera une année ; nous voici dans la seconde année et rien ne nous oblige à le renouveler. Nous l'avons fait par voie d'arrêté ministériel. L'entrepreneur est la Compagnie d'éclairage électrique d'Ottawa, et elle exige le prix que j'ai dit par lampe de la puissance de seize chandelles.

M. PRIOR : N'est-ce pas une façon insolite de donner un pareille entreprise, à tant par lampe ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Naturellement, il y a deux méthodes, tant par lampe et tant au mesureur. Le prix a paru légitime, à l'époque où a été donnée l'entreprise. Les prix de l'éclairage électrique sont variables. Nombre de particuliers paient des prix d'un chiffre plus élevé que celui du gouvernement.

M. McDOUGALL : Cela comprend toute l'année ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Quand il s'est agi de fixer le prix de l'éclairage, l'on a tenu compte du fait que ces lumières ne seraient pas utilisées toute l'année. On me dit aussi qu'en raison du fait qu'un grand nombre de lampes ne sont pas utilisées, il a été adressé une circulaire aux ministères afin de constater le chiffre des lampes dont ils pourraient se dispenser ; si la chose est praticable, on les supprimera.

M. SPROULE : Le prix de $4 pour l'installation d'une lampe est le triple de sa valeur. Le prix est de $1 chez moi

Le MINISTRE DES FINANCES : Y compris les fils ?

M. SPROULE : Oui, tout compris. Si l'on fait poser des chandeliers, c'est une dépense supplémentaire.

Le MINISTRE DES FINANCES : La maison qu'habite l'honorable député est-elle en pierre ?

M. SPROULE : En brique.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le percement des murs de pierre est fort dispendieux.

M. SPROULE : Ces compagnies vous feront toujours faire des dépenses, si vous les laissez faire à leur guise. Toutes ces lumières que vous voyez sont fournies par un seul fil, et exiger pareil prix frise le brigandage. Il faut que la compagnie suppose que le gouvernement est prêt à accepter n'importe quelles conditions, ou bien encore, il faut qu'elle jouisse d'un monopole et qu'elle soit persuadée que nulle autre compagnie ne fournira la lumière à pareil prix. J'ai pris beaucoup de renseignements, à ce sujet, avant l'installation de notre matériel dans la ville où je demeure. J'ai constaté que dans certaines villes, les lumières ne coûtent que $1 la lampe par année, et $1 par lampe pour la pose des fils, là où ces fils sont exposés à la vue. A Durham, il y a deux compagnies, et c'est là leur prix. Dans plusieurs villes, les compagnies posent les fils à leurs frais, si l'entreprise doit durer trois ans ; tandis qu'ailleurs elles exigent $1 par lampe pour la pose de ces fils. Au bout de trois années, si le contrat n'est pas renouvelé, la compagnie a le droit d'enlever les fils, en payant une légère indemnité. Le prix d'une seule lumière est de $2 à $3 ; tandis qu'une demi-douzaine coûte bien moins cher. Dans nombre de villes, le prix d'une seule lumière est de $1 à $1.50, c'est-à-dire pourvu que la lumière ne brûle pas toute la nuit, mais seulement jusqu'à mi-

nuit et de bonne heure le matin: Pour des édifices où il y a tant de lumières dont un si grand nombre ne sont point utilisées, le prix me paraît exorbitant, et celui qui a donné cette entreprise ne s'y entend pas en affaires ou n'en avait cure.

Le MINISTRE DES FINANCES: Nous allons être obligés de demander à l'honorable député (M. Sproule) d'arranger cela pour nous, car il est évident qu'il peut le faire à meilleur marché que qui que ce soit. Il dit qu'il peut faire installer des lampes pour $1 pièce. Je ne parle pas de fournir l'éclairage, mais seulement de la pose des fils, etc., cela ferait $6,000 pour 6,000 lampes.

M. SPROULE: Ce serait un bon prix.

Le MINISTRE DES FINANCES: Les transformateurs seuls coûtent 7,000. On me dit qu'ils coûtent réellement ce prix.

M. SPROULE: J'ignore de quels appareils vous vous servez, mais je parle de ce que je connais.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Emploie-t-on des transformateurs dans notre ville?

M. SPROULE: Je ne sais ce que vous appelez des transformateurs; mais il y a un appareil pour empêcher les fils de brûler.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Le transformateur est une boîte placée en dehors de l'édifice.

M. SPROULE: Il y en a plusieurs dans la ville, mais pas dans les maisons. On met des transformateurs sur chaque branche; une branche alimente une rue et l'autre branche, une autre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Quand on se sert du courant alternatif, il faut un transformateur pour réduire le courant pour les maisons Alors le transformateur est indispensable.

M. SPROULE: Alors, il y en a ailleurs, comme il y en a ici.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Vous n'avez peut-être pas le même système.

M. SPROULE: C'est la lumière incandescente. Quelle autre y a-t-il?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: On peut employer le courant alternatif ou le courant direct. Vous vous servez probablement du courant direct.

M. SPROULE: Quelle différence y a-t-il entre les deux?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Si l'honorable député touchait à un fil chargé par le courant alternatif, il s'en apercevrait.

M. SPROULE: Ce n'est pas une réponse. Le ministre fait semblant de connaître la question, mais il est évident qu'il n'en connaît rien; autrement, il l'expliquerait.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je ne connais pas grand'chose en fait d'électricité, mais je sais qu'avec le système alternatif, le courant est excessivement puissant, et qu'il faut un transformateur pour le diminuer, afin de s'en servir dans les maisons.

M. POWELL: C'est-à-dire, diminuer le nombre de voltes.

M. TAYLOR: Il est évident qu'il y a eu un transformateur ici. C'est le ministre qui a fait la transformation et trompé la Chambre et le pays. Quand il a demandé ce crédit, il y a eu un débat, et il a été entendu que le gouvernement devait avoir ses propres ateliers. C'est pour cela que l'argent a été voté. Nous apprenons aujourd'hui qu'il a passé un contrat, et qu'il a payé deux ou trois prix différents pour faire faire ces travaux.

Pourquoi n'a-t-il pas appliqué l'argent aux fins pour lesquelles il avait été voté, et n'a-t-il pas installé des ateliers comme il avait promis de le faire? Il a préféré mettre un transformateur et il y a ici une spéculation pour le ministre ou quelqu'un de ses amis.

Le ministre dit qu'il produira le contrat; il faut qu'il soit produit. L'honorable député de Huron-ouest (M. Holmes) me ferait aussi plaisir en apportant les documents dont il parle, car il s'agit, évidemment, de lampes de rues ou de magasins, car il n'y a pas une compagnie électrique au Canada qui exige $2.25 pour des lampes de maisons. La "Gananoque Light and Power Co." pose des lampes dans toutes les maisons pour une piastre par lampe et pose les fils elle-même, et ne demande en plus que le coût de la lampe. Si on veut avoir un candélabre ou un lustre, il faut naturellement le payer. Une piastre par lampe par année, est le prix ordinaire pour les résidences. Ici, les lampes sont en usage assez régulièrement pendant quatre mois. Mais dans les bureaux, où les heures de travail sont de neuf heures à quatre, il faudra payer $2.25 par lampe, bien, qu'en général, il ne se fasse pas de travail le soir.

De plus, dans le budget principal, le gouvernement demande $100,000 pour l'éclairage et la ventilation. La ventilation a-t-elle été améliorée ici, depuis dix-huit ans? Vu que nous sommes pour siéger tout l'été, nous devrions avoir des éventails électriques. Nous nous en tenons toujours à l'ancien système d'ouvrir les fenêtres et de faire prendre le rhume aux députés. On n'a pas dépensé $5 pour améliorer la ventilation et on nous demande $100,000 pour cela et on veut nous faire payer $2.25 par lampe pour les 2,000 premières, et $2 pour les autres 10,000, 12,000 ou 15,000 lampes que nous avons—$100,000 pour l'éclairage de ces édifices.

Pourquoi le ministre n'a-t-il pas installé un appareil spécial comme il l'avait promis? Nous en avions un qui fonctionnait

bien et éclairait les édifices. Qu'est devenue cette installation ? Ce crédit doit nécessairement rester en suspens jusqu'à ce que le contrat soit produit.

Le MINISTRE DES FINANCES : S'il doit rester en suspens, il faudra que ce soit pour de meilleures raisons que celles que donne l'honorable député de Leeds. Il dit que 6,000 lampes à $2.25 coûteront $100,000.

Une VOIX : Ce n'est pas ce qu'il a dit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il a dit que nous demandions un crédit de $100,000 et—

M. TAYLOR : J'ai dit que dans le budgent principal on demande $100,000 pour l'éclairage et la ventilation.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit de l'éclairage dans le moment.

M. TAYLOR : Oui, mais ce que j'ai dit, c'est que vous demandez $100,000 pour l'éclairage et la ventilation.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député mêle les deux questions.

M. HOLMES : L'honorable député paraît préférer l'obscurité à la lumière. Si j'ai bien compris, il a pris des renseignements au sujet des lampes de rue, mais moi je me suis renseigné au sujet des lampes de rue et des lampes de maison. Je n'ai pas les papiers ici, mais les renseignements que j'ai eus des différentes villes auxquelles je me suis adressé font voir que la moyenne des prix pour les lampes de maison ou autres, à part les lumières à arc, est de $4 par lampe par année.

M. TAYLOR : Je demande à l'honorable député de produire ces papiers ou de nommer les villes où l'on paie $4 par année pour une lampe de maison.

M. HOLMES : Dans ma propre ville, nous payons plus de $4 par lumière.

M. McCLEARY : L'honorable député doit faire erreur, quand il dit qu'il paie $6 pour une lumière incandescente.

M. HOLMES : Toutes les villes du Canada n'ont pas des forces hydrauliques comme Welland.

M. McCLEARY : Je puis vous citer des villes où l'électricité est fournie par la vapeur. Quand l'honorable député a consenti à payer $6 pour une lumière incandescente de 16 bougies, il devait songer à se porter candidat, et ne s'occupait pas du prix qu'il payait. Il a dû se faire jouer. Dans la ville que j'habite, nous avons la lumière électrique et j'ai eu quelque chose à faire avec son installation. Tout le matériel appartient à la ville et elle pose les fils dans les maisons et fournit la lumière pour $2 par année, pour chaque lampe de 16 bougies.

M. SPROULE : Comment s'assure-t-on de la force des lumières ? Le gouvernement a-t-il un inspecteur des lumières ?

Le MINISTRE DES FINANCES. Il y a un électricien attaché au département des Travaux publics, et il voit à ce que les lumières aient la force nécessaire.

M. SPROULE : Le plus tôt le gouvernement aura sa propre installation et produira l'électricité dont il a besoin pour l'éclairage des édifices, le mieux cela sera, et moins cela coûtera à l'Etat.

M. FOSTER : Quel prix a coûté l'installation de ces lumières ? Je vois dans le rapport de l'auditeur général de 1897-98, qu'on a payé $49,980 pour des appareils électriques. Pompes électriques à incendie, "Triflex", au complet, avec dynamos, quatre à $8,000. Puis, tableaux de commutation, pose de câbles, etc., $3,325. Est-ce que cela comprend le transformateur ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

M. FOSTER : Il y a ensuite la pose des fils pour les lumières des édifices de l'est et de l'ouest,—678 dans l'édifice de l'est et 712 dans celui de l'ouest à $3.50 par lumière. Cela fait environ 1,400 lumières dans les deux édifices. Ce travail ne paraît pas avoir été payé d'après la main-d'œuvre requise, mais à tant par lampe. Il ne semble pas y avoir de prix convenu ; c'est comme si on disait à un ouvrier : posez des fils dans ma maison et je vous donnerai tant par lampe.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est souvent comme cela que cela se pratique, je crois.

M. FOSTER : Il me semble que le prix de la pose des fils doit être déterminé par la quantité de fil nécessaire et la main-d'œuvre requise pour les poser. Il faut quelquefois beaucoup de fil pour arriver jusqu'à une pièce, mais une fois rendu là, c'est une petite affaire de relier deux ou trois douzaines de lumières dans cette même pièce. C'est un mauvais principe de payer tant par lampe. On a agi ici comme pour l'éclairage; que les lumières servent trois mois, un mois ou pas du tout, c'est tant par lampe.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les calculs sont faits auparavant. L'électricien examine l'édifice, voit combien il faudra de lampes, calcule ce qu'il faudra de fil, et la main-d'œuvre nécessaire pour le poser, ce que coûtera l'installation d'un transformateur, et il calcule ensuite combien cela coûtera par lampe.

M. FOSTER : L'explication est ingénieuse mais elle n'est pas satisfaisante. Un ministre qui aurait voulu faire son devoir dans cette circonstance aurait fait un calcul exact du coût du fil nécessaire et de la main-d'œuvre pour le poser et muni de ces renseignements, il aurait fait un prix avec l'électricien. Agir autrement, c'est de l'en-

fantillage. On peut faire poser douze lampes dans une salle sans avoir l'intention de s'en servir. Je prétends que le gouvernement n'a pas fait son devoir, s'il n'a pas calculé ce que coûterait ce travail, avant de payer de pareils prix.

Prenons cet édifice comme exemple ; au second, il y a une petite pièce dont j'ai le privilège d'occuper une partie ; il y a là deux fois plus de lampes qu'il n'en faut ; elles ne sont pas allumées plus de trois mois ou trois mois et demi par année, et malgré cela, nous payons $2.25 et $2 pour chacune. Il y a aussi le générateur, pour lequel il faut payer, ainsi que différents autres articles. Je trouve ces chiffres à un endroit du rapport de l'auditeur général, mais ce n'est là qu'une partie ; je voudrais savoir le prix total des appareils d'abord, puis de la pose des fils.

Le MINISTRE DES FINANCES : La pose des fils a coûté $3.50 par lampe.

M. FOSTER : Oui, mais je voudrais savoir si avec cela il y a un matériel considérable de dynamos ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous n'avons rien à faire avec les dynamos.

M. FOSTER : Cependant, nous les avons payées.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non ; les dynamos servent à produire l'éclairage et nous ne fabriquons pas l'électricité.

M. FOSTER : Nous avons payé les dynamos ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

M. FOSTER : Voici la facture : "Pompes électriques à incendie "triflex," au complet, avec dynamos."

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela n'est pas pour l'éclairage.

M. FOSTER : A quoi cela sert-il ?

Le MINISTRE DES FINANCES : A nous protéger contre les incendies.

M. FOSTER : Il y a aussi un tableau de commutation, la pose de cables, etc.

Le MINISTRE DES FINANCES : Tout cela va avec les pompes.

M. FOSTER : Cela a coûté $38,925.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. FOSTER : Combien avons-nous de ces pompes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Quatre.

M. FOSTER : $9,000 chacune ?

Le MINISTRE DES FINANCES : $8,500.

M. SPROULE : Je voudrais savoir combien il y a de transformateurs et quel est le nom du fabricant.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce sont des transformateurs Westinghouse ; nous avons environ 6,000 lampes, et comme un transformateur sert pour environ 500 lampes, il doit y en avoir neuf ou dix. Si nous avions 6,000 lampes, cela ferait 12, mais nous sommes au-dessous de 6,000.

M. SPROULE : Combien de lampes dans cet édifice peut-on supprimer ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a un commutateur pour chaque rangée.

M. SPROULE : Et combien de lumières par rangée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Comme il y en a 900 en tout, cela donne 150 lampes de 10 bougies, pour chaque fil.

M. SPROULE : Les lumières de 10 bougies sont-elles portées à 16 bougies au moyen des prismes Luxfer ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si elles le sont, nous ne payons pas des lumières de 16 bougies.

M. SPROULE : Mais nous payons les prismes ; nous sommes censés payer l'augmentation de lumières. Toutes les lampes sont-elles de 16 bougies à part le prisme ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois qu'elles ne sont que de 10 bougies, mais comme notre contrat est fait pour tant par lampes de 16 bougies, nous ne payons que pour 600 lampes, pendant que nous en avons 900.

M. SPROULE : Vous avez 150 lampes sur chaque fil et cependant vous payez $3.50 par lampe, pour poser les fils et les lampes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ceci est un travail à part, et je crois que nous avons payé $1.60 pour chaque lampe.

M. SPROULE : C'est encore bien cher. Il me semble que 50 cts par lampe serait un bon prix, puisqu'on peut toutes les mettre sur le même fil. Plus on en met sur le même fil, moins le prix devrait être élevé. Que coûtent ces transformateurs ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le tout ensemble coûte environ $7,000.

M. SPROULE : Pour 10 transformateurs ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, à peu près cela.

M. SPROULE : Tout le contrat est fait en faveur de la compagnie électrique et au détriment de l'Etat qui est appelé à payer. Il y a dix transformateurs et le contrat est pour un an. Dois-je comprendre que le gouvernement a acheté ces fils et que la compagnie n'a pas le droit de les reprendre dans le cas où le contrat serait résilié ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Assurément non. Ils sont la propriété de l'Etat.

M. SPROULE : Bien que le gouvernement ait payé ces fils, toutes les compagnies ne font pas leurs contrats de la même manière.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a pas de conditions comme cela dans celui-ci.

M. SPROULE : Je suppose que si la compagnie donne satisfaction, ce contrat sera continué d'année en année ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suppose aussi qu'une compagnie qui entreprend un travail comme celui-ci et qui donne satisfaction, peut raisonnablement s'attendre à un renouvellement du contrat, mais il n'y a rien dans ce contrat qui dise qu'il sera pour plus d'un an, et nous sommes absolument libres de le résilier et de faire les arrangements qui nous plairont.

M. FOSTER : Le ministre des Finances nous donnera-t-il le coût de cet arrangement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. BENNETT : A Barrie, la lumière électrique est fournie par la municipalité et les prix sont de $2 jusqu'à 20 lampes de 16 bougies, et de $1.50 pour chaque lampe additionnelle et l'électricité est produite par la vapeur.

M. INGRAM : Autrefois, à Ottawa, les gens avaient le choix entre un électromètre, ou tant par lampe, mais à présent tout le monde doit se servir de l'électromètre. Pourquoi le gouvernement n'aurait-il pas ce privilège ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Probablement que le ministre a trouvé que cet arrangement était préférable à l'autre.

M. INGRAM : Ces lampes ne sont pas souvent allumées, et le système de l'électromètre serait plus avantageux.

M. FOSTER : Le ministre des Finances veut-il faire croire à la Chambre qu'il est plus économique de payer $2.25 par lampe qui ne sont pas utilisées un tiers de l'année, —ce qui est plus élevé que ce que l'on paie dans les maisons où elles servent toute l'année—que d'avoir un électromètre et de payer selon la quantité d'électricité dépensée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Toute la question est de savoir si nous payons plus cher que dans les résidences privées. On me dit que les prix, à Ottawa, sont plus élevés que ne le prétendent certains députés de la gauche, et que les particuliers paient plus cher que le gouvernement.

M. BENNETT : A Barrie où l'électricité est fournie par la vapeur, nous payons $1.50 par lampe et à Bracebridge où il y a une force hydraulique, les prix sont encore plus bas, je crois.

M. CARGILL : Que paie le ministre pour son propre éclairage ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne suis pas assez riche pour avoir la lumière électrique ; j'appartiens à la catégorie de ceux qui se servent du gaz.

M. FOSTER : Si l'honorable ministre veut produire les documents et donner tous les renseignements en dernière épreuve, nous pourrons discuter l'affaire sur le budget principal. La première fois que ce crédit fut voté, le ministre des Travaux publics entra dans de minutieux détails sur le prix de l'installation, de fils, et sur une foule de choses ; tous ces calculs doivent se trouver au département, et devraient être mis devant la Chambre.

M. SPROULE : Si le ministre possède quelques renseignements sur ce qu'il nous en coûterait avec un électromètre, il devrait nous le dire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne savons pas quelle quantité d'électricité nous consommons, et il serait impossible de faire la comparaison.

M. SPROULE : Vous savez combien une lampe type de 16 bougies consommerait de voltes, et il serait facile de faire le calcul, si vous employez les lumières types.

M. POWELL : Non seulement le ministre n'a pas fait l'acquisition d'une installation propre comme il l'avait promis, mais il a aussi trompé la Chambre par la façon dont le contrat a été fait. Le ministre des Travaux publics (M. Tarte) avait promis formellement que des soumissions seraient demandées pour l'éclairage.

Il nous a d'abord expliqué son projet qui était d'agrandir l'établissement qu'il y a déjà au pied de la colline. Voici ce qu'il a dit, en demandant le premier crédit :

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quant à l'item de $75,000, il s'agit de changer le système d'éclairage que nous avons aujourd'hui. Une partie des édifices est éclairée au moyen de l'électricité et l'autre par le gaz. Jusqu'à ce jour les comptes se sont élevés de $21,000 jusqu'à $23,000 par année pour le gaz seul. Voici ce que nous avons en vue. Nous transformerions tout le système et construirions un nouvel outillage pour la production de la force motrice, à la place de l'ancien au pied de la côte, en augmentant la force, la capacité et en employant l'électricité pour les pompes à incendie. Nous ne sommes nullement protégés. Après l'incendie qui a eu lieu à l'édifice de l'ouest, nous avons inspecté tous les édifices et constaté que nous étions sans protection. J'ai l'intention d'augmenter l'outillage que nous avons maintenant, de supprimer l'éclairage au gaz et d'utiliser notre pouvoir moteur électrique non seulement pour les fins d'éclairage, mais pour les pompes à incendie. Nous voulons installer des pompes électriques dans chaque édifice. Je n'ai pas encore un plan bien défini, bien que je me sois beaucoup occupé de la question, et je me propose d'avoir les meilleurs moyens de protection contre l'incendie. Je ne ferai qu'un système des deux que nous avons présentement, et je suis convaincu qu'il en résultera une économie considérable.

Et un peu plus loin :

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis chagrin qu'il n'éprouve pas pour moi la même

confiance que j'aurais pour lui. Nous payons pour le gaz chaque année une somme variant entre $18,000, et $22,000 ou $23,000 et notre système d'électricité nous coûte $10,000 par année. Il est reconnu que l'usage du gaz dans ces édifices est dangereux, et il y a quelques jours, un comité de la Chambre a recommandé avec raison de ne plus nous en servir. Il faut prendre le moyen de nous protéger contre des incendies désastreux comme celui qui a eu lieu. Je me suis consulté avec les ingénieurs de mon ministère, et des ingénieurs et des architectes étrangers, et tous ont été d'accord pour dire que dans l'intérêt public, il valait mieux avoir un système d'électricité pour les pompes à incendie. Mon honorable ami (M. Foster) veut un plan détaillé ; veut-il me permettre de dire qu'il ne serait pas sage d'en fournir un, car j'ai l'intention de demander des soumissions ?

M. FOSTER : Des soumissions pourquoi ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Des soumissions pour installer tous ces appareils.

Voilà un engagement formel pris par le ministre (M. Tarte) et le crédit a été voté ; l'opposition n'a pas exigé de détails parce qu'il promettait de demander des soumissions et qu'il serait imprudent, dans ce cas, de donner les détails et les estimations de ses ingénieurs.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le ministre paraît avoir renoncé à son projet d'avoir une installation distincte pour l'éclairage des édifices.

M. POWELL : Il n'a pas mis le projet à exécution, bien qu'il s'y fût engagé envers la Chambre, mais cela n'empêche pas qu'il a fait des dépenses énormes, et demande aujourd'hui un crédit de $100,000. S'il croyait nécessaire de demander des soumissions pour une entreprise de $75,000, à plus forte raison devait-il en demander pour une de $100,000. L'honorable député de Huron (M. Holmes) dit que le prix ordinaire est de $4. J'ai eu occasion de m'occuper passablement de ces questions d'électricité, à titre de président d'une compagnie de cette nature dans la ville que j'habite, et je serai juste envers le ministre, en disant qu'il y a une différence considérable dans les prix pour les résidences privées, d'un côté, et les banques, les églises, les magasins, les édifices publics, de l'autre. Pour les résidences privées, les prix sont beaucoup plus bas.

M. CARGILL : Cela est dû à la longueur du temps pendant lequel ces lampes brûlent.

M. POWELL : Je n'en connais pas la raison, mais c'est la règle presque partout. Je suppose que c'est comme pour les chemins de fer, qui exigent tout ce que le trafic peut supporter. Dans ces conditions, l'honorable député de Huron-ouest peut avoir raison, si l'on prend tout le Canada. Je sais et l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux sait comme moi, qu'à Frédéricton et à Saint-Jean, les prix sont même plus élevés que cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ils sont le double de ce que nous payons ici ; j'ai été surpris de trouver les prix si bas.

M. POWELL : Cela est dû aux forces hydrauliques. Dans les provinces maritimes, les prix sont plus élevés parce que nous employons la vapeur. Mais une chose certaine, c'est que pour un aussi grand nombre de lumières dans un même endroit, ces prix semblent élevés. En été, par exemple, l'usage de ces lumières dans les bureaux des ministères, est une rare exception ; et en hiver, on ne s'en sert que très peu de temps, car les bureaux sont fermés à cinq heures.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Beaucoup de bureaux sont sombres et il faut de la lumière toute la journée.

M. POWELL : Il ne doit y en avoir que très peu comme cela ; et même en tenant compte de cela, les prix me paraissent excessifs.

Havres et rivières—Nouvelle-Ecosse..... $7,738.12

M. FOSTER : En quoi consiste le premier item ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit d'un crédit périmé de $3,481 pour payer une balance à l'entrepreneur sur la construction d'un quai à Hartsport. Le coût du quai est de $5,947 ; surveillance et dépenses imprévues, $204, ce qui fait un total de $6,151.

M. McDOUGALL : L'honorable ministre peut-il me donner quelques renseignements à propos de la construction d'un quai à Iona, dans le comté de Victoria ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a un crédit demandé pour cela, et l'on est à prendre des arrangements pour le construire, mais je ne crois pas que les travaux soient commencés.

M. McDOUGALL : Je crois qu'une certaine quantité de bois a été transportée à cet endroit, dernièrement et je voudrais savoir pourquoi. La construction de ce quai a-t-elle été donnée à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On a d'abord eu l'intention de réparer le vieux quai et une certaine quantité de bois créosoté a été envoyée sur les lieux. Mais on considère en ce moment la question de savoir s'il ne vaudrait pas mieux le reconstruire à neuf. Il y a aussi la question de l'emplacement à décider, et rien n'a encore été fait.

M. McDOUGALL : L'emplacement est-il choisi ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas encore.

M. McDOUGALL : Je suis informé qu'on a nommé quelqu'un pour surveiller les travaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : On a nommé quelqu'un pour recevoir le bois et en prendre soin ; mais l'emplacement du nouveau quai n'est pas encore fixé.

M. McDOUGALL : Je voudrais savoir si le ministre est en état de me dire ce qu'on entend faire au sujet de certanes sommes dues pour réparations à l'ancien quai en 1896. Quand l'honorable député de Victoria, N.-B., (M. Costigan) avait la direction du ministère des Travaux publics en 1896, il ordonna certaines réparations à l'ancien quai. C'est moi qui les avais demandées ; et l'honorable député de Victoria, N.-E., (M. Bethune) était aussi intéressé dans l'affaire, et ceux qui ont fait ces réparations à la demande du gouvernement, n'ont pas été payés, du moins pour une partie.

Quand le gouvernement actuel fut au pouvoir, quelqu'un s'imagina de dire aux ministres que ces entrepreneurs ne devaient pas être payés, parce qu'ils étaient des adversaires politiques ; là-dessus, le gouvernement envoya un fonctionnaire qui fit rapport que les prix demandés étaient excessifs, et cela sans avoir consulté les constructeurs et sans connaître la nature des travaux qui avaient été faits ; il se contente des explications d'un ami du gouvernement, le même, je suppose, qui avait conseillé au ministre de ne pas payer.

Les constructeurs prétendent que les travaux ont coûté plus cher que ce que leur accorde ce rapport. Il leur a fallu se procurer le bois nécessaire dans un délai très restreint, à une grande distance, et à une saison de l'année où il était difficile de s'en procurer. Dans ce compte, il y a aussi, par exemple, le prix d'un mouton pour enfoncer les pieux et le coût du transport de ce mouton. Il y a encore le coût de l'intallation de ce mouton. Les entrepreneurs ont dû se contenter des hommes qu'ils avaient sous la main, et les travaux étaient très difficiles, à exécuter, vu qu'une partie du quai avait été emportée par une tempête.

Il y avait beaucoup de pierres et de bouts de bois dans le fond, et le travail ne pouvait pas se faire aussi facilement que dans des conditions ordinaires. Ceux que le gouvernement a envoyés examiner l'ouvrage, n'ont pas pu se rendre compte de ce qui avait été fait. D'après ce que j'ai su, ces ouvriers ne sont pas encore payés. L'honorable député de Victoria, N.-B., (M. Costigan) qui avait la charge du ministère des Travaux publics à cette époque, et l'honorable député de Victoria, N.-E., (M. Bethune) qui avait intérêt à ce que ces travaux fussent exécutés, corroboreront, je l'espère, ce que je viens de dire.

Ce que je demande, c'est qu'on rende justice à ces ouvriers en leur payant leurs gages ; car je ne crains pas de dire qu'ils ne demandent pas de salaire pour une heure de plus que le temps qu'ils ont travaillé pour le gouvernement. Si je me rappelle bien, on avait fixé une somme que le contremaître ne devait pas dépasser, et cette limite a été franchie. Il s'est trouvé dans l'impossibilité de faire autrement. Il fallait que l'ouvrage se fît, car des steamers attendaient, et il y avait des marchandises qu'il fallait transporter du chemin de fer à Baddeck. L'affaire était urgente comme l'admettra l'honorable député de Victoria.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ceci regarde mon département, et non celui du ministre des Travaux publics. Je promets que justice sera rendue, mais je ne puis dire ce soir, si ce sera dans le sens que l'entend l'honorable député. Il y a quelques jours l'honorable député de Victoria m'a parlé de cette affaire, et je lui ai dit, qu'il y a deux ans on avait fait des réclamations qui m'avaient paru excessives. Je les ai renvoyées à notre agent dans la Nouvelle-Ecosse, qui a fait une enquête et un rapport. Je n'ai pas eu le temps d'examiner ce rapport depuis que mon honorable ami m'en a parlé, mais je crois me rappeler que dans le temps, j'avais décidé de ne pas admettre ces réclamations ; mais j'ai promis d'y voir de nouveau et je vais le faire.

M. McDOUGALL : J'avertis l'honorable ministre qu'il ne peut pas se fier à ce rapport.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député se rappelle-t-il de qui est ce rapport ?

M. McDOUGALL : Je ne le sais pas, et je ne tiens pas à le savoir. Le ministre ne peut pas s'en rapporter à ce que dit ce fonctionnaire, car il n'a pas pris les moyens de se renseigner.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est possible. J'ai promis d'étudier l'affaire très attentivement et d'examiner de nouveau les papiers. Je me rappelle, cependant, l'opinion que je me suis formée après avoir envoyé un agent sur les lieux, et cette opinion n'était pas favorable aux réclamants. Cependant, j'y verrai de nouveau.

Réparations et améliorations en général des ouvrages dans les ports et rivières..... $5,000 00

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose de réduire ce crédit à $2,000.

M. McDOUGALL : Il y a une couple de mois, j'ai demandé au ministre des Travaux publics s'il avait visité un endroit appelé Gabarus, dans le Cap-Breton, et s'il avait visité l'emplacement d'un brise-lames ou d'une jetée, dont la construction est demandée depuis des années, et il m'a répondu qu'il ne l'avait pas visité. Je suis informé, cependant, par des citoyens de l'endroit qu'il y est allé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il doit y avoir un malentendu, car l'ingénieur en chef qui accompagnait le ministre dit qu'ils avaient l'intention d'y aller, mais qu'une tempête les en a empêchés.

M. McDOUGALL : C'est assez extraordinaire, car je suis informé que le ministre y est allé et y a même séjourné quelque temps. Dans sa réponse, il m'a dit quelque chose que je ne lui demandais pas. Il m'a dit qu'un lever avait été fait, il y a plusieurs années, et que le rapport n'était pas favorable à la construction d'un brise-lames à cet endroit. Je dois dire qu'un examen a été fait sous l'administration Mackenzie et que le coût de l'entreprise avait été évalué à environ $100,000.

Tous les ans, depuis, j'ai essayé d'obtenir un crédit pour ce brise-lames et après beaucoup de pas et de démarches, j'ai enfin réussi, il y a quatre ou cinq ans à faire faire un nouveau lever et j'ai accompagné moi-même l'ingénieur. Un emplacement a été choisi à la satisfaction des citoyens de l'endroit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quel était l'ingénieur ?

M. McDOUGALL : M. Milledge, je crois, L'emplacement fut choisi, et plus tard j'ai appris au département des Travaux publics que le rapport disait qu'on pouvait construire un brise-lames à cet endroit pour $25,000 au $30,000. Cela se passait deux ans avant les dernières élections. Le ministre d'alors me promit qu'il recommanderait à ses collègues de mettre dans les estimations une somme suffisante pour exécuter ces travaux.

Le ministre actuel, dans sa réponse, aurait pu être plus complet et parler de la deuxième exploration et du deuxième rapport qui est si différent du premier. Je demande à l'honorable ministre des Finances de vouloir bien prendre note de ma demande et d'en conférer avec le ministre des Travaux publics, pour voir s'il n'y aurait pas moyen de faire construire ce brise-lames à cet endroit qui est une station de pêche très importante. Il s'y trouve de 80 à 100 gros bateaux de pêche sans la protection d'un havre et on est obligé de tirer les bateaux sur la grève, chaque fois qu'il y a apparence de mauvais temps. Depuis une vingtaine d'années, pas moins de 12 à 15 bateaux ont été jetés à la côte faute de protection. J'ai bien des fois insisté pour obtenir cette amélioration et le sous-ministre n'a pas oublié que je l'ai ennuyé bien des fois à ce propos. Je prie l'honorable ministre des Finances d'intervenir auprès de son collègue pour qu'il s'occupe de cette affaire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est flatteur pour nous de voir l'honorable député avoir plus de confiance en nous qu'en ses amis. Il prétend avoir travaillé pendant des années, sans rien obtenir, et maintenant il espère que nous allons construire ce brise-lames. Je connais l'importance de ce travail, et plusieurs fois j'ai reçu des recommandations à ce sujet. J'en parlerai au ministre des Travaux publics. Mais même en réduisant l'estimation à $30,000, la somme est encore considérable pour un seul ouvrage.

M. McDOUGALL : L'honorable ministre voit qu'il a fallu beaucoup de temps pour faire rejeter le premier rapport qui mettait le coût de l'entreprise à $100,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Alors, l'honorable député doit nous donner un peu de temps à nous aussi.

Travaux publics—Imputables sur le revenu — Ontario — Kincardine — Balance due aux entrepreneurs pour la reconstruction de la jetée du nord $3,384,08

M. INGRAM : Quel était le prix porté au contrat ?

Le MINISTRE DES FINANCES : $11,000.

M. INGRAM : Ce crédit joint à ce que les entrepreneurs ont déjà reçu ne dépassera-t-il pas $11,000 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils ont reçu $7,920 et il reste dû $3,384.39.

M. SPROULE : A qui cette entreprise a-t-elle été accordée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : A MM. Bowman, Bowman & Porter.

M. SPROULE : A-t-on demandé des soumissions ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

Dragage—Y compris les appointements des ingénieurs, surintendants et commis attachés à ce service :—	
Nouvel outillage de dragage.	$15,000 00
Dragage—Nouvelle-Ecosse, Ile du Prince-Edouard, Nouveau-Brunswick.....	5,000 00
Dragage—Colombie-Anglaise	5,000 00
	$25,000 00

M. BENNETT : Quel est ce nouvel outillage ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Remorqueur pour le lac Saint-Jean, $2,000 ; nouveaux chalands, $3,000 ; nouveau remorqueur, " Sir John," $5,000—cet item devrait être voté en considération de nouveaux chalands pour la rivière Saint-Jean, $2,000. Total, $15,000.

M. SPROULE : Je ne sais pas si le moment est bien choisi, mais j'aimerais à avoir des renseignements sur les règles du département, lorsque les dragueurs sont engagés à l'heure ou à la journée.

Le MINISTRE DES FINANCES : La règle est de payer $80 par jour pour un service minimum de 600 verges.

M. SPROULE : Je suppose que le gouvernement met un inspecteur pour s'assurer que ce minimum est exécuté ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. SPROULE : Permet-on à ces inspecteurs de travailler aussi pour les entrepreneurs du dragage ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Durant les heures de travail ils sont tenus de consacrer tout leur temps au service du gouvernement.

M. SPROULE : Dans ce cas, le ministre ferait bien de s'occuper de son inspecteur à Owen Sound. On m'informe qu'il se rend sur le dragueur à 10 heures, le matin et en repart bientôt et passe la journée dans la ville à se promener et à fumer. Il visite le dragueur deux ou trois fois dans la journée pour voir si les travaux vont bien. La rumeur veut aussi qu'il soit payé par les entrepreneurs pour faire une partie de leur ouvrage. Je ne dis pas que ces renseignements sont absolument exacts, mais s'ils le sont, cet homme ne fait pas son devoir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a rien au département à ce sujet, bien que je ne sois pas en état de contredire l'honorable député. De temps à autre, un inspecteur visite les dragueurs et c'est à lui de voir que ces surveillants fassent leur devoir.

M. SPROULE : L'honorable ministre aura-t-il l'obligeance de se renseigner sur ce point ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Quel est le nom de cet inspecteur ?

M. SPROULE : Je ne puis pas le donner.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous y verrons.

M. SPROULE : J'aurais une couple d'autres questions à demander, mais elles seront plus à leur place sur un autre item.

M. CLANCY : Les dragueurs sont-ils payés, pour l'excédent de 600 verges ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, tout l'excédent est considéré comme une journée d'ouvrage.

M. CLANCY : Je suppose qu'ils ne travaillent pas fort, quand les 600 verges sont finies ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est assez probable. Mais s'ils en font plus l'Etat en profite.

Ponts et Chaussées—Pont sur la rivière Spray à Banff—pour ouvrage fait.....	$1,050 00
Ponts des Sapeurs, Ottawa—achèvement des réparations..	700 00
	$1,750 00

M. SPROULE : Il s'agit ici des réparations au pont des Sapeurs ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. BENNETT : Ces réparations ont-elles été données à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Elles ont été faites par les ouvriers du département.

M. INGRAM : Qui était chargé des travaux au pont de Banff ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est le surintendant du parc qui a soin du pont de Banff.

M. WALLACE : Je désire appeler l'attention sur l'état du pont Dufferin, près du pont des Sapeurs, à Ottawa. Depuis des années, ce pont est dans une condition déplorable. Je crois qu'il n'y a pas de plus mauvais chemin à Ottawa ou dans n'importe quelle autre ville. Le pont appartient au gouvernement, si je suis bien renseigné. Mon honorable ami, le député de Grey-sud, me dit que la ville est responsable de l'entretien de ce pont.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne voudrais pas faire d'aveux compromettants, mais je suis porté à croire que l'honorable député d'York (M. Wallace), a raison. Mais comme le gouvernement s'occupe beaucoup de ce temps-ci de la Washington du Nord, la chose ne passera pas inaperçue.

M. WALLACE : Tous ceux qui traversent le pont Dufferin,—et c'est ce que je fais plusieurs fois par jour,—savent qu'il y a danger pour les piétons. On a essayé de faire quelques réparations, mais on a laissé presque toutes les vieilles planches.

M. SPROULE : Est-ce que le gouvernement a construit ces deux ponts ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que c'est le gouvernement impérial qui a construit le pont des Sapeurs, mais en vertu d'une convention intervenue, il y a quelques années, le gouvernement du Canada s'est engagé à entretenir les deux ponts.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je propose que la séance soit levée.

M. WALLACE : De quelles matières le gouvernement entend-il s'occuper demain ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le gouvernement espère finir ces estimations et s'occuper aussi du bill concernant la représentation, s'il est possible. Avec l'aide de l'opposition, nous mènerons les choses à bonne fin.

La motion est adoptée et la séance est levée à 12.20 a.m. (vendredi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, le 16 juin 1899.

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

PRIÈRE.

PREMIERE LECTURE

Bill (n° 157) concernant le chemin de fer du Manitoba et du Sud-est.—(M. McAlister.)

GREVE DES CANTONNIERS DU GRAND TRONC

M. MACLEAN : Avant d'aborder l'ordre du jour, j'aimerais demander au premier ministre s'il est vrai que la grève des cantonniers du Grand Tronc a été réglée, ainsi que l'annoncent les journaux du matin.

Le PREMIER MINISTRE : Pas que je sache. Les négociations se poursuivent, mais je suis fâché de dire qu'elles ne sont pas encore terminées.

M. CLARKE : A ce sujet, je demanderai au premier ministre si le ministre des Chemins de fer et Canaux pourrait déposer sur le bureau de la Chambre, lundi, toutes les instructions données aux ingénieurs de son département chargés d'examiner la voie du Grand Tronc.

Le PREMIER MINISTRE : Certainement.

M. CLARKE : Les membres de la gauche ont reçu plusieurs lettres dans lesquelles on leur demandait si cet examen avait eu lieu.

CONTREFAÇON DES BILLETS DE $1

M. BERGERON : J'aimerais appeler l'attention du ministre des Finances sur des renseignements que j'ai reçus, à savoir : qu'il y a actuellement en circulation de 15,000 à 20,000 billets contrefaits de $1, surtout à Montréal. Inutile de vous dire qu'ils se répandent partout. Tous ces billets portent la date de 1878, d'après la description qu'on m'en a faite. L'on me dit que les banquiers peuvent s'apercevoir de la contrefaçon parce qu'il y a une légère erreur dans la photogravure de lady Dufferin, mais le public en général s'y laisse prendre. Je conseillerais au ministre des Finances de détruire les billets émis en 1878 et de les remplacer par d'autres, afin de protéger les porteurs qui subiraient de grandes pertes, si les banques refusaient ces billets.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je me ferai un plaisir d'étudier la recommandation de l'honorable député. Je savais que des billets contrefaits étaient en circulation. J'ai entendu peu de plaintes à ce sujet, mais je promets de m'occuper de la matière.

LEGISLATION ANTI-JAPONAISE

M. PRIOR : Avant d'aborder l'ordre du jour, j'aimerais demander au premier ministre quand il produira la correspondance et les télégrammes échangés entre le gouvernement de la Colombie Anglaise et celui du Canada au sujet de la législation anti-japonaise et anti-chinoise de l'administration Turner. J'ai inscrit une motion à l'ordre du jour, mais le premier ministre m'a demandé deux fois de remettre la chose à plus tard. Il me semble que mon très honorable ami devrait être en état de produire ces documents après avoir fait une déclaration dans cette enceinte au sujet de cette question.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai produit, il y a plusieurs jours, toute la correspondance et les télégrammes échangés entre le gouvernement de la Colombie Anglaise et celui du Canada.

REPRESENTATION A LA CHAMBRE DES COMMUNES

Le PREMIER MINISTRE : J'avais l'intention de saisir aujourd'hui la Chambre du bill concernant la représentation. Je suis fâché de voir que la Chambre ne soit pas plus nombreuse, mais comme mon honorable ami, le directeur général des Postes, doit s'absenter la semaine prochaine pour une affaire importante, il désire proposer aujourd'hui la deuxième lecture du bill. Si la gauche n'est pas prête à continuer la discussion, nous ajournerons le débat.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 126) concernant la représentation à la Chambre des Communes.

Les explications que je vais donner, M. l'Orateur, auraient mieux trouvé leur place lorsque le bill a été présenté, mais malheureusement, je n'ai pas été présent en cette circonstance, ayant été obligé d'assister aux funérailles d'un très éminent citoyen du Canada. C'est pour cette raison que je prends la parole pour vous donner brièvement les quelques explications que je voulais alors soumettre à la Chambre.

Le parlement canadien n'a, en général, modifié les circonscriptions électorales que dans la session suivant le recensement décennal, mais, depuis la Confédération, tous les recensements et tous les remaniements de la carte électorale ont eu lieu lorsque nos adversaires politiques étaient au pouvoir.

L'opinion du parti libéral et, je crois, de tous les hommes impartiaux, est que les remaniements des comtés, surtout celui de 1882 et certaines parties de celui de 1892, n'ont pas été justes et équitables, et n'ont pas eu pour effet de donner à la province d'Ontario une représentation raisonnable en cette Chambre, mais ont eu un résultat tout contraire, ainsi que je vais m'efforcer de le prouver. Il faut donc annuler cette législa-

tion au plus tôt sans attendre un autre recensement.

L'abus le plus grand qu'on ait fait du pouvoir que possède le parlement de délimiter les circonscriptions électorales a eu lieu en 1882. Les membres de cette Chambre, tant les anciens que les nouveaux—ces derniers l'ont appris en lisant les annales parlementaires,—savent que cette mesure, que l'on a imposée au parlement, avait apparemment deux objets. Le premier était d'accorder à l'Ontario quatre nouveaux députés qu'il avait le droit d'avoir d'après le recensement de 1881, et de réunir les comtés de Cornwall et Stormont, et les comtés de Niagara et Lincoln.

Il s'agissait donc de créer six circonscriptions électales, et l'excuse que l'on a donnée pour bouleverser tous les comtés c'était qu'il fallait égaliser la population des districts électoraux. Si l'un des objets que l'on poursuivait était de rendre à peu près égale la population des divisions électorales, il suffira de donner la population des comtés démembrés après ce remaniement pour vous démontrer que l'on a fait fausse route.

Je dirai, M. l'Orateur, que, depuis la Confédération jusqu'à nos jours, on s'est peu occupé d'égaliser la population des différents comtés, soit dans l'Ontario ou dans toute autre province du Canada. Vous constaterez, par exemple, que la population des comtés de la province d'Ontario, avant comme après les remaniements, varie considérablement. J'ai sous la main un tableau indiquant la populatnion de chaque comté, à ces diverses époques ; mais pour prouver que l'acte de 1882 n'a pas accompli l'objet que l'on faisait semblant de poursuivre, en changeant la carte politique de l'Ontario, je donnerai brièvement à la Chambre la population respective de certains comtés après le remaniement.

Le recensement de 1881, a démontré que, si la population devait être la base de la représentation, chaque circonscription devait contenir 20,904.

M. WALLACE : Quelle année ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je parle du recensement de 1881. Prenant 20,904 comme limite de représentation pour la province de l'Ontario, et accordant une marge raisonnable, car il n'est pas possible d'otenir une égalité parfaite, je poserai deux nombres, 19,000 et 22,000, comme la base de la représentation de chaque comté.

Il ne faut pas oublier que lors du remaniement de 1882, le gouvernement conservateur a fait table rase et ne s'est pas occupé des limites des comtés et des municipalités, en sorte qu'il lui était plus facile d'égaliser la population, que dans le cas actuel où l'administration pose en principe qu'il faut respecter les limites des comtés. Nous avons proclamé ici et ailleurs, que les limites des comtés devaient prévaloir, et que pas un comté devait être divisé en deux ou plusieurs districts électoraux formés par le fractionnement d'autres comtés.

Si un comté n'est pas assez peuplé pour avoir droit à deux représentants, il devra n'en avoir qu'un, s'il n'est pas assez peuplé pour avoir trois représentants, mais si sa population lui donne droit à plus d'un député, il en aura deux. En 1882, on n'a pas suivi ce principe et par conséquent, on aurait pu égaliser la population des comtés comme on l'aurait voulu. Mais si le gouvernement de ce temp-là a voulu égaliser la population, il a bien mal réussi, car sur les 92 districts électoraux, que la province de l'Ontario avait le droit d'avoir en vertu du recensement de 1881—en prenant pour admis que l'unité de population de 20,900 était comprise entre 19,000 et 22,000—sur les 92 districts électoraux de l'Ontario, il y en avait 30, après le remaniement de 1882, dont la population était au-dessous du chiffre minimum de 19,000, et 34 dont la population était au-dessus du chiffre maximum de 22,000.

Sur 92 districts électoraux, il y en avait donc 64 qui n'avaient pas été délimités conformément au principe que l'on prétendait avoir pris pour base, à savoir, l'égalité de la population, et il n'y en avait que 28 qui eussent une population variant de 19,000 à 22,000.

Prenant la population des différents comtés de l'Ontario, après l'acte de remaniement de 1882, nous constatons que la population de Leeds et Grenville,—pour prendre moins de temps, je donnerai les chiffres ronds sans tenir compte des fractions de 1,000—la population de Leeds et Grenville, dis-je, en 1882, la plus faible de tous les comtés de l'Ontario, était de 12,000. Nous constatons ensuite que la population des autres comtés va en augmentant jusqu'à ce que nous arrivions à Toronto-ouest, qui comptait 38,000 âmes et n'obtint qu'un député.

Ces chiffres nous démontrent que quelle que fût l'intention du gouvernement de ce temps-là, au sujet de l'égalisation de la population, on a bien mal réussi, car Toronto-ouest avait une population trois fois plus considérable que Leeds et Grenville. Après 1882, nous avons dans l'Ontario, trois comtés avec une population de 13,000 ; deux, 14,000 ; quatre, 15,000 ; cinq, 16,000 ; huit, 17,000 ; cinq, 18,000, et ainsi de suite jusqu'à Toronto-ouest, qui contenait la plus forte population de tous les districts électoraux.

Si vous prenez le recensement de 1891, vous constaterez les mêmes inégalités. Pour vous donner un autre exemple, permettez-moi de vous dire que la division est de Montréal—je suppose que l'unité de population doit être la même dans toutes les provinces—contenait au recensement de 1881, 67,000 âmes, et n'élisait qu'un député jusqu'aux élections de 1896, quoique la population de ce district électoral eût augmenté de 67,000, en 1881, à plus de 90,000, d'après le recensement de 1891.

J'ai examiné les chiffres de la population de chaque province, depuis la confédération jusqu'au dernier recensement, et jusqu'au dernier remaniement de la carte électorale, et je vous défie de prouver que l'on a suivi, dans les provinces ou dans les territoires, depuis la confédération jusqu'à nos jours, le principe que l'on prétendait être la base de 1882, à savoir, l'égalisation de la population des districts électoraux.

Je sais, M. l'Orateur, que depuis que le parlement a été saisi de cette mesure, on s'est efforcé de prouver que l'égalité de population des collèges électoraux était un des grands principes du parti libéral et est en parfaite harmonie avec la vieille doctrine de la représentation basée sur la population.

M. MACLEAN : Ecoutez ! écoutez !

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député dit, écoutez ! écoutez ! Il ne connaît pas évidemment ce que c'est que la représentation basée sur la population. C'est une question qui a surgi pendant l'union des provinces du Haut et du Bas-Canada. Le parti libéral soutenait alors, au nom du Haut-Canada, que l'on devait avoir égard à la population dans la représentation des deux provinces à l'Assemblée législative ; mais je n'ai jamais entendu dire—et je n'ai jamais lu non plus, qu'une voix autorisée avait parlé en ce sens—que le parti libéral était obligé, dans toutes les provinces, de se prononcer en faveur de l'égalisation de la population de tous les comtés.

Au contraire, en 1882, le parti libéral a proclamé ici.—je n'étais pas alors un des membres de cette Chambre, mais nous avons énoncé le même principe aux tribunes politiques et ailleurs, notamment à la convention libérale d'Ottawa en 1893—le parti libéral a proclamé, dis-je, que, pour empêcher le parti au pouvoir d'abuser de sa force, il fallait élever une barrière qu'il n'était pas permis de franchir. Le principe que nous avons posé et maintenu, que nous avons proclamé devant le peuple et qui nous a aidés à remporter les élections, est celui-ci : " En déterminant la représentation nationale, il ne faut pas briser les lignes de division des comtés. Si le résultat d'une mesure de remaniement des collèges électoraux—que ce soit celle-ci ou tout autre que le parti libéral pourrait présenter—est de rendre inégale la population des différents districts, il n'y a rien à dire, si l'on a agi ainsi pour rester fidèle au grand principe qui exige qu'on ne change pas les limites municipales et qu'on ne fractionne pas divers comtés pour créer des districts électoraux.

J'ai l'intention de prouver, M. l'Orateur, par les chiffres que je vais donner à la Chambre, chiffres dont on ne peut nier l'exactitude—que l'acte de remaniement de 1882 n'a pas tenu la balance égale entre les deux partis politiques au point de vue de la représentation aux communes. Je vais prouver que le maintien de cette loi pendant les élections de 1887 et 1891, et jusqu'aux dernières élections de 1896, a produit les mêmes injustices. Je vais prouver que, depuis 1882 jusqu'aujourd'hui, l'acte de 1882 a nui injustement au parti libéral et que, si cet acte eût été équitable et loyal, plusieurs personnes qui ont été depuis cette date, et sont encore membres de cette Chambre, n'auraient jamais été élues. Sans l'acte de redistribution de 1882 et celui de 1892, plusieurs membres de cette Chambre n'auraient jamais été réélus.

Je vais maintenant étudier le bill dont le parlement est saisi. Le présent projet de loi ne rendra pas complètement justice au corps électoral, mais fera simplement disparaître les injustices les plus criantes des remaniements antérieurs. Cette mesure n'affectera pas les collèges électoraux situés à l'est du comté d'Ontario, car c'est dans ce comté, et à l'ouest de ce comté, que le gerrymander s'est surtout fait sentir. Là, sous le prétexte de créer six districts nouveaux, et d'égaliser la population respective des comtés, on a prétendu qu'il était nécessaire de remanier environ 50 collèges électoraux.

Prenant ces 50 collèges électoraux et étudiant la mesure actuelle dont l'objet est de remettre les municipalités dans les comtés dont elles ont été détachées, et de donner à ces comtés, rétablis dans leurs anciennes limites, la représentation à laquelle ils ont droit ; examinant les votes émis depuis 1882 jusqu'à 1896 inclusivement, vous constaterez que les actes injustes dont j'ai parlé ont faussé le verdict populaire, et ont donné aux conservateurs un avantage indu sur les libéraux dans les élections qui ont eu lieu.

L'ancien gouvernement a réuni un certain nombre de municipalités libérales pour former un groupe compact, c'est ce que, dans son triomphe, il appelait des ruches grites. Le mot n'était pas mal choisi. En agissant de cette façon, il réussit à affaiblir le parti libéral dans un grand nombre de comtés environnants, en détachant ici et là des municipalités libérales avec lesquelles il formait ensuite un seul collège électoral. C'est ainsi que le parti conservateur a remporté un grand nombre de comtés où, sans cela, il aurait échoué. Si cela est vrai—

M. BENNETT : Ecoutez ! écoutez !

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si cela est vrai, et j'affirme que cela est vrai, depuis 1882, la Chambre des communes n'a jamais fidèlement représenté l'opinion de l'Ontario. Je vais vous donner le nom des ruches que l'on a créées dans le temps et les résultats que l'on a obtenus. En 1882, on a créé huit ruches libérales, dans lesquelles la majorité libérale était écrasante : Brant-nord, Bruce-ouest, Elgin-ouest, Huron-sud, Middlesex-sud, Ontario-ouest, Oxford-nord et Oxford-sud. Dans les différentes élections qui ont eu lieu, ces dis-

tricts électoraux ont donné les majorités libérales suivantes :

	Majorité libérale agglomérée.	Majorité libérale moyenne.
En 1882	6,071	771
En 1887.....	7,210	901
En 1891.	7,473	934
En 1896.....	6,663	833

Pourquoi ces énormes majorités libérales dans ces huit districts électoraux ? Quel a été l'effet de ces groupements des municipalités libérales ? Le bill dont le parlement est saisi affecte 43 comtés dans l'Ontario——

M. WALLACE : Plus que cela.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le bill, dans une certaine mesure, affecte les districts suivants : En faisant disparaître les ruches et en supprimant les districts électoraux qui ne coincident pas avec les comtés, Bothwell et Cardwell, et en ramenant les districts de Welland, Haldimand, Lincoln et autres, dans leurs limites naturelles, le bill affecte les collèges électoraux suivants : Bothwell, Brant-nord, Brant-sud, Bruce-nord, Bruce-ouest, Bruce-est, Elgin-ouest, Grey-sud, Grey-est Grey-nord, Haldimand, Huron-ouest, Huron-est, Huron-sud, Kent, Lambton-ouest, Lambton-est, Lincoln, Middlesex-est, Middlesex-ouest, Middlesex-nord, Middlesex-sud,—Monck est supprimé, mais mes chiffres s'appliquent au temps où il pourrait être un district électoral,—Muskoka et Parry-Sound, Norfolk-sud, Norfolk-nord, Ontario-nord, Ontario-sud, Peel, Perth-nord, Perth-sud, Simcoe-nord, Simcoe-sud, Simcoe-est, Welland, Wellington-nord, Wellington-centre, Wellington-sud, Wentworth-nord, Wentworth-sud, York-nord et York-est. York-ouest n'a pas été affecté par le gerrymander ; c'est aujourd'hui le même comté qu'avant cette législation de 1882.

M. WALLACE : La législation que l'honorable ministre propose maintenant bouleverse York-ouest de fond en comble.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La disposition place dans la ville de Toronto la partie appartenant à cette ville.

M. WALLACE : Elle enlève la moitié du comté à celui-ci.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Elle en laisse assez à manipuler à l'honorable député.

M. BENNETT : Pour y être élu.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Alors, il aura l'avantage de se faire valoir.

Eh bien ! M. l'Orateur, je propose à la Chambre que ces comtés——

M. McNEILL : Avant que l'honorable ministre passe à un autre sujet, qu'il me permette de lui poser une question. Il dit que le bill modifie Bruce-nord : Comment sait-il que les juges changeront les limites de Bruce-nord ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je suis heureux que l'honorable député attire mon attention sur Bruce-nord. Le bill abandonnera aux juges le soin de s'occuper de ce sujet. L'honorable député sait comme tout le monde en cette Chambre combien cette division électorale l'intéresse en sa qualité de membre de cette Chambre. Il sait fort bien que les remaniements électoraux de 1882 et de 1892 ont été cause qu'il a obtenu un siège dans cette enceinte. C'est ce qu'il sait parfaitement, et s'il nie cette assertion je puis la lui prouver par des chiffres. Il est très prudent, et il ne la niera pas.

Une VOIX : Le ministre est parfaitement satisfait d'abandonner ce sujet aux juges.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Parfaitement.

M. McNEILL : Mais il désire préjuger la cause.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Eh bien ! j'en reviendrai tout à l'heure au comté de mon honorable ami, et il verra si, oui ou non, il est sage de soumettre aux juges la question de savoir si la division de Bruce-nord doit ou ne doit pas garder ses limites actuelles.

M. McNEILL : C'est ce que je veux bien. Je n'y objecte pas, mais j'objecte à ce que l'honorable ministre dise que les juges changeront les limites de la division.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai pas dit qu'ils les changeront. J'ignore ce sur quoi l'honorable député s'appuie pour dire cela. Je n'ai rien dit qui justifie cette remarque de sa part.

M. FOSTER : Un peu d'imprudence cette fois, n'est-ce pas ?

M. CASEY : Un moment de faiblesse.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai rien dit que je n'aie voulu dire.

M. FOSTER : Dites-nous quels sont les juges, maintenant.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député n'a nullement besoin de s'intéresser à ce sujet. Les juges seront des hommes compétents, convenables et honorables.

M. FOSTER : Pour votre besogne.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le premier ministre m'autorise à dire qu'on n'objectera pas à nommer les juges avant que ce bill devienne loi.

M. FOSTER : C'est ce que je devais croire. Vous les connaissez tous.

M. McNEILL : Chacun d'eux me satisfait entièrement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Eh bien ! mon honorable ami devra faire de nécessité vertu.

M. McNEILL : Ecoutez ! écoutez !

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : M. l'Orateur, qu'on me permette maintenant d'établir une proposition que j'ai déjà avancée il n'y a pas longtemps. Prenant les votes donnés dans les comtés dont j'ai cité les noms—au nombre de 46 aux élections générales de 1882, de 1887 et de 1891, et de 43 à l'élection générale de 1896,—et additionnant les majorités obtenues par les libéraux et par les conservateurs à toutes ces élections, voyons si nous pouvons découvrir qu'elle aurait dû être la juste représentation des partis en cette Chambre.

A l'élection générale de 1882, les 46 comtés dont je parle ont donné une majorité libérale de 8,574, et ont élu 15 députés conservateurs et 31 députés libéraux. Si ces diverses majorités eussent été justement représentées....

M. WALLACE : Je voudrais savoir de l'honorable ministre s'il a choisi ces 46 comtés dans toute la province ou dans une partie de celle-ci.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai pris les 46 comtés dont j'ai cité les noms à l'honorable député, comtés tous modifiés par les remaniements électoraux de 1882 et de 1892, ainsi que par le bill actuellement soumis au parlement, lequel cherche à rendre à tous ces comtés remaniés, les municipalités qui en ont été séparées aux fins électorales depuis la Confédération.

Ainsi, si la représentation de ces 46 comtés avait été proportionnée aux majorités qu'ils ont données aux conservateurs et aux libéraux à l'élection de 1882, le parti conservateur aurait eu 10 représentants seulement en cette Chambre, au lieu de 15, et le parti libéral 36 au lieu de 31 seulement. En d'autres termes, au lieu d'avoir seulement 15 députés au parlement, le parti libéral aurait dû, en justice, d'après le vote donné, en avoir 26. Le parti libéral était donc injustement privé du bénéfice de 10 votes lorsque les partis se divisaient en cette Chambre.

Si l'on considère le résultat électoral quant à ces 46 comtés, lors de l'élection générale de 1887, voici ce qu'on constate. La majorité conservatrice fut de 5,447, et la majorité libérale de 10,257, et de ces majorités est sorti l'élection de 22 députés conservateurs et de 24 députés libéraux, ce qui donnait une majorité libérale de 2 députés en cette Chambre relativement à la représentation totale de ces 46 comtés. Cependant, d'après la juste proportion, ces 46 comtés auraient dû élire 16 députés conservateurs et 30 députés libéraux. En d'autres termes, les libéraux auraient dû avoir une majorité de 14 au lieu de 2 seulement. Par suite de ce remaniement électoral, le parti libéral se trouvait donc injustement privé de 12 députés lorsque le vote était pris en cette Chambre.

M. CLANCY : Comment l'honorable ministre arrive-t-il à constater cette différence ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai additionné les majorités, et l'honorable député obtiendra le même résultat en faisant la même opération arithmétique.

M. CLANCY : Cela ne résout rien.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député aura parfaitement raison de discuter mon argument.

L'élection générale de 1891 a donné aux conservateurs une majorité de 3,661, et aux libéraux une majorité de 13,516 ; et cependant, ont été élus 15 députés conservateurs et 31 députés libéraux, soit une majorité libérale de 16 en parlement. Or, proportionnellement, il y aurait dû y avoir 10 députés conservateurs et 36 députés libéraux, soit une majorité libérale de 26, au lieu de 16 seulement, en cette Chambre. En d'autres termes, le remaniement électoral privait injustement les libéraux de 10 députés.

J'arrive maintenant à l'élection de 1896 dont est sorti le parlement actuel. J'omets trois comtés de mes chiffres, savoir : Simcœ-nord, qui a élu feu M. McCarthy—omission dont les raisons sont évidentes,—Wentworth-nord et Brant-nord,—ces deux dernières divisions électorales ayant été fondues en une seule dans l'intervalle, et Monck étant disparu. Ainsi, les chiffres que je donne maintenant ont trait à 43 comtés seulement, au lieu de 46. A ce propos, je comprends parmi les majorités libérales celles du député de Bruce-ouest et du député du comté de Prince-Edward, qui sont des patrons libéraux indépendants.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les honorables députés n'auront pas beaucoup d'avantage à invoquer le fait que j'ai compris les majorités de ces députés dans celles du parti libéral, si l'on croit que je l'ai fait à tort.

Voici les chiffres. Ces 43 comtés ont donné une majorité conservatrice de 3,814 et une majorité libérale de 12,442 et ont élu 17 députés conservateurs et 26 députés libéraux, soit une majorité libérale de 9 en cette Chambre. Cependant, d'après les majorités constatées aux bureaux de votation, la juste proportion aurait consisté dans l'élection de 10 députés conservateurs et de 33 députés libéraux, soit une majorité libérale en parlement de 23 au lieu de 9. En d'autres termes, le remaniement électoral est cause que la majorité du parti libéral est moindre de 14 en cette Chambre.

M. HAGGART : Pourquoi l'honorable ministre ne fait-il pas la division en raison

des majorités obtenues, au lieu de la faire en raison du vote total inscrit ? Ne voit-il pas la distinction ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je considère les majorités comme une bonne preuve. Prenez les majorités totales pour les diviser par le nombre total des comtés, et vous obtiendrez une juste proportion de la majorité de ceux-ci.

M. HAGGART : Non, c'est le vote total inscrit que devrait prendre l'honorable ministre.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député est libre de discuter ce point.

M. CLARKE : Avez-vous donné les chiffres indiquant la moyenne du nombre des électeurs des députés de ces 46 comtés ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cette moyenne doit être de 20,904.

M. CLARKE : Quant à ces 46 comtés ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je pourrais donner à l'honorable député les chiffres à additionner, s'il le désire.

Le résultat de ces remaniements a été que, par suite des diverses élections générales, le parti libéral a perdu relativement à la division des partis en cette Chambre 10 voies en 1882, 12 votes en 1887, 10 votes en 1891, et 14 votes en 1896. Dans ce cas, je crois avoir démontré l'existence d'un grief, et d'un grief qu'une assemblée comme celle-ci est tenue de redresser à la plus prochaine occasion.

Mon honorable ami le député de Bruce-nord (M. McNeill)est désireux de prendre part à cette discussion. Je ferai donc ressortir l'effet de ce remaniement en citant l'exemple du cas de Bruce-nord.

L'honorable député ne siégeait pas au parlement lorsque la loi concernant le remaniement de 1882 a été adoptée, tout en y possédant, il n'y a pas de doute, une certaine influence. D'après l'acte de la Confédération, Bruce formait deux divisions, savoir : Bruce-nord et Bruce-sud. Le canton de Saugeen faisait partie de la division de Bruce-nord. Lors du recensement de 1881, le comté de Bruce avait une population de 65,188 habitants, population qui, également divisée, devait donner 21.729 habitants à chacune des trois divisions. La loi concernant le remaniement de 1882 accordait trois députés au comté de Bruce. La population de Bruce-nord, d'après le recensement de 1881, était de 20,735 habitants, c'est-à-dire, moindre que la moyenne de la population de tout le comté.

M. McNEILL : La division de Bruce-nord n'existait pas à cette époque. Mon honorable ami (M. Mulock) parle-t-il de Bruce comme formant deux divisions ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le comté de Bruce, lors de la Confédération, formait deux divisions, dont l'une était Bruce-nord. Dans cette division de Bruce-nord se trouvait le canton de Saugeen, lequel renfermait une majorité libérale très importante.

M. McNEILL : Ainsi que le canton de Bruce.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui, et que l'honorable député en tire l'avantage qu'il pourra. Or, M. l'Orateur, les deux cantons sud de Bruce-nord étaient Saugeen et Elderslie——

M. McNEILL : L'honorable ministre fait erreur.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député (M. McNeill) pourrait prendre patience.

M. McNEILL : Je croyais que l'honorable ministre désirait qu'on corrigeât ses erreurs de faits.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'expose que les faits.

M. McNEILL : L'honorable ministre se méprend.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSPOSTES : Je voulais dire que le comté de Bruce a été divisé en trois circonscriptions par la loi concernant le remaniement de 1882, savoir : Bruce-nord, ouest et est, et que par suite de cette division nouvelle Bruce-ouest eut une population de 24.218 habitants, et Bruce-nord, de 18,645 habitants.

M. CLANCY : L'honorable ministre entend-il dire que c'est là la population ordinaire ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je parle en ce moment de la population de l'époque où le bill concernant le remaniement a été adopté.

M. CLANCY : L'honorable ministre ferait mieux de s'occuper de ce qui existe maintenant, que de ce qui existait il y a cent ans.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je vais en arriver à cela dans le moment, et j'examinerai le cas de Bothwell également, pour le bénéfice de l'honorable député.

M. CLANCY : L'honorable ministre l'a déjà fait dans ses projets.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je disais que par suite de la division de Bruce en 1882, Bruce-nord restait avec une population de 18,645 habitants, et Bruce-ouest avec une population de 24,218 habitants, soit une différence de 5,573 habitants. Il fallait, pour établir cette différence, détacher de la conscription primitive de Bruce-nord le canton de Saugeen, possédant une population de 2,000 habitants, ce qui rendait la population de Bruce-nord, déjà inférieure à la moyenne de la population, encore plus inférieure à cette moyenne,

et augmentait l'inégalité existant entre ces deux divisions.

M. McNEILL : L'honorable ministre veut-il me permettre de lui poser une question ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui.

M. McNEILL : L'honorable ministre voudrait-il dire quelle était la population de ces *circonscriptions lors du recensement suivant* ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'en arriverai là.

M. McNEILL : La raison pour laquelle je fais cette question, c'est que Bruce-nord à cette époque se remplissait rapidement de colons, tandis que Bruce-sud était habité depuis longtemps ; et l'honorable ministre verra que lors du recensement suivant un grand changement s'était opéré ; la population de Bruce-nord avait grandement augmenté, tandis que celle de Bruce-sud avait fortement diminué.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'en arriverai là. Je démontre en ce moment que lors de la loi concernant le remaniement de 1882, la division de Bruce-nord avait une population d'environ 5,500 habitants moindre que celle de Bruce-ouest ; que pour produire cette inégalité de population, il fallait détacher quelque chose de Bruce-nord ; que la seule chose qui pouvait en être détachée était le canton de Saugeen, et que celui-ci l'en fut, et pour cause.

M. McNEILL : Ainsi que le canton de Bruce.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non ; si nous considérons la matière au point de vue géographique, Saugeen doit passer avant Bruce.

M. McNEILL : Mais il a été détaché.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il ne faisait pas partie de Bruce-nord à cette époque.

M. McNEILL : L'honorable député fait erreur.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Eh bien ! Si l'honorable député (M. McNeill) veut bien prendre patience....

M. McNEILL : Naturellement, si l'*honorable ministre veut faire* un exposé de faits erroné....

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : *C'est la dernière* chose que je désire faire.

M. McNEILL : Eh bien ! je déclare à l'honorale ministre qu'il se méprend.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : *Alors l'honorable député* (M. McNeill) *aura l'occasion de le prouver. J'aimerais* qu'il me fut permis de continuer.

M. l'ORATEUR : Je pourrais signaler le fait que, tout en étant parfois permises, les interruptions sont poussées plus loin que ne le tolère la courtoisie.

M. McNEILL : Je désire déclarer que rien n'est plus loin de ma pensée. Je désire empêcher l'honorable ministre de commettre des erreurs de faits ; mais s'il s'y oppose, je ne dirai pas un mot de plus.

Le *DIRECTEUR GENERAL DES POSTES* : Je n'ai pas le moindre désir de m'opposer à ce qu'on m'interroge raisonnablement dans le cours de mes remarques, mais il y a une limite même à cela.

Ce que je désire démontrer, et ce que je démontrerai si l'on me permet de continuer, c'est que la loi concernant le remaniement—c'est ma proposition, et l'on verra si je la prouve—tant de 1882 que de 1891, a eu l'effet de permettre à l'honorable député (M. McNeill) de se faire élire dans Bruce-nord depuis 1882 jusqu'aujourd'hui ; et que s'il n'y avait pas eu de remaniement, si les votes inscrits dans les endroits détachés de cette division avaient été déposés dans celle-ci, il n'aurait pas encore réussi à obtenir un siège dans ce parlement.

Voilà ce que je déclare, et je vais maintenant m'efforcer à le prouver.

Avant la loi concernant le remaniement de 1882, Bruce-nord avait une population moindre que celle de Bruce-ouest, et, cependant, on détachait de la première de ces divisions une partie possédant une majorité libérale, pour la rejeter dans Bruce-ouest, et augmenter ainsi la majorité libérale de cette dernière. Il en résultait que celle-ci restait avec une population de près de 6,000 habitants plus considérable que celle de Bruce-nord, et qu'à l'élection qui eut lieu quelques semaines ensuite, l'honorable député obtenait une majorité de 88 voix dans Bruce-nord, et le parti libéral une majorité de 892 voix dans Bruce-ouest.

Eh bien ! si le canton libéral de Saugeen, possédant une population de 2,090 habitants, n'avait pas été détaché de Bruce-nord, ce qui rendait la population de cette division si inférieure à la moyenne de la population, l'honorable député, au lieu d'avoir une majorité de 88, aurait été défait par à peu près ce nombre de voix. En effet, ce canton, qui appartient à juste titre à Bruce-nord, donnait alors une majorité de 161 voix au parti libéral, une majorité qui aurait annihilé sa majorité de 88 et lui aurait créé une minorité d'à peu près autant.

Voilà pour commencer. Je pense avoir établi la première partie de ma proposition. Sans aucun doute, l'honorable député avait lieu de rendre grâce au remaniement en cette occasion.

Passons maintenant à l'élection de 1887.

A cette élection, la division de Bruce-nord a donné une majorité de 113 à l'honorable député. La division de Bruce-ouest a donné au candidat libéral une majorité de 1,085. Le canton de Saugeen, dont l'honorable député s'était heureusement débarrassé, donnait alors une majorité libérale de 214. Où

serait sa majorité de 113, ainsi que ces grands discours qu'il a prononcés en cette Chambre, n'eût été le remaniement de la division en 1882 ? Grand a été l'effet de ce remaniement.

Est venue ensuite l'élection de 1891. Comment ces divisions se sont-elles alors comportées ? L'honorable député devenait un peu mal à l'aise. Il avait réussi à se faire élire dans Bruce-nord en cette occasion par l'énorme majorité de 30. Les libéraux avaient obtenu dans le château-fort de Bruce-ouest une majorité de 930. Le canton libéral de Saugeen, qu'on avait avec tant de succès compris dans l'enceinte du château-fort afin d'y assurer l'élection d'un libéral, avait en cette occasion donné une majorité libérale de 222. Le fait est, M. l'Orateur, qu'il se serait trouvé en minorité de près de 200 si la loi concernant le remaniement de 1882 ne l'eût sauvegardé. Je ne m'étonne pas de le voir défendre et révérer une pareille loi.

Il dit que la population de sa division augmentait rapidement, et qu'il éprouvait un tel désir d'égaliser la population des deux divisions, qu'en 1882, il a cru nécessaire de détacher d'avance une population de 2,000 habitants de Bruce-nord pour la rejeter dans Bruce-ouest car, croyait-il, il se pouvait que dans dix ans la population de Bruce-nord devînt à peu près égal. Eh bien ! en 1891, lorsque sa majorité était tombée à 30, que s'est-il passé ? Il craignait de hasarder de nouveau le combat avec cette majorité de 30 seulement, et il fallait faire quelque autre chose. Saugeen ne pouvait pas être détaché, mais il y avait une municipalité qui s'était montrée mal disposée à l'égard de l'honorable député. Le petit bourg de Port Elgin avait donné une majorité de 88 contre mon honorable ami en 1891. Or, en détachant d'une façon ou d'une autre Port-Elgin de Bruce-nord, ce pouvait être encore une fois le salut de l'honorable député. Donc, en 1892, il allégua pour la première fois l'importance d'égaliser la population, et à cette fin il détacha le petit village de Port-Elgin de Bruce-nord pour le rejeter dans Bruce-ouest, parce qu'à cette époque, Bruce-nord était devenu un peu plus populeux que Bruce-ouest.

Il existait en 1891 une différence de population de 1,812 habitants en faveur de Bruce-nord, et en rejetant Port-Elgin dans Bruce-ouest il pouvait rendre cette dernière division plus populeuse que la première. Mais il égalisa seulement la population des divisions dans la mesure de 302. En 1892, l'honorable député enlevait Port-Elgin à Bruce-nord pour le placer dans Bruce-ouest afin de produire une égalisation de population laissant une différence de 302 ; mais en 1882 il diminuait la population de Bruce-nord qui était alors inférieure à celle de Bruce-ouest, pour la réduire à une minorité de près de 6,000.

M. McNEILL : L'honorable ministre me permettrait-il de l'interrompre ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui.

M. McNEILL : J'ai lieu de trouver la mémoire de mon honorable ami un peu défectueuse. Je désire lui rappeler que j'ai déclaré en cette Chambre que ma demande était motivée non seulement par le désir d'égaliser la population, mais par le fait que Port-Elgin se trouvait à 5 milles à l'intérieur d'une autre division, et que je croyais déraisonnable d'être obligé de pénétrer à 5 milles dans le territoire du Bruce-ouest, pour aller y constater que la majorité était contre moi.

Je n'ai pas craint de faire cette déclaration dans la Chambre ; et je demande aux honorables membres de la droite s'ils croient réellement qu'un tel arrangement devrait continuer d'exister. J'ai aussi déclaré à cette époque que le village de Port-Elgin avait été laissé dans le comté de Bruce-nord à la demande d'un ami de l'honorable député, c'est-à-dire à la demande du ministre des Douanes (M. Paterson). Je me souviens d'avoir eu une conversation avec lui à ce sujet.

Le MINISTRE DES DOUANES : Vous n'avez pas fait connaître tout ce qui a été dit dans cette conversation.

M. McNEILL : Tenez-vous à ce que je rapporte tout ce qui a été dit en cette circonstance ? J'avais compris que mon honorable ami expliquait la chose comme suit : Quelqu'un avait proposé de faire entrer dans ce comté le township de Saugeen, mais sir John-A. Macdonald refusa d'accepter cette proposition. On proposa aussi d'y placer une lisière de territoire située entre les villages de Southampton et Port-Elgin, y compris ces deux villages, mais sir John A. Macdonald refusa encore d'accepter cette proposition. Mon honorable ami proposa alors que le village de Port-Elgin fût placé dans ce comté, et sir John-A. Macdonald après quelque résistance consentit à accepter cette proposition. Mon honorable ami explique cela en disant que puisqu'il avait réussi à faire consentir sir John-A. Macdonald à placer dans ce comté le village de Port-Elgin, qui donna une majorité libérale, il aurait aussi réussi à lui faire accepter le township de Saugeen, qu'il venait pourtant de refuser. N'est-ce pas là la véritable explication ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je donnerai mes explications plus tard.

M. McNEILL : N'est-ce pas là un résumé exact de ce qu'a dit mon honorable ami ?

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député va donner ses explications, et je parlerai ensuite.

M. McNEILL : Mon honorable ami peut consulter les " Débats " à cette époque pour voir si j'ai raison. Je lui ai fait remarquer, dans le temps, qu'il lui fallait avoir une bien

faible idée de sir John-A. Macdonald pour supposer que ce dernier se laisserait prendre avec des bagatelles comme celles-là.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député a essayé d'expliquer comment il se faisait qu'il avait réussi à faire mettre le village de Port-Elgin dans le comté de Bruce-ouest, et il nous a donné pour principales raisons qu'il ne croyait pas qu'il fût juste de l'obliger à parcourir cinq mille en dehors de son comté, le comté de Bruce-nord, pour rencontrer ses électeurs de Port-Elgin. L'honorable député siégeait dans ce parlement en 1892 lorsque ce bill fut adopté ; et s'il éprouvait un si vif chagrin de voir quelque portion de sa division placée dans un autre comté, je suppose que ses principes n'existaient pas seulement pour le comté de Bruce-nord mais devaient s'appliquer à tous les autres comtés.

En 1892, mon honorable ami a appuyé une proposition destinée à faire sortir de la division nord du comté de Wentworth le township de Beverley, et à le placer dans le comté voisin, et il divisa la partie nord du comté de Wentworth en deux parties, séparant la partie nord de la partie sud par les townships d'Ancaster et Beverley et la ville de Hamilton. Il appuya cette mesure quant à ce qui concernait Wentworth-nord. Quel fut le résultat de cette division de Port-Elgin du comté de Bruce-nord, lors des élections de 1896 ?

En 1882, les conservateurs de Bruce-nord et en particulier les honorables députés ne jugèrent pas à propos de rapprocher Bruce-ouest et Bruce-nord bien que, à cette époque, il y eût entre les deux une différence de 6,000 âmes. Dix ans plus tard, en 1891 et en 1892, l'honorable député insista pour obtenir un changement, bien qu'à cette époque il y eût une différence d'à peine 302 dans la population, alors qu'une différence de 6,000 âmes n'avait pas pu le faire agir en 1882. Ce n'était pas parce que Port-Elgin se trouvait un peu en dehors de Bruce-nord que ce dernier village fut détaché du comté de Bruce-nord ; mais cela est dû au fait qu'en 1891 le village de Port-Elgin a donné une majorité de 88 voix contre le parti de l'honorable député.

Il savait que si dans une autre élection Port-Elgin se trouvait encore dans le comté de Bruce-nord, le résultat lui serait défavorable ; aussi Port-Elgin fut-il placé dans le comté de Bruce-ouest. En 1896. la majorité de l'honorable député fut de 31 voix. A cette élection, Port-Elgin donna une majorité libérale de 78 voix. Si heureusement pour lui l'acte de 1892 n'était pas venu lui enlever Port-Elgin, il aurait été défait aux élections générales de 1896. Je crois donc avoir prouvé, à la satisfaction de tous les gens honnêtes, que l'honorable député doit les quatre élections qu'il a remportées depuis 1882 uniquement à l'acte de redistribution des comtés. Nous avons là un exemple qui explique comment il se fait que grâce à cet acte de redistribution des comtés, le parti libéral a perdu quatorze comtés dans la province d'Ontario. Ce que je viens de dire peut se prouver facilement au moyen des chiffres que j'ai cités. L'honorable député de Bothwell (M. Clancy), a manifesté le désir de me voir parler de son comté. Voici ce que j'ai à dire relativement à la division électorale de Bothwell :

M. CLANCY : Parlez-en avec respect.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Et j'en parlerai avec plus de respect après les prochaines élections. Les modifications que l'on a fait subir à ce comté en 1891 étaient justifiables jusqu'à un certain point. A cette époque, la population de Bothwell était de 27,102 âmes. L'acte de redistribution de 1891 réduisit ce chiffre à 22,477.

M. CLANCY : En 1891 ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En 1881. Les changements faits par l'acte de 1882 eurent pour résultat de faire donner au comté de Bothwell une majorité libérale considérable, deux ou trois cents voix, je crois.

M. CLANCY : Quand cela ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En 1882. L'acte de 1882 eut pour effet de détacher les municipalités suivantes du comté de Bothwell :—Euphémia, qui donnait une majorité de 30, fut enlevée.

M. CLANCY : A quel comté appartenait le village d'Euphémia ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je vais donner mes raisons et l'honorable député pourra ensuite s'expliquer.

M. CLANCY : Je ferai remarquer à l'honorable ministre qu'il est en frais de s'occuper des divisions de comté pour les fins municipales.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Euphémia fait partie du comté de Lambton. On a aussi détaché de Bothwell les townships de Howard et Orford et la ville de Bridgetown. Ces municipalités donnaient une majorité libérale de 321 voix. En déduisant de ce montant la majorité conservatrice de 30, on constate que le parti libéral a perdu une majorité de 291 voix dans ce comté. En d'autres termes le changement que l'on a fait dans le comté de Bothwell a affaibli le parti libéral de 345 voix. Cet acte eut pour effet d'ajouter au comté de Bothwell le village de Wallaceburg, qui donnait une majorité libérale de dix voix et le township de Chatham qui donnait une majorité conservatrice de 64 voix. Ces additions firent donc perdre au parti libéral une majorité de 54 voix, puis il perdit par suite des paroisses qui lui furent enlevées une majorité de 291 voix.

En d'autres termes, le changement fit perdre au parti libéral dans le comté de

Bothwell une majorité de 345 voix. En 1882, après cette redistribution, les conservateurs remportèrent ce comté et je crois que c'est M. Hawkins qui fut élu député par une majorité de 16. Si ces changements n'avaient pas eu lieu, au lieu d'avoir remporté ce comté, l'honorable ministre de la Justice (M. Mills), aurait été élu par 329 voix de majorité. Imaginez-vous ce qui serait advenu de mon honorable ami (M. Clancy), si ce comté n'avait pas été remanié en 1882.

M. CLANCY : L'honorable ministre aurait mieux fait d'énumérer les succès remportés durant de longues années dans ce comté par l'honorable ministre de la Justice.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je vais prendre le vote enrégistré par les municipalités qui furent détachées du district de Bothwell ou qui y furent ajoutées, par l'acte de redistribution de 1882, et nous allons voir quel a été le résultat. L'honorable député (M. Clancy) a été élu par une majorité de 87 voix.

Les municipalités qui furent détachées du comté de Bothwell par l'acte de redistribution donnèrent en 1896 une majorité libérale 379 voix. Les municipalités qui furent ajoutées au comté de Bothwell par ce même acte, donnèrent une majorité conservatrice, de 66 voix. En ajoutant cette majorité conservatrice au comté de Bothwell et en retranchant à ce dernier sa majorité libérale, la force du parti libéral s'est trouvée réduite de 445 voix. Que serait-il advenu de la majorité de 87 voix obtenue par l'honorable député, n'eût été l'acte de redistribution qui lui donna 445 votes ?

M. CLANCY : L'honorable ministre (M. Mulock) fait disparaître le comté de Bothwell. Ainsi donc ses arguments n'ont aucune valeur. Il ne veut pas au moyen de son bill rendre au comté de Bothwell ce qu'il avait perdu, mais il l'efface de la carte électorale.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je veux simplement donner quelques exemples de l'effet produit par cet acte de redistribution. Que Bothwell soit une division municipale ou un district électoral, cela n'importe guère ; dans l'un et l'autre cas, c'est l'acte de redistribution de 1882 qui a donné un siège à l'honorable député. Je n'ai pas l'intention de m'arrêter à expliquer en détail ce qui a eu lieu pour chaque comté, mais je suis bien persuadé que d'autres députés s'occuperont de la chose pour d'autres parties de la province. J'ai cité ces quelques exemples, et je puis en citer un plus grand nombre si la chose est nécessaire, pour démontrer que j'ai eu raison de dire que les actes de redistribution de 1882 et 1892 ont eu pour effet d'empêcher la libre expression de l'opinion publique dans ce pays.

M. CLANCY : L'honorable ministre ignore-t-il que l'honorable ministre de la Justice a représenté presque sans interruption le comté de Bothwell depuis 1867 jusqu'à ce qu'il eût été défait en 1896, à l'exception d'une seule session après les élections de 1882 ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je sais tout cela, ; mais je sais aussi que c'est grâce aux principes qu'il défendait et grâce à la confiance que le peuple avait en lui, ainsi qu'au bon sens de ce dernier, que le ministre de la Justice a pu réussir à surmonter les obstacles qui avaient été accumulés sur sa route au moyen de cet acte de redistribution.

M. CLANCY : Qu'est-il advenu de ses principes lors des dernières élections ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député est plus en état que moi de répondre à cette question.

M. CLARKE : Avant que l'honorable ministre cesse de parler de l'effet de cette redistribution de ces comtés, me permettrait-il de lui demander combien il y avait de candidats lors de la dernière élection dans Bruce-nord ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député pourra discuter tout cela plus tard.

Quelques VOIX : Oh !

M. LANDERKIN : Vous n'avez qu'à vous procurer le "Parliamentary Companion," et vous trouverez là tous les renseignements dont avez besoin.

M. GILLIES : Passez-le à l'honorable directeur général des Postes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il suffit de jeter les yeux sur la carte de la province de l'Ontario pour se rendre compte du peu de cas que l'on a fait des besoins du peuple, lorsqu'il s'est agi de remanier ces comtés. Mon honorable ami de Bruce-nord (M. McNeill) m'a rappelé, par exemple, ce qui a eu lieu dans le comté de Brant. Je ne crois pas me tromper en disant que la partie nord de la division de Wentworth et de Brant qui s'étend depuis Oxford à travers Brant et Wentworth, qui font partie de différents comtés, touche à six ou sept autres comtés tant sa forme est étrange. La division nord du comté d'Ontario, qui est composée en partie d'une suite de townships ayant une largeur moyenne de quatre à douze milles, a cependant une longueur de près de 150 milles, ou la distance qui sépare Ottawa de Montréal. Je voudrais savoir sur quel principe on s'est basé pour fixer de cette manière les limites du comté d'Ontario-nord.

Comment les citoyens des mêmes comtés, qui sont censés se réunir pour discuter les affaires publiques, peuvent-ils en agir ainsi lorsqu'ils sont séparés par des centaines de milles ? Il est impossible de jeter les yeux sur cette partie de la carte de la province de l'Ontario qui contient les divisions électorales qui ont été remaniées, sans en arriver

à la conclusion qu'une telle mesure ne pouvait avoir d'autre but que de vaincre la volonté du peuple. Si tel est le cas, il est de notre devoir d'accomplir l'une des promesses que nous avons faites au pays avant les élections générales, et puisque les honorables membres de la gauche ne cessent de nous répéter qu'ils sont disposés à nous aider à accomplir nos promesses, je leur demande leur concours pour faire adopter cette mesure.

Le bill en lui-même est bien simple. Il est conforme aux principes que nous avons adoptés de ne pas déranger les limites des comtés, et puisqu'il en est ainsi, il nous faut prendre ces comtés dont la population n'est pas assez nombreuse pour leur donner droit à deux députés, et ne leur donner qu'un seul représentant. Ce principe trouve son application dans les comtés de Dufferin, Haldimand, Lincoln, Peel, Welland, Wentworth, Muskoka et Parry-Sound. Quelques-uns de ces comtés renferment une population assez considérable, mais qui, cependant, n'est pas suffisante pour leur donner droit à deux députés, et il n'y a rien d'autre chose à faire que de leur donner un seul représentant chacun.

M. CLARKE : Quelle est la population du comté de Wentworth ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je suis obligé de donner la population de ces comtés telle qu'elle était lors du recensement de 1891 : Dufferin, 16,860 ; Haldimand 23,440 ; Lincoln, 30,079 ; Peel, 24,871 ; Welland, 30,631 ; Wentworth, 29,869 ; Muskoka, 17,038 ; Parry-Sound, 19,317.

M. DAVIN : Puis-je demander à l'honorable ministre si tous ses calculs sont basés sur le recensement de 1891 ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il s'agit actuellement d'un bill de redistribution qui aurait dû avoir été fait immédiatement après le recensement de 1891 ; or, l'honorable député (M. Davin) n'ignore pas qu'il y avait à cette époque un mauvais gouvernement à la tête des affaires du pays. Nous arrivons ensuite à un autre groupe de comtés qui ont droit d'être représentés par plus d'un député, mais qui n'ont peut-être pas droit à trois. Ce sont les comtés de Brant, Elgin, Lambton, Norfolk, Ontario, Oxford et Perth.

M. CLARKE : Quelle est la population du comté de Brant ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : 36,445.

M. CLANCY : Ce chiffre comprend-il les sauvages ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est le chiffre donné par le recensement.

M. CLANCY : Nous savons tous cela, mais je demande si les sauvages sont compris dans ce chiffre.

M. MULOCK.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il m'est impossible de vous dire si ce chiffre comprend les sauvages.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre devrait pouvoir répondre à une question de cette nature, lorsqu'il soumet un bill à la Chambre, et l'appuyer par des arguments qu'il puise dans ces mêmes chiffres. Il devrait savoir s'il a privé de leur droit de voter deux ou trois mille électeurs d'un comté.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député sait très bien que parmi les sauvages du comté de Brant, il y en a un très grand nombre qui ont droit de vote, et peut-être tous l'ont-ils.

Sir CHARLES TUPPER : Ils n'ont pas tous droit de vote ; c'est vous qui les avez privés de ce droit l'année dernière.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il est évident que l'honorable député n'est pas familier avec l'acte électoral de l'Ontario.

M. CLANCY : Je voudrais demander au directeur général des Postes.—

Quelques VOIX : Observez le règlement.

M. l'ORATEUR : Si l'honorable député (M. Clancy), veut interrompre, il doit demander la permission à l'honorable député qui a la parole.

M. CASEY : Dans ce cas, je vais demander la permission à l'honorable directeur général des Postes, parce qu'il s'agit d'une question très importante.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je vais expliquer à l'honorable député (M. Clancy) ce qu'il désire savoir. L'acte électoral d'Ontario accorde le droit de vote à un sauvage qui est disposé à prendre un permis d'occupation, à se séparer du reste de la bande et à ne pas recevoir de pension annuelle, en un mot au sauvage qui n'a plus à compter sur le gouvernement. Il est possible qu'un certain nombre d'entre eux jouissent du droit de voter et que d'autres en soient privés, mais le recensement et la liste électorale de la province parlent par eux-mêmes.

Quelques VOIX : Oh !

M. CLARKE : L'honorable ministre voudrait-il nous indiquer le chiffre de la population des comtés qui possèdent deux députés chacun ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui, il y a le comté de Brant avec une population de 36,445 ; Elgin, 43,377 ; Lambton, 58,810 ; Norfolk, 30,992. L'honorable député veut-il que je lise tous ces chiffres ?

M. CLARKE : Je voudrais qu'ils figurent dans les "Débats".

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ils sont tous dans le recensement.

Quelques VOIX : Il est préférable de les avoir dans les " Debats."

M. CLANCY : Je me permettrai de faire remarquer à l'honorable ministre (M. Mulock) que le township de Tuscarora est privé du droit de voter en vertu de la loi électorale que nous avons adoptée. Les sauvages de ce township avaient tous droit de vote sous l'empire de l'acte du cens électoral fédéral.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Combien y en a-t-il ?

M. CLANCY : Environ 2,000.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Dans ce cas, l'honorable député aura l'occasion de dire lorsque la Chambre se formera en comité sur cette question, s'il croit que Brant devra avoir moins de deux députés. Ontario, 43,355 ; Oxford, 49,849 ; Perth, 51,716. J'arrive maintenant à un autre groupe de comtés auxquels le bill propose d'accorder trois représentants, savoir : Kent, Huron, Bruce. Grey, Middlesex, Simcoe, Wellington et York. La population de ces comtés est comme suit : Kent, 58,019 ; Huron, 66,781 ; Bruce, 64,604 ; Grey, 71,214 ; Middlesex, 58,540 ; Simcoe, 82,727 ; Wellington, 57,543 ; York, 61,391. Nous en sommes maintenant rendus à la cité de Toronto. Le projet de loi lui accorde quatre députés. Depuis que le bill est connu du public, d'autres opinions ont été émises à ce sujet, et elles ont été prises en sérieuse considération par le gouvernement. Je crois pouvoir dire que l'on n'a jamais eu pour habitude encore au Canada de donner aux nombreuses populations des villes un nombre de représentants aussi considérable que pour les districts électoraux où la population est plus clair-semée.

Je citerai à l'appui de cette remarque ce qui a eu lieu pour la ville de Montréal. D'après le recensement de 1881. Montréal avait une population de 140,000 âmes, et cependant, cette ville n'eut que trois représentants. On ne trouva pas cette représentation disproportionnée, et on ne jugea pas même à propos de répartir également la population dans les trois comtés ; tandis que Montréal-centre n'avait que 25,000 âmes, Montréal-ouest en avait 48,000, et Montréal-est, 67,000.

Je ne voudrais défendre aucune partie de ce projet de loi qui pourrait être de nature à causer des injustices, simplement parce que ces injustices existaient auparavant, mais je me permettrai de faire remarquer aux honorables membres de la gauche que leur parti n'a pas considéré comme une injustice le fait de laisser Montréal-centre avec une population de 25,000 âmes et Montréal-est avec une population de 67,000 âmes, laquelle a toujours été en augmentant jusqu'en 1891, alors qu'elle dépassait 90,000 âmes. Cependant, cette division n'a eu qu'un représentant jusqu'aux élections générales de 1896.

M. CLARKE : Quels changements a-t-on faits à Montréal lors de la redistribution de 1892 ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En 1892, la population de Montréal était de 182,000 âmes.

M. CLARKE : Et sa représentation ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Elle avait cinq représentants.

M. CLARKE : L'inégalité avait donc disparu.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela eut lieu en 1896. D'après le recensement de 1891, la population de Toronto était de 144,000 âmes, et si vous ajoutez à ce chiffre les parties de Toronto qui se trouvent actuellement à faire partie des comtés d'York-est et ouest, la population de cette ville serait de 191,000.

M. CLARKE : 177,000.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Quelque soit le chiffre, il ne diffère guère du chiffre de la population de Montréal avec ses cinq représentants. Les chiffres que j'ai cités ont été pris dans le rapport du recensement. Je désire déclarer, relativement à ce qui concerne la représentation de Toronto, que le gouvernement désire que ce projet de loi soit honnête sous tous les rapports, et que l'on ne puisse y trouver la moindre cause d'injustice. C'est là l'esprit qui a présidé à la rédaction de cette mesure ; la plus grande attention a été accordée aux remarques qui ont été faites par la presse à ce sujet, et c'est aussi pour se conformer à ce sentiment, que j'ai été autorisé par le gouvernement à déclarer que si la Chambre le désire, le cabinet est disposé à augmenter la représentation de Toronto de quatre à cinq députés.

M. MACLEAN : Quelle va être la moyenne du chiffre de représentation ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela dépend de la manière dont vous vous y prenez pour calculer la population totale de cette dernière ville. La population de Montréal est de 182,000 âmes, ce qui constitue une moyenne de population par division à cet endroit d'environ 36,000 âmes.

M. MACLEAN : L'honorable ministre voudrait-il expliquer à la Chambre comment il se fait que la ville ne puisse pas avoir une représentation égale à celle des comtés ruraux ? Comment se fait-il que les électeurs des villes soient privés de leur droit de vote ou possèdent deux droits de vote qui n'équivalent qu'à un seul ailleurs ?

M. LANDERKIN : Pourquoi avez-vous été déjà en faveur de ce système ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce n'est pas à moi de trouver des explications, mais il y a de nombreux arguments que l'on peut invoquer. Ainsi, par exemple, il n'y a pas de doute qu'on trouve dans une ville comme habitants des hommes représentant des comtés ruraux. Il y a à Toronto beaucoup de sénateurs et de membres de cette Chambre qui représentent d'autres divisions électorales.

M. WALLACE : Combien ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'en ai pas fait la liste, mais je crois pouvoir dire qu'au moins six habitants de Toronto représentent d'autres divisions électorales. Nous avons, M. l'Orateur, l'honorable député de York-est——

M. MACLEAN : Je représente autant la ville que le comté, et je demeure à Toronto.

M. LANDERKIN : Mais élevé dans le comté.

Le PREMIER MINISTRE : Qui se trouve doublement représenté.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il y a probablement aujourd'hui 20 membres du Sénat et de la Chambre des communes qui demeurent à Toronto.

M. WALLACE : Il n'y en a que deux quant à la Chambre des communes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'en connais trois : l'honorable député de Simcoe-nord (M. McCarthy), M. l'Orateur et l'honorable député de York-nord (M. Mulock), et il peut y en avoir d'autres. Je n'ai pas consulté la liste des députés qui pouvaient se trouver dans le même cas.

M. CLARKE : Vous faites disparaître une division électorale représentée par un monsieur qui demeure à Toronto.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne crois pas que cela prive l'honorable monsieur d'un siège dans cette Chambre.

M. CLARKE : Mais vous faites disparaître la division qu'il représente maintenant.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il représente une division dont une partie se trouve dans la ville et l'autre en dehors de la ville.

J'en arrive maintenant à la clause suivante du bill.

M. WALLACE : Je demanderai à l'honorable ministre avant qu'il aille plus loin, si le gouvernement se propose de partager Toronto en cinq divisions électorales.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le bill accorde cinq représentants à la ville de Toronto et laisse aux juges le droit de déterminer les limites de ces cinq divisions électorales.

M. MULOCK.

M. HAGGART : L'honorable ministre sera-t-il assez bon de me dire quelle division électorale il fait disparaître pour en créer une autre à Toronto ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est une question très opportune, parce qu'il est impossible de créer une nouvelle division électorale à Toronto sans en faire disparaître une autre quelque part. L'honorable ministre sait que par le bill actuellement soumis, la division de Bothwell doit disparaître et que les différentes parties qui la composent doivent être rendues aux comtés dont on les a séparées. Cela rendrait à Kent une partie considérable de territoire qui appartenait à la municipalité de Kent, de ce comté se trouverait à avoir une population de 58,000 âmes. Dès le principe, on se proposait de donner trois représentants à Kent ; mais afin de rencontrer les vues de ceux qui croient que Toronto devrait avoir un autre représentant, on se propose de donner ce nouveau député à cette ville et deux députés au comté de Kent.

M. CLANCY : Ce qui règle la chose maintenant, n'est-ce pas ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'aime à croire que toutes les objections que l'honorable député pouvait avoir contre cette augmentation dans la représentation du comté de Kent se trouvent détruites par ce fait seul. Le bill a aussi pour but de rendre à certains comtés de la province de Québec un certain nombre de municipalités qui en ont été détachées de temps à autre.

M. CLARKE : Y a-t-il des changements dans Algoma ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non. Dans la province de l'Ile du Prince-Edouard——

M. McNEIL : Avant que l'honorable ministre attaque ce sujet, je voudrais lui demander si les juges devront considérer l'augmentation de la population depuis le dernier recensement, ou si cette augmentation depuis huit ans ne doit pas être considérée ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le bill indique les questions qui seront soumises aux juges. Le recensement indique quelle est la population. C'est une mesure qui aurait du être présentée et adoptée en 1892 au lieu de 1899. Les juges se trouvent dans la même position que celle qu'ils auraient occupée en 1892 : ils ont devant eux le recensement de 1891, les cartes géographiques des provinces, l'histoire du pays et tout ce qu'ils jugeront nécessaire pour en arriver à un jugement équitable.

M. MACLEAN : Les juges siégeront-ils comme tribunal et entendront-ils les deux partis, ou en conclave secret et décideront-ils d'eux-mêmes ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne puis dire s'ils siégeront comme tribunal.

M. MACLEAN : Si la question est renvoyée directement aux juges, devront-ils se réunir pour la régler entre eux, et non comme cour de justice ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois qu'il est préférable qu'ils ne siègent pas comme tribunal, mais comme commissaires.

M. McNEILL : Je ne saisis pas parfaitement la réponse de l'honorable ministre quant à la population. Faut-il comprendre que les juges ne prendront pas en considération les mouvements de la population des huit dernières années, ou leur sera-t-il loisible d'avoir égard à ces mouvements quand ils en seront informés ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ceci est une mesure "nunc pro tunc"; ils siégeront pour défaire ce que mes honorables amis ont réussi à accomplir. Il leur sera demandé de se considérer comme siégeant immédiatement au lendemain du recensement de 1891.

M. CLARKE : L'honorable ministre voudra-t-il nous donner certaines informations concernant les circonscriptions électorales d'Ottawa et de Hamilton qui, maintenant, ont chacune deux représentants ? Est-ce l'intention du gouvernement de diviser chacune d'elles en deux circonscriptions distinctes, dont chacune élirait un député ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : On n'a pas l'intention de faire autre chose que ce que comporte le bill.

M. CLARKE : Alors il est entendu qu'Ottawa et Hamilton auront chacune deux représentants qui seront élus par toute la ville ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le bill ne changera rien de ce qu'il n'a pas été destiné à changer.

M. MACLEAN : Comment les juges devront-ils en agir avec la cité de Toronto ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les juges délimiteront cinq circonscriptions dans la cité de Toronto.

M. MACLEAN : Leur sera-t-il permis de donner deux représentants à Toronto-ouest et un représentant seulement à quelque autre division ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela leur sera permis si le bill ne restreint pas autrement leurs pouvoirs.

M. MACLEAN : Mais les restreint-il ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'y vois rien dans ce sens. Si l'honorable député veut lire le bill——

M. FOSTER : Mais l'honorable ministre explique le bill.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est vrai, et je ne m'oppose pas à cette question. Si l'honorable député ne comprend pas, qu'il me permette de lui dire que le bill décrète que les juges devront prendre la ville de Toronto et la diviser, au meilleur de leur jugement, en autant de circonscriptions que le bill accorde à cette cité.

M. MACLEAN : Les juges pourront-ils donner deux représentants à Toronto-ouest et un représentant seulement à Toronto-est ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ils devront délimiter cinq circonscriptions distinctes.

M. MACLEAN : C'est précisément le point que je désire élucider.

M. CLARKE : Demandera-t-on aux juges de diviser en deux chacune des circonscriptions électorales d'Ottawa et de Hamilton ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai expliqué que dans cette circonstance, le gouvernement n'entend pas remanier la province entière, mais ne cherche qu'à remédier aux abus les plus criants des actes des gerrymanders passés ; mais si le bill ne va pas assez loin pour satisfaire les honorables messieurs de la gauche, le gouvernement serait disposé à lui faire faire un pas de plus.

M. McNEILL : L'honorable ministre voudrait-il nous dire s'il sera laissé à la discrétion des juges d'examiner ou de ne pas examiner des témoins, ou si cela ne leur sera pas permis ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le bill contient toutes les clauses nécessaires pour guider les juges. Le sujet sera sans doute longuement discuté en parlement, et si les arguments sont assez puissants pour nous convaincre d'adopter une ligne de conduite plus sage, cela sera fait sans doute.

M. McNEILL : Mais quelle ligne de conduite devra être tenue d'après le bill ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je renvoie mon honorable ami au projet de loi.

M. McNEILL : Je désire obtenir une information, et je suis certain que l'honorable ministre n'entend pas être discourtois. Il dit que si une ligne de conduite plus sage lui est suggérée elle sera adoptée. Mais ce que j'entends connaître c'est la ligne de conduite maintenant tracée. Les juges devront-ils décider, d'après l'interprétation que mon honorable ami donne au bill, s'ils entendront des témoins ou non, ou leur est-il interdit d'entendre des témoins ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je renvoie mon honorable ami au paragraphe 2 du deuxième article du bill.

Les lettres patentes nommant ces commissaires leur prescriront, en faisant ces divisions, de t compte de la répartition de la population suivant le dernier

recensement du Canada, la commodité du public, et de faire ces divisions de la manière qui leur paraîtra la plus propre à rendre justice aux intéressés.

M. McNEILL : Mais devront-ils entendre ou ne pas entendre de témoignages à cet effet ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La clause du bill renferme leurs instructions et ils interprèteront cette clause.

M. McNEILL : Mais quelle interprétation faut-il lui donner au sens de mon honorable ami, qui s'est chargé de cette mesure.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'interprétation que je pourrais lui donner ne changerait pas le sens du bill.

M. McNEILL : Ce que je désire savoir, c'est le sens qu'il faut donner au bill à ce sujet dans l'opinion de mon honorable ami qui explique la mesure.

M. FOSTER : Qu'un autre se charge du bill.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : M. l'Orateur, je désire continuer mes observations.

Mr. McNEILL : Mon honorable ami refuse de me donner l'explication demandée.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je renvoie mon honorable ami au bill. J'en arrive maintenant à l'Ile du Prince-Edouard. Le bill rétablit les comtés dans leurs limites respectives dans la province de l'Ile du Prince-Edouard. Cette province a droit à cinq représentants et les comtés, jusqu'à récemment, ont été représentés chacun par deux députés. Un changement a été fait, certaines parties ont été détachées d'un comté et mises dans un autre, et le nombre de députés de six qu'il était a été réduit à cinq. Il est maintenant résolu de remettre à chaque comté ces parties de territoire qui lui appartiennent pour les fins muicipales, et de répartir la représentation en conséquence. Le comté de King, dont la population est moindre, aura un représentant et les autres comtés dont la population dépasse celle de King en auront chacun deux.

M. MARTIN : Est-ce l'intention du gouvernement de diviser les comtés de Prince et de King ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce n'est pas l'intention du gouvernement de diviser les comtés de Prince et de King en deux circonscriptions distinctes ; mais on doit s'en tenir à la coutume qui a été si longtemps suivie depuis la Confédération ; c'est-a-dire de permettre à chaque comté de voter comme une seule circonscription élisant deux représentants.

M. MARTIN : Pourquoi le principe établi dans Ontario de diviser les circonscriptions n'est-il pas suivi dans l'Ile du Prince-Edouard ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le bill entend déranger le moins possible l'usage suivi dans chaque province depuis la Confédération à nos jours. Si l'Ile du Prince-Edouard a eu un système de votation et si une autre province a suivi un mode différent, nous désirons déranger le moins possible les usages auxquels la population a été accoutumée.

M. FOSTER : Le bill maintenant repose sur l'usage.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le bill est fait de manière à convenir à la population.

M. MARTIN : L'honorable ministre voudrait-il——

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je comprends que l'honorable ministre a déclaré qu'il ne voulait pas d'interruptions.

M. WALLACE : Au contraire, M. l'Orateur, il est enchanté de la chose.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Après ces observations, je demande qu'il me soit permis de proposer la deuxième lecture du bill.

Sir CHARLES TUPPER (Cap-Breton) : Après avoir écouté attentivement le discours que le directeur général des Postes (M. Mulock) a fait dans cette Chambre, je demande pourquoi, dans son exorde, il s'est excusé d'avoir été absent lors de la présentation du bill, laissant ainsi au premier ministre la tâche de le présenter et de l'expliquer. Quand l'honorable ministre a fait cette entrée en matière, j'ai supposé qu'il nous donnerait un exposé clair et magistral de ce projet de loi, que le premier ministre, dans son opinion, n'avait pas compris. Il semblerait qu'en son absence, le premier ministre l'eût malheureusement remplacé, et eût lamentablement échoué à rendre bon compte de cette proposition qui est la sienne. Tous nous avons écouté avec un vif intérêt les sages paroles qui devaient tomber de ses lèvres pour expliquer cette loi que le premier ministre n'avait pu expliquer d'une manière satisfaisante. Mais je crois que ceux qui ont entendu la dernière partie de son discours en sont venus à conclure que lui-même connaissait peu ou rien de ce qui concerne ce bill. Quand on lui a posé les questions les plus ordinaires, les plus simples et les plus pertinentes sur le but du bill, il a répondu : Je vous renvoie au bill. Avec lui ça été le bill, tout le bill et rien autre chose que le bill. Ce n'était pas le William à la hauteur des circonstances, mais c'était le bill.

Maintenant, je dois dire, dès le début, que sous un rapport, la Chambre est obligée à cet honorable monsieur. Il a certainement fait preuve d'une franchise que le premier ministre n'a pas montrée lors de la présentation de cette mesure. Le premier ministre, avec le grand discernement dont il est doué, a entrepris de dire que c'était une mesure

très inoffensive destinée à remédier à quelques lacunes de bien faible importance. Mais le directeur général des Postes a mis bas le masque et a déclaré à la Chambre et au pays que ce bill avait un but et seulement un but—renforcer la position du parti libéral avant que celui-ci fasse appel au peuple. Voilà l'alpha et l'oméga du bill ; voilà toute l'histoire.

L'honorable ministre avoue ouvertement qu'il a peur et que le gouvernement dont il fait partie a peur d'affronter le verdict du peuple. Je n'en suis aucunement surpris, ayant appris comme ils l'ont fait à connaître le sentiment du pays d'un bout à l'autre quant aux mesures qu'ils ont soumises à cette Chambre. Je ne suis pas surpris qu'ils en soient venus à la conclusion qu'une chose, une seule chose, était d'importance majeure pour le Canada—le salut de leur administration.

En vertu des lois et de la constitution de ce pays, ils doivent retourner devant leurs électeurs qui leur ont donné le pouvoir, pour leur demander un renouvellement de leur mandat. Ils s'aperçoivent qu'il leurs erait inutile, vu la position qu'ils ont prise, vu les mesures qu'ils ont fait adopter forcément par cette Chambre, d'en appeler au verdict indépendant du pays. Ils ne pourraient pas le faire avec la moindre chance de réussir. En conséqueence, l'honorable ministre a jeté bas le masque aujourd'hui et nous a déclaré que ce bill avait un but, et un but seulement.

Il ne s'agit pas de remanier les limites des comtés suivant leur population. L'honorable ministre nous dit que la question de représentation suivant le chiffre de la population, était une question importante quand elle s'agitait entre Ontario et Québec, quand le parti libéral dans la province d'Ontario demandait à grands cris plus de poids et d'influence pour cette province, en lui accordant la représentation basée sur le chiffre de sa population. Mais, dit-il, c'était une question provinciale. L'honorable ministre ne voit-il pas que chaque argument et chaque parole de George Brown en faveur du principe de la représentation basée sur le chiffre de la population s'appliquent avec beaucoup de force au mode de distribution de la représentation dans les différentes provinces ? Ne voit-il pas que tout ce débat au sujet de la représentation basée sur la population est une comédie, s'il est loisible au gouverne- d'empêcher le pays de rendre un verdict équitable et indépendant par la voix de la masse du peuple ?

Sous le système des limites de comtés et vu l'état de choses de date ancienne, surgit, à n'en pas douter, une certaine difficulté quand il s'agit d'établir le principe inviolable d'adhérer rigidement à une moyenne de population dans la représentation.

Le très honorable premier ministre, lors de la présentation du bill, a lu un long extrait d'un discours de sir John A. Macdonald sur l'importance de respecter les limites des comtés. Mais il a oublié que sir John Macdonald avait modifié son opinion plus tard. Quand il eût dix ans de plus d'expérience de la vie publique, en 1882, il a expliqué l'opinion qu'il avait primitivement entretenue sur la grande importance des bornes des comtés en rapport avec la représentation. Il a démontré que pour donner au peuple justice égale dans la représentation du pays, il fallait prendre en considération la population.

Chacun sait que dans certaines parties du Canada, il y a des circonstances qui font varier les vues et les sentiments du peuple, circonstances qui n'existent pas ailleurs. La seule manière d'obtenir un verdict juste et non préjugé, sans changer inutilement les bornes des comtés, est de faire en sorte que la moyenne de la population soit toujours maintenue aussi égale que possible, en évitant les inconvénients qui résulteraient d'une adhérence trop prononcée au principe des bornes d'un comté ou celui de la moyenne de la population de l'autre.

Mais l'honorable ministre a commencé par dire que ce bill a pour but de remédier à l'injustice commise en 1882 par ce qu'il appelle le "bill du gerrymander." Il a dénoncé dans les termes les plus forts ce bill qui n'avait aucun égard pour les bornes d'un comté. Il a longuement et vigoureusement parlé sur ce sujet. Je lui demande s'il est partisan de l'administration libérale d'Ontario.

M. McMULLEN : Deux noirs ne font pas un blanc.

Sir CHARLES TUPPER : Mais je croyais que les libéraux ne faisaient jamais mal, quelles que fussent les circonstances—telle était à mon sense le doctrine libérale. J'affirme que chaque mot que l'honorable ministre a prononcé contre le "bill du gerrymander"—comme il l'appelle—contre le bill de remaniement de 1882, s'applique avec une plus grande force au système de redistribution de comtés, tel que suivi tout le temps par sir Oliver Mowat, alors qu'il était premier ministre d'Ontario. Et cependant, non seulement sir Oliver Mowat a toujours eu l'appui de l'honorable ministre dans chacune de ces mesures adoptées dans le but avoué d'écraser ses adversaires et d'augmenter la puissance du parti libéral dans Ontario, sans respecter aucunement les limites des comtés et faisant exactement ce dont l'honorable ministre a parlé comme d'une question d'une importance si considérable. Mais le premier ministre l'a fait venir ici pour faire partie de l'administration libérale.

Par l'appui qu'ils ont donné au gouvernement d'Ontario, les honorables ministres ont sanctionné la politique de sir Oliver Mowat et ont donné leur "imprimatur" à l'acte le plus extravagant d'injuste remaniement des comtés qui ait jamais été commis au Canada.

Je conseillerais à l'honorable ministre, ainsi qu'au gouvernement, de mettre de côté

le prétexte de vouloir suivre les bornes des comtés, et de reconnaître que le seul principe—base de cette mesure—que le seul principe dont ils connaissent quelque chose est le point cardinal d'obtenir par "fas et nefas" tels avantages qui leur permettront d'étrangler la voix de certaines circonscriptions électorales du Canada, au moment où ils doivent en appeler au corps électoral. C'est le seul principe de cette mesure.

Maintenant, M. l'Orateur, l'honorable ministre nous dit désirer avoir une mesure équitable. Est-ce une mesure équitable que celle qui a été déposée sur le bureau de la Chambre ? Son injustice est si flagrante que l'honorable ministre et ses collègues ont déjà été forcés de changer leur mesure, n'osant pas proposer la seconde lecture de ce bill avant d'avoir reconnu l'iniquité de ce bill.

Est-ce un bill équitable que celui qui permet à une région conservatrice, ayant 200,000 âmes—ce que faisait ce bill lors de sa présentation—de n'élire que quatre représentants à cette Chambre, pendant qu'il accorde à une région comprenant une population de 200,000 âmes, mais où la majorité semble être libérale, le droit d'envoyer dix représentants à cette Chambre ?

Ainsi, nous voyons que dans certains districts 200,000 électeurs ne pourront élire que quatre députés, tandis que dans d'autres, la même population pourra en élire dix. Cela est-il juste ? Est-il un membre dans cette Chambre qui veuille dire que c'est là une mesure raisonnable ?

Je me contenterai de relever par quelques mots seulement, les remarques d'un honorable député qui a dit à la Chambre qu'il ne connaissant rien du bill, et que nous devions nous renseigner nous-mêmes sur ce sujet. Cet honorable député ignorait si, d'après ce bill, il serait du devoir des juges de tenir une enquête et s'ils devaient siéger à huis-clos. C'est là cependant une question vitale, et sur laquelle repose cette mesure. Mais l'honorable député admet qu'il n'en sait rien du tout, et je suppose que nous aurons à retenir les services d'un avocat, capable de rédiger le bill d'une manière compréhensible.

Si le bill de redistribution de 1882 était une mesure aussi dangereuse que l'a voulu dire l'honorable député, je crois que l'on doit remercier Dieu que ce bill ait été mis dans nos statuts. Si le parti conservateur doit à cette législation le pouvoir qu'il a tenu depuis 1882, à venir jusqu'à il y a trois ans, nul plus que les messieurs de la droite ne doit en être reconnaissant. Supposons que cette législation n'ait pas été adoptée, et que ces messieurs de la droite fussent venus au pouvoir, où en serait le pays, aujourd'hui ? La première chose qui serait arrivée, c'est que la politique nationale que les honorables messieurs reconnaissent comme le grande cause de la prospérité du pays, aurait été abolie. Où serait le commerce de préférence qui a valu aux honorable messieurs de la droite les décorations qui couvrent aujourd'hui leurs poitrines ? Nous n'aurions pas eu ce commerce, nous aurions accepté un tarif préparé à Washington, contre l'Angleterre et l'attitude prise par le Canada aurait été celle décrite par l'honorable Edward Blake dans le "Times", au centre même de l'empire, c'est-à-dire que la politique prônée par les honorables députés comportait l'abandon de notre commerce aux Etats-Unis, ce qui devait amener la désagrégation politique du pays et l'absorption par la république américaine.

Si la loi de 1882 n'avait pas été adoptée, où en serait le chemin de fer Canadien du Pacifique avec ses 7,000 milles de voie ferrée et d'embranchement qui couvrent le pays ? Cette entreprise aurait été mise de côté par les honorables messieurs de la droite, qui d'après leurs résolutions présentées deux années auparavant, déclaraient que ces travaux ne devaient être poussés que jusqu'au pied des montagnes, et qui n'avaient jamais rêvé dans leur vaste imagination le raccordement de la ville d'Ottawa, le siège du gouvernement, avec Fort-Garry, aujourd'hui la ville de Winnipeg. Je dis donc que si l'honorable député a prouvé que le Canada devait ce qu'il a dit à ce bill, en tenant le parti libéral dans l'ombre, et en maintenant au pouvoir le parti conservateur qui a fait le pays ce qu'il est aujourd'hui, si, comme il l'a dit, c'était une mesure injuste, alors jamais injustice n'a eu de meilleur effet dans aucun pays.

Maintenant, M. l'Orateur, l'honorable ministre a admis que l'intérêt politique était le grand objet en vue. Si jamais le ministre de la Justice a commis un acte qui le désignera dans l'avenir comme un homme à l'esprit étroit, aveuglé par les préjugés, c'est en préparant ce bill, dans le but de ruiner un homme, que les électeurs de Bothwell lui ont préféré. En ce qui a trait à l'honorable député de Bruce-nord (M. McNeill)—

M. GIBSON : Vous l'avez rejeté du parti.

Sir CHARLES TUPPER : J'ai toujours reconnu qu'il faisait honneur à cette Chambre. Je l'ai rejeté du parti et pourquoi ? M. l'Orateur, si les messieurs de la droite savaient ce que veut dire le mot gratitude, le dernier qu'ils voudraient attaquer, c'est l'honorable député de Bruce-nord. Les hommes auxquels ils ne voudraient pas toucher, ce sont les honorables députés de York-est (M. Maclean) et de York-ouest (M. Wallace), car ils doivent la position qu'ils occupent aujourd'hui dans cette Chambre à l'appui qu'ont donné ces messieurs, à une mesure de première importance. Je dis donc que la plus grande preuve d'ingratitude qui ait jamais été donnée par un gouvernement, se trouve dans cette législation par laquelle, les honorables députés de la droite veulent frapper des hommes à qui ils doivent leurs positions sur les bancs du Trésor. Bien qu'à mon avis, ces messieurs dont il est question, aient commis une faute, en agissant comme

ils ont fait, je reconnais, cependant, qu'ils étaient animés des sentiments les plus élevés. Et le gouvernement veut aujourd'hui ruiner ces hommes, en abusant du pouvoir qu'ils croient posséder, contrairement à mon avis—et je dirai à la Chambre avant de terminer, pourquoi je crois qu'il ne possèdent pas le pouvoir de mettre dans nos statuts une loi aussi infâme et aussi inconstitutionnelle. Les honorables messieurs ont un méchant sourire à l'idée de ruiner comme ils l'espèrent l'honorable député de Bruce-nord (M. McNeill) et l'honorable député de Bothwell (M. Clancy). Mais je dois leur dire que la chose n'est pas encore faite, et que je ne crois pas qu'elle se fasse.

Avant de terminer, j'exposerai l'inconstitutionalité de cette infâme mesure, je démontrerai que l'honorable premier ministre est tout à fait sorti du droit constitutionnel. J'exposerai le vide des prétentions de l'honorable premier ministre, que le directeur général des Postes n'a pas voulu suivre dans cette voie, parce qu'il savait, je suppose, qu'une semblable mesure n'entrait pas dans les vues de l'acte de la Confédération, que c'était une violation de l'esprit de cet acte. L'objet de ces messieurs, en présentant cette mesure inconstitutionnelle et injuste, est de renforcer leur position contre des électeurs outragés. Je crois, cependant, qu'il existe chez les électeurs canadiens un sentiment d'indépendance assez fort pour les faire se lever et déclarer qu'un gouvernement qui est obligé de recourir à des moyens aussi extrêmes que ceux dont j'ai parlé tout à l'heure (de morceler les comtés, de manière à permettre à 200,000 électeurs libéraux d'envoyer au parlement dix représentants, tandis que 200,000 électeurs conservateurs ne pourront en envoyer que quatre), les électeurs, dis-je, auront le courage de déclarer qu'un gouvernement réduit fil cette extrémité est indigne de l'appui de tout homme libre et indépendant. Nous comptons aujourd'hui par milliers de ces âmes indépendantes qui ont cru que les déclarations solennelles faites par les messieurs de la droite, faites dans cette Chambre et dans le pays, étaient l'expression de principes qu'il seraient prêts à maintenir, une fois au pouvoir. Devant toutes ces promesses violées, ces principes foulés aux pieds, les électeurs indépendants diront : nous ne voulons pas appuyer un gouvernement ou un parti qui, après avoir manqué à sa parole, et n'ayant rien fait dans l'intérêt public, se présente devant le parlement et fait dire au Gouverneur général, qu'il n'y a qu'une seule mesure importante à soumettre aux représentants du peuple, et que l'objet de cette mesure est de renforcer le parti libéral en morcelant les comtés, en violation de la constitution du pays.

M. TAYLOR : Ce sont des brigands constitutionnels.

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami (M. Taylor) dit que ce sont des brigands constitutionnels. C'est un parti de destructeurs. Il y a deux partis. Les hommes comme les partis sont gouvernés par deux grands principes. Le parti qui accomplit quelque chose pour son pays, est un parti de progrès. Depuis les premiers jours de la Confédération, le parti conservateur a démontré qu'il était ce parti de progrès. C'est à lui que l'on doit toutes les grandes mesures destinées à unir, consolider et développer une grande nation, sur cette partie du continent de l'Amérique du nord, et c'est grâce à ses mesures que les honorables messieurs de la droite peuvent aujourd'hui se glorifier de la grandeur et de l'importance du Canada. Nous pouvons rappeler la grande politique du parti conservateur, à laquelle est due toute législation qui a fait le Canada grand et prospère. Non seulement nous avons proposé toutes ces mesures, mais nous les avons soutenues devant le parlement et nous les avons mises dans les statuts en dépit des efforts, de l'influence et de l'opposition des honorables messieurs de la droite, et par là, nous avons fait du Canada, un pays dont tout Canadien peut être fier, et nous devons nous féliciter de ce que, non seulement le parti conservateur ait conclu ces grands projets, mais qu'il ait eu la force de les mener à bonne fin, malgré toute l'opposition des honorables messieurs de la droite. Ces messieurs font réellement pitié : je regrette que le succès du parti conservateur ait été si grand, lorsque je vois toute la peine qu'ils se donnent pour présenter au pays une grande mesure dans cette dernière année du 19ième siècle. Après avoir fouillé le pays dans tous les coins, ils en sont réduits à avouer en toute humilité que tout a été fait, et qu'il ne leur reste plus qu'à présenter un bill de redistribution. Cette législation restera comme le fruit des efforts réunis du grand parti libéral durant la présente année.

Lorsque cette mesure a été présentée à la Chambre, le directeur général des Postes, après avoir admis que l'objet du bill était ouvertement de renforcer le parti libéral, et de détruire le sentiment conservateur dans la Chambre et dans le pays, a cru devoir terminer ses observations en déclarant qu'il faudrait retenir les services d'un avocat pour définir clairement les dispositions de cette mesure, vu qu'il était lui-même incapable de les expliquer. Mais le directeur général des Postes nous dit, et en cela il suit, je crois, l'exemple du premier ministre, que l'on ne touche pas à Québec. Pourquoi ? Ces messieurs ont donné à entendre qu'ils ne feraient pas de changements sérieux dans cette province. Ici donc ils reconnaissent la valeur de l'acte de 1882. Quant à l'Ile du Prince-Edouard, l'on veut retourner à l'ancien état de choses, et deux comtés éliraient deux députés chacun et l'autre, un seul, car les limites ne seraient pas changées.

L'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) a posé une question très sensée : Pourquoi laisserez-vous à Hamilton et à Ot-

tawa, deux représentants pour retrancher deux députés à Toronto-ouest ? L'honorable ministre (M. Mulock) semble ignorer si le bill aura cet effet. Lorsqu'on lui demande : Pourquoi faites-vous cela ? Oh ! répond-il, c'est que nous ne voulons pas déranger ce qui existe depuis longtemps. Que fait-il à Saint-Jean, N.B. ? Il dérange ce qui existe depuis un siècle. La ville et le comté de Saint-Jean ont toujours élu deux députés, *un pour la ville, et les électeurs de la ville* votaient aussi dans le comté. Quelqu'un s'est-il déjà plaint de cet état de choses ? M. l'Orateur, voici le secret de la chose : Le *mentor de l'honorable* premier ministre dans cette affaire, homme très habile en matière d'élections, a dit : le parti libéral aura de plus grandes chances si vous séparez la ville *du comté, et pour cette raison*, l'on veut changer un état de choses qui existait depuis un siècle.

Je ne crois pas qu'il faille perdre plus de temps à relever les observations faites par le directeur général des Postes en présentant ce bill. Bien que l'honorable ministre (M. Mulock) n'ait que légèrement parlé de la manière dont le premier ministre a présenté le bill, on me permettra d'attirer l'attention sur les remarques du premier ministre. Je ne crois pas qu'il ait été heureux. Comme c'est son habitude, il a présenté cette mesure d'une manière si plaisante que l'on aurait pu croire qu'il s'agissait de la chose la plus simple au monde et qu'il fallait l'accepter sans rien dire. Cependant, lorsque je fis quelques observations à ce sujet, mon très honorable ami a perdu son sang-froid, malheureusement pour lui. Il a fait des déclarations très extravagantes à mon sujet, et il m'a accusé d'avoir fait un discours qui ne contenait que des injures—dignes de " Billingsgate." Je ne crois pas que l'honorable ministre sache ce que veut dire ce mot, car il l'aurait pas appliqué à ce que j'ai dit.

Le PREMIER MINISTRE : Il y a assez longtemps que j'occupe un siège dans cette Chambre pour savoir la chose.

Sir CHARLES TUPPER : Je n'ai fait que donner un exposé des mesures que le gouvernement de l'honorable ministre a soumises à cette Chambre, et j'ai exprimé, en termes peut-être un peu vigoureux, mon opinion, qui est aussi celle du pays, je pense, sur ces mesures. Cela n'est pas parler comme on le fait à " Billingsgate." " Billingsgate " *veut dire se servir d'un langage bas*, vulgaire. Je dois en savoir quelque chose, vu que j'ai l'honneur d'être un poissonnier, car je suis *membre de l'Association des poissonniers*, la seule de ces vieilles associations anglais qui rendent réellement d'importants services au gouvernement en Angleterre aujourd'hui. L'honorable ministre a une très petite idée des mesures que son gouvernement a soumises à la Chambre s'il dit que le seul fait d'en parler est du " Billingsgate."

Je n'ai fait que qualifier ces mesures comme elles *doivent l'être, et je laisserait au premier* ministre le soin de dire si le mot " Billingsgate " peut s'appliquer à ces mesures.

Mais, M. l'Orateur, j'ai mis en *doute la* constitutionalité de ce bill, et j'ai signalé à l'attention de l'honorable ministre le fait qu'il a terminé son discours sans nous dire sur quelle autorité il se basait pour soumettre un bill de redistribution, en 1899. Je lui ai dit ce qu'il sait très bien, qu'il consulterait vainement les documents du parlement canadien pour y trouver un tel acte voté dans de semblable circonstances, et cela, pour la raison que notre constitution indique clairement le temps, le seul temps où un bill de redistribution peut être adopté. Peut-on consulter une meilleure autorité que la constitution qui dit que telle législation ne pourra être adoptée qu'après un recensement. La chose peut-elle être mieux démontrée que par la position dans laquelle se trouve aujourd'hui le directeur général des Postes ? Lorsqu'il parle des populations des comtés et qu'on lui demande où il puise ses chiffres, il nous répond : dans le recensement de 1891. On lui demande encore : Ne savez-vous pas que dans diverses parties du pays, il s'est fait depuis un changement considérable, que ce qui eût été raisonnable après le recensement de 1891 ne l'est pas en 1899, car il s'est fait, dans certains endroits des progrès qui rendent absurde tout comparaison basée sur le recensement de 1891. L'honorable ministre répond : Les juges devront remonter à 1891. Oui, c'est cela, les juges ne pouvant connaître la population actuelle devront se baser sur la population de 1891.

Il suffit de citer cette proposition pour en montrer l'absurdité et aussi démontrer la sagesse de l'acte impérial qui nous donne notre constitution, d'après laquelle un bill de redistribution ne peut être adopté qu'après un recensement. Cela a toujours été reconnu. L'article 51 de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, dit :

> Immédiatement après le recensement de 1871 et après chaque autre recensement décennal, la représentation des 4 provinces sera repartie de nouveau, par telle autorité, de telle manière et à dater de telle époque que pourra, de temps à autre, prescrire le parlement du Canada.

Ainsi, il *est clairement décrété que sem*blable mesure ne sera adoptée qu'après un *recensement décennal, et alors seulement.* Voici ce que dit l'article 92 au sujet des pouvoirs exclusifs des législations provinciales :

> Dans chaque province, la législature pourra, exclusivement faire des lois relatives aux matières tombant dans les catégories de sujets ci-dessous énumérés, savoir : l'amendement de temps à autre, nonobstant toute disposition contraire énoncée dans le présent acte, de la constitution de la province, sauf les dispositions relatives à la charge de lieutenant-gouverneur.

L'acte de l'Amérique Britannique du Nord ne se contente pas de dire qu'il n'y aura de redistribution qu'après chaque recen-

sement décennal ; dans la même loi, on voit une disposition spéciale permettant aux provinces de faire ces redistribution en tout temps. Il serait difficile de trouver quelque chose de plus formel.

M. BRITTON : L'honorable député (sir Charles Tupper) croit-il que la loi de 1893 modifiant la représentation dans la Chambre des communes était inconstitutionnelle ?

Sir CHARLES TUPPER : Je viens de citer la loi et si l'honorable député est l'avocat éminent que je crois, il a dû comprendre.

Immédiatement après le recensement de 1871 et après chaque autre recensement décennal, la représentation des quatre provinces sera répartie de nouveau, par telle autorité de telle manière et à dater de telle époque que pourra, de temps à autre, prescrire le parlement du Canada.

Je crois que cela répond parfaitement à la question de mon honorable ami.

M. BRITTON : Je crois, au contraire, que cela n'y répond pas du tout, car cet article ne concerne que le remaniement de la représentation par province. C'est bien différent de la délimitation des districts électoraux dans une même province, et la loi de 1893 n'est pas plus constitutionnelle que le bill actuel, parce qu'elle changeait les limites d'un grand nombre de districts.

Sir CHARLES TUPPER : Au cours de mon argumentation, j'aurai l'occasion de revenir sur ce point. J'en étais à faire remarquer à l'honorable premier ministre que bien que la presse du pays eût prétendu qu'il n'avait pas le droit d'adopter une loi comme celle-là, excepté après le recensement décennal, il n'a pas dit un mot pour expliquer sur quelle autorité il se base pour présenter son bill. Parlant de cette question, voici ce qu'il dit :

Il m'a demandé si nous avions le pouvoir de présenter une telle mesure vu qu'il n'y a pas eu de recensement. Je réponds dans des termes qu'il adoptera, je l'espère, que, suivant les précédents cités plus d'une fois dans cette Chambre, nous avons ce pouvoir. Des redistributions de divisions électorales ont été faites non seulement *après un recensement, mais* même durant une session alors qu'il n'y avait pas eu de recensement.

J'attirerai l'attention de l'honorable député sur le fait qu'en 1883 ou 1885, le *parlement, d'après* l'avis d'un gouvernement conservateur, a adopté une mesure à l'effet de redistribuer les comtés d'Argenteuil et de Terrebonne. Un an ou deux plus tard, le gouvernement a présenté un bill pour remanier la carte électorale des comtés de Terrebonne et de Montcalm. Si l'on pouvait en agir ainsi à l'égard d'un comté, on pouvait faire de même pour plusieurs. Voilà le pouvoir que nous avons.

Comme raisonnement, cela est d'un vague délicieux. Il parle de 1883 ou 1885. Ayant à soumettre un projet qu'il sait être combattu par la grande majorité du pays, et de nature à ne plaire qu'à quelques partisans outrés, il ne se donne pas la peine de savoir s'il a le droit d'agir comme il le fait et se contente de répliquer que la même chose a *été faite en 1883 ou 1885.*

Il n'y a pas eu de tels actes adoptés en 1883, ni en 1885. Que l'honorable ministre cherche tant qu'il voudra, il n'en trouvera pas plus que je n'en ai trouvé moi-même, qui donnent ce pouvoir.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Si l'honorable député veut me le permettre, je lui dirai que c'est 1893 que je voulais dire. Je ne pensais pas qu'en présence des précédents déjà créés en cette Chambre, on pourrait soulever la question de pouvoir. Mais mon honorable ami de Kingston (M. Britton) vient justement d'attirer l'attention de l'honorable chef de l'opposition sur l'acte de 1893 reproduisant celui de l'année précédente sous plusieurs rapports. Quant à ce qui concerne le comté de Terrebonne, je voulais parler de l'acte de 1869, 32-33 Victoria, par lequel le canton de Doncaster se trouve enlevé au comté de Montcalm et inclus dans celui de Terrebonne.

Sir CHARLES TUPPPER : Cela ne tire pas du tout d'embarras l'honorable chef du gouvernement, ni l'honorable député de Kingston, et je vais pouvoir, sinon les convertir, du moins les convaincre qu'ils se débattent dans le vide et n'ont absolument rien sur quoi s'appuyer. Quand l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) a parlé de la question, le premier ministre a dit :

Non seulement j'y ai répondu, mais j'y ai répondu de la manière la plus péremptoire, par la citation de vos propres précédents. J'ai cité les bills 27-28 Victoria, et 32-33 Victoria, par lesquels ce parlement a remanié les limites des comtés de Terrebonne, de Montcalm et d'Argenteuil.

Quoi, M. l'Orateur, y eût-il jamais rien de plus absurde ? Les autorités invoquées par l'honorable ministre sont des actes passés avant l'organisation du parlement du Canada.

Le PREMIER MINISTRE : Non pas. L'acte 32-33 fut passé en 1869.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre a dit " les actes 27-28 Victoria et 32-33 Victoria ". Or, quand ces actes furent passés, le parlement du Canada n'existait pas encore.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami se trompe du tout au tout. L'acte 32-33 Victoria date de 1869, et le voici.

Sir CHARLES TUPPER : Comme garantie de l'exactitude de ce que j'ai dit, je donne à l'honorable ministre mes autorités. Le premier bill concernant la représentation fut passé en 1872 : (c'est le 35 Victoria, chap. 13).

Le PREMIER MINISTRE : Je demande pardon, mon honorable ami se trompe. Le premier bill, c'est le 32-33 Victoria, chap. 46, un acte ayant pour objet de détacher le canton de Doncaster du comté de Montcalm et de le réunir au comté de Terrebonne pour les fins électorales.

Sir CHARLES TUPPER : J'y reviendrai dans un instant.

M. LANDERKIN : La semaine prochaine.

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami a du plaisir. Tant mieux, j'en suis bien aise. Comme je le sais franchement ouvert à la persuasion, s'il veut bien prendre patience, je lui fournirai, avant de terminer, un petit sujet de méditation, avec la confiance qu'avant longtemps, il sera avec nous.

M. LANDERKIN : Je vais écouter patiemment.

Sir CHARLES TUPPER : Le deuxième bill de redistribution fut passé en 1882 ; c'est le 45 Victoria, chap. 3. En 1887, il a été amendé par le 50-51 Victoria, chap. 4.

Le PREMIER MINISTRE : Amendé ? Est-ce possible ? Je ne puis le croire.

Sir CHARLES TUPPER : Je vais dire à mon honorable ami ce qui a eu lieu. Il avait été fait un contrat d'environ $5,000,000 ; l'original en ayant été soustrait au gouvernement et déposé sur le bureau de la Chambre, on s'aperçut que le mot "est" y avait été substitué au mot "ouest", ce qui créait une absurdité. Le ministre des Chemins de fer et Canaux prit le contrat et le fit amender de manière que le mot "ouest" se retrouvât à la place de "est", sans quoi il y aurait eu contresens. Je le demande à mon honorable ami, ne pense-t-il pas qu'il faille corriger une telle erreur de copiste, qu'elle se rapporte à un contrat ou à une redistribution de sièges ?

Le PREMIER MINISTRE : Assurément. C'est ce que nous voulons faire. Nous voulons corriger les méprises.

Sir CHARLES TUPPER : J'espère bien que mon honorable ami va être satisfait de son attitude sur cette question. L'acte de 1887 avait pour objet de corriger des erreurs de copiste d'abord, de réunir les députés des Territoires du Nord-Ouest à ceux qui se trouvaient mentionnés dans le second article de l'acte de 1882, tel que refondu ; ensuite, de déclarer que tout comté, canton, village, etc., resteraient tels qu'avant la mise en vigueur des statuts refondus. En 1887, le très honorable sir John Thompson, alors M. Thompson, demandait à présenter le bill n° 42, afin d'amender l'acte concernant la représentation. Il disait (" Débats " de 1887):

L'acte de la représentation, tel que publié dans les Statuts Revisés, est la continuation de l'ancienne loi que la Chambre sera composée de 211 membres, et un chapitre subséquent a trait à la représentation des Territoires du Nord-Ouest ; mais il est opportun que le deuxième article soit modifié pour le rendre au chiffre actuel de la représentation en cette Chambre. Il s'élève une difficulté à raison du fait que, depuis la distribution récente de la représentation en cette Chambre, les limites de quelques municipalités ont changé ; et, partant, si l'acte se lit tel qu'il est rédigé maintenant, du moment où les Statuts Revisés seraient mis en vigueur, les limites de quelques comtés seraient différentes des limites fixées par l'acte de 1882. Le bill contient un court paragraphe déclarant que la signification de l'acte de la représentation est que tout comté, cité, ville, township, village ou autre division territoriale, restera comme avant la mise en vigueur des Statuts Revisés.

L'amendement est dû à ce que les statuts refondus ne parlaient pas assez du bill de redistribution. A cette occasion, le très honorable sir John Macdonald, pour qui le très honorable premier ministre, de même que tout Canadien, quelles qu'aient été ses opinions, professe le plus grand respect, disait (" Débats " de 1887, page 1840) :

Je crois que dès le commencement l'on a établi dans notre législation, le principe qu'il ne devait y avoir aucun remaniement des comtés.

Qu'on en prenne note. L'honorable ministre a cité une colonne du discours de sir John Macdonald, comme étant la plus haute autorité qu'il pût offrir à cette Chambre.

Soit en ce qui concerne les frontières, soit autrement, excepté tous les dix ans, après le recensement, et il serait réellement bon, je crois, que nous appliquions ce principe. Il peut arriver parfois que, par l'addition d'une partie d'un comté à une ville, il y ait quelques inconvénients, mais il serait beaucoup mieux que nous éprouvions quelques inconvénients plutôt que de présenter de petits bills à chaque changement de frontière de municipalités, soit urbaines soit rurales, pour changer les frontières des comtés pour des fins électorales. On nous menacerait continuellement de remanier les comtés. Nous faisons mieux de laisser la question telle qu'elle est, afin que les divisions électorales restent telles qu'elles sont jusqu'au prochain remaniement, en ce qui concerne les frontières. En agissant ainsi, nous nous créerions beaucoup d'ennuis et ils s'élèveraient de nombreuses objections des deux côtés de la Chambre ; si la raison d'opportunité est adoptée dans un cas, cette raison s'appliquera à un autre cas et l'on apportera divers arguments pour démontrer qu'il est opportun de changer les frontières des comtés. Les frontières ne devraient être changées qu'une fois en dix ans.

Telle est l'opinion d'un homme qui jouit aujourd'hui de la confiance du pays tout entier. Feu sir John Thompson disait en comité (" Débats " de 1887, page 1127) :

Le but de cet article est de corriger une erreur de copiste qu'il y a dans les Statuts révisés. Malgré l'addition des quatre députés du Nord-Ouest, en vertu de l'acte de la dernière session, l'acte relatif à la représentation a été inséré dans les Statuts révisés, avec le mot "211." Le but de l'article 2 est de conserver les actes relatifs à la représentation tels qu'ils existaient avant les Statuts révisés. Naturellement, les Statuts révisés ont abrogé la législation antérieure. On n'a pas l'intention de changer les frontières telles que fixées.

Comme on a parlé de sir John Thompson, en ce qui a trait à la présente question, tandis que je suis à la traiter, je dirai qu'en 1893, il a présenté un bill, et c'est maintenant que je demande l'attention de mon honorable ami de Kingston (M. Britton), car je lui ai promis de répondre, avant de terminer, à la si pertinente question qu'il m'a faite. Voici l'explication donnée par sir John Thompson, demandant à présenter le bill n° 42, afin d'amender l'acte concernant la représentation :

C'est un bill très court dans le but de faire certains amendements à la loi adoptée l'an dernier, sur certains

détails de forme, et dans lesquels il ne s'agit que de rectifier les délimitations sans toucher aux principes sur lesquels la loi est basée.

M. BRITTON : La question que j'ai faite à l'honorable député avait rapport à 1893.

Sir CHARLES TUPPER : Le voici, le bill de 1893, et voici ce qu'a dit sir John Thompson en le présentant.

M. BRITTON : C'est malheureux qu'il en soit ainsi, car le bill a pour titre : "Acte à l'effet de répartir de nouveau la représentation à la Chambre des communes."

Sir CHARLES TUPPER : Je vais maintenant répondre à mon honorable ami par les paroles mêmes de l'homme le plus capable de lui répondre, c'est-à-dire, sir John Thompson, qui a présenté le bill et a parlé de la teneur et non du titre du bill. Sir John *Thompson disait :*

Le premier article a pour effet de donner plus exactement la délimitation du district électoral de Nipissingue ; il nomme les paroisses et indique les frontières avec plus d'exactitude technique. L'article deux, fait disparaître une erreur au sujet de la ville d'Ottawa. Pendant que le bill était devant le comité, ce dernier a adopté un article disant que le district électoral de la ville d'Ottawa comprendra la ville d'Ottawa, etc., etc., mais ces limites ont été changées depuis l'adoption de l'acte de redistribution précédent ; mais le greffier en intercalant cette disposition dans la loi en a fait un simple paragraphe disant que les localités ci-après mentionnées éliront un représentant.

Simple erreur de copiste par suite de laquelle la cité d'Ottawa n'avait droit qu'à un seul député. Une erreur de cette sorte se corrige aussi facilement que celle qui réside dans la transposition des mots "est" et "*ouest.*"

Cela aurait pour effet de priver la ville d'Ottawa d'un de ses représentants.

Je propose donc que la ville d'Ottawa comprenne la ville d'Ottawa, à l'exception de cette partie connue sous le nom de New-Edinburgh et qu'elle élira deux représentants.

Ensuite vient un amendement substituant le mot "est" au mot "ouest" afin de faire disparaître une erreur au sujet des frontières d'un des nouveaux districts électoraux du comté d'Ottawa.

L'article suivant fait disparaître une erreur au sujet du district électoral d'Hochelaga, en disant qu'il comprendra des villes de Saint-Henri, Sainte-Cunégonde, et Côte Saint-Antoine, et du quartier Saint-Gabriel, de la ville de Montréal. La loi adoptée l'an dernier décrit la Côte Saint-Antoine et Saint-Gabriel comme étant des quartiers de la ville de Montréal, tandis que Saint-Gabriel seul est un quartier de Montréal.

Une paroisse a été oubliée dans la description de Rouville, ainsi que dans celle de Bagot et dans Provencher, certaines localités ont été laissées de côté.

M. LAURIER : L'honorable ministre peut-il dire quelle erreur il s'agit de corriger dans la délimitation du district de Nipissingue ?

Sir JOHN THOMPSON : Je puis dire en termes généraux que la description contenue dans la loi de l'an dernier n'est pas conforme aux frontière modifiées de la province d'Ontario.

C'est là, je crois, le seul commentaire fait par le très honorable chef du gouvernement sur le bill qui, comme mon honorable ami de Kingston peut s'en rendre compte, a été accepté non seulement par l'opposition, mais par toute la Chambre comme une mesure ayant purement pour objet la correction d'erreurs de copiste et qui ne souffraient aucune difficulté.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 4) constituant en corporation la Compagnie d'assurance du Canada sur les glaces.—(M. Monk.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER, D'ECLAIRAGE ET DE FORCE MOTRICE DE QUEBEC.

La Chambre se forme en comité pour étudier le bill (n° 84) concernant la Compagnie du chemin de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix, et pour changer son nom en celui de "Compagnie de chemin de fer, d'éclairage et de force motrice de Québec".—(M. Carroll.)

(En Comité.)

M. TISDALE : Tout ce bill, moins certaine partie de l'article 13, ayant été adopté, en l'absence de l'honorable député de Kamouraska (M. Carroll) qui en avait pris charge, je consens, d'après l'avis de ses promoteurs, à ce qu'on raye de l'annexe tout ce qui vient après le mot "dit," page 9, jusqu'aux chiffres "9,266," page 37.

M. SPROULE : Qu'y a-t-il dans cette partie là ?

M. TISDALE : Il n'y a que des descriptions de propriété reproduites du contrat, et quelques honorables députés y objectent, sous prétexte qu'elles chargent inutilement le statut.

M. SUTHERLAND : L'amendement de l'honorable député du Simcoe (M. Tisdale) tendant à même fin que celui que j'ai présenté mercredi soir, je désirerais donner communication d'une lettre de l'avocat de la compagnie au greffier en loi de la Chambre et qui se lit comme suit :

Les amendements proposés par M. Sullivan mercredi soir en comité général à l'article 13 et à l'annexe B satisfont la compagnie et elle les accepte.

(Signé.) A. FERGUSON.
Pour la compagnie.

En l'absence du député chargé du bill, je ne voulais pas aller plus loin, bien qu'on m'eût informé que ces amendements étaient satisfaisants. Je suppose qu'il n'y aura plus d'objection à mon amendement de mercredi afin d'ajouter les mots "en partie" dans la cinquième ligne de l'article 13, après le mot

"commence," au lieu d'insérer toute l'annexe et afin de rayer une trentaine de pages de cette dernière.

M. TISDALE : J'étais sous l'impression qu'on avait déjà inséré les mots "en partie."

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : En effet, on les a insérés.

M. BAIN : Cela ayant eu lieu, l'absence du promoteur du bill nous a empêché d'aller plus loin, et c'est pourquoi nous n'avons pas rayé toutes ces pages.

Le bill tel qu'amendé est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

CHEMIN DE FER DE NIAGARA, STE-CATHERINE ET TORONTO.

La Chambre prend en considération la motion de M. Calvert, que M. l'Orateur quitte le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité pour examiner le bill (n° 69) acte pour constituer la compagnie du chemin de fer de Niagara, Sainte-Catherine et Toronto, et la motion de M. Landerkin en amendement pour que le bill soit renvoyé au comité des chemin de fer et canaux pour plus ample considération.

Amendement rejeté.

M. W. GIBSON : M. l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je crois devoir expliquer au comité pourquoi j'ai appuyé l'amendement de l'honorable député de Greysud (M. Landerkin). Pendant la discussion de ce bill, il n'a pas été dit au comité que la cité de Saint-Catherine avait accordé $80,000 à ce chemin de fer, et voici que la Chambre se propose de sanctionner un projet de loi autorisant les promoteurs du chemin à l'hypothéquer jusqu'au montant de $25,000 par mille. Comme l'a dit l'autre soir l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) on a acheté ce chemin pour environ $35,000 à $37,000. Bien que je n'objecte pas à la constitution de la compagnie, il me semble qu'on devrait en limiter les pouvoirs. D'abord, d'après l'article 9 du bill, sans être obligée de bâtir un seul autre pouce de chemin, la compagnie

Pourra émettre des obligations, débentures ou autres valeurs jusqu'à concurrence de vingt-cinq mille piastres par mille du chemin de fer et de ses embranchements ; et ces obligations, débentures ou autres valeurs ne pourront être émises qu'en proportion de la longueur de chemin de fer alors construite ou dont la construction sera donnée à l'entreprise.

Le chemin a environ douze milles de long, et adopter ce bill c'est mettre dans les mains de ceux qui demandent la constitution de la compagnie, $300,000 représentant une propriété qui n'a coûté à ces messieurs que $35,000 à $40,000. Je serais injuste envers mon comté et surtout envers la cité de Sainte-Catherine qui fut tout d'abord favorable à la constitution de ce chemin de fer si je ne demandais à la Chambre de refuser à ces messieurs le pouvoir absolu d'hypothéquer ces 12 milles de chemin, et de ne pas leur mettre en mains ces $300,000 de l'argent du peuple. Même dans le cas où ces messieurs n'obtiendraient pas par la négociation de leurs bons la pleine valeur de $300,000, et ne réaliseraient par exemple que 50 cents dans le dollar, nous nous trouverions encore à leur avoir mis en mains $150,000, ce qui représenterait une propriété qu'ils ont obtenue pour $35,000. Ma raison—il faut en avoir une à donner à la Chambre pour demander le renvoi de ce bill au comité—c'est qu'on devrait pourvoir à la protection de Sainte-Catherine. C'est pourquoi je suggère qu'on oblige ces messieurs à faire pour $80,000 de bons payables à l'ordre du trésorier de Sainte-Catherine. Si ces messieurs font preuve de leur bonne foi en prolongeant le chemin soit jusqu'au Fort Dalhousie ou au Fort Erie ou à Hamilton, les citoyens de Sainte-Catherine pourront rembourser ces $80,000, c'est-à-dire l'équivalant du montant qu'ils ont payé pour la construction de ce chemin. Si les honorables députés de cette Chambre se prononcent en faveur du bill ils vont adopter une très mauvaise loi, en ce sens qu'ils vont mettre ceux qui demandent la constitution du chemin de fer, à même de faire ce qu'ils voudront des $300,000. Si ce bill est adopté et devient loi, dès demain, ces messieurs peuvent avoir $300,000 à leur disposition. Je le demande aux honorables membres de cette Chambre, est-ce là la loi qu'il faut passer au sujet d'un chemin de fer aussi embarrassé que celui-ci ? La cité de Sainte-Catherine a souscrit une très forte somme pour la construction de ce chemin. La ville de Thorold représentée par l'honorable député de Welland, M. McCleary a donné aussi, je crois, $40,000. La cité de Sainte-Catherine en ayant fourni $80,000, il est donc sorti $120,000 du gousset du peuple, et quand ce chemin s'est trouvé dans des embarras financiers on a passé cet argent à une corporation qui a fait l'acquisition du chemin pour la somme de $35,000. Je demande à cette Chambre si ce n'est pas là une législation vicieuse ? Nous devrions voir à accorder toute la protection possible, non seulement à la population de Sainte-Catherine, mais à celle de Thorold et à tous ceux qui ont participé à la souscription des $120,000 en faveur de ce chemin de fer. Je n'objecte pas à ce qu'on construise ce chemin comme on voudra ; je sais qu'il serait avantageux au comté que je représente. Une grande partie de la population y est favorable aussi, mais il me semble que je manquerais à mon devoir comme député du comté si j'omettais de signaler à la Chambre la situation grave dans laquelle le chemin, tel qu'il est aujourd'hui, se trouve à mettre la cité de Sainte-Catherine. Tout ce que je demande, c'est que le gouvernement protège le comté que je représente, et en particulier la cité de Sainte-Catherine qui a déjà fourni $80,000 pour la construction de ce chemin. Je demande que

l'émission de ces bons soit entourée d'une protection spéciale, et qu'on les fasse payables au trésorier de la cité jusqu'au montant qu'a déjà payé la cité de Sainte-Catherine. Si le chemin se prolonge, il sera facile à cette dernière de rembourser cet argent à la compagnie. Les citoyens de Sainte-Catherine le feraient avec plaisir ; mais jusque-là, ils ont droit à ces $80,000. Si je me rappelle bien, dès qu'on a projeté la construction du chemin, Sainte-Catherine devait même fournir $160,000 ; $80,000 quand le chemin serait parachevé jusqu'à cette cité, et $80,000 lorsque la ligne serait étendue de Sainte-Catherine à Hamilton ou Toronto. Mais on n'a étendu la ligne ni jusqu'à l'une, ni jusqu'à l'autre de ces cités. A l'époque où se bâtissait ce chemin de fer, la Compagnie du Pacifique fit offrir à ses promoteurs dix pour cent de profit, et le remboursement de ce qu'avaient coûté ces 12 milles de chemin, en échange de leur charte. Alors, le plus fort actionnaire du chemin, feu M. Neelon, disposé tout d'abord à accepter l'offre, la refusa ensuite, ou en d'autres termes, il exigea, non seulement 10 pour 100 de profit sur la construction de la ligne depuis la chûte Niagara jusqu'à Sainte-Catherine, mais encore 10 pour 100 des profits à faire sur la construction du chemin depuis Sainte-Catherine jusqu'à Toronto ou Hamilton.

La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a, avec raison, refusé l'offre et il en est résulté que le chemin de fer n'a jamais dépassé Sainte-Catherine. Il se délabra, bien que je doive dire en faveur de quelques-uns des promoteurs de cette voie, qu'ils ont mis le chemin, à mon sens, dans un état assez satisfaisant et qu'ils l'ont bien réparé.

Mon but en particulier n'est pas de m'opposer à la construction de cette voie ou à son prolongement dans l'une ou l'autre direction. Mais je m'oppose au projet de donner à ces messieurs le pouvoir de prélever, sur obligations, $300,000 sur un chemin qui leur coûte seulement $35,000 ou $40,000.

Après ces observations, je laisse à la Chambre de décider si la cité du comté que je représente a droit à la considération que je réclame pour elle.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Si je comprends bien, l'honorable député a deux objections à faire. La première, c'est que la Chambre autoriserait cette compagnie de chemin de fer à prélever, en vertu d'obligations, $25,000 par mille de chemin parce que la voie entière a été acquise au prix de $36,000. L'honorable monsieur ne niera pas, je crois, que douze milles de la voie sont construits. Les promoteurs avaient droit d'engager le chemin pour $30,000 par mille. S'il a été dépensé assez d'argent pour construire douze milles de la voie, celle-ci doit avoir actuellement beaucoup plus de valeur qu'elle n'en avait lorsqu'il fut permis de l'engager pour un montant plus considérable. En conséquence, je crois que cette Chambre ne se trompe pas en autorisant aujourd'hui les promoteurs à l'engager pour $30,000. Primitivement la charte accordée à ce chemin autorisait l'émission de $30,000 d'obligations, parce que la voie passait dans une partie du pays où le droit de passage est très coûteux.

Un autre aspect de la question est celui-ci : Si nous adoptons ce bill, nous permettons aux promoteurs de prélever $300,000, mais seulement sur cette partie du chemin déjà construite ou dont la construction a été donnée à l'entreprise. On dit qu'ils pourront prélever l'argent et le gaspiller, mais ils ne le pourront pas parce qu'ils ne pourront prélever le montant que lorsque l'entreprise pour la construction du chemin aura été accordée. L'honorable député désire qu'une partie du montant soit donnée à Sainte-Catherine, pour compenser cette ville de la forte subvention qu'elle a votée. Mais Sainte-Catherine jouit des avantages de cette partie du chemin actuellement construite. Et s'il y a un montant additionnel prélevé par la vente des obligations à raison de $25,000 par mille, il devra l'être soit sur cette partie du chemin actuellement construite, soit sur la partie donnée à l'entreprise. Et s'il est construit plus de chemin, Sainte-Catherine profitera nécessairement des avantages offerts par la voie entière. De même pour Thorold.

Je n'ai pas trouvé dans les raisons apportées par l'honorables député de motif de refuser à cette compagnie le droit d'engager le chemin pour $25,000 du mille. Indubitablement et Sainte-Catherine et Thorold seront rétribués, comme ils s'attendaient de l'être quand ils ont accordé des subventions à cette voie, afin que la compagnie puisse émettre des obligations engageant le chemin au montant de $25,000 du mille.

M. W. S. CALVERT (Middlesex-ouest) : En réponse à l'honorable député de Lincoln (M. Gibson) je puis dire que j'ai été quelque peu surpris de ce qu'il a dit à propos de Sainte-Catherine. L'autre jour, quand le comité s'est réuni, nous avons entendu les explications du maire et de l'avocat de Sainte-Catherine et de quelques autres qui désiraient tous l'adoption de ce bill. Je crois qu'il est de la plus grande importance pour Sainte-Catherine que la charte demandée par la compagnie soit accordée. Tel que dit, la ville de Sainte-Catherine a donné une subvention de $80,000 ; elle a de plus acheté des obligations au montant de $80,000. Elle se trouve donc engagée pour $100,000 dans la construction de ce chemin. Elle a payé jusqu'à ce jour $120,000 outre les intérêts, et elle doit encore $40,000. On comprend qu'une ville qui souscrit des montants semblables doit désirer ardemment recevoir récompense pour ce qu'elle donne. Ses représentants se sont donc présentés ici l'autre jour et ont insisté auprès du comité, auprès de chaque personne intéressée à cette entreprise, pour obtenir cette charte.

Je puis ajouter à ce sujet, ainsi que le faisait remarquer, l'autre jour, l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) qu'un acte constituant en corporation l'ancienne compagnie a été passé par la législature de l'Ontario en 1881, tel qu'on peut le voir au chapitre 75 des statuts de l'année en question. L'année suivante, on a permis à la compagnie du chemin de fer de prolonger son chemin de Hamilton à Toronto. Le gouvernement de l'Ontario dont le siège se trouve dans le centre des opérations de cette compagnie, sait parfaitement s'il est de l'intérêt de cette partie du pays d'avoir cette voie ferrée prolongée à Hamilton et Toronto. On semblait croire qu'il y avait objection à ce que cette route dépassât Hamilton. Après une longue discussion, on a décidé, à une bonne majorité, que ce chemin devrait être prolongé jusqu'à Toronto.

L'honorable député d'Oxford-nord (M. Sutherland) en discutant cette question l'autre jour, a dit que la charte que nous demandons au parlement de nous accorder est pour une ligne de chemin de fer de 150 ou 200 milles plus courte que celle dont il était question dans l'ancienne charte accordée par cette Chambre. Je vais citer quelques faits pour démontrer que cet énoncé est exact. Ainsi, en 1895, par le chapitre 61 des statuts du Canada, cette compagnie était autorisée à prolonger sa ligne de Hamilton à Brantford, de Brantford à Woodstock, de Woodstock à Port-Dover, de Port-Dover à Port-Burwell et à construire un chemin de fer de ceinture de Thorold à un point quelconque entre Sainte-Catherine et Jordan. Maintenant si je calcule la distance entre ces différents endroits, je trouve que la déclaration faite par mon honorable ami d'Oxford-nord est absolument exacte, quand il dit que l'ancienne charte couvrait un parcours plus long de 175 milles que la charte demandée actuellement. Puis, ce chemin, en vérité, coûte un fort montant d'argent auquel la population de Sainte-Catherine a contribué dans une énorme mesure. Ces douze milles sont fort coûteux.

Maintenant mon honorable ami dit qu'on leur impose pour $25,000 d'obligations. Mais $25,000 du mille couvriraient le coût de tout le chemin, et si ce chemin coûte autant que l'honorable représentant de Lincoln le prétend, doit-on supposer que la cité de Sainte-Catherine, ou que mon honorable ami lui-même, ou que tout autre capitaliste permettrait de vendre ce chemin pour $36,000 ?

Ce chemin a été mal entretenu et le département de Chemins de fer et Canaux a dit à la compagnie qu'à moins que le chemin ne fût mis en bon ordre, il serait forcé de l'interdire. En conséquence, ces messieurs ont acquis le chemin, ont dépensé $12,000 ou $15,000 pour renforcer les chevalets et les ponts ; puis les porteurs d'obligations ont nommé un sequestre afin de se faire rembourser l'argent qu'ils avaient avancé.

M. CALVERT.

Après un certain temps, les porteurs d'obligations sont allés devant le tribunal, et la haute cour de justice fit vendre le chemin. Le jugement final décrétant la vente a été prononcé sur la demande des porteurs d'obligations, le 9 juin 1897. Rapport de la vente a été fait le 31 janvier 1897. Et l'ordonnance de délivrance transmettant le chemin de fer, l'entreprise et privilèges, etc., aux acquéreurs, et ordonnant au séquestre de se dessaisir a été fait le 14 avril 1899. Ensuite la vente de ce chemin a été annoncée. Ces messieurs furent les plus hauts enchérisseurs et, par suite, ce serait un état de choses étrange de vous voir refuser une charte permettant d'exploiter ce chemin après que ces messieurs l'ont acquis à une vente faite par les tribunaux du pays.

La clause 276 de l'acte des chemins de fer oblige toute compagnie acquérant un chemin en justice, à se présenter devant cette Chambre à la session qui suit immédiatement cette acquisition pour demander une nouvelle charte de constitution en corporation. Voilà pourquoi nous sommes ici aujourd'hui.

La clause 276 de l'acte des chemins de cité de Hamilton et Toronto est encore en vigueur. La compagnie a jusqu'au 23 juillet pour terminer les travaux qu'elle a déjà commencés, à ce qu'on me dit. Ces messieurs ont fait certains travaux pour se conformer aux prescriptions de la loi. Le procureur de la compagnie déclare ce qui suit :

L'embranchement de Hamilton et Toronto a été commencé en 1895, le droit de passage a été acquis sur un parcours considérable et le nivellement a été fait. Le temps fixé pour commencer la construction des embranchements et pour compléter toute l'entreprise de la compagnie a été prolongé, en dernier lieu par le chapitre 92 des Statuts du Canada, 1894, qui a permis de commencer la construction des embranchements avant le 23 juillet 1896, et de parachever l'entreprise avant le 23 juillet 1899. L'acte de 1895 permettant de construire la ligne de Brantford, Woodstock, etc., a exigé que les travaux fussent commencés avant le 22 juillet 1897 et qu'ils fussent terminés avant le 22 juillet 1900. Cet embranchement de Brantford, Woodstock, etc., n'a pas été commencé dans les deux ans, mais la ligne principale a été commencée dans les limites du temps prescrit et l'embranchement de Hamilton et Toronto l'a aussi été. Par conséquent le temps fixé pour terminer la voie principale et le temps prescrit pour terminer la construction de l'embranchement de Hamilton et Toronto ne seront écoulés que le 2 juillet 1899.

Il me semble étrange de voir nos amis faire des objections, car j'ai dit que ces messieurs agissaient de bonne foi. M. Lash, le procureur de la compagnie, m'informe que ces personnes sont en état de construire ce chemin et qu'elles entendent le construire. Puis je crois que l'autre jour, devant le comité des chemins de fer, nous avons restreint à un an le délai pour commencer les travaux et à 3 ans le délai accordé pour les terminer. Ces restrictions sont suffisantes et il n'est que juste, ces gens ayant déboursé leur argent de bonne foi pour acquérir ce chemin en jutice et venant aujourd'hui devant cette Chambre demander une

nouvelle incorporation, conformément à la loi, il n'est que juste de leur permettre de continuer l'entreprise.

J'espère que cette Chambre accordera la demande et adoptera le bill comme le comité des chemins de fer l'a adopté l'autre jour.

M. GIBSON : L'honorable monsieur m'a demandé pourquoi, ainsi que d'autres personnes, je ne m'étais pas intéressé à une entreprise de cette nature. Je puis dire à l'honorable député et à la Chambre que l'occasion a été offerte de m'y intéresser et que j'ai résolu de n'en rien faire, parce que je me suis aperçu à n'en pas douter que le seul et unique but des promoteurs était d'obtenir certains droits à certains privilèges appartenant au gouvernement de ce pays, pour vendre ces privilèges à d'autres.

M. W. McCLEARY (Welland) : L'attitude prise par l'honorable représentant de Lincoln (M. Gibson) dans cette circonstance me comble de surprise. Il représente le comté de Lincoln ainsi que la cité de Sainte-Catherine, dont la population dépasse 10,000 âmes, et je ne puis pas comprendre pourquoi il prend devant cette Chambre une attitude qui, chaque député peut le constater facilement, est contraire aux intérêts de la population qu'il représente. Il prétexte que si le bill déclarait que la cité de Sainte-Catherine sera remboursée des $80,000, subvention qu'elle a payée à la compagnie primitive, il retirerait ses objections. Eh bien ! M. l'Orateur, comme l'a dit le député de Middlesex-ouest (M. Calvert), le maire de la cité de Sainte-Catherine, un des échevins et un des principaux négociants de cette cité étaient présents au comité quand le bill a été étudié. Je suis certain que ces messieurs connaissent les besoins de leur cité et le désir des citoyens tout aussi bien que l'honorable député de Lincoln (M. Gibson)—et je fais cette affirmation sans manquer au respect que je dois à son grand sens des besoins de ses électeurs.

Et si ces représentants de la cité de Sainte-Catherine avaient eu l'intention de demander le remboursement de cette somme, je suis persuadé qu'ils l'auraient déclaré. Mais ils consentent, comme je le sais très bien, à ce que la compagnie reçoive la charte de constitution en corporation qu'elle demande et à ce qu'il lui soit permis de prolonger sa voie jusqu'à la cité de Hamilton, celle de Toronto et jusqu'à Port-Dalhousie et Fort Erié. Comme preuve de cette affirmation, je vais lire un court extrait du "Journal" de Sainte-Catherine, organe libéral qui appuie mon honorable ami de Lincoln (M. Gibson) :

Les propriétaires actuels du chemin de fer de St. Catharines et Niagara Central ont fait adopter aux communes un bill constituant en corporation le chemin de fer Niagara, St. Catherine et Toronto et les autorisant à acquérir le droit de prolonger leur chemin de Hamilton à Toronto. Soit que ces personnes construisent ou non ces prolongements, elles auront du moins éveillé de leur léthargie la compagnie du Grand-Tronc et autres compagnies locales qui, pendant de trop nombreuses années, ont temporisé relativement à la cité de St. Catherine sur la question des commodités à accorder à cette localité. Le *Journal* espère que la compagnie construira ces prolongements y compris celui de Port-Dalhousie, et qu'elle s'apercevra qu'elle a fait des placements avantageux.

L'opposition faite au bill au comité des chemins de fer à Ottawa, a été des plus vives venant surtout du Grand-Tronc qui s'opposa au prolongement jusqu'à Toronto, et venant aussi des représentants de Hamilton qui s'opposaient au prolongement de la ligne de Port-Dalhousie à Hamilton.

Le bill a été vigoureusement appuyé par le maire Keating de cette cité, qui par hasard était présent. Les adversaires de la mesure ont eu cette cité et ce district en leur pouvoir durant un laps de temps considérable, et comme ils n'ont pas réussi à satisfaire à la demande de commodités plus étendues, le nouveau projet mérite d'être encouragé.

Et, M. l'Orateur, le député de Lincoln (M. Gibson), au lieu de discréditer ce projet aurait dû suivre une autre attitude. Quant à moi, il a été loin de remplir son devoir envers mes amis politiques comme envers tous ceux qu'il représente en prenant l'attitude qu'il prend ce soir. J'espère que l'honorable monsieur reviendra sur sa décision et appuiera le bill.

Pour ce qui concerne la ville de Thorold, dans mon comté, je dois dire que nous désirons ardemment recouvrer l'argent que nous avons dépensé sur ce chemin. La ville de Sainte-Catherine ne voudrait pas aujourd'hui, pour aucun montant d'argent, se passer du chemin de fer Niagara Central. Je crois même que cette ville consentirait à prendre la direction du chemin et à l'exploiter en son propre intérêt, car il a augmenté la prospérité de toute la région.

Comme je l'ai dit, la ville de Thorold veut être récompensée et il n'y a pas de raison de s'opposer à ce bill, si ce n'est l'intérêt du chemin de fer du Grand Tronc et du chemin de fer électrique qui, partant de la cité d'Hamilton, traverse Lincoln sur une partie de son parcours et se rend au village de Beamsville. M. l'Orateur, je ne crois pas que ce parlement doive mettre ces intérêts particuliers au-dessus des intérêts du peuple.

M. JAMES McMULLEN (Wellington-nord) : J'ai écouté avec beaucoup de plaisir la proposition de l'honorable député de Lincoln (M. Gibson) et je la crois sage. Tous nous savons que nous accordons à cette compagnie le droit de construire ces 12 milles de chemin à raison de $25,000 du mille, soit $300,000. Nous avons appris par leurs propres déclarations devant le comité qu'ils ont acquis le chemin pour $36,000. Je voudrais savoir de l'honorable député (M. McCleary) quelle garantie on donne à la Chambre, quelle garantie a la cité de Saint-Catherine que cet argent sera scrupuleusement consacré à la construction du chemin. Tout ce que demande mon honorable ami de Lincoln (M. Gibson), c'est que la ville de Sainte-Catherine prenne possession des obligations qui seront émises pour ces 12

milles de chemin jusqu'au montant de $80,000 que la compagnie détient. J'irais plus loin que lui et je voudrais qu'à même les $300,000 d'obligations qu'elle est autorisée à mettre sur le marché en vertu de cet acte, elle déposât entre les mains du trésorier de la cité de Sainte-Catherine $200,000 afin de garantir à cette ville que l'entreprise que ce bill autorise sera menée à bonne fin. Cela empêcherait ces personnes de vendre ces bons et d'empocher l'argent, tout en laissant Sainte-Catherine dans la position où elle a été laissée.

Mon honorable ami (M. McCleary), connaît parfaitement bien l'historique de ce chemin dans le passé. Quand la compagnie a été autorisée à hypothéquer le chemin à raison de $10,000 par mille, les obligations ont été vendues et l'argent dépensé. Elle obtint ensuite le pouvoir d'émettre des obligations au montant de $20,000 du mille, et elle fit acheter par la cité de Sainte-Catherine $80,000 de ses obligations et elle vendit le reste.

Quand le montant fut dépensé, elle revint devant le parlement pour se faire autoriser à hypothéquer le chemin au montant de $30,000 du mille. Qu'ont-ils fait de la cité de Sainte-Catherine ? Ils sont allés à la cité et lui ont persuadé—je ne puis comprendre comment la ville se soit laissé persuader—d'échanger $80,000 d'obligations sur un chemin hypothéqué à raison de $20,000 du mille, contre $96,000 d'obligations sur un chemin hypothéqué à raison de $30,000 du mille. En d'autres termes, ils ont échangé des obligations sur un tiers du chemin, ou quatre milles, contre des obligations sur un quart du chemin. L'acte qui autorisait la compagnie à hypothéquer le chemin à raison de $30,000 par mille déclarait dans les termes les plus formels que l'objet de la dette portant hypothèque était d'abord de racheter le montant des obligations émises à $20,000 du mille, de faire un règlement avec la cité de Sainte-Catherine et d'appliquer le reste des deniers à la construction du chemin à Hamilton et à Toronto. Celui-ci couvrait toute l'émission à $30,000 du mille, soit $360,000 d'obligations. Mais ils ont outrepassé le pouvoir que leur donnait l'acte, et n'avons-nous pas le droit de conclure qu'ils outrepasseront de nouveau le pouvoir que leur confère le présent acte ? Ils ont, en réalité, vendu les $360,000 d'obligations sans construire un seul mille du chemin. Ils se sont bornés à mettre à exécution l'entente intervenue relativement aux 12 milles qui, tous étaient construits quand ils obtinrent l'autorisation d'hypothéquer. Ils se sont contentés d'émettre les secondes obligations et de racheter les premières, et ils ont empoché le reste des deniers. Je prétends qu'un chemin qui a un passé comme celui-là mérite d'être surveillé très attentivement par cette Chambre.

Un honorable député de la gauche qui a adressé la parole à la Chambre, a dit qu'il était porté à croire que l'opposition faite à ce bill par mon estimable ami de Lincoln (M. Gibson), par moi-même et par d'autres provenait du désir de favoriser le chemin de fer du Grand Tronc. Je mets au défi tout honorable député dans cette Chambre d'indiquer un seul statut du pays qui contienne les clauses larges et singulières que renferme cette charte.

Comme je l'ai déjà dit, cette mesure a été présentée 14 fois au parlement ; celle-ci est la 15e, et chaque fois qu'elle a été présentée, elle contenait des clauses nouvelles. L'une de ces clauses, après avoir mentionné les différents endroits où le chemin de fer pourrait se rendre, se termine ainsi : " avec plein pouvoir de traverser toute partie du pays." Carte blanche, si vous le désirez, à votre fantaisie. S'adressait-on à un village sans obtenir une subvention suffisante pour porter les directeurs à construire le chemin dans cette direction? Ceux-ci pouvaient aller à un autre village. Demandait-on une subvention à un canton sans en obtenir un montant assez élevé? Les directeurs pouvaient diriger le chemin sur un autre canton. De la sorte, ils pouvaient les faire enchérir entre eux. Ils n'étaint pas tenus à suivre une direction particulière. Ils pourraient aller à leur guise par toute la péninsule de Niagara entre Toronto et Fort Erié. Leur charte et les actes qui l'amendaient leur accordaient le privilège d'agir comme ils l'entendaient.

M. CASEY : D'après l'ancienne charte, mais non en vertu de celle-ci.

M. McMULLEN : D'après l'acte adopté en 1882 par la législature de l'Ontario. Après avoir mentionné un certain nombre d'endroits—Bismarck, Smithville, Caledonia, Canville et autres—l'acte finissait par conférer à la compagnie plein pouvoir de traverser toute autre partie du pays.

Bien que la charte lui accordât tous ces privilèges énormes et sans bornes, la compagnie n'a jamais rien fait. Voici la seule chose que les promoteurs aient jamais faite : de loi en loi, ils ont obtenu de $80,000 à $100,000 de la cité de Sainte-Catherine, et mon estimable ami (M. Gibson) a fait ce soir une proposition qui lui fait honneur. Il cherche à empêcher la cité de Sainte-Catherine d'être privée de ce qu'elle a droit d'avoir. En réalité, cette cité a fourni l'argent pour construire ce chemin de fer.

Mon honorable ami a dit que le maire de Sainte-Catherine était présent. Je ne veux pas jeter de louche sur personne, mais j'ignore qui était le maire de Sainte-Catherine quand a eu lieu l'échange des obligations. S'il n'y a pas eu de circonstances atténuantes, je prétends que ce marché était excessivement stupide. Si ces gens ont l'intention de construire le chemin, quelle objection peuvent-ils faire au dépôt de ces obligations entre les mains du trésorier de la cité de Sainte-Catherine ? S'ils sont honnêtes et sincères, ils ne peuvent y objecter. Si la compagnie allait demander de l'aide à une municipalité et si cette municipalité lui

accordait l'aide demandée et si des obligations étaient émises, ces obligations ne passeraient pas entre les mains de la compagnie mais entre les mains de syndics.

Nos lois municipales renferment la clause rigoureuse stipulant, au cas où une subvention est accordée à une compagnie de chemin de fer, que les deniers doivent être déposés entre les mains de syndics, mais ne doivent pas être remis à la compagnie, excepté au fur et à mesure que les travaux se font, et que 25 pour 100 doivent être retenus jusqu'au parachèvement. Cette clause est pour protéger les municipalités, et je me demande pourquoi il ne serait pas équitable pour cette Chambre d'imposer une clause semblable à ces personnes, si nous leur accordons l'autorisation d'hypothéquer ce chemin de fer.

Je consens volontiers à être dénoncé avec d'autres comme désirant favoriser le chemin de fer du Grand Tronc, mais je désire voir efficacement protégés ceux qui ont fourni l'argent pour faire de ce chemin ce qu'il est aujourd'hui, si nous sommes pour remettre cette charte en vigueur et pour donner à la compagnie l'occasion de continuer les travaux sans plus de fraude et de tromperie. Nous en avons eu assez dans le passé ; nous ne voulons plus de cela à l'avenir.

Leur charte est encore en vigueur et ils peuvent faire beaucoup d'ouvrage avant qu'elle devienne caduque. Si la population de Sainte-Catherine, la population de Hamilton et la population de Toronto désirent voir construire ce chemin, ce que nous avons de mieux à faire, c'est de refuser la charte, parce qu'alors surgira une crise pour la compagnie, et si, comme le dit mon honorable ami, les directeurs sont des Américains ayant beaucoup d'argent, la seule manière pour eux d'empêcher la charte de devenir caduque, serait d'engager des ouvriers et de faire avancer les travaux le plus possible avant l'expiration du temps fixé pour terminer le chemin.

M. SPROULE : L'honorable député ne sait-il pas que depuis que le chemin a été vendu en justice, les acquéreurs sont tenus d'otenir une nouvelle législation ?

M. McMULLEN : Mon honorable ami se trompe. Le chemin a été vendu, mais les acquéreurs ont acheté non seulement les obligations mais aussi les privilèges. La loi décrète que la vente des obligations comporte celle des privilèges et les acquéreurs peuvent aujourd'hui exercer les mêmes pouvoirs que l'ancienne compagnie pouvait exercer. Ils peuvent construire une partie considérable de ce chemin.

M. SUTHERLAND : Les particuliers qui se portent acquéreurs en justice d'un chemin de fer doivent obtenir une nouvelle charte, ou leurs privilèges cessent d'exister.

M. McMULLEN : Telle peut être la loi. Je ne me réclame pas du titre d'avocat, mais j'entretenais une opinion différente. Ils peuvent, s'ils le désirent, se constituer en corporation en vertu de l'acte des compagnies à fonds social.

M. SPROULE : Non, impossible.

M. McMULLEN : Alors je dois, dire que s'ils pressent l'exécution des travaux, ils auront les sympathies de cette Chambre.

Si la compagnie revient l'an prochain et nous donne des preuves certaines qu'elle a fait de grands travaux et va terminer le chemin, elle méritera d'être citée comme exemple, car elle aura démontré sa bonne foi, sans avoir obtenu aucun privilège législatif, lui permettant de continuer l'œuvre commencée.

Nous ferions bien de protéger les intérêts du peuple contre les fraudes des compagnies en général. On a dit que les promoteurs étaient des Américains d'un rang social élevé. C'est peut-être vrai, mais j'ai déjà entendu parler d'Américains d'une grande réputation qui pouvaient faire de bien petites choses. Ces hommes, dit-on, sont associés à des Canadiens bien connus. Mais j'ai entendu parler de Canadiens éminents qui avaient été roulés par des Américains non moins éminents. Souvent les Américains sont trop vifs, trop rusés et trop malins pour nous, et c'est peut-être ce qui est à redouter dans le cas actuel.

Si le présent bill est étudié en comité, je proposerai que nous insérions quelques dispositions afin que la ville de Sainte-Catherine ne soit pas de nouveau victime du mal dont elle a déjà souffert. Sainte-Catherine a déjà subventionné ce chemin et tout le monde admettra que, dans ces circonstances, la proposition de mon estimable ami (M. Gibson) est raisonnable et prudente.

Avons-nous déjà fait quelque chose de semblable ? Je soutiens que oui. Je crois que ce sont des Américains qui ont construit le chemin de fer d'Hamilton et Buffalo. Dans tous les cas, la compagnie devait une somme considérable aux journaliers qui avaient fait les travaux de terrassement et aux fournisseurs de matériaux. Elle avait droit de toucher un certain montant que le gouvernement lui avait donné à titre de subvention. On représenta à la Chambre des communes qu'il serait dangereux de laisser la compagnie toucher cet argent, et le comité des chmins de fer ordonna de payer les comptes légitimement dus aux ouvriers et aux fournisseurs de matériaux. Nous prîmes la chose en mains afin de protéger les droits de ces petits créanciers.

La ville de Sainte-Catherine n'est pas tout à fait dans la même situation, car elle ne s'est pas encore adressée à nous, mais lorsqu'elle le fera, il sera peut-être trop tard, et nous devons agir maintenant afin de protéger ses intérêts futurs. Mon honorable ami mérite les félicitations de son comté et de la ville de Sainte-Catherine pour avoir demandé à la Chambre, au cas où celle-ci permettrait à la compagnie d'émettre des obligations sur ce chemin jusqu'à concur-

rence de $25,000 ou $30,000 par mille, de faire déposer au moins $200,000 de ces obligations entre les mains de la ville de Sainte-Catherine, jusqu'à ce que cette ville soit prête à les acquitter. Si alors Sainte-Catherine veut répéter la folie qu'elle a déjà faite, nous aurons du moins fait notre possible afin de la protéger.

Je n'ai aucun intérêt particulier dans la ville de Sainte-Catherine, mais je soutiens que dans les circonstances, cette ville mérite notre protection, car elle a dépensé de l'argent et a droit d'être indemnisée. Les honorables membres de la gauche peuvent faire les insinuations qu'il leur plaira ; mon honorable ami peut répéter ses accusations, mais tout cela ne peut prévaloir contre les arguments que nous avons apportés en faveur de la ville de Sainte-Catherine.

Quant à l'insinuation tendant à faire croire que nous ne sommes pas mus par des motifs d'intérêt public, je suis heureux de pouvoir dire que le chemin de fer du Grand Tronc ne m'a jamais demandé de prendre telle ou telle attitude en cette matière. Au comité des chemins de fer, les dispositions étranges du bill m'ont frappé et j'ai voté contre la mesure. J'ai là et alors fait observer combien il serait dangereux et imprudent de permettre à la compagnie d'émettre sur ce chemin des obligations jusqu'à concurrence de $30,000 par mille. Je dois dire que, dans mes dix-huit ans de carrière parlementaire, je n'ai jamais vu une charte accordée par cette Chambre contenir autant de dispositions répréhensibles, et que je ne connais aucun chemin de fer d'un passé aussi peu enviable que ce "chemin de fer du Niagara Central".

Je ne sais ce que les directeurs actuels de la compagnie entendent faire ; leur intention est peut-être meilleure que celle de leurs prédécessseurs. Ces hommes nouveaux peuvent manifester le désir de continuer les travaux, et nous ne désirons pas leur créer des obstacles. Bien au contraire, nous voulons les encourager de toute manière, mais nous voulons que ces obligations ne passent pas à l'étranger, que ces hommes ne mettent pas l'argent dans leur poche en abandonnant l'entreprise dans l'état où elle se trouve depuis 20 ans.

M. McCLEARY : L'honorable député connaît-il mieux le sentiment de Sainte-Catherine que le maire et le conseil de cette ville-là ?

M. McMULLEN : J'ai pleine confiance dans le jugement de mon honorable ami, le député de Lincoln.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité.

(En comité)

Le PRESIDENT : L'heure accordée pour l'examen des bills privés est expirée.

Le comité lève sa séance.

REPRESENTATION A LA CHAMBRE DES COMMUNES

La Chambre reprend le débat sur la motion de M. Mulock pour la deuxième lecture du bill (n° 126) concernant la représentation à la Chambre des communes.

Sir CHARLES TUPPER : M. l'Orateur, à six heures, lorsque la séance a été levée, je discutais certains points soulevés par le premier ministre et quelques autres membres de la droite, au sujet des précédents qui justifieraient, disait-on, la prise en considération d'une pareille mesure. Je crois pouvoir dire que jusqu'à présent, j'ai convaincu les honorables membres de la gauche qu'ils étaient dans une erreur complète en supposant que les cas qu'ils ont cités étaient réellement des précédents que l'on pouvait invoquer en faveur du présent projet de loi.

En parlant des amendements, 56 Vict., ch. 9, j'ai démontré, je crois, que l'objet du bill que l'on a présenté dans ce temps-là était de corriger certaines fautes de copiste : 1° Déterminer plus exactement la ligne de division de Nipissing ; 2° Corriger l'erreur du secrétaire du département de la justice, lequel avait placé Ottawa dans la catégorie des districts électoraux qui n'élisent qu'un député et avait ainsi privé la capitale d'un second représentant ; 3° Corriger la description de Saint-Hyacinthe, de façon à inclure dans les limites de ce comté environ 20 électeurs qui n'appartenaient à aucun collège électoral. On admettra que c'était encore là une faute de copiste.

L'honorable juge Ouimet qui était alors un des membres de cette Chambre a proposé la deuxième lecture de cette mesure. Voici comment il s'est exprimé au sujet de la description du district électoral de Saint-Hyacinthe, comme on peut le voir dans les "Débats", de 1893, p. 1443 :

> La description du comté de Saint-Hyacinthe est restée telle qu'elle était d'après l'établissement primitif du comté en 1864, mais depuis une partie de la paroisse de Saint-Jean-Baptiste a été incorporée dans la paroisse de Sainte-Madeleine, et c'est pour y inclure une vingtaine de cultivateurs que je propose cet amendement. A l'heure qu'il est, ces cultivateurs se trouvent à ne faire partie d'aucun comté.

M. BERNIER : Les raisons que l'honorable ministre des Travaux publics (M. Ouimet) vient de donner à l'appui de sa motion sont parfaitement exactes. Les changements faits par la motion sont peu importants ; ils sont nécessaires pour permettre à un certain nombre d'électeurs de la paroisse de Saint-Jean-Baptiste d'exercer leur droit de vote, car ils en seraient privés si la loi restait telle qu'elle est. Ces électeurs se trouvent compris dans la paroisse de Sainte-Madeleine. Cette paroisse est composée de partie de celles de la Présentation, de Saint-Charles et de Saint-Damase, dans le comté de Saint-Hyacinthe, et d'une portion de la paroisse de Saint-Jean-Baptiste. Sans le changement qui vient d'être fait, ou sans une nouvelle énumération des paroisses comprises dans le comté de Saint-Hyacinthe, au moins vingt-cinq électeurs auraient été privés du droit de vote.

J'ai eu l'honneur de remettre au ministre des Travaux publics (M. Ouimet) une requête signée par les

électeurs intéressés, demandant ce changement dans la loi. J'approuve entièrement l'amendement qui vient d'être fait. J'ajouterai aussi que par ce changement, les limites du comté de Saint-Hyacinthe seront, pour la Chambre des communes, exactement les mêmes qui existent pour la législature provincia.e.

Ces raisons données par des membres de la droite et de la gauche, ont démontré que ce projet de loi n'a été présenté que pour corriger une faute de copiste.

Mon honorable ami (sir Wilfrid Laurier), nous dit qu'il n'y avait pas de faute de copiste. Je lui demande simplement : Soutient-il qu'un acte de cette nature, proposé par un membre de la droite, appuyé par un membre de la gauche, et accepté par la Chambre sans un mot de critique, justifie le projet de loi dont la Chambre est actuellement saisi ? Dans la négative, il est oiseux de discuter s'il y a eu faute de copiste et si l'amendement adopté n'était que pour corriger ce que tout le monde considérait comme une faute de copiste.

L'amendement suivant à l'acte concernant la représentation nationale a été fait en 1895. L'objet que l'on avait en vue était de détacher Courcelles et Joliette du comté de Berthier et de les annexer à celui de Joliette. Le bill fut rédigé et approuvé par le député de Berthier (M. Beausoleil) et par M. Ouimet, et unanimement accepté par la Chambre, sans soulever aucune question de parti et aucune opposition.

J'ai ensuite fait observer à mon très honorable ami que la citation qu'il avait faite du st. 27-8 Victoria était évidemment erronée, car ce statut est antérieur à la Confédération. Le chap. du st. 32-3 Vict., dont il a parlé contient une proposition semblable à celles que j'ai indiquée, comme la Chambre le verra facilement. Que vous appeliez cela une faute de copiste ou que vous donniez à la chose un autre nom, il était du devoir de la Chambre d'amender la loi dans le sens que tout le monde comprend parfaitement..

L'acte de la Confédération contient, au sujet de Québec, la disposition suivante :

La province de Québec sera partagée en 65 districts électoraux, comprenant les 65 divisions électorales en lesquelles le Bas-Canada est actuellement divisé en vertu du chapitre 2 des Statuts Refondus du Canada, du chapitre 75 des Statuts Refondus du Bas-Canada, et de l'acte de la province du Canada de la vingt troisième année du règne de Sa Majesté la Reine, chapitre 1er, ou de tout autre acte les amendant et en vigueur à l'époque de l'union, de telle manière que chaque division électorale constitue, pour les fins du présent acte, un district électoral ayant droit d'élire un député.

L'amendement, dans ce cas, était de détacher le canton de Doncaster du comté de Montcalm et de l'annexer à celui de Terrebonne, pour toutes les fins d'élection. L'article se lit comme suit :

A compter de l'adoption du présent acte, le seizième paragraphe du premier article du chapitre 75 des Statuts Refondus du Bas-Canada, intitulé : "Acte concernant la division du Bas-Canada en comtés et les délimitations de certaines cités et villes pour les fins de la représentation dans la législature," se lira et sera interprété, en tant qu'il s'agit de l'élection des membres de la Chambre des communes du Canada comme si le township de Doncaster y mentionné n'eût jamais formé partie du comté de Montcalm, et le dit township ainsi détaché du comté de Montcalm, sera annexé au comté de Terrebonne, pour les fins électorales ci-dessus énoncées.

Je puis dire que la deuxième et la troisième lecture ont eu lieu le même jour sans aucune discussion ; car il s'agissait simplement de faire une correction évidemment nécessaire, afin de donner une interprétation convenable à l'acte concernant la représentation nationale.

Le projet de loi dont je viens de parler fut présenté par l'honorable député de Terrebonne et approuvé par toute la Chambre. Je crois donc avoir fait justice de toutes les arguties du premier ministre sur cette matière. J'ai démontré que, depuis la Confédération jusqu'à ce jour, le parlement n'a été saisi d'aucun projet de loi à l'effet de remanier les districts électoraux, si ce n'est après un recensement décennal. Il a toujours été reconnu que l'on ne pouvait proposer de remanier la carte électorale qu'après un recensement.

Je suis convaincu que, du temps de cet homme éminent qui a dirigé si longtemps la Chambre des communes, pas un seul membre, de la droite ou de la gauche, n'aurait osé soutenir qu'il pouvait présenter un bill concernant la représentation nationale, excepté après le recensement décennal. A ma connaissance, jamais semblable proposition n'a été avancée, ou du moins mise à l'étude. Ces légers changements de rédaction et ces corrections de fautes de copistes évidemment demandés par le parlement, au lieu de justifier la présenttion d'une pareille mesure, prouvent que jamais auparavant on n'a entrepris de saisir les chambres d'un acte semblable à celui qui nous est soumis.

Vous avez entendu aujourd'hui le directeur général des Postes vous dire que ces juges, une fois nommés, vont devenir des antiquaires, et fouiller l'histoire ancienne afin de connaître leurs devoirs. Dans un an, ou un peu plus, nous aurons le recensement, et vous désirez vous baser sur celui qui a eu lieu il y a près de dix ans, lorsque le mouvement de la population s'est énormément modifié d'un bout à l'autre du pays. Cette proposition me paraît d'une absurdité si évidente que je ne puis comprendre comment elle est entrée dans l'esprit des honorables membres de la droite. Je suppose que le gouvernement, forcé de se rendre à l'évidence et prévoyant ce que l'avenir lui réserve, a cru que le moyen d'échapper au verdict populaire était de remanier les divisions électorales et de violer la constitution. Mais je veux d'autres raisons que celles-là.

Nous demandons au gouvernement, quelle que soit sa force numérique,—et c'est la seule force qu'il possède,—de dire au peuple pourquoi il se croit justifiable de violer la constitution ; nous voulons qu'il nous donne des raisons graves, car le simple désir de

gagner un avantage de parti ne nous paraît pas une excuse suffisante.

Vous fouillerez en vain, je crois, les annales d'un autre pays pour chercher un précédent pour justifier ce projet de loi présenté par un homme qui choisit les députés qu'il veut abattre et décapiter, en faisant jouer l'instrument qu'il tient dans sa main. Le directeur général des Postes a dévoilé le seul objet de cette monstrueuse violation.—je ne dirai pas de la constitution, mais du sens commun qui doit nous guider en ces matières.

Je crois que les membres de la droite constateront bientôt la stérilité de leurs efforts. Je ne crains pas de le leur dire. Ils peuvent bien nous imposer cette mesure par la force du nombre, tout comme il nous ont imposé les bills concernant le chemin de fer du comté de Drummond, et du Yukon. Quelle a été l'attitude du gouvernement au sujet de ces deux mesures ? C'est parce qu'il a forcé ses partisans à traverser un bourbier, qu'il se voit obligé de recourir à ces moyens pour permettre à ses partisans, qui ont perdu l'estime de leurs électeurs, de se faire renommer lorsqu'ils se présenteront devant le peupl. Voilà l'effet du présent bill.

Nous nous rappelons tous les difficultés que le gouvernement a eues à faire avaler par quelques-uns de ses amis la monstrueuse mesure dont le ministre de l'Intérieur avait saisi la Chambre ; une mesure que l'étude rend de plus en plus révoltante. Est-ce que je me sers d'un langage trop énergique ? Mais, M. l'Orateur, la seule fois que nous avons vu les serviles partisans de l'administration se montrer récalcitrants, c'est lorsque cette mesure a été proposée, discutée et étudiée. Nous avons vu alors cinq dévoués partisans de l'administration tourner le dos au gouvernement qu'ils avaient toujours appuyé.

Il y a plus. Nous avons ici la déclaration d'un député ministériel, d'un partisan du gouvernement. J'appelle l'attention sur ses paroles, car je crois que c'est le bill du Yukon qui a convaincu le gouvernement qu'il était absolument nécessaire de remanier les districts électoraux un an ou deux avant le recensement. Voici ce que l'honorable député de Lisgar (M. Richardson) écrivait, le 19 mai dernier, dans le journal qu'il publie dans la ville de Winnipeg :

Comme la *Tribune* le faisait observer, il y a quelques jours, le temps a jeté une lumière nouvelle sur le transport des personnes et des marchandises au Yukon, et les routes que certaines personnes considéraient comme praticables, sont, d'après les autorités gouvernementales, très problématiques, pour dire le moins. Dans tous les cas, si Mann et Mackenzie eussent réussi, leur chemin de fer aurait été très peu utile au pays. Il n'y a que trois mois de navigation à une des extrémités de la ligne projetée, et à l'autre, il n'y aurait peut-être eu aucune navigation ; de sorte qu'il est aussi bien pour le Canada que le projet ait été rejeté. Dans ce cas, le changement d'attitude de sir Charles Tupper semble avoir été bien inspiré. Ce sont les membres indépendants du parti conservateur qui ont induit le chef de l'opposition à modifier sa première manière de voir.

Sir CHARLES TUPPER.

Je vais vous citer maintenant quelque chose de plus amusant. J'ai donné, dans cette enceinte, des preuves suffisantes pour convaincre tout homme qui a une tête sur les épaules, que mon changement d'attitude était justifiable. Mais je vais citer aux honorables membres de la droite quelque chose qui les amusera plus que cette observation à mon sujet :

Tout le monde sait aujourd'hui—c'est le secret de Polichinelle,—que les simples soldats de l'armée libérale n'ont pas été très sérieusement désappointés de l'action du Sénat qui a fait manquer le coup.

" Le coup," remarquez bien, M. l'Orateur, c'est là le terme dont se sert un député ministériel qui est ici présent.

Le Sénat a conservé au pays un royaume formé, dit-on, de terrains miniers d'une grande valeur.

Est-il étonnant que les honorables membres de la droite, sachant qu'ils vont se présenter devant les électeurs avant longtemps, croient nécessaire de remanier les districts électoraux, changer le juge et trier le jury avant le commencement de leur procès ? Voilà dans quelle situation se trouvent les honorables membres de la droite.

Je ne désire pas retenir la Chambre trop longtemps, mais il y a encore deux ou trois points qui méritent notre attention. Je ferai d'abord observer,—et c'est ce que j'ai déjà démontré,—que l'on ne peut citer aucun précédent pour justifier cette mesure. J'ai prouvé, en vous citant l'opinion de sir John Macdonald que, de son temps, il n'était question d'un bill relatif au remaniement des collèges électoraux qu'après un recensement décennal.

J'ai déjà dit que, bien que le gouvernement puisse imposer cette mesure, comme il en a imposé d'autres à la Chambre, contrairement aux convictions de ses partisans, car nous avons vu quelques-uns d'entre eux lever l'étendard de la révolte, ce bill ne deviendra jamais loi. C'est là mon opinion et je vais vous dire sur quelles raisons elle repose. Nous avons un Sénat dans le pays ; nous avons une seconde Chambre qui nous protège contre toute législation hâtive, mal avisée, marquée au coin de l'esprit de parti et contraire à la constitution. Lorsque je parle de cette branche de nos institutions parlementaires, je sens que jamais, dans l'histoire du pays, le Sénat n'a possédé la confiance du peuple au degré qu'il la possède aujourd'hui.

Le Sénat a protégé le pays en rejetant le bill du Yukon et a épargné, de l'aveu même des honorables membres de la droite, de un à deux millions de dollars en rejetant le bill relatif au chemin de fer du comté de Drummond ; et son attitude lui a gagné la confiance de tous les hommes indépendants, de tous les électeurs intelligents des deux partis. Il y a bien des années que le Sénat n'a pas joui d'autant de prestige.

Je dirai, M. l'Orateur, que le Sénat avait parfaitement le droit, à mon avis, de rejeter

le bill concernant le cens électoral adopté à la dernière session. Au sujet de quelqu'une de ces mesures, je n'ai pas eu de conversations avec un seul sénateur, soit pour changer son opinion ou lui demander ce qu'il entendait faire ; et j'ai l'intention de suivre la même ligne de conduite au sujet du présent bill. Je dirai dans cette enceinte ce que j'attends de la seconde Chambre.

On cherche à faire croire au pays que les mesures concernant le cens électoral et le remaniement des comtés sont exclusivement du ressort de la Chambre des Communes et que le Sénat n'a pas droit d'intervenir en ces matières ; mais c'est là une doctrine tout à fait erronée et contraire aux précédents établis tant en Angleterre que dans les pays où existe le gouvernement parlementaire.

Le Sénat aurait été parfaitement justifiable, selon moi, de rejeter le bill concernant le cens électoral, lorsqu'une majorité des membres de cette Chambre a repoussé un amendement parfaitement raisonnable, portant que toutes les provinces auraient la sauvegarde que possède l'Ontario. Lorsque l'on a proposé de modifier le cens électoral, lorsqu'on a demandé à cette Chambre d'abandonner ses droits et de renoncer à une de ses pérogatives essentielles, à savoir : la réglementation de l'exercice du suffrage, le Sénat aurait pu intervenir.

C'est grâce surtout à un argument qu'il a apporté que le gouvernement a réussi à faire adopter ce bill. On déclara que si le Sénat renonçait à son amendement au sujet du droit d'appeler à la magistrature de toutes les provinces, et sanctionnait le bill, le gouvernement ferait tout en son pouvoir pour induire les législatures des provinces où ce droit d'appel n'existait pas, à amender leurs lois électorales. Comment cet engagement a-t-il été exécuté ? Le gouvernement n'a déposé sur le bureau de la Chambre aucun document qui prouve qu'il ait cherché à tenir parole : bien au contraire. Il y a eu une élection générale dans la province du Nouveau-Brunswick. Il n'y en aura pas d'autre avant quatre ans, de sorte qu'il n'y avait aucune nécessité de présenter un bill concernant le cens électoral. Sous l'inspiration, je n'hésite pas à l'affirmer, de l'autocrate de la législature du Nouveau-Brunswick, lequel fait maintenant partie de cette Chambre, est allé là-bas déployé les efforts les plus gigantesques qu'un homme public puisse déployer et a eu recours à la corruption, argent, promesses .....

M. L'ORATEUR : L'honorable député sait qu'il est contraire aux règlements d'accuser de corruption un membre de cette Chambre.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne veux rien dire de contraire aux règlements ; mais je parlais de choses que l'on a souvent mentionnées dans cette enceinte et que l'honorable député à qui elles s'adressaient n'a jamais contredites. Mais je vais vous dire ce que je suis justifiable de vous dire, à savoir, que nous avons le droit de compter qu'un membre du gouvernement qui s'est engagé envers le Sénat si celui-ci adoptait le bill, à user de toute son influence sur une législature provinciale pour faire donner aux électeurs le droit d'en appeler aux juges, nous avons le droit de compter, dis-je, que ce membre du gouvernement tiendra sa parole.

Qu'avons-nous vu ? Une législature, après l'élection générale, alors que le cens électoral ne devait la concerner, ni l'intéresser avant trois ou quatre ans, adopter une loi au sujet de celui-ci, afin d'enlever aux juges le pouvoir de la revision pour le transmettre aux shérifs annuellement nommés par le gouvernement du jour. Si le Sénat eût su, non seulement que cette promesse ne serait pas remplie, mais que les législatures provinciales légiféreraient véritablement dans le but de produire un effet non sur leurs propres circonscriptions électorales, ni sur leur propre position, ni sur leurs propres amis, mais sur l'élection des membres de cette Chambre. En présence d'un tel spectacle, le Sénat agira sagement s'il protège ce parlement contre une législation de nature à violer, dans l'intérêt d'un parti, tous les principes du droit constitutionnel et tous les principes de l'équité.

On n'a pas ces délicatesses à l'égard des mesures de ce genre en Angleterre. Lorsque, appuyé par la majorité de la Chambre des Communes, M. Gladstone fit adopter son bill concernant le cens électoral, on lui déclara directement que ce bill serait rejeté par la Chambre des lords. M. Gladstone a-t-il insisté sur l'adoption de la mesure par la Chambre des communes, pour en appeler au pays, comme seul moyen de la faire triompher ? Non, M. l'Orateur, il a reconnu l'opportunité d'arranger, du consentement des hommes éminents des deux partis, un bill de remaniement de manière à assurer l'adoption par la Chambre des lords de la mesure proposée concernant le cens électoral.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le gouvernement de l'honorable chef de la gauche n'a pas consulté beaucoup l'opposition en 1882.

Sir CHARLES TUPPER : J'en arriverai là dans un instant. Si le directeur général des Postes suit l'avis qu'il a donné à un député de la gauche il n'y a pas longtemps, c'est-à-dire, s'il prend patience, il saura ce que j'ai à dire de 1882. Le temps est peut-être venu de rappeler à ces messieurs de la droite leurs opinions de 1882, pour les faire contraster avec leurs opinions d'aujourd'hui.

L'incident que j'ai mentionné prouve d'une façon concluante, je crois, que la Chambre des lords, l'une de ces grandes institutions britanniques que nous regardons

comme modèles, a considéré que le devoir de s'occuper du cens électoral et du remaniement des circonscriptions forme partie des attributions de toute législature indépendante, de manière à empêcher toute mesure injuste de parti d'être imposée au parlement par la majorité dominante de l'une des Chambres, et de devenir loi sans que l'autre élève la voix pour protester et intervenir.

Nous ne manquons pas, non plus, de précédent canadien sur ce point. Lorsque l'honorable Alexander Mackenzie était chef du gouvernement du Canada, une mesure fut adoptée en cette Chambre en vue de remanier la division de Huron-ouest dans l'intérêt d'un député. Le Sénat rejeta cette mesure, et j'ai entendu Alexander Mackenzie dire ce que d'autres membres des deux côtés de la Chambre, je n'ai pas de doute, lui ont également entendu dire, savoir : "Je n'ai pas lieu de me plaindre du Sénat. Il a différé d'avis avec moi sur deux questions qui lui ont été soumises après avoir reçu l'appui de la majorité qui me suit aux communes, c'est-à-dire, sur la question du bill concernant le chemin de fer Nanaïmo et sur celle du bill concernant Huron-ouest, et je dois dire que dans les deux cas le Sénat a eu raison." Ainsi, comme nous le voyons, la seule tentative qu'on ait faite de s'occuper de la question du remaniement d'un comté, de manière à toucher à la position d'un membre de cette Chambre, en dehors de l'époque spécifiée par la constitution, a été rejetée par le Sénat, et le chef du gouvernement qui subissait cet insuccès a été forcé lui-même d'avouer que le Sénat avait agi là tout comme il devait le faire.

Mon honorable ami le directeur général des Postes (M. Mulock) est désireux d'entendre parler de la discussion qui a eu lieu à ce sujet en cette Chambre en 1882, et je vais me rendre à son désir.

Voici ce que l'honorable Edward Blake, alors chef de l'opposition, disait :

> Une délibération pleine et entière est encore nécessaire, parce que la mesure est d'un caractère exceptionnel en ceci : Toutes les autres mesures de législation que vous soumettez au parlement vous les soumettez, quand vient le temps d'être jugés, aux circonscriptions qui vous ont envoyés comme leurs mandataires ; vous les soumettez aux mêmes hommes, aux mêmes tribunaux par tout le pays ; vous allez devant eux et vous dites : "Il y a cinq ans, vous m'avez confié le droit d'agir comme votre représentant, j'ai fait telle et telle chose, je vous les soumets comme les fruits du travail que j'ai fait en cette qualité——

Je soumets et le bill concernant le chemin de fer du Yukon, et le bill concernant le chemin de fer du comté de Drummond, et le bill concernant le cens électoral, bill par lequel nous avons déshonoré la Chambre des communes en la dépouillant du pouvoir de légiférer au sujet de son propre cens électoral, je soumets, dis-je, ces bills à votre considération en cette Chambre.

——et je vous demande, à vous qui m'avez envoyé, si je mérite ou non que vous me continuiez votre confiance." Mais voici une mesure, M. l'Orateur, qui propose de changer le jury, de changer le tribunal, de constituer un nouveau corps de jurés pour juger ceux qui doivent bientôt paraître devant eux pour répondre des événements des quatre ou cinq dernières années.

Nous ne reparaîtrons plus devant le même corps d'hommes, devant qui nous avons fait la lutte il y a quatre ans.

Voilà ce qui semble constituer le grand ennui des membres de la droite : ils ont gagné la bataille de 1896 par un concours fortuit de circonstances. Et lorsque mon très honorable ami a été attaqué relativement à la manière dont il est arrivé au pouvoir, il en a fait le résumé en prononçant ces paroles expressives : "Eh bien ! nous sommes ici, et vous êtes là." Voilà tout ce qu'il a pu dire. Or, M. l'Orateur, il leur faudra avant longtemps retourner devant le même tribunal, il leur faudra dire à leurs électeurs : "Voici quels sont les fruits de nos travaux, voici ce que nous avons fait pour vous, nous renverrez-vous au pouvoir ?" C'est ce que nous verrons.

Nous ne leur dirons plus : "Vous m'avez élu par telle et telle majorité," ou "vous m'avez défait par telle et telle majorité, et j'en appelle à vous," d'un côté, "pour que vous me continuiez votre confiance," de l'autre côté "pour que vous renversiez votre vote de non confiance, en jugeant les questions qui ont été soulevées pendant ces quatre ou cinq années." Non, on propose de constituer un différent corps de jurés, auquel les messieurs de la droite ayant peur d'en appeler à ceux qui les ont envoyés ici, proposent d'en appeler pour justifier leur conduite.

C'est ce que je recommande à la considération attentive des membres de la droite, à qui la chose s'applique spécialement maintenant.

Le PREMIER MINISTRE : Je suppose qu'on nous donnera la réponse faite au discours de M. Blake.

Sir CHARLES TUPPER : Voici la continuation du discours de l'honorable Edward Blake :

> Ce bill est un comm entaire qui n'amuse sur la jactance de ces messieurs pendant les quatre dernières années, et un témoignage de la sincérité de ces vantardises.

Veuillez remarquer, M. l'Orateur, que le très honorable sir John Macdonald, qui dirigeait le gouvernement, n'entendait pas changer les jurés en violation de la constitution du pays, mais qu'il faisait un remaniement des comtés comme il était tenu de le faire à cette époque, de par la constitution. Qu'il l'ait fait d'une manière équitable ou non, c'est ce que je ne dirai pas en ce moment ; mais j'aurai un très fort argument tout à l'heure, pour étalir qu'il n'a pas agi injustement. Sir John Macdonald ne se prêtait pas à la violation de la constitution alors, mais il agissait en vertu de celle-ci, laquelle l'obligeait à faire ce qu'il faisait. M. l'Orateur, quel ne serait pas le langage indigné de M. Blake s'il était ici aujourd'hui, pour assister à cette tentative de violer les premiers principes de notre constitution, en tentant, contrairement à cette constitution et à tous les

précédents, de remanier les comtés des membres de ce parlement ? Les membres de la droite savent que dans un an ou deux, tout au plus, et avant que le prochain recensement décennal ait été fait, il leur faudra se présenter devant le pays, et ils craignent de comparaître devant le même tribunal qui a observé leurs méfaits.

Comment ! mais ils n'ont pas cessé de nous dire comme ils étaient fiers de voir que le jour approchait où ils retourneraient vers leurs mandataires pour leur demander d'approuver leur ligne de conduite. Ils n'ont cessé de nous dire qu'ils allaient croissant en force et en popularité, surtout dans la province d'Ontario. Ils n'ont cessé de nous parler de leur force supérieure dans Ontario, telle qu'indiquée par les rapports.

Je ne connais pas exactement les chiffres : il ne valait pas la peine que je les compte. Je suppose que ces chiffres donnent trois contre un en faveur de la droite, et ils prétendent être plus forts aujourd'hui, et être trois contre un.

Je ne sais de quelle manière ils en arrivent à croire cela ; mais je sais que c'est une croyance non fondée : je sais que ce bill prouve, et ils en ont bien un malin soupçon, qu'ils ne pouvaient remporter leurs sièges actuels et garder leur majorité actuelle ; et ce bill est destiné, autant qu'ils peuvent y arriver au moyen d'une législation, à compenser l'appui que leur ont fait perdre leurs méfaits et les résultats qu'ils ont produits.

Substituez trois ans, et c'est parfait.

Telle est la critique de M. Blake au sujet d'un bill de remaniement présenté à une époque où en vertu de la constitution, il devait en être adopté un. Telle est la manière dont il a attaqué la nature du bill alors soumis à la Chambre. Mon très honorable ami, je vois, sourit lorsqu'il songe que voilà toute la preuve de l'opinion que possédait M. Blake, relativement à l'effet de cette loi.

Voici ce que disait le très honorable sir John Macdonald :

En déterminant le mode du remaniement des nouvelles divisions électorales, le gouvernement a pris en considération les principes sur lesquel on s'est guidé pour établir le système électif des provinces depuis qu'elles sont constituées ; et l'on verra que dans toutes celles-ci, tout en tenant compte dans une très-grande mesure du principe de la population, on a également trouvé que d'autres considérations avaient leur importance, de sorte que les différents intérêts, les différentes classes et les différentes localités, et non pas le nombre seulement, devaient être justement représentés.

Je cite cela en réponse à mon honorable ami, c'est-à-dire, à titre d'explication de la longue citation qu'il a faite du discours de sir John Macdonald, en cette occasion, et pour démontrer que, tout en attachant au début une plus grande importance, peut-être, qu'il ne l'a fait ensuite à la question des bornes des comtés, il n'a jamais perdu de vue la question de population.

Sir Mackenzie Bowell, comme on le verra à la page 1377 des "Débats," disait en cette occasion :

A cette époque, les honorables députés de la gauche étaient si engoués du principe de la représentation basée sur la population, qu'ils dénoncèrent le gouvernement, parce qu'il ne démolissait pas les petites villes de Brockville et de Niagara.

Ils soutinrent ce principe à tel point, que l'honorable député de Lambton proposa la résolution suivante affirmant ce principe :

" Que les six représentants additionnels qui doivent être accordés à Ontario sont dus à l'augmentation de la population de cette province, et devraient être répartis en tenant raisonnablement compte de la population.

" Que le bill soit renvoyé à un comité de la Chambre avec instruction de l'amender en répartissant les représentants d'Ontario de manière à ce que les parties de la population qui, sous la division actuelle, seraient privées de leur part de pouvoir politique, soient, autant que possible, représentées."

Eh bien ! M. l'Orateur, comme je l'ai démontré, voici qu'on soumet à notre considération un bill accordant quatre députés à une partie du pays possédant 200,000 électeurs qu'on croit avoir des tendances conservatrices. D'un autre côté, ce bill accorde dix députés à une autre partie du pays possédant également 200,000 électeurs, mais sur lesquels les membres de la droite croient pouvoir sûrement compter. Voilà la manière dont ces messieurs font l'application du principe de la population.

Lors de la présentation du bill de 1892, voici ce que sir John Thompson disait :

Je dirai d'abord que ce bill est proposé conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, qui dit qu'après chaque recensement décennal, la représentation de chaque province dans la Chambre des communes sera remaniée d'après un principe bien connu et bien défini.

* * * * *

Le mode de division adopté jusqu'ici a été très convenable, parce qu'il correspond aux lignes de comtés. Il y avait trois comtés dans l'Ile et ils étaient chacun représentés par deux députés. Afin de former cinq comtés, il sera nécessaire de dévier des lignes de comtés, et le remaniement que je propose, et le plan que je déposerai sur le bureau de la chambre, sont, je crois, les plus équitables que l'on puisse proposer au sujet de cette province. Nous proposons qu'il y ait cinq comtés appelés Prince-ouest, Prince-est, Queen-ouest, Queen-est et le comté de King, ayant chacun un député ; la division est faite d'après la description des lots dans cette île, lesquels, je crois, correspondent aux cantons ailleurs, et nul lot, d'après la division primitive de l'Ile, n'est divisé. La division d'après la population sera la suivante : le comté de Prince-ouest aura environ 21,000 âmes ; le comté de Prince-est en aura 20,723, y compris la ville de Summerside ; Queen-ouest aura 22,209 âmes, y compris la ville de Charlottetown ; Queen-est aura une population de 23,466 âmes ; et King, qui comprend Georgetown aura une population de 21,684 âmes, de sorte que par ce projet la population de l'Ile aura été égalisée autant qu'il est possible en se conformant aux lignes de township que j'ai mentionnées.

J'ai imposé à la Chambre la lecture de ces extraits afin d'établir qu'on a toujours tenu compte du principe de la population même dans le commencement, bien que non au même degré, et qu'on l'a toujours fait en accordant à ce principe une influence et une importance croissantes—non pas en lui donnant le caractère rigoureux et inflexible exigeant l'adoption d'une même moyenne de population, indépendamment des bornes des comtés, mais en l'appliquant autant que possible sans violenter certaines circonscriptions, ni certains droits des électeurs con-

sacrés par le temps. Le principe de la population a été considéré comme ayant beaucoup d'importance. Mon très honorable ami a entièrement écarté la question de population. Il a proposé un bill qui aura l'effet de créer des comtés dont les limites et la configuration seront des plus désavantageuses et des plus fantastiques, sans tenir compte de ce principe de la population que les membres de cette Chambre de toutes les nuances politiques ont reconnu par le passé.

J'ai oublié, lorsque je parlais du Sénat, de signaler que mon avis attribuant à ce corps un pouvoir parfait à ce sujet, est partagé par les membres de la droite, ou par le parti libéral, autant qu'on peut en juger par la conduite tenue par celui-ci par le passé, alors qu'il s'agissait, non d'un bill de remaniement présenté en violation de la constitution, à la veille au lieu du lendemain d'un recensement décennal, mais d'un bill de remaniement adressé au Sénat par un gouvernement conservateur, conformément à la constution, immédiatement après le recensement décennal. En effet, on vit alors un membre du gouvernement actuel, représentant le parti libéral dans l'autre Chambre y proposer le renvoi à six mois, et tous les sénateurs libéraux, je crois, ont voté le rejet de ce bill de remaniement. Cela se passait en 1882. Je rappelle ce fait aux membres de la droite pour leur démontrer qu'ils s'attendraient en vain à voir le Sénat leur reconnaître le droit d'exiger de lui, indépendamment de tout sentiment de parti, qu'il adopte, sur l'ordre d'un gouvernement, une mesure, comme l'a déclaré aujourd'hui l'honorable ministre qui a proposé la deuxième lecture du bill, notoirement destinée à détruire, autant que peut le faire le gouvernement, les droits, les intérêts et la position acquise par certains membres de cette Chambre afin de substituer à ceux-ci des partisans du gouvernement actuel.

Maintenant, M. l'Orateur, il est une autre particularité de ce bill à laquelle on aurait pu ne pas s'attendre. Comme je l'ai déjà dit, la province de Québec est virtuellement laissée intacte. On propose d'opérer très peu de changement dans cette province. Cependant, si l'on considère la question de la représentation légitime, raisonnable et juste des diverses provinces en cette Chambre, quelle est la situation ?

Il arrive que cette province est libérale dans le moment, mais sous aucun rapport, je ne perds l'espoir de voir avant peu sa position politique grandement changer. Je vois que l'honorable ministre sourit à ces paroles. Ce serait peu flatteur pour elle de supposer que dans les circonstances actuelles, mon très honorable ami pourrait attendre avec confiance de cette grande et importante province le renouvellement de l'appui qu'elle lui a accordé à la dernière élection. Je n'en discuterai pas la raison. Si le très honorable ministre attend avec confiance le renouvellement de cet appui, il sera, je crois, gravement déçu.

Le PREMIER MINISTRE : Il est certain que quelqu'un sera déçu.

Sir CHARLES TUPPER : C'est parfaitement vrai. Je crois dire ce qui n'est pas un secret pour mon très honorable ami, en disant que nul n'a été plus trompé que lui dans la province de Québec à la dernière élection. Il m'est arrivé d'apprendre que comme après la fermeture des bureaux de votation lors de l'élection de 1896, on demandait à l'un de ses amis et lieutenants possédant le plus sa confiance : "Où en êtes-vous, pensez-vous ?' celui-ci répondit : "Je n'ai aucun doute que nous y sommes." Un de ses amis—un ami personnel, bien que non politique,—lui dit : "Les bureaux de votation sont maintenant fermés, la lutte est finie, vous pouvez être franc maintenant : eh bien ! quel est votre calcul ? Il répondit : "Nous nous attendons à avoir une majorité de 8 dans la province de Québec, et de 30 dans l'Ontario."

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai pas dit cela.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne dis pas que le très honorable ministre l'a dit, mais il l'a pensé s'il ne l'a pas dit.

Il est un rapport, cependant, sous lequel la province de Québec jouit d'un très grand avantage sur la province de l'Ontario. Tout le monde admettra que d'après notre système, les droits et les intérêts du corps électoral doivent posséder à un très haut degré le même caractère dans toutes les différentes provinces. Mais quel est le fait ? Dans l'Ontario existe le vote par tête. Tout riche qu'il soit, serait-il millionnaire, le pays serait-il rempli de ses domaines, posséderait-il dans les différents quartiers de la ville de Toronto une douzaine d'établissements de valeur, un homme ne peut donner qu'un vote dans cette province. Quel est l'état de choses dans la province de Québec ? Là, un homme ne possédant pas les biens ni l'influence de son voisin de l'Ontario, peut voter une demi-douzaine de fois. Cependant, mon très honorable ami a trouvé que c'est tout juste, maintenant. Tant qu'il croira jouir dans Québec d'une grande majorité, naturellement ce système sera parfait et raisonnable. Toutefois, j'attire son attention là-dessus pour démontrer que le bill n'est pas tout aussi juste ni aussi équitable qu'on aurait pu s'y attendre.

Lorsque nous arrivons à analyser cette mesure—j'attire l'attention de l'honorable directeur général des Postes, qui nous a donné de longues colonnes de chiffres à ce sujet,—on constate deux ou trois choses qui frappent dès le début. Tout homme public admet que d'après notre système parlementaire, il est très important que le corps électoral soit égalisé autant qu'il peut l'être raisonnablement. Il y a certaines choses qui l'empêchent de l'être, mais autant qu'il peut l'être raisonnablement, il doit l'être. Par exemple, Simcoe a trois députés seulement malgré une

moyenne de population de 28,000 âmes, pour chacune de ses divisions. Mais ce comté est conservateur. Quelqu'un doute-t-il que si ce comté était libéral il ne lui serait pas assigné quatre députés en vertu de ce bill ? Il a maintenant trois députés dont les divisions possèdent une population moyenne de 28,000 habitants chacune. Pourquoi alors Brant, avec moins de la moitié de la population de Simcoe, a-t-il deux députés ? Si Brant a droit à deux députés en vertu du remaniement des comtés, est-ce juste ? Quelqu'un croit-il que si Brant était conservateur il n'aurait pas un député au lieu de deux, en vertu de ce bill ; et que si Simcoe était libéral il n'aurait pas quatre députés au lieu de trois ? Certes, il est parfaitement évident que la chose est faite en violation de tout ce qui ressemble à une égalisation de représentation, en ce qui concerne la population. On veut, évidemment, accorder un double avantage aux comtés qui se trouvent être libéraux, et un moindre avantage aux comtés à qui il arrive d'être conservateurs.

Ainsi encore, Algoma n'a qu'un député, tout en ayant une population de 36,514 habitants. Brant a un député par 15,000 habitants, si l'on exclut de sa population les sauvages, à qui le gouvernement actuel a retiré le droit de vote. On a accordé deux députés à Brant, possédant une population de 30,000 habitants, et seulement un député à Algoma, dont la population est de 36,514 habitants. Ne voit-on pas là la violation de tous les principes de justice, après avoir considéré la chose un instant ? Toute la population de Brant, y compris les sauvages, donne à chacun de ses députés une moyenne de 15,608 habitants, tandis que le député d'Algoma représente une population de plus du double, savoir : 36,514 habitants.

Un des arguments de la droite, que je n'entends pas discuter maintenant, tout intéressant qu'il soit, est que les endroits dont la population est dense, comme les villes, n'exigent pas une représentation égale comparativement à la campagne. Alors, cet argument est absolument défavorable à ces messieurs, dans le cas de Brant, puisque vous donnez à ce comté deux députés, bien que sa population soit seulement de 30,000 habitants, sans compter les sauvages, tandis que vous accordez un seul député à Algoma, dont la population est de 36,000 habitants, c'est-à-dire double de celle de Brant, y compris les sauvages.

Vous donnez à la ville de London, dont la population est de 31,917 habitants, un député seulement, tout en accordant à Brant, possédant cette même population, deux députés: et vous donnez à Norfolk, possédant une population de 29,842 habitants, population beaucoup moindre que celle de London, deux députés.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La population de quelle année l'honorable chef de l'opposition cite-t-il ?

Sir CHARLES TUPPER : Je cite le recensement de 1891, d'après lequel la population de London est de 31,977 habitants.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je pense que l'honorable chef de l'opposition cite des chiffres erronés.

Sir CHARLES TUPPER : J'ai pris ces chiffres à une source que je supposais exacte, mais naturellement, je ne suis pas aussi familier que mon honorable ami avec les populations des divers comtés de l'Ontario.

M. WALLACE : Les chiffres que vous avez cités sont parfaitement exacts.

Sir CHARLES TUPPER : Je suis heureux de l'entendre dire. Je m'efforce de fournir les renseignements les plus exacts, et j'avance la chose aussi franchement que possible. Il serait inutile de citer à tort des chiffres en cette Chambre, car les députés, au fait, les réfuteraient aisément.

Je n'entends pas pousser plus loin ce sujet. Mon très honorable ami attache beaucoup d'importance aux bornes des comtés. D'après lui, les questions de population sont sans importance comparativement à la conservation des bornes des comtés. Mais que dire de Québec ?

Cette province n'a pour ainsi dire pas été touchée. J'ai trouvé, cependant, un cas curieux, publié dans les journaux et je suis porté à le croire véridique. C'est un curieux exemple de ce qu'a fait l'honorable ministre dans la province de Québec.

Est-il possible de violer plus ouvertement le principe——

Le PREMIER MINISTRE : Je demande pardon à mon honorable ami (sir Charles Tupper), je ne viole aucunement le principe. Les trois premiers rangs du canton de Stanfold, qui faisaient autrefois partie du comté d'Arthabaska, sont maintenant dans le comté de Mégantic.

Sir CHARLES TUPPER : J'ai appris qu'il vous faut traverser des lots pour transférer les électeurs d'un comté à l'autre pour des fins politiques. Si cela n'est pas exact, le très honorable ministre aura l'occasion de le dire.

Le PREMIER MINISTRE : Je déléguerai l'autorité nécessaire pour cela.

Sir CHARLES TUPPER : Je serais charmé de le voir. J'en viens maintenant à un point qui me paraît très important ; il s'agit d'essayer de démontrer que les attaques faites au prétendu acte du gerrymander de 1882, ne sont pas fondées. Je désire attirer l'attention du directeur général des Postes (M. Mulock) ainsi que celle du premier ministre, sur cette question. Il n'y a qu'un moyen propre à établir qu'il y a eu redistribution, qu'on a violé l'arrangement des divisions électorales, mais, en premier lieu, je dois dire que je tiens les honorables députés de la droite responsables du grand gerrymander de la province de l'Ontario. Tout le monde admet que cette redistribution a eu

lieu. Je ne crois pas qu'il y ait à la droite un seul homme qui ne veuille pas admettre que tous les principes de la population, des limites des comtés et celles des cantons, et tous les autres principes ont été violés par la redistribution Mowat, dans la province de l'Ontario. Et lorsque le très honorable premier ministre a demandé son opinion a l'homme qui avait signalé sa carrière publique par cette action plus que par toute autre, en lui proposant de quitter son gouvernement pour faire partie de celui-ci, il s'est déclaré en faveur de cette politique et s'est engagé à défendre cet acte.

Si cet acte n'avait pas été en vigueur le parti libéral ne serait pas au pouvoir, dans Ontario, aujourd'hui. Y a-t-il quelqu'un, parmi les ministres, qui oserait nier que le gouvernement actuel d'Ontario est au pouvoir en vertu de ce gerrymander, et que sans lui, il aurait subi une défaite aux dernières élections ? Ainsi, je dis que ces honorables ministres ne sont pas en état de tant poser à la vertu, au sujet de ce qu'ils appellent une violation de l'équité et de la justice concernant l'acte de redistribution de 1882. Mais, M. l'Orateur, cet acte est resté en vigueur, après avoir été légèrement modifié—ce à quoi l'on s'est aussi opposé—en 1893 et c'est celui-là qu'on a l'intention de changer au moyen du projet de loi actuellement soumis. N'est-ce pas cela ? C'est bien : j'étais à dire qu'il n'y avait qu'un seul moyen de prouver qu'un acte de redistribution viole l'équité et la justice en ce qui concerne les intérêts du parti. Quel est ce moyen ? Afin de pouvoir prouver qu'un acte de redistribution a eu pour effet de changer injustement l'état des partis, il faut démontrer que grâce à cet acte, la minorité des électeurs a élu la majorité des représentants. N'est-ce pas là une proposition très évidente ? Pouvez-vous donner quelque preuve de ce que l'acte de redistribution de 1882 ait été préjudiciable au parti libéral, si vous ne pouvez pas démontrer que le parti qui a obtenu la minorité des votes a fait élire la majorité des représentants ? Quels sont les faits ? Il ne faut pas argumenter à cet égard, mais démontrer. Nous sommes en possession des statistiques. J'ai sous la main un exposé des rapports officiels des élections préparé par un employé du gouvernement actuel. J'y constate que, dans la province d'Ontario, les votes conservateurs, en 1896, étaient au nombre de 191,052 et qu'ils ont servi à élire 43 représentants, tandis que le nombre des votes libéraux était, dans Ontario, de 166,335 et que ce parti, bien qu'il ait été en minorité de 24,717 votes, a fait élire 44 représentants, soit un de plus que le parti conservateur. Maintenant où trouvera-t-on un homme à l'esprit juste, un homme intelligent qui osera prétendre ouvertement en cette Chambre que l'acte de redistribution de 1882, tel que modifié en 1893, ait été entaché d'injustice, après avoir pris connaissance de son effet ?

Le PREMIER MINISTRE : Quels rapports l'honorable député cite-t-il ?

Sir CHARLES TUPPER : Les rapports officiels, qui sont à la disposition de mon honorable ami comme à celle de tout autre, Mes données peuvent être inexactes, mais je fais part de ce qui, je crois, constitue les rapports officiels. Il faut, cela va sans dire, admettre franchement qu'il y a plusieurs représentants indépendants, mais l'on ne doit pas oublier—et personne ne sait cela mieux que mon honorable ami—que chacun de ces représentants nous auraient suivis si nous avions obtenu la majorité.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne suis pas sûr de cela.

Sir CHARLES TUPPER : J'aimerais à voir le représentant indépendant siégeant à la droite qui n'y siégerait pas aujourd'hui si nous occupions les premiers sièges. Maintenant, je puis étendre plus loin mon raisonnement. Mon très honorable ami a admis qu'aucune province, excepté Ontario, n'a subi de redistribution de la part du parti conservateur. Il laisse toutes les autres provinces intactes, parce qu'elles n'ont pas subi les effets de ce qu'il appelle l'influence de la redistribution. En conséquence, permettez-moi de revenir un instant à l'Ile du Prince-Edouard.

Peut-on trouver quelque chose de plus juste que le remaniement des divisions électorales de l'Ile du Prince-Edouard ? Y a-t-il quelque chose de plus juste que la déclaration de sir John Thompson au cours de laquelle il a fait voir que sans faire violence à la délimitation, ces comtés ont été divisés de manière à donner à peu près le même nombre d'électeurs pour chaque représentant, excepté dans les villes où, pour des raisons très en faveur parmi les honorables députés de la droite, le peuple n'a pas besoin d'une aussi forte proportion de représentants ? Mais pourquoi veut-on changer cela maintenant ? Pourquoi séparez-vous, dans la ville de Toronto, les deux représentants qui étaient élus pour la même division électorale ? Pourquoi dites-vous que dans la ville de Toronto, chaque homme devrait avoir le droit de voter, et de voter une seule fois ? D'après la loi telle que renouvelée, il faut diviser Toronto en cinq circonscriptions. Cependant, malgré la déclaration à l'effet que vous ne désirez pas que le même électeur ait le droit de voter pour deux représentants, excepté à Ottawa et à Hamilton, vous les séparez dans Toronto-ouest. Pourquoi cela serait-il fait à Toronto, et pourquoi briser ces cinq divisions électorales de l'Ile du Prince-Edouard qui sont maintenant distribuées de si juste manière ? Je vais vous en dire la raison. C'est parce que, aux dernières élections, l'Ile du Prince-Edouard n'a pas mis sa con-

fiance en l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. Il nous est revenu suivi de la minorité des représentants au lieu d'être à la tête de la totalité, comme il avait promis de le faire. Il sait que s'il revenait lui-même, au cas où il y aurait des élections générales l'un de ces jours, il reviendrait seul, si l'on ne faisait pas de redistribution dans ces comtés. En conséquence, tous les principes sont jetés aux quatre vents ; nul principe ne régit les limites des comtés, ni la proportion de la population ; le principe de l'avantage du parti est seul en vigueur.

Examinons maintenant les faits relatifs au Dominion du Canada, pris dans son ensemble. Lors des dernières élections fédérales, le parti conservateur a obtenu 413,000 votes et le parti libéral 397,194. Cependant le pays avait subi le gerrymander, n'est-ce pas, bien qu'il y ait eu 16,000 votes de plus pour les conservateurs que pour les libéraux dans le pays entier, nonobstant la grosse majorité des représentants dont jouit maintenant le gouvernement. Voilà ce qui prouve d'une manière concluante, voilà ce qui met hors de doute la preuve qu'aucune injustice n'a été commise envers les partis politiques du Canada, en prenant le pays entier comme exemple. Je puis dire qu'il ne peut pas y avoir de ces particuliers qui pourraient être sujets à une critique sévère ; mais j'ajoute que dans le pays en général, si je prends comme exemple la province d'Ontario, je puis démontrer que bien que vous jouissiez d'une majorité d'un représentant en cette Chambre, vous êtes en minorité, de 25,000 votes. Je fais remarquer cela à la Chambre parce que c'est l'une des raisons pour lesquelles cet acte de redistribution est maintenant soumis. Les honorables représentants de la droite savent que c'est là leur seule chance de retenir le pouvoir, puisqu'ils se sont rendus impopulaires par leurs mesures inepties qu'ils ont fait adopter forcément par cette Chambre. Ils savent que leur seul espoir de salut, leur seule chance d'échapper à la condamnation qu'ils subiront aux prochaines élections, est dans la redistribution des comtés, telle que proposée dans ce projet de loi. Ils espèrent échapper à la justice du peuple indigné en donnant, comme c'est le but de ce projet de loi, à 15,000 électeurs libéraux plus de pouvoir qu'à 30,000 conservateurs, ce qu'ils obtiennent en accordant à 200,000 électeurs qui sont conservateurs six représentants de moins qu'à 200,000 électeurs qu'ils croient être des libéraux.

Je n'ai pas l'intention de discuter ce point plus longuement, et je me contenterai d'ajouter que le projet de loi porte en lui-même sa propre condamnation. Le fait qu'il a été soumis prouve d'une façon concluante que le gouvernement actuel craint de se présenter encore devant les électeurs tel qu'ils étaient constitués lors des dernières élections. Il a obtenu le pouvoir, comme je l'ai démontré à maintes reprises, en prônant un certain programme dans une partie du pays, tandis qu'il en prêchait un autre dans une autre partie. Les membres de la droite savent qu'ils sont aujourd'hui dans le cas d'avoir violé toutes les promesses qu'ils ont faites aux électeurs, grâce auxquelles ils ont obtenu le pouvoir ; ils savent qu'ils sont en présence d'électeurs intelligents, qui les accusent d'avoir renié tous les principes qu'ils ont approuvés depuis le commencement de leur vie politique jusqu'à présent. Le peuple a mis sa confiance en eux, il s'est fié à leur parole et il a été trompé. Le très honorable ministre le sait et ses collègues le savent aussi. Les députés qui leur font suite se sont traînés dans la boue en donnant leur appui à ces mesures qui ont ruiné le gouvernement actuel dans l'esprit du pays. Aussi, leur dernier espoir est de redistribuer les comtés de la grande province de l'Ontario de manière à leur permettre de pouvoir revenir ici. Je déclare que je crois que le projet de loi ne sera pas adopté. Je crois que ce projet de loi ne peut pas devenir loi. Je crois qu'il est impossible qu'une violation aussi flagrante de la constitution, dans l'intérêt d'un parti, avec leurs vaines plaidoiries sur lesquelles il est basé, puisse être adoptée. Vous pouvez être en mesure de le faire forcément adopter par la Chambre, mais ce serait mal juger de l'indépendance du parlement du Canada que de croire qu'une telle mesure puisse jamais être adoptée.

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : Je vais essayer de me borner à la discussion de l'acte même, et l'honorable chef de l'opposition me pardonnera de ne pas discuter tous les points auxquels il a fait allusion, tels que le chemin de fer du Yukon et autres sujets de ce genre. Lorsque, il y a environ 27 ans, je suis entré au parlement pour la première fois, ceux qui étaient versés dans les usages parlementaires m'ont donné à entendre que ce n'était pas considéré comme de bon goût que de mentionner le nom du Sénat en faisant allusion à ce qui pouvait se passer dans une autre Chambre, et que le député devait toujours parler de la chose comme s'étant passée dans un autre endroit. Nous avons l'exemple, ce soir, d'un membre de cette Chambre qui, étant à discuter la question soumise à la Chambre, n'appuie pas ses remarques sur des arguments, des arguments adressés aux membres de cette Chambre, qui ont à faire la discussion, sans audace—j'allais dire avec trop d'audace—mais s'adresse à la galerie des sénateurs et qui, avant que la question n'ait été examinée et discutée par cette Chambre, se croit autorisé à insulter une autre branche du pouvoir législatif en disant qu'il peut compter sur elle pour désapprouver le projet de loi, contre lequel il n'a pas fourni un seul argument qui vaille la peine d'être pris en considération pour la discussion. S'il a fourni un seul argument—et il n'en a pas produit (excepté en terminant lorsqu'il a fait

allusion à deux ou trois comtés au sujet desquels on prétend que la proportion de la population n'est pas observée, tel qu'on l'a dit en cette Chambre) c'en est un que j'ai lu dans les journaux conservateurs pendant les quelques semaines écoulées depuis que cette mesure est parvenue à leur connaissance, et le voici : la ville de Toronto, avec la population qui y a été ajoutée, en vertu du principe tendant à réunir les populations qui habitent certains territoires sous un même gouvernement municipal, n'est pas censée recevoir sa proportion juste de représentants. Un autre argument produit était à l'effet que le comté de Kent, dont la population est moindre que celle du comté de Simcoe, aurait trois représentants parce que, disent les membres de la gauche, c'est un comté libéral, tandis que le comté de Simcoe lequel, disent-ils, est un comté conservateur, n'aurait que trois représentants ; et ils ont fait voir le manque de proportion. Aujourd'hui, lorsque l'honorable ministre (M. Mulock) qui a proposé la deuxième lecture du projet de loi a annoncé que le gouvernement, après avoir étudié cette question, et bien que cela pût ne pas être jugé nécessaire dans l'intérêt de ce qui est juste pour les villes et villages à ce sujet, en était venu à la conclusion qu'il a fait connaître, je ne puis voir quelle raison, ayant quelque semblant de valeur, les honorables députés peuvent opposer au projet de loi, au sujet de son effet en ce qui concerne cette ville. Si le comté de Kent avait deux représentants, chacun de ces derniers représenterait plus qu'un nombre semblable de députés ne représenteraient dans le comté de Simcoe, qui a trois représentants. Si l'on peut prendre, comme raison de condamner le projet de loi, le défaut de proportion dans le nombre des représentants des comtés et des villes, alors—si je voulais suivre le mauvais exemple donné par le chef de l'opposition à l'effet de faire allusion à ce qui pourrait arriver dans d'autres endroits—je lui demanderais s'il peut compter sur un appui considérable, de ce côté, à cause du défaut de proportion dans le nombre des représentants, ou du nombre trop restreint des représentants. Supposons qu'il fasse valoir ces raisons dans l'autre endroit. Le projet serait soumis à cette assemblée—je suis forcé de discuter cela parce que cet honorable député a fait un appel effronté à cette assemblée—mais lorsque ses membres en regardant autour d'eux constateraient qu'il y a dans leurs rangs, vingt-quatre représentants, à cette assemblée, actuellement, de la province de l'Ontario entière, qui compte 2,000,000 d'habitants, et que un quart de ce nombre représente la ville de Toronto, ils ne seraient pas portés à croire que Toronto n'a pas assez de représentants.

M. CLANCY : L'honorable ministre (M. Paterson) répond-il aux journaux, ou bien aux arguments des membres de cette Chambre ?

M. PATERSON.

Le MINISTRE DES DOUANES : Les membres de l'opposition n'ont pas beaucoup discuté, et je réponds à tous deux en même temps, du moins c'est ce que je veux essayer. Je voulais faire remarquer que l'on peut admettre, en ce qui concerne la ville de Toronto, que, même avec ses cinq représentants, chacun de ceux-ci dirigent les intérêts d'un plus grand nombre d'électeurs, au cas où le projet actuel serait adopté, que le même nombre dans les districts ruraux. Cela est admis. C'est un principe reconnu en ce pays, et, je crois, dans d'autres pays, que les villes ne s'attendent pas à recevoir, ou qu'elles n'ont jamais reçu lorsqu'elles ont pu s'y attendre, une proportion aussi forte de représentants que les districts ruraux. Mon honorable ami (sir Charles Tupper) sait que cela s'applique à sa propre loi. L'honorable ministre qui a proposé la seconde lecture du projet a démontré qu'aucune injustice n'est faite à ces villes. Examinons cela raisonnablement—je n'insiste pas sur le fait que certains députés qui représentent certains comtés ruraux vivent à la ville, et que bien qu'ils puissent servir fidèlement les intérêts de leurs commettants, ils connaissent aussi ce qui peut agir sur leur ville.

Lorsque quelque projet est soumis à cette Chambre, ils peuvent élever la voix et dire ce qu'ils pensent de l'effet qu'il aura sur ces comtés formant partie des villes. Je vous ferai remarquer aussi, M. l'Orateur, ce que chaque honorable député reconnaît, ce qui a été admis par chacun des partis, c'est-à-dire, que si l'on doit distinguer, ce doit être plutôt en faveur des districts ruraux qu'en faveur des villes comme Toronto. Et pourquoi ? Nous savons que si, pendant la session du parlement, un projet de loi est soumis qui ait quelque action sur la ville de Toronto, les habitants de cette ville en sont instruits immédiatement. Le reporter infatigable leur donne un rapport complet de l'affaire, qui est publié dans les journaux et, si quelque chose est de nature à influencer les intérêts de la ville, l'on est à même de prendre immédiatement des mesures en conséquence. On peut convoquer une assemblée de la chambre de commerce ou du conseil municipal en moins d'une heure. Avant vingt-quatre heures, une délégation des hommes influents de la ville peut venir faire valoir ses raisons devant le comité. Dans les comtés ruraux, dont les intérêts pourraient être mis en cause par quelque mesure soumise à la Chambre, il est impossible de convoquer quelque assemblée délibérante parmi les habitants ; il n'est pas aussi facile de réunir une assemblée aussi rapidement, ni d'arriver à la connaissance des dispositions du peuple qui habite les comtés ruraux.

M. CLANCY : Sont-ce là les raisons qui ont porté l'honorable ministre à se décider à donner à Toronto cinq représentants au lieu de quatre?

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ai expliqué aux honorables députés que, après avoir écouté ce qu'ont pu faire observer les honorables députés, afin de faire droit à leurs désirs, s'ils renferment quelque chose de raisonnable, le gouvernement a enlevé un représentant de ce que l'honorable député admet être un comté libéral, et l'a transféré à la ville de Toronto, que l'honorable député réclame comme étant conservatrice. Je n'adopterai pas l'attitude prise par les honorable députés de la gauche. Il pourrait se faire que tous les comtés qu'ils consentent maintenant, pour les besoins de la discussion, à reconnaître comme étant libéraux, le devinssent en effet après que le projet de loi aura été adopté. Je ne puis pas, cependant, affirmer que la ville de Toronto, à laquelle on a accordé cinq représentants, donnera cinq représentants conservateurs, non plus que je puis dire, comme le font les honorables représentants de la gauche, que chaque comté qui sera redistribué par les juges, donnera un représentant libéral. Nous ne pouvons pas savoir quel sera le résultat des élections. Tout ce dont nous avons à nous occuper, tout ce que ce projet de loi aura pour fin d'accomplir, c'est de voir à ce que la voix du peuple puisse se faire entendre en cette Chambre librement, justement et ouvertement, de façon à ce que les représentants envoyés au parlement puisse faire entendre la voix de la majorité, comme la majorité veut la faire entendre. L'on me pardonnera, si je prends un peu plus de temps que je ne voulais, à faire connaître la raison pour laquelle ce projet de loi a été soumis, car je dois dire que je m'adresse à une assemblée dont la majorité n'est pas familière avec l'acte de redistribution, autrement dit le gerrymander de 1882. Je suis porté à croire que le plus grand nombre des représentants en cette Chambre, n'y siégeaient pas à cette époque. J'y siégeais alors, ainsi que certains honorables députés que je remarque à mes côtés. Pour le bénéfice de ceux qui n'y étaient pas alors et qui ont pu ne pas lire les "Débats" qui donnent une idée très juste de ce qui s'est passé alors, je désire faire remarquer les iniquités de cet acte, que le parti libéral d'alors, le parti ministériel d'aujourd'hui, a désapprouvé. Il a été cause de beaucoup d'indignation et a été fortement dénoncé. Je puis me rappeler comment certains d'entre les députés qui étaient visés, et très délibérément, ont exprimé leur indignation. L'honorable député qui représentait alors le comté de Brant-sud avait une voix autorisée et qui s'est fait entendre lorsqu'il dénonçait l'acte comme étant inique. Le ministre actuel de la Justice (M. Mills) l'a aussi dénoncé en termes chaleureux. Et il y avait des raisons à cette désapprobation. Si les honorables députés qui ne siégeaient pas à cette époque veulent bien consulter les "Débats" de 1882 et lire les vingt-deux amendements que nous avons proposés à cet acte—qui résument les iniquités de cette mesure,—je crois qu'eux aussi, comme plusieurs députés conservateurs d'alors—à l'exception de quelques-uns qui avaient perdu tout sentiment des relations qui doivent exister d'homme à homme—rougiront quand ils auront lu et compris la nature de ce gerrymander. Quelle était cette nature ? La majorité du parlement du Canada, qui n'avait pas été élue sur les mérites de cette mesure, s'est servie de son pouvoir en cette Chambre sans discuter, et dans un même silence pour détruire amendement après amendement, et ses membres n'ont pas osé lever la tête après avoir compris quelles iniquités ils approuvaient par leurs votes. Et, M. l'Orateur, les iniquités de cet acte ont été démontrées encore plus complètement en ceci : que des hommes qui dînaient à la même table, des hommes qui étaient des amis dans la société, ont vu en cette Chambre les représentants conservateurs s'oublier à ce point, qu'ils se sont avec préméditation servis de leur majorité pour légiférer dans le but de renforcir leur propre position politique. C'était déjà assez mal, mais ce n'est pas là tout ce qui a produit l'indignation. On a vu des membres de cette Chambre qui étaient assez braves pour légiférer afin de mieux établir leur position politique, et en même temps assez mesquins pour conspirer contre leurs confrères des comtés circonvoisins, afin de les ruiner politiquement, au moyen d'un acte du parlement. C'est là ce qui a causé l'indignation. Il a alors été démontré que ce représentant-ci, celui-là, et cet autre, et l'autre encore, qui étaient des libéraux qu'il était impossible de vaincre autrement, ont été spécialement choisis pour être chassés du parlement, au moyen d'une loi, au milieu des sarcasmes de certains d'entre les bornés de leurs adversaires politiques. On a combattu contre cet acte. Vingt-deux amendements ont été proposés, dont chacun avait en vue d'empêcher une iniquité, et ces amendements ont été réduits à néant, en silence ; quarante-deux pour l'affirmative et quatre-vingt-dix-neuf pour la négative. De vote en vote, pas un seul mot ne fut prononcé par les partisans du gouvernement qui, bien qu'ils aient pu, tête baissée, voter pour le gerrymander de 1882, n'ont pu se résoudre à se lever pour le défendre. Maintenant, M. l'Orateur, quel est l'effet du présent acte ? Y a-t-il à la gauche un seul député qui soit atteint personnellement ou particulièrement par cet acte ? Il n'y a rien de tel.

Il y a quelques-uns des membres du parlement, de ce côté-ci de la Chambre, qui donnent leur appui au gouvernement, dont les comtés ne seront pas aussi sûrs qu'ils l'étaient auparavant, mais quel est le député qui peut dire qu'il sera chassé du parlement grâce à cette mesure ? Mon honorable ami, le député de Bothwell (M. Clancy), dont le comté disparaît, et disparaît de manière à ne pas l'atteindre, mais conformément au principe adopté, peut-il dire qu'il est chassé de la Chambre grâce à cet acte ? M. l'Orateur, il ne le peut pas. Il demeure, je crois,

dans le comté de Kent, et ce comté sera divisé entre deux représentants, mais cette division ne sera pas faite par un reviseur du barreau en fonctions depuis cinq ans, tel que cela s'est fait en vertu de l'acte du cens électoral des conservateurs.

Non, cette division doit être faite par les juges de ce pays. Et quels juges ? Ceux qui occupent les positions les plus élevées dans la magistrature. Qui peut dire comment ils diviseront le comté de Kent ? L'honorable député (M. Clancy) pourrait-il dire que si un parti politique divisait le comté de Kent, il ne pourrait pas faire cette division de manière à y faire élire deux représentants libéraux ?

M. CLANCY : C'est là la division qui a été faite par les amis de l'honorable ministre dans l'Ontario.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député est-il prêt à déclarer qu'il ne serait pas possible de diviser le comté de Kent de manière à y élire deux députés libéraux, si tel était le désir du gouvernement et de la majorité de cette Chambre ? Ce projet de loi enlève le droit de faire cette division à une majorité politique et le confie aux juges de ce pays. Il ne s'attaque à personne en particulier. Il a simplement pour but de rendre à ces comtés leurs délimitations primitives, et c'est là un principe qui a toujours fait partie du programme libéral.

Permettez-moi, M. l'Orateur, de faire ici allusion à certaines remarques de l'honorable chef de la gauche. Cet honorable député (sir Charles Tupper), dans le but de renforcer sa position, a fait appel aux membres d'une autre chambre, il a voulu les rendre solidaires de sa conduite sur cette question : il s'est adressé à eux avec une audace qu'il ne nous est pas donné souvent de voir dans cette Chambre. Il leur a dit qu'ils avaient bien fait de rejeter le bill du Yukon —bien qu'il ait lui-même appuyé ce projet de loi. Il leur a dit aussi qu'ils avaient bien fait de rejeter le bill du chemin de fer du comté de Drummond, mais il leur a reproché de ne pas avoir rejeté l'acte du cens électoral, laissant entendre par là qu'ils seraient dans le tort s'ils ne rejetaient pas le bill de redistribution.

Il a prétendu que le Sénat était dans son droit en rejetant ces bills, parce que cela a fourni au peuple l'occasion de se prononcer sur ces questions, mais il a aussi admis que si le peuple se fût prononcé en faveur de toute mesure d'intérêt public, alors le Sénat n'aurait eu rien autre chose à faire qu'à l'adopter sans la moindre hésitation. Voilà l'argument des honorables membres de la gauche ; et c'est cette prétention de leur part que je me propose de discuter. Le bill de redistribution dont la deuxième lecture est proposée aujourd'hui, a été soumis à l'approbation du peuple canadien, et le gouvernement actuel a reçu mission du peuple de soumettre ce projet de loi au parlement et de lui demander de l'approuver. Je crois donc que l'honorable député (sir Charles Tupper) s'adressera en vain à tout corps législatif, ayant un certain respect de la justice, pour lui demander de rejeter ce projet de loi.

Le peuple s'est prononcé lors des dernières élections, et il a déclaré qu'il voulait qu'un tel bill fût adopté. Il s'est prononcé en faveur de ce bill par l'entremise d'une majorité de ses représentants dans cette Chambre, et c'est avec l'appui d'une telle majorité que le projet de loi sera soumis au Sénat. L'honorable chef de la gauche s'est plaint que l'acte du cens électoral avait été adopté par le Sénat, or il est possible que le Sénat ait adopté cette mesure parce qu'il a compris qu'il s'agissait là d'une question qui avait été soumise au peuple et qui avait reçu son approbation. Les membres du Sénat savaient que le peuple de ce pays s'était prononcé en faveur du rappel de l'acte du cens électoral, et cette loi a été rappelée. Nous sommes donc ici pour mettre à exécution les promesses contenues dans le programme adopté par la grande convention libérale qui s'est réunie dans cette ville en 1893.

Presque toutes les promesses qui ont été faites ont été remplies, et il ne reste plus que cette dernière à accomplir. Le gouvernement est bien décidé, pour sa part, à s'acquitter de cette promesse comme de toutes celles qu'il a faites ; et dans le cas où il ne réussirait pas à faire adopter ce bill, les libéraux se seront acquittés des promesses qu'ils ont faites au peuple ; et toute la responsabilité du rejet de cette mesure pèsera sur les épaules de ceux qui y ont contribué, et non sur le gouvernement.

Les honorables membres de la gauche ont combattu le bill et l'ont dénoncé comme une mesure infâme—si infâme qu'ils allaient jusqu'à dire que la discussion durerait encore sur cette question lorsque la neige commencerait à tomber. Je crois connaître un peu le sentiment du peuple de ce pays, et je me permettrai de dire aux honorables députés de la gauche, qu'au point de vue des avantages que chaque parti peut retirer de cette obstruction, plus ils continueront cette discussion inutile, plus ils se rabaisseront dans son estime. Lorsque nous étions dans l'opposition, nous avons eu l'occasion de combattre vigoureusement certains projets de loi soumis par le gouvernement de cette époque. Je me souviens des remarques sévères faites à notre adresse par le chef du cabinet de cette époque, qui déclarait que notre opposition n'était rien moins que factieuse, et que nous faisions perdre inutilement le temps de la Chambre, et cela, lorsque ce gouvernement soumettait une mesure destinée à étouffer le sentiment populaire et à anéantir l'un des grands partis politiques de ce pays.

A cela nous répondîmes : "Nous prenons la responsabilité de notre conduite ; si cette

obstruction que nous faisons n'est pas conforme aux principes de justice, c'est nous qui aurons à en souffrir, et nous devrons rendre compte de notre conduite au peuple." Le peuple a décidé que nous avions eu raison d'en agir ainsi, et il nous a placés à la tête des affaires. C'est pour cette raison que je dis aux honorables membres de l'opposition : Si vous êtes persuadés que ce bill est un projet de loi monstrueux, il est de votre devoir de le combattre. Si vous êtes prêts à prendre la responsabilité de votre conduite, continuez cette obstruction, et vous mériterez par le fait même la reconnaissance des citoyens bien pensants du Canada. Que l'on fasse de l'obstruction à l'adoption de cette mesure, si l'on croit que cela est nécessaire. Qu'on la discute jusque dans ses moindres détails, si on le juge à propos : ce sont là des droits que personne ne peut contester aux honorables membres du parti conservateur.

Encore une fois, ils ont le droit d'exercer ce privilège, mais ils devraient en porter toute la responsabilité. Il est possible que les honorables membres de la gauche envisagent cette question d'une autre manière que je ne le fais. Il est possible qu'ils voient dans ce bill certaine injustice que je suis incapable d'y trouver. Mais lorsque nous nous présenterons de nouveau devant le peuple, si un des honorables députés de la gauche veut se rendre dans le comté de Perth pour y faire la lutte au candidat du parti libéral, et que ce dernier ouvre les " Débats " et lise ce qui a été dit en parlement par le parti conservateur, c'est-à-dire que c'est une chose monstrueuse et infâme que de permettre à un électeur de North-Easthope ou de South-Easthope de voter dans la comté auquel il appartient pour les fins municipales, croyez-vous que cela aura l'effet d'aider au parti conservateur ?

Croit-on de plus que si l'on fait remarquer à ces mêmes électeurs que les membres du parti conservateur ont fait perdre le temps du parlement en faisant une opposition dénuée d'arguments sérieux, et destinée tout au plus à tenter d'empêcher l'adoption de ce bill, croit-on, dis-je, qu'une telle déclaration aura l'effet d'augmenter la popularité du parti conservateur ? Par l'acte de 1882 les townships de Burford et d'Oakland ont été séparés de Brant-sud, qui possédait la population exigée par la loi ; cette mesure eut pour effet de transporter 5,000 personnes appartenant à ce comté dans une autre division électorale, et donnant ainsi à ce dernier comté une population d'environ 25,000 âmes, lorsque Brant-sud n'en avait que 21,000.

Allez, si vous le voulez, dire aux électeurs de ces townships : " Electeurs de Burford et d'Oakland, le parti conservateur prétend que c'est une chose infâme de votre part que de voter encore une fois dans le comté de Brant, où vous vivez, où vous faites vos affaires, où vous élisez vos conseillers municipaux et où se trouvent tous vos intérêts." Allez dans le township d'Ancaster, qui a été séparé du comté de Wentworth, afin de défaire l'honnête Joe Rymal qui jouissait du respect de tous les honorables députés de la gauche. On a pris ce township et on l'a greffé sur le comté de Brant-nord ; puis on est allé prendre à l'ouest du comté d'Oxford un autre township que l'on est venu ajouter au comté de Brant-nord, réunissant ainsi des parties de trois comtés différents, et constituant ainsi un comté dont la population était de 4,000 âmes moindre que le chiffre exigé par la loi—tout cela pour ruiner politiquement parlant l'honnête Joe Rymal.

Rendez-vous dans le township d'Ancaster, et dites aux électeurs de cette partie du pays : " Le parti conservateur a tenu le parlement en session jusqu'à l'hiver, et a déclaré que c'était une chose infâme de votre part que de voter dans le comté auquel vous appartenez." Et un mot, les honorables membres de la gauche jouissent du privilège absolu de faire de l'obstruction si cela leur plaît.

M. CLANCY : L'honorable ministre voudrait-il me permettre de lui poser une question ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je demande à l'honorable député de vouloir bien reprendre son siège. Lorsque les honorables députés d'York-est et ouest rencontreront ceux de leurs électeurs qui demeurent dans les limites municipales de la ville de Toronto, et que quelqu'un se permettra de citer en leur présence les " Débats " pour indiquer qu'il a été déclaré en parlement que c'était une chose infâme——

Une VOIX : Une chose diabolique.

Le MINISTRE DES DOUANES : Une chose diabolique et monstrueuse que de permettre à ces électeurs d'avoir droit de voter dans la ville sur les questions d'intérêt national, avec les hommes qui votent aux mêmes endroits qu'eux sur toutes les questions municipales, les honorables membres de la gauche croient-ils que cela servira à augmenter leur popularité ? S'ils demandaient aux électeurs du comté d'York à qui l'on a enlevé ces parties de territoire qui forment aujourd'hui les divisions de Toronto : " Ce projet de loi est une mesure infâme, et nous sommes décidés à combattre son adoption jusqu'à l'hiver si la chose est nécessaire " ; que diraient de cela les électeurs du comté d'York ? Ils répondraient : " Nous avons eu trois députés dans le passé et nous en avons encore trois en vertu de la nouvelle loi ; notre représentation est aussi forte dans la Chambre des communes à l'heure actuelle qu'elle l'était autrefois." Croyez-vous que ces personnes vont trouver que l'on a commis un outrage à leur égard ? Je ne le crois pas.

Comment le gouvernement a-t-il agi à l'égard des autres provinces ? De quelle manière les honorables membres de la gauche

s'y prendront-ils pour justifier devant les autres provinces la menace qu'ils ont faite de tenir le parlement en session jusqu'à l'hiver ? Lorsque l'on fera remarquer aux électeurs du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ile du Prince-Edouard que les délibérations du parlement ont été retardées, que des milliers de dollars de l'argent du peuple de ce pays ont été gaspillés par suite de cette obstruction, les électeurs de ces provinces leur en demanderont raison.

Ils demanderont aux conservateurs pourquoi ils ont empêché l'adoption de cette mesure. "Nous l'avons combattue parce que c'était une mesure infâme." Puisqu'il en est ainsi, dites-nous quelle était la nature de ce bill. Mais ne savez-vous pas que dans l'Ontario, ils ont fait disparaître quelques-unes des atrocités, comme ils les appelaient, qui avaient été commises par le bill de redistribution de 1882 ? Le parti libéral a prétendu que les limites des comtés devaient être rétablies, et il a soumis ce bill pour atteindre ce but.

La question suivante fut ensuite posée : "Ont-ils fixé eux-mêmes ces limites des comtés ?" A cela, l'on devra répondre, non. "Dans ce cas, qui a fixé les limites des comtés qu'il a été nécessaire de faire disparaître à cause de leur monstruosité ? Ce sont ces hommes qui doivent être coupables de ce crime. "Non." Dans ce cas, quels en sont les auteurs ? "Je ne puis vous le dire, ces limites ont été fixées il y a trente ou quarante ans, et bien avant la naissance du gouvernement actuel." "Comment pouvez-vous blâmer le gouvernement de cela ?" "Cela est vrai, mais vous ne vous apercevez pas que quelques-uns de ces comtés ont droit à deux ou trois députés et on les a divisés de manière à ce que les libéraux puissent obtenir une majorité ?" "Puisqu'il en est ainsi, qui a fait cette division ? Est-ce le parti qui a la majorité dans la Chambre ?" "Non." "Par qui cette division a-t-elle donc été faite ?" "Je suppose qu'ils ont nommé des partisans politiques pour faire cette division, et c'est ce qui explique comment il se fait que leur œuvre soit aussi monstrueuse." "Non, ils ont nommé des juges." "Vous voulez parler sans doute des avocats reviseurs ?" "Non. Quels juges ont-ils donc nommés ?" "Ils ont nommé des juges choisis parmi les membres du plus haut tribunal du pays, des hommes qui occupent le sommet de l'échelle sociale au Canada.

Que va dire le peuple de ceux qui attaquent un bill de cette nature, et qui déclare qu'ils s'opposeront à son adoption jusqu'aux premières neiges si la chose est nécessaire ? Ils peuvent faire toute l'opposition qu'ils croiront nécessaire, s'ils croient que cela peut leur être de quelque utilité. En faisant cette obstruction, ils agissent dans la limite de leurs droits, mais le peuple aura à se prononcer sur leur conduite. L'honorable député de Bruce-nord a dit qu'il n'avait pas d'objection à ce que les juges fassent ces

divisions. Cette déclaration de la part de l'honorable député ne me surprend pas, car je sais tout le respect qu'il professe pour la magistrature.

Mais que dira le peuple de ces personnes qui insultent ainsi gratuitement ces juges, qui sont les seules personnes capables de mettre ce projet de loi à exécution, si jamais il est adopté ? Je ne crois pas que le peuple soit du même avis relativement à ce bill que les honorables membres de la gauche.

Ces honorables députés s'écrient : Vous ne mettez pas en vigueur le principe de la représentation basé sur la population, qui est un des principaux articles du programme libéral. Nous avons défendu jadis ce principe entre les provinces, et il figure aujourd'hui dans l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, en un mot, c'est un principe fondamental dans la constitution de ce pays ; la représentation basée sur la population, telle qu'elle existe entre les provinces. Mais, bien qu'il soit possible d'arriver à cette moyenne de représentation entre les provinces, personne ne peut prétendre que l'on peut établir une moyenne parfaite de représentation entre les différents districts électoraux de ce pays. Cette moyenne de représentation ne doit pas être perdue de vue, et il en est tenu compte dans ce bill. On s'y est conformé autant que possible, mais l'honorable chef de la gauche nous a dit lui-même que sous ce rapport, il fallait absolument une certaine latitude.

Il a indiqué quelles étaient les différences qui existaient en vertu de ce bill, et il a augmenté le chiffre—je ne dirai pas volontairement—de la population de la ville de Toronto. Il a dit que Toronto avait une population de 200,000 âmes, ce qui donnerait 50,000 âmes pour chacun de ses cinq députés. Mais Toronto ne compte pas une population de 200,000 âmes, d'après le recensement de 1891, qui est la base sur laquelle les juges devront s'appuyer pour procéder, et qui est le dernier état autorisé que nous possédions de la population du Canada.

Il est possible que je puisse commettre quelque erreur facile à corriger, mais lorsque les divisions qui devront être ajoutées au district électoral actuel de Toronto l'auront été par la mise en vigueur de ce projet de loi, cette ville contiendra 180,000 âmes, représentées par cinq députés, de sorte que, chaque député sera censé représenter 36,000 âmes. Et si je ne me trompe, le député actuel de York-ouest (M. Wallace), représente un comté qui contient 41,557 âmes, en vertu de la loi actuelle.

Jetez les yeux sur la carte des districts électoraux tels que constitués par les honorables membres de la gauche par leurs bills de 1882 et 1892, alors que, comme l'a fait remarquer l'honorable ministre qui a proposé la deuxième lecture de ce projet de loi en cette Chambre, les honorables membres de l'opposition mirent de côté les idées exprimées par sir John A. Macdonald, relativement à la nécessité qu'il y avait de s'en

tenir aux limites des comtés, et essayèrent de justifier leur conduite en prétendant vouloir égaliser la population dans les différents districts électoraux d'une manière bien plus parfaite qu'il n'était possible de le faire en conservant les limites des comtés. Cependant, je crois pouvoir dire qu'il suffit d'étudier les divisions faites par ces honorables députés, qui parlent avec tant de légèreté aujourd'hui de l'uniformité de population, et vous allez constater que la différence de population est plus considérable dans les comtés établis par eux, que vous ne pourrez le constater dans la mise en vigueur de ce projet de loi, et des divisions que devront faire les juges de ce pays. L'honorable député branle la tête. Permettez-moi de lui citer quelques exemples.

Le district électoral de Brockville et deux townships avec une population de 15,853 âmes furent enlevés au comté de Leeds-sud, laissant ce dernier avec une population de 22,449. A-t-on exercé là une certaine discrétion ? Le comté de Cardwell est formé de différentes parties de Peel, Simcoe et Dufferin, il possède une population de 15,382. Il est voisin du comté de Wellington-nord qui possède une population de 24,956, et de Wellington-sud, qui possède une population de 24,373. Durham-ouest, qui possède une population de 15,374, est voisin d'Ontario-sud, dont la population est de 19,033, Frontenac, qui a une population de 13,445, touche à Leeds-sud, qui a une population de 22,449. Grenville-sud qui a une population de 12,929, est voisin de Dundas qui a une population de 20,132.

Leeds-nord et Grenville, avec une population de 13,521, touche à Carleton qui a une population de 21,746. Lennox qui a une population de 14,900 âmes est voisin d'Addington, qui a une population de 24,151. Middlesex-ouest, qui a une population de 17,288, touche à Middlesex-est, qui a une population de 25,569, et c'est là l'un des comtés qui ont été remaniés par les honorables membres de la gauche. Nothumberland-ouest qui a une population de 14,949, est voisin de Northumberland-est qui a une population de 21,995. Peel a fourni deux townships pour former le comté de Cardwell, ce qui l'a laissé avec une population de 15,466 âmes, tandis que York-ouest, qui est voisin du comté de Peel, possède une population de 41,857. Peterborough-ouest a une population de 15,808, tandis que la division est compte 21,919 âmes..

Les honorables membres de la gauche peuvent dire : Il y a un certain nombre de ces comtés auxquels vous ne touchez pas du tout. J'admets cela, mais peut-on prétendre que nous obtenons par ce moyen un avantage quelconque ? L'avantage que nous pouvons chercher au point de vue du parti peut-il avoir lieu sans les affecter ?

Lorsque, en l'absence du directeur général des Postes, l'honorable premier ministre a proposé la première lecture de ce bill, il a expliqué que nous voulions simplement réparer les iniquities les plus craintes commises par l'acte de redistribution des conservateurs. Quand on ne touche pas à cet acte, il n'y a aucun avantage à gagner pour nous, parce que les comtés sont laissés tels qu'ils avaient été divisés par les conservateurs, qui avaient poussé l'audace jusqu'au point de remanier les divisions électorales pour favoriser leurs intérêts politiques. Tout comté auquel nous ne touchons pas est un comté dont les limites ont été fixées par les conservateurs et cela, pour le plus grand bénéfice de leur parti, grâce au bill de redistribution de 1882, de sorte que nous n'avons rien à y gagner en n'y touchant pas. Si les honorables membres de la gauche ne voulaient pas servir des fins de parti en bouleversant les limites des comtés comme ils l'ont fait, pourquoi ont-ils agi de cette manière ? Certains districts électoraux sont restés intacts, parce que les conservateurs se sont dit qu'il leur était impossible d'y faire d'autre changement qui fût de nature à assurer à leur parti un succès plus complet.

Nous avons voulu essayer de remédier à cette injustice ; nous avons voulu essayer de nous acquitter des promesses que nous avons faites au peuple, et nous conformer au mandat que nous avons reçu de ce dernier de réparer les injustices commises par cet acte de redistribution, afin que la voix populaire ne fût pas étouffée, que les partis politiques fussent sur un pied d'égalité, et que celui que la voix populaire voulait indiquer comme devant diriger les affaires du pays arrive au pouvoir, sans égard aux partis.

Les honorables membres de la gauche ont beaucoup parlé du comté de Brant, ils ont essayé de diminuer la population de ce comté. Je crois que l'honorable chef de l'opposition a dit que sa population était de 30,000 âmes. Or, d'après le recensement de 1891, la population de ce comté était à cette époque de plus de 36,000 âmes, et elle doit être beaucoup plus considérable aujourd'hui. Je crois même qu'elle dépasse 40,000 âmes ; mais il ne faut pas tenir compte de ce dernier chiffre, parce que les juges ne devront pas tenir compte des recensements faits par les municipalités, mais ils devront s'en rapporter aux chiffres du recensement tels que préparés et vérifiés par les officiers de cette Chambre, et c'est de ces chiffres seuls que je veux parler.

Grâce à ce bill, ce comté est destiné à obtenir pour la première fois deux représentants. Depuis la confédération et même auparavant, le comté de Brant avait deux députés. Ce n'est pas parce que le comté de Brant est un château fort libéral, comme il m'a fait plaisir de l'entendre dire à l'honorable chef de la gauche, qu'on lui accorde deux députés, mais, c'est parce qu'il a droit en toute justice d'avoir ses deux députés. Est-ce un avantage de parti que l'on a voulu obtenir par ce moyen ?

M. CLANCY : Certainement.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne devais pas m'attendre à une autre réponse de la part de l'honorable député. Voudrait-il prétendre que le comté de Brant ne devrait avoir qu'un seul représentant ?

M. CLANCY : Oui.

Le MINISTRE DES DOUANES : Qu'aurait-il à dire dans ce cas relativement au comté de Norfolk, dont la population est moins considérable que celle de Brant ?

M. CLANCY : Je dirais——

Le MINISTRE DES DOUANES : Permettez-moi de continuer. Lorsque l'honorable député de Norfolk-sud (M. Tisdale) a parlé sur la première lecture de ce bill, il a dit—sujet à correction—que ce projet de loi allait lui causer certaines difficultés, parce que—bien qu'il soit nécessaire de se souvenir que ce sont les juges et non le gouvernement qui doit diviser le comté—la division nord sera toujours un comté sûr, tandis que la division sud pourrait bien devenir un comté assez difficile à remporter pour un conservateur. Je ne partage pas l'opinion émise par l'honorable député (M. Tisdale) sur cette question.

Le comté de Norfolk, qui possède une population qui est de plusieurs milliers d'âmes moins considérable que celle du comté de Brant, devrait certainement, et en toute justice, perdre un de ses représentants avant le comté de Brant. En agir ainsi serait tout simplement vouloir prétendre que l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) serait élu par une écrasante majorité, tandis que l'honorable député de Norfolk-sud disparaîtrait de l'arène politique. Au lieu d'en agir ainsi, nous divisons le comté ; et l'honorable député de Norfolk-sud court la chance de siéger de nouveau dans cette Chambre après les prochaines élections générales, en qualité de représentant de ce comté.

Les honorables députés de la gauche veulent-ils que nous enlevions un député au comté de Norfolk ? Le chiffre de la population est à peu près le même entre Wentworth et Norfolk, la population de Wentworth étant un peu moins considérable que celle de Norfolk. Sans violer de principe, nous pourrions accorder deux députés à Wentworth et un seul à Norfolk. Wentworth élirait certainement deux députés libéraux comme il l'a fait, je crois, depuis la Confédération jusqu'à l'adoption du bill de 1882. Mais nous n'accordons à Wentworth qu'un seul député, tandis que le comté de Norfolk, qui, depuis des années a toujours élu un conservateur et un libéral, obtint deux représentants, parce que sa population est un peu plus considérable que celle du comté de Wentworth. Et les honorables membres de l'opposition parlent d'un bill infâme, et déclarent que les conservateurs resteraient ici jusqu'aux premières neiges, si la chose était nécessaire, afin de dénoncer ces infamies contenues dans cette mesure. Je ne crois pas qu'il me soit nécessaire de discuter ce bill plus longuement.

M. WALLACE : Continuez.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'y ai pas d'objection.

Je ne veux pas discuter, au point de vue de la légalité, la question de savoir s'il nous est, oui ou non, permis d'adopter pareille législation. En pareille matière, le chef de l'opposition est un profane comme moi, et je ne saurais le tenir pour une autorité, bien que son âge et sa vieille expérience parlementaire le mettent peut-être en mesure de mieux juger de la question que je ne le pourrais faire. C'est là, toutefois, une question sur laquelle les avocats parmi les députés ont grâce d'état pour formuler un avis. Je puis me tromper, sans doute, mais si ma mémoire est fidèle, je ne sache pas qu'un seul avocat de réputation ait déclaré que le parlement n'ait pas droit de redresser législativement la carte politique des comtés d'une province quelconque. Ni en parlement ni en dehors de cette enceinte, ai-je entendu formuler pareille proposition, et m'est avis que personne n'osera le prétendre.

M. FRASER (Guysborough) : Il n'est pas un député qui ait souci de sa réputation, qui oserait soutenir cela.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'ai pas à me prononcer sur ce point ; je laisse la chose à débattre entre avocats. Je me borne au mérite du bill, et mon but en cela, est de faire comprendre aux députés pourquoi dans leur grande convention d'Ottawa, les libéraux, venus de tous les points du pays, ont adopté pareille attitude sur cette question. Il a été reconnu à cette convention, que la législation adoptée en 1882 était une tentative préméditée dans le but d'étouffer la libre expression de la volonté populaire au Canada. Voilà pourquoi les représentants venus de l'est et de l'ouest ont uni leur voix à ceux de l'Ontario pour déclarer que le parlement ne doit pas être saisi d'une pareille mesure. Le bill de 1882 démembrait des comtés dans le but de chasser de la vie politique des députés qui siégeaient à côté de ces honorables messieurs, et leur avaient toujours fait une lutte franche et loyale. Cette mesure frappa quelques-uns des députés les plus distingués siégeant en Chambre à cette époque. Quelques-uns d'entre eux sont disparus de ce théâtre de luttes et de débats ; d'autres se sont retirés de leur gré de la vie politique ; mais, de l'avis de ceux qui étaient ici à cette époque et qui savent ce qui s'est passé, jamais il n'a été présenté au parlement de mesure d'un caractère aussi extraordinaire—à l'exception de celle du cens électoral. Il me serait difficile de ne pas enfreindre l'étiquette parlementaire, si je caractérisais cette mesure comme elle le mérite. L'un des premiers à être frappé par cette loi fut le député de Perth-sud, James

Trow, le sympathique "whip" libéral de l'époque, qui est maintenant disparu de ce théâtre, et qui jouissait du respect des deux partis en Chambre. Ceux-ci furent alors témoins de la lâcheté avec laquelle on frappa ce député en détachant l'un des cantons de son comté, parce que ce canton donnait une majorité libérale de 200 voix, et en l'annexant à Oxford-nord où il y avait déjà une majorité libérale de 1,000 voix, les témoins de cet acte, dis-je, comprirent que ces messieurs avaient atteint une limite infranchissable aux représentants du peuple. Ainsi, en fut-il du ministre actuel de la Justice (M. Mills). C'est à l'inauguration même de la confédération que son comté avait été formé, ce comté l'avait mainte fois élu, et on en détacha plusieurs cantons qui donnaient une majorité libérale, pour les enclaver dans le comté d'Elgin-ouest qui comptait déjà une majorité libérale de plusieurs centaines de voix. Et tout cela, pour assassiner politiquement des hommes qui faisaient l'ornement de la Chambre de l'aveu même de sir John A. Macdonald. Quant à moi, personnellement, je dois dire que j'avais réussi à enlever mon comté aux conservateurs par des moyens loyaux et honorables, et que ma popularité y allait toujours croissant. Or, l'on détacha de Brant-sud les cantons de Burford et d'Oxford, qui donnaient quelques centaines de voix de majorité libérale, pour les enclaver dans un autre comté afin d'y égaliser la population. Cette population fut ainsi portée à 25,000 âmes, tandis qu'il n'en restait plus que 21,000 à Brant-sud. Ce petit canton d'Oakland, canton triangulaire qui formait enclave dans le canton de Brantford, se trouvait à 12 milles de distance du point le plus rapproché du comté auquel on l'avait annexé. Quant au canton de Burford, ces messieurs de la gauche l'on enlevé de Brant-sud pour l'enclaver dans Oxford-sud. Le petit canton d'Oakland se trouvait à 12 milles du comté auquel on l'annexait. Il était presque à portée du son des cloches de la ville de Brantford, le chef-lieu du comté, tandis que le chef-lieu du comté auquel on l'annexait, se trouve à 50 milles de là. A la troisième lecture du bill en question, je pris la parole pour exposer ces faits à la Chambre, et je dis au ministre qui était chargé du bill que je voulais lui poser une question ; je lui demandai de me bien regarder dans le blanc des yeux ; mais il baissa la tête, n'osant ni lever son regard sur moi, ni dire un seul mot pour justifier cette mesure, qui fut adoptée par 99 voix contre 42. Et cependant, ce petit canton de 939 âmes que je demandais au gouvernement de remettre dans le comté de Brant-sud, n'aurait donné à ce dernier qu'une population inférieure à celle du comté à 12 milles de distance, dans lequel on avait enclavé ce canton. Il s'agit bien ici d'un véritable remaniement de la carte électorale, mais il n'y en a pas dans ce bill-ci, et il ne saurait y en avoir. Quand il serait au pouvoir des partisans politiques de faire ce remaniement, cela se résumerait à peu de chose, du moment que l'on ne touche point aux frontières des comtés.

Le parti libéral jouit de certains droits en parlement, et à l'aide de sa majorité, il a bien le droit de délimiter les frontières des différents comtés et circonscriptions électorales.

Or, le parti libéral s'est dit : "Non, nous voulons proclamer un principe auquel tout homme de conviction au Canada puisse donner son assentiment. Nous avons bien pour nous le droit et le pouvoir, ainsi que le précédent établi par les députés de la gauche ; mais nous renonçons à ce pouvoir et dans les modifications que nous proposons, nous nous renfermons dans les frontières des comtés. Puis nous laissons le soin de décider en dernier ressort aux juges et ce sont ces magistrats, présidant aux tribunaux judiciaires les plus élevés du pays, qui fixeront ces frontières, et une fois qu'ils auront prononcé leur jugement, nous ne nous prévaudrons point de notre droit pour reviser, à l'aide de notre majorité parlementaire, les frontières ainsi établies." Et c'est en présence d'une telle attitude de notre part que ces messieurs de la gauche déclarent qu'ils veulent combattre à outrance une pareille législation ! Ah ! qu'ils demeurent ici jusqu'à ce que la neige couvre le sol, comme ils le disent ; nous le voulons bien ! Plus ils crieront que ce bill est une infamie, une monstruosité, et plus, j'en ai la conviction, les gens bien pensants condamneront leur attitude. Pour mon compte, je l'avoue franchement, je me fais gloire de me réclamer d'un parti politique qui a donné à ce bill sa plus entière approbation ; et, si je ne me trompe, ce bill est approuvé même par les députés ministériels au détriment desquels, politiquement parlant, s'opérerait cette modification de la carte actuelle.

M. CASEY : En voici un.

M. GIBSON : En voici un autre.

Le MINISTRE DES DOUANES : Et il y a nombre d'autres députés du même sentiment, et qui n'ont pas fait entendre un seul murmure, parce qu'ils savent qu'un cabinet qui a assez de force et de loyauté et possède assez la confiance populaire pour abandonner aux magistrats présidant aux tribunaux les plus élevés le soin de régler pareilles questions, ne saurait que rencontrer le respect et l'approbation du pays. Ceux qui appuient cette mesure sont ceux-là mêmes qui, en 1882, se levèrent en masse pour combattre les partisans du bill de redistribution ; ce sont ceux-là mêmes qui font profession de croire qu'il est noble, loyal et juste d'accorder aux deux partis politiques égalité de droits et de laisser parler la grande voix du peuple, peu importe dans quel sens il se prononce.

Je suis en faveur de la deuxième lecture du bill. Je suis fier de voir que le parlement a été saisi de ce bill, afin que le peuple canadien voie dans les principes et dans

l'application de ce bill la déclaration et la garantie de la justice et de l'impartiale loyauté dont font preuve à l'endroit de tous les citoyens de cette vaste Confédération les administrateurs de la chose publique, forts de l'appui de leurs fidèles partisans. Il est donc à peine besoin de dire que j'approuve de tout cœur ce bill, et que, pour mon compte, je veux bien que ses principes soient débattus et soumis à la discussion, jusqu'à ce que la neige blanchisse le sol.

J'ai un mot à ajouter. Un député a demandé si les juges entendraient la plaidoirie des avocats avant de rendre leur décision. Il est hors de tout doute, à mon avis, que les juges appelés à décider ces causes auront par devers eux le compte rendu de nos débats.

M. CLANCY : Le ministre s'adresse-t-il aux juges ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Le compte rendu des débats, dis-je, sera à la portée des juges qui pourront y lire les arguments apportés au cours de la discussion. Les honorables députés feront donc bien de formuler maintenant, ainsi qu'ils en ont le privilège et le droit, les objections qu'ils ont à présenter contre ce bill. Indubitablement, les juges liront ces discours.

M. BEATTIE : Pensez-vous qu'ils liront le vôtre ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je suis porté à croire, d'après le caractère loyal et impartial de ceux qui font aujourd'hui l'ornement des tribunaux judiciaires au Canada, qu'ils ne se contenteront pas de lire les arguments avancés d'un seul côté de la Chambre ; et bien que je n'aie pas la prétention de pouvoir apporter à la défense de ma thèse une argumentation aussi puissante que la réplique des honorables députés de la gauche à l'encontre du bill, toutefois, j'ose dire que si les juges daignent parcourir les arguments formulés au cours du débat, ils jetteront peut-être les yeux sur les quelques arguments que je me suis efforcé d'apporter. Je n'ai donc pas le moindre doute qu'à l'aide du recensement de 1891 et des arguments des députés de la gauche, les juges ne puisent à toutes les sources de renseignements. Ils seront, sans doute, en lieu de consulter les relevés du recensement non seulement à l'égard de l'inégalité de la population des différents comtés, mais encore relativement à la population des cantons et des villes. La carte politique des comtés sous leurs yeux, carte qu'ils voudront, sans doute, consulter, ils se rendront compte par eux-mêmes de la situation de ces cantons et ils auront à leur portée toutes les sources de renseignements désirables pour se mettre en lieu de se prononcer en connaissance de cause et pour remplir leur devoir, à la satisfaction générale. Je me borne à cette simple allusion.

Je suis bien aise de constater que certains députés de la gauche comprennent qu'il est de toute justice, en pareille matière, de peser les deux côtés de la question et d'entendre le pour et le contre. Ils veulent aujourd'hui que les deux côtés se fassent entendre ; ils veulent peser le pour et le contre. Or, voyons comment les honorables députés ont élaboré leur bill de 1882. Ont-ils tenu alors à ce que la question fût plaidée par les deux partis politiques ? Ah ! non, c'est là, dans un bureau, à huis-clos, qu'ils ont rassemblé leurs meneurs, leurs coopérateurs de tous les différents comtés, et la carte sous les yeux, ils ont taillé à droite et à gauche, détachant tel canton de tel comté, pour l'enclaver dans tel autre, et enfin, cette besogne finie, ils saisirent la Chambre de leur bill, sans l'avoir mûri, et voulurent l'imposer de force au parlement, à l'aide de leur docile majorité. Voilà comment ils ont entendu le pour et le contre sur la légitimité d'une pareille mesure.

Voyons donc ces messieurs à l'œuvre, et ne perdons pas de vue que leur objectif était d'égaliser la population. Citons quelques exemples. La municipalité du comté d'Orford avait une population de 49,857 âmes, et il est plus facile d'y créer deux circonscriptions électorales que dans les comtés de Durham et de Peterborough ; et cependant, ces messieurs détachèrent d'Oxford deux cantons, Dereham et Blenheim, comptant une population de 9,631 âmes ; or, rappelons-nous que leur but était d'égaliser la population, et c'est la raison alléguée pour démembrer ce comté. L'un des deux cantons, comptant collectivement une population de 9,631 âmes, fut enclavé dans Perth, puis ils détachèrent de Brant les deux cantons d'Easthope, nord et sud, et celui de Burford, pour les enclaver dans Oxford, afin de compenser la perte de population. Ils apportèrent donc une population de 9,639 âmes, soit une population de huit âmes supérieure à celle des cantons qu'ils avaient enlevés à ce comté.

M. CLANCY : Quelle était alors la situation de ces circonscriptions électorales ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je vais le dire à l'honorable député. L'un des cantons Easthope se trouvait dans Perth-nord et l'autre dans Perth-sud. Perth-nord était représenté par un conservateur et Perth-sud par M. Trow, le sympathique "whip" libéral, qui n'est plus. Les libéraux avaient quelques centaines de voix de majorité dans Perth-sud et en détachant ce canton d'Oxford-nord, ils comptaient bien assassiner politiquement M. Trow, sachant parfaitement qu'ils ne pourraient battre M. Sutherland, qui avait un millier de voix de pluralité. Blenheim, qui comptait une population de 5,606 âmes, fut enlevé à Oxford et annexé à Brant, parce qu'ils avaient détaché de ce comté Burford et Oakland, dont la population s'élevait à 5,797 âmes. Tout cela, remarquez bien, tendait à égaliser la population. Quant à Middlesex, dont la population

était de 64,453, il eût été facile d'y tailler trois circonscriptions électorales. Le township d'Euphemia fut détaché de Lambton, Dorchester-sud, d'Elgin, et Stephen de Bruce, trois comtés différents, afin de compenser la perte de population subie par Middlesex. Grimsby, dans Lincoln, dont la population était de 2,705 âmes, fut transféré à Wentworth-sud en 1892. Or, il restait trop peu de population à Lincoln ; ils enlevèrent donc au comté de Welland le canton de Pelham, dont la population était de 2,554, et l'ajoutèrent à Lincoln, pour compenser ce dernier de la perte de Grimsby. C'est ainsi que ces messieurs entendaient leur œuvre de nivellement. En laissant ces comtés dans leur situation primitive, leur population eût été la même à peu près ; mais, voyez-vous, le nivellement de la population était un principe sacré aux yeux de ces messieurs, et l'œuvre devait s'accomplir !

Le canton de Walpole fut détaché d'Haldimand et remplacé par Wainfleet, appartenant à Welland ; puis le canton de Whitchurch fut enlevé à York-nord auquel l'on annexa Gwillimbury-ouest, détaché de Simcoe-sud. Je pourrais citer nombre d'exemples de ce genre, afin de faire voir aux députés qui ne faisaient pas partie de la Chambre en 1882 les injustices alors commises. Et lorsque la grande convention conservatrice se réunit à Ottawa....

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Il est inouï que les conservateurs aient jamais tenu semblable convention.

Le MINISTRE DES DOUANES : Aurais je donc dit convention conservatrice ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oh ! non, jamais les conservateurs n'ont tenu pareille convention. Donc, lorsque la grande convention libérale se réunit à Ottawa, pour y discuter de graves et importantes questions, elle comprit que l'iniquité commise au détriment de la province d'Ontario en 1882, justifiait pleinement les libéraux de toutes les parties du Canada, de formuler la déclaration qu'à leur avènement au pouvoir, ils auraient l'impérieux devoir de saisir le parlement d'une législation remédiant à cette injustice.

C'est cet engagement que le gouvernement a tenu en présentant à la Chambre la mesure en discussion. Et si ce projet de loi n'aboutit point pour une raison quelconque, le parti libéral ne craint nullement d'en appeler aux collèges électoraux, tels qu'ils sont actuellement constitués ; et s'il nous faut poser la lutte sur la question de savoir s'il importe de regreffer ces municipalités sur le tronc primitif d'où elles ont été arrachées de force, alors, je l'affirme sans crainte, les esprits loyaux, au sein du parti conservateur conviendront que, de toutes les raisons qui militent en faveur de leur abjuration du conservatisme pour la profession de foi libérale, la principale est que le parti conservateur s'est employé à faire avorter une mesure conçue non pas au bénéfice d'un parti, mais dans l'intérêt général du pays, mesure qui laisse aux juges présidant aux tribunaux les plus élevés du pays, le soin de se prononcer d'une façon catégorique et sans appel, sur la répartition des cartes composant les différents arroudissements électoraux des comtés.

M. l'Orateur, je me suis quelque peu laissé entraîner au delà des bornes que je m'étais tracées en commençant mon discours. Ah! c'est que, au souvenir des scènes qui se sont déroulées dans cette enceinte parlementaire en 1882, au souvenir de la flagrante injustice perpétrée à cette époque, alors que la majorité ministérielle rejeta, sans un mot de justification, les 22 amendements exprimant les griefs de la gauche, je ne saurais réprimer parfois un mouvement d'indignation, bien qu'à dix-sept années d'intervalle, ces souvenirs soient moins cuisants, et mon indignation un peu moins vive. A la pensée que l'on a cherché à assassiner politiquement au mépris de tous les principes de justice, des hommes comme Mills et Alex. Mackenzie, et Trow et Joseph Rymal et Gillies, de Bruce-nord, tous ceux enfin qui jadis portaient bien haut en cette Chambre le drapeau des principes de justice et d'équité, je sens encore parfois le sang bouillonner dans mes veines. Et avec les restes d'un voix qui s'éteint, je m'élève encore aujourd'hui, comme à cette époque, contre le gerrymander de 1882. En dépit de l'appel lancé en plein parlement à l'autre Chambre, je suis convaincu que ce projet de loi sera adopté. J'ai foi dans le triomphe de cette mesure, parce qu'elle est basée sur la justice, et je la salue comme un retour de la part des représentants du peuple au principe d'une juste et équitable représentation du corps électoral canadien au parlement fédéral.

M. WALLACE : Je propose l'ajournement du débat.

Le PREMIER MINISTRE : Oh non ! il est trop de bonne heure. Nous serions encore ici aux premières neiges de l'hiver, s'il fallait accepter la proposition de l'honorable député.

Sir CHARLES TUPPER : Il serait raisonnable de lever la séance à l'heure qu'il est, et je ne vois pas pourquoi le premier ministre tient à faire poursuivre le débat, un vendredi soir, lorsqu'il y a si peu de députés en Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : On nous a menacé de faire durer la session tout l'été, et cette menace a été proférée, avant même que la mesure eût été présentée à la Chambre.

Sir CHARLES TUPPER : Je n'ai jamais entendu proférer pareille menace. Je l'ai dit dès le début, notre intention est de discuter

à fond et loyalement cette question ; mais il n'est venu à l'idée de personne d'essayer de faire de l'obstruction. Je n'ai jamais entendu parler de la chose, et je n'entends nullement conniver à pareille tentative. Voici un fait que je tiens à signaler au premier ministre ; c'est qu'en 1882, il a fait un grave reproche au gouvernement d'avoir ajourné le bill de redistribution jusqu'aux dernières heures de la session. Or, M. l'Orateur, il y avait déjà quatre-vingt-six jours que la session durait lorsque le gouvernement a saisi la Chambre de la mesure en discussion, et la seconde lecture de ce bill, le seul annoncé dans le discours du trône, n'a été proposée que quatre-vingt douze jours après l'ouverture du parlement, dans le quatrième mois de la session. Je m'étonne que mon honorable ami ait proposé ce bill le vendredi, car il sait qu'il est parfaitement impossible de garder les députés ici, pour la séance de vendredi soir. J'espère qu'il ne persistera pas dans son refus de lever la séance à minuit, et s'il le fait, cela ne contribuera certes pas à faire avancer la besogne de la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami (sir Charles Tupper) oublie que les circonstances actuelles ne sont nullement analogues à celles de la session de 1882. Le débat sur l'adresse en 1882 ne se prolongea guère au delà de quatre semaines, et bien que la seconde lecture du bill ne soit proposée que le quatre-vingt-douzième jour de la session, il y a plus d'un mois qu'il a été présenté. Ce n'est pas sur nous que doit retomber le blâme, pour les retards subis par le débat. Mon honorable ami dit que l'opposition n'a pas proféré de menaces d'obstruction et qu'il n'a rien entendu dans ce sens. Alors, il est probablement le seul député en Chambre qui n'ait pas entendu le député de York-ouest (M. Wallace) et le député de Leeds-sud (M. Taylor) dire que nous passerions l'été ici. Bien plus, j'ai entendu mon honorable ami (sir Charles Tupper) lui-même dire cet après-midi que le bill à l'étude ne serait jamais adopté.

Sir CHARLES TUPPER : Je n'ai pas voulu parler d'obstruction en Chambre. J'ai certainement dit qu'à mon avis, le bill à l'étude ne deviendrait jamais loi, mais voilà tout ; il n'a jamais été question d'obstruction. Le premier ministre oublie qu'en raison de la situation où se trouvait le cabinet, la session n'a été convoquée qu'à une époque fort avancée de l'année ; et cependant, il n'a proposé la deuxième lecture de ce bill, le seul inscrit au discours du Trône, que le quatre-vingt-douzième jour de la session.

Le PREMIER MINISTRE : Si mon honorable ami me promet qu'il ne sera pas fait d'obstruction....

M. WALLACE : Ah !

Le PREMIER MINISTRE : Voilà la réponse ! J'allais dire que si mon honorable ami m'affirme qu'il ne sera pas fait d'obstruction à ce bill, je consentirai de suite à l'ajournement.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne puis qu'affirmer ceci : je n'ai jamais connivé à l'obstruction du débat, ni ai-je proposé la chose, n'y ayant pas même songé. Tout de même, je ne suis que simple député comme les autres ; je ne saurais me porter responsable de la conduite des autres ; je veux seulement que la mesure soit discutée à fond, et voilà ce que j'ai dit et répété partout.

Le PREMIER MINISTRE : Parfaitement, et si mon honorable ami m'affirme, sur sa responsabilité de leader de la gauche, que le bill n'éprouvera pas d'opposition factieuse, je consentirai tout de suite à l'ajournement.

Sir CHARLES TUPPER : Le premier ministre ne devrait pas, ce me semble, me placer en semblable posture. Il sait toute mon impuissance à répondre de la conduite d'autrui. Tout député ici est indépendant. Je ne puis que réaffirmer mon hostilité à toute opposition factieuse à ce bill. Je ne vois pas d'ailleurs quel bien il en résulterait. Je le répète donc, si le premier ministre force la Chambre à prolonger sa séance à une heure aussi avancée de la nuit, notre besogne parlementaire et la marche de nos travaux n'y gagneront rien.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai une autre proposition à faire à mon honorable ami. Nous reprendrons la discussion du bill, mardi, s'il consent à en venir au vote la semaine prochaine, et à cette condition, je consentirai à ce que la Chambre lève sa séance.

Plusieurs VOIX : Oh !

Sir CHARLES TUPPER : Le premier jour du débat sur la seconde lecture d'un bill auquel le gouvernement attache tant d'importance, il n'est pas raisonnable de me demander de consentir à ce que le vote soit pris la semaine prochaine. J'ai exposé franchement ma manière de voir sur l'expédition des affaires et de ce bill en particulier, et je ne puis faire plus. Je dis cela avec toute l'autorité que je puis posséder dans cette Chambre. Je n'ai pas et je n'ai jamais eu l'intention de combattre ce bill par l'obstruction ; mais la question est de la plus haute importance, et je ne consentirai certainement pas à un arrangement pour que le vote soit pris la semaine prochaine.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député voit que j'avais raison. Sur une question de cette importance, il n'est pas en état de promettre qu'il n'y aura pas d'obstruction. Toute la Chambre admettra que, si après cinq jours de discussion sur une question comme celle-là, nous ne pouvons pas prendre le vote, c'est qu'on voudra faire de l'obstruction.

M. CLANCY : L'honorable premier ministre est-il disposé à appliquer cette règle au bill de 1882 ?

Le MINISTRE DES DOUANES : A propos de ce bill qui méritait d'être combattu beaucoup plus que celui-ci, je crois qu'il n'a été discuté que trois jours. Je puis me tromper, mais je crois me rappeler que le débat sur la seconde lecture n'a duré qu'une journée, et la discussion en comité a duré une autre journée ; il est possible que le bill soit revenu devant le comité plus tard. Et lors de la troisième lecture, quand les 22 résolutions ont été proposées, elles ont été accompagnées de trois courts commentaires auxquels il n'y a pas eu de réponses.

Si je ne me trompe pas, l'opposition d'alors, par la voix de son chef, consentit à ce que le vote sur la première résolution servît pour tous les autres, à moins que quelqu'un s'y opposât. Cet arrangement fut fait pour hâter l'expédition de la besogne. Les résolutions furent déclarées rejetées, les unes après les autres, sans que le vote fût pris.

C'est de cette manière que nous avons alors facilité l'adoption d'un bill qui, à mon sens, exigeait beaucoup plus de discussion que celui-ci.

M. WALLACE : Je ferai remarquer au ministre que lors de la discussion sur le bill du cens électoral de 1885, l'opposition a fait de l'obstruction systématique pendant plus de douze semaines, et qu'elle a été cause que la session a duré 24 semaines et 4 jours.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'était un bien mauvais bill, et nous étions obligés de l'améliorer.

M. WALLACE : Le bill était excellent en principe ; il méritait d'être adopté ; il l'a été et a reçu l'approbation du pays. Peu m'importe que le débat soit ajourné ou non, mais s'il doit l'être, je désire dire avant que le parti ministériel adopte une mauvaise tactique, s'il croit nous empêcher de discuter ce bill par des menaces comme celles que se sont permises les ministres des Douanes et des Postes, et le premier ministre lui-même. Tous trois nous ont menacé, à mots couverts, des choses les plus sombres, si nous avions l'audace d'exercer nos droits constitutionnels. Personne d'entre nous n'a l'intention de faire autre chose que ce que permet la constitution, et si nous agissons autrement, l'opinion publique nous condamnera : mais je répète que ce n'est pas par des menaces qu'on nous empêchera de faire à ce bill l'opposition la plus vigoureuse.

M. McNEILL : Je me permettrai de faire remarquer à l'honorable premier ministre qu'il vaudrait mieux, pour l'expédition des affaires, consentir à l'ajournement du débat à minuit. L'honorable chef de l'opposition a déclaré qu'il n'entendait pas faire d'obstruction et qu'il ferait son possible pour empêcher ses amis d'en faire, et je suis convaincu que le gouvernement ne gagnera rien s'il persiste à vouloir faire discuter un bill aussi important après minuit.

Le PREMIER MINISTRE : J'accepte naturellement la parole du chef de l'opposition, quand il dit qu'il n'entend pas faire d'obstruction ; mais il est évident qu'il ne veut pas répondre de son parti ; s'il veut s'engager pour ses amis, je vais me rendre à son désir, même s'il y a un ou deux récalcitrants; s'il ne peut pas faire cela, il ne me reste qu'à faire continuer le débat.

Sir CHARLES TUPPER : Le gouvernement a eu bien tort de présenter ce bill aujourd'hui. Il aurait dû être présenté hier. On semble vouloir profiter du moment où la Chambre est presque vide, pour empêcher la discussion, en m'obligeant à répondre un vendredi soir, quand il est si difficile de retenir les députés ici ce jour-là. Sans vouloir faire d'obstruction d'aucune sorte, je considère que ce bill doit être discuté à fond et je ne consentirai à aucun arrangement qui pourrait restreindre le débat ; ma demande est raisonnable, et l'honorable premier ministre faciliterait la besogne en y accédant.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable chef de l'opposition sait pourtant bien que je ne voudrais jamais manquer de courtoisie envers qui que ce soit dans cette Chambre, et envers lui, moins qu'envers tout autre. Si ce bill n'a pas été proposé jeudi, il sait pourquoi.

Sir CHARLES TUPPER : J'ignore pourquoi il n'a pas été présenté hier.

Le PREMIER MINISTRE : Parce qu'hier, je voulais finir les estimations supplémentaires.

Sir CHARLES TUPPER : Personne ne m'en a dit un mot.

Le PREMIER MINISTRE : J'avais averti l'honorable député d'York (M. Foster).

Sir CHARLES TUPPER : Avant mon arrivée, à trois heures ?

Le PREMIER MINISTRE : Peut-être. J'ai dit aujourd'hui que j'avais l'intention de présenter le bill, parce que le directeur général des Postes est obligé de s'absenter par suite d'un événement important dans sa famille, mardi prochain. J'ai ajouté que si le chef de l'opposition n'était pas prêt, nous pourrions ajourner le débat. Je ne l'ai pas obligé à parler, et s'il l'a fait, c'est parce qu'il l'a bien voulu. J'ai déclaré formellement cette après-midi——

Sir CHARLES TUPPER : Je n'ai pas entendu cela.

Le PREMIER MINISTRE : Quand l'ordre du jour a été appelé, j'ai déclaré, de manière à être entendu de tous, que si l'opposition n'était pas prête, nous pourrions ajourner le débat. Mais il faut croire que l'honorable chef de l'opposition était prêt, et il n'a pas

raison de m'accuser d'un manque de courtoisie.

Sir CHARLES TUPPER : Je répète que c'était une grave injustice de proposer la deuxième lecture du bill, surtout de la manière dont le directeur général des Postes l'a proposé, et de m'obliger à répondre sur le champ. J'aurais beaucoup préféré parler dans une autre occasion. Je n'ai pas entendu l'offre du premier ministre, car je n'aurais pas parlé ce soir.

Ce bill aurait dû être présenté hier, et nous aurions eu l'occasion de le discuter équitablement. C'est un manque de courtoisie et une injustice que d'agir comme il l'a fait. Je m'adresse de nouveau à l'honorable premier ministre, et je lui déclare que je ne resterai pas ici si l'on continue le débat. Après avoir parlé aussi longtemps, je suis obligé de me retirer et je demande à mes amis de s'en tirer le mieux qu'ils pourront.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je dirai à l'honorable chef de l'opposition que si c'est de cette manière qu'il entend la courtoisie, il n'a pas besoin de me demander de faveurs à l'avenir.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne demande pas de faveurs.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Il sait qu'il m'a demandé de ne pas présenter le bill un certain jour qu'il devait être absent.

Sir CHARLES TUPPER : Cela était avant-hier, et j'ai remercié l'honorable premier ministre de ne l'avoir pas présenté ce jour-là.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Alors observons strictement le règlement.

M. BENNETT : Jusqu'à quelle heure entend-on prolonger la séance, cette nuit ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Jusqu'à une heure raisonnable.

M. BENNETT : Cela est bien vague. Ce que les uns considèrent une heure raisonnable peut être regardé autrement par d'autres. La semaine dernière, l'honorable premier ministre a voulu nous donner un échantillon de sa force, et je crois que sa tentative n'a pas été très heureuse. Nous sommes peu nombreux ce soir, mais s'il faut rester ici jusqu'à dix heures demain matin,—c'est ce qu'on a considérè une heure raisonnable la semaine dernière—il nous faudra bien en prendre notre partie. La question est nouvelle, et on nous a jeté à la figure des monceaux de chiffres que nous n'avons pas eu le temps d'étudier. Les orateurs de la droite avaient préparé soigneusement de longs tableaux de la population, et il ne serait que juste de nous permettre de les examiner et de les étudier.

Puisque mon nom a été mentionné dans le débat, et que l'on prétend que je suis prêt à rester ici jusqu'aux premières neiges, je déclare qu'à moins que le gouvernement n'accepte le principe de laisser toute la question aux juges, je suis prêt à leur tenir compagnie.

Le vote est pris sur la motion demandant d'ajourner le débat.

YEAS :

Messieurs

Beattie,	Kaulbach,
Bell (Addington),	LaRivière,
Bennett,	McAlister,
Cargill,	McNeill,
Clancy,	Prior,
Earle,	Roche,
Ganong,	Tyrwhitt,
Gillies,	Wallace, et
Guillet,	Wilson.—18.

NAYS :

Messieurs

Bethune,	Lang,
Blair,	Laurier (sir Wilfrid),
Bourassa,	McGugan,
Britton,	McHugh,
Casey,	McMillan,
Copp,	Morrison,
Erb,	Paterson,
Fielding,	Rutherford,
Fraser (Guysborough),	Savard,
Haley,	Sifton, et
Johnston,	Tucker.—23.
Landerkin,	

Sir CHARLESTUPPER : Avant d'aller plus loin, je demande de nouveau à l'honorable premier ministre s'il considère qu'il est compatible avec la procédure parlementaire de proposer la discussion, en deuxième lecture, d'une question si importante —la seule qu'on a jugée assez importante pour la mentionner dans le discours du Trône—le 92ème jour de la session, un vendredi, à minuit et demi, quand il est constaté officiellement qu'il n'y a que 41 membres présents.

M. FRASER (Guysborough) : Cinquante.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il y a ceux qui se sont abstenus de voter, par convention.

Sir CHARLES TUPPER : C'est vrai. Je suis moi-même dans ce cas ; je me suis entendu avec l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) pour ne pas voter en son absence. Disons qu'il y a 50 membres. L'honorable premier ministre croit-il qu'il est conforme à la dignité de la Chambre——

L'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable député n'a pas le droit de faire de discours.

Sir CHARLES TUPPER : Je m'éloigne le moins possible de la question.

L'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable député ne peut parler qu'avec le consentement unanime de la Chambre.

Sir CHARLES TUPPER : Dans ce cas, avec le consentement unanime de la Chambre et sans autre intention que de faire respecter les règlements, et de maintenir la dignité de la discussion, je demande au premier ministre de ne pas insister pour prolonger le débat après minuit et demi, un samedi matin, quand il n'y a que 50 membres présents.

Depuis le commencement de la session, j'ai fait tout ce qui était en mon pouvoir pour faciliter l'expédition des affaires, et je demande encore une fois à l'honorable premier ministre d'ajourner le débat avant que je me retire.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Il ne sied guère à l'honorable député de nous adresser de pareils reproches, quand on se rappelle la conduite de l'opposition depuis le commencement de cette session. Le débat sur l'adresse en réponse au discours du Trône a duré plus de quatre semaines. On a fait de l'obstruction à presque tous les projets du gouvernement. Ce soir et à l'avenir, il faudra siéger jusqu'à minuit et demi, si nous voulons arriver à la prorogation. Le temps aurait été mieux employé à la discussion, si nous n'avions pas perdu les quarante dernières minutes en récriminations. Il n'y a plus que 10 minutes pour l'heure que j'avais fixée, et comme l'opposition peut voir par le vote que la Chambre n'est pas avec elle, je vais consentir à l'ajournement.

M. PRIOR : Je propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée et le débat est ajourné.

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

ENQUETE OGILVIE.

Sir CHARLES TUPPER : Avant que la séance soit levée, je demanderai à l'honorable premier ministre s'il peut dire quand l'enquête prise devant la commission Ogilvie sera imprimée. La Chambre en a ordonné l'impression immédiate et il est important que nous l'ayons au plus tôt. Nous l'aurions déjà si on avait fait diligence.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je n'admets pas cela ; je suis certain qu'on a fait toute la diligence possible. Je ne puis pas dire quand ce document pourra être distribué, mais je vais prendre des renseignements, et je vais hâter la chose.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable premier ministre pourra probablement nous dire lundi, quand ces papiers pourront être distribués.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Certainement.

La motion est adoptée et la séance est levée à 12.30 a.m. (samedi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, le 19 juin 1899.

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

PRIÈRE.

COUR D'APPEL AU YUKON.

M. PRIOR :

1. Le gouvernement se propose-t-il de présenter, au cours de la présente session, une mesure législative constituant la Cour Suprême de la province de la Colombie Anglaise en Cour d'Appel pour le Yukon?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Cette question est à l'étude.

INTERCOLONIAL—TRAVERSES.

M. MONK (par M. Dugas) :

1. Des contrats pour traverses pour l'Intercolonial ont-ils été faits, par le gouvernement actuel, dans la province de Québec?
2. Dans l'affirmative, avec qui ?
3. Des soumissions pour ces traverses ont-elles été demandées par la voie des journaux ?
4. Quel est le prix, par traverse ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : L'honorable député devra demander la production des papiers. Il est impossible de répondre à une question embrassant d'aussi minutieux détails.

ECLAIRAGE DES EDIFICES DU PARLEMENT.

M. PRIOR :

1. Quels particuliers, maison industrielle ou compagnie fournissent l'électricité pour fins d'éclairage dans les chambres du parlement et les divers édifices renfermant les départements ?
2. L'électricité est-elle fournie en vertu d'un contrat ?
3. Dans l'affirmative, quelle est la date du contrat, et pour quelle durée est-il fait ?
4. Le gouvernement paie-t-il pour ce service un prix déterminé par année, ou à raison de la dépense d'électricité constatée par les électromètres, ou un prix fait pour chaque lampe placée dans les édifices ?
5. Si c'est par le système électrométrique, combien paie-t-il par 1,000 heures Watt ? Si c'est par chaque lampe, combien paie-t-il par heure, mois ou année ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : 1. La "Ottawa Electric Co." 2. Oui. 3. Le 1er février 1898, pour un an ; il a été renouvelé pour une autre année. 4. A tant par lampe. 5. $5.25 par lampe, pour les 3,000 premières et $2 pour chaque lampe additionnelle.

DR DEMERS—METIS.

M. DUGAS :

1. Le gouvernement sait-il que le Dr Demers, de Métis, a l'habitude de se servir constamment d'un bicycle pour voie ferrée sur la ligne de l'Intercolonial ?

2. Une telle pratique est-elle légale, et est-elle tolérée par les autorités de l'Intercolonial?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): 1. Je n'ai pas été averti que le Dr Demers, Métis, ait l'habitude de se servir d'un bicycle pour voie ferrée, sur l'Intercolonial. Cette pratique n'est pas légale, et n'est pas autorisée par les officiers du chemin.

INTERCOLONIAL—OCTAVE VALCOUR.

M. DUGAS:

1. Le nommé Octave Valcour, de Sainte-Flavie, est-il employé par le gouvernement sur l'Intercolonial?
2. Le dit Valcour n'a-t-il pas été destitué pour cause d'intempérance?
3. Quelle position occupe-t-il actuellement sur l'Intercolonial?
4. Pour quelles raisons a-t-il été réinstallé?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): 1. Octave Valcour est employé sur l'Intercolonial, comme nettoyeur à Sainte-Flavie. Il a été engagé en mai 1897, et je ne sache pas qu'il ait été employé auparavant. 2. Il y avait un nommé Octave Valcour, employé comme gardien à Sainte-Flavie et qui a été destitué en février 1894 pour intempérance. 3. Il n'est pas actuellement au service de l'Intercolonial. 4. Il n'a pas été réinstallé.

HAVRE DE QUEBEC.

M. PRIOR:

1. Quel montant a été dépensé par le gouvernement pour le havre de Québec depuis le 1er janvier 1870?
2. Quel montant a été avancé par le gouvernement, pendant cette période, sous forme de prêt ou de prêts aux commissaires du havre de Québec?
3. Quel montant a été remboursé au gouvernement sur ces avances?
4. Quel est le chiffre actuel des arrérages dus (1) sur le capital, (2) pour les intérêts?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding): 1. Le gouvernement n'a rien dépensé directement. 2. $3,748,519.62. 3. Rien. 4. (1) 3,748,519.62, (2) $1,305,315.01.

INTERCOLONIAL — CAPITAINE REYNOLDS, DU "MULGRAVE".

M. McLENNAN:

Quelle est la nature de la plainte portée contre le capitaine Reynolds, du steamer de l'Intercolonial, le *Mulgrave*, et par qui a-t-elle été portée? Une enquête a-t-elle été faite? Dans l'affirmative, par qui et quel en a été le résultat?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je n'ai pas eu connaissance que des plaintes aient été faites contre le capitaine Reynolds, du "Mulgrave." Une enquête a été tenue par le capitaine Smith, M.R., du ministère de la Marine, sur les causes de l'échouement du "Mulgrave," le 3 septembre 1898. Le résultat de l'enquête a été que le capitaine Reynolds n'était pas à blâmer.

INTERCOLONIAL—HUGH MORRISON.

M. McLENNAN:

Le gouvernement se propose-t-il d'indemniser le nommé Hugh Morrison, de Riverside, comté d'Inverness, pour les dommages qu'il a dit avoir soufferts par suite de l'érection d'un paraneige trop près de sa demeure, sur la ligne de l'Intercolonial?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Le gouvernement n'a pas décidé d'indemniser Hugh Morrison, de Riverside, comté d'Inverness, pour de prétendus dommages soufferts par suite de l'érection d'un paraneige, le long de l'Intercolonial.

INTERCOLONIAL—SECTION ALBA.

M. McLENNAN:

Quelle proportion de la section Alba de l'Intercolonial se trouve dans les comtés d'Inverness et de Victoria, respectivement, quel nombre d'hommes de chaque comté est employé, et par qui ont-ils été recommandés?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: 2½ milles de la section n° 6 sont dans Inverness et quatre milles dans Victoria. Il y a trois hommes sur cette section. M. A. Gillis, le contremaître est de Victoria et ces hommes ont été engagés sur les ordres du ministre à l'exception de M. James McLean; Neil McKinnon, un cantonnier, vient du Cap-Breton. James McLean, cantonnier, a été engagé en 1892 et a été recommandé par M. T. V. A. McDonald.

CAUTIONNEMENT DES EMPLOYES PUBLICS AU YUKON.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER:

1. Quelques officiers employés dans le service public dans le district du Yukon, depuis février 1897, ont-ils donné des cautions aux termes de l'article 5 du chapitre 19 des Statuts revisés du Canada ou de tout autre statut?
2. Dans l'affirmative, quels sont leurs noms?
3. Est-il vrai que le nom d'aucun officier du Yukon ne paraît dans les rapports concernant les cautions que doivent donner les officiers publics déposés sur le bureau de la Chambre en 1896, 1897, 1898 et 1899?
4. Dans l'affirmative, quelle en est la raison?
5. Le gouvernement a-t-il quelque dossier ou liste dans lesquels sont donnés les noms des officiers du Yukon qui ont donné des cautions conformément aux statuts ci-dessus mentionnés?
6. Dans l'affirmative, combien de noms sont donnés dans ces documents?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton): 1. Oui. 2. Aux douanes, W. W. Hall, J. E. Whiteside, F. Charman, W. N. Carmichael, J. A. McMartin, David Stevens et P. R. Steele; aux Postes, J. J. Hartman, W. H. Scott, D. A. E. Strickland. 3. Le nom de W. Davis, percepteur de douane, paraît sur la liste. 4, 5 et 6. Les noms de ceux qui ont fourni des cautionnements ne paraissent pas avoir été communiqués au régistrateur général. Il n'y a pas de liste complète. L'organisation du district se fait aussi rapide-

ment que possible, et nous espérons que les cautionnements seront tous en ordre d'ici à très peu de temps.

VALLEE DE LA TRENT—LAC BALSAM.

M. GRAHAM (par M. Lang) :

1. Quelle est la longueur de la partie du canal de la Vallée de la Trent que l'on appelle la section du lac Balsam?
2. Quelles personnes le gouvernement a-t-il choisies pour faire l'évaluation des terrains le long de cette section?
3. Qui a recommandé leur nomination?
4. Quel salaire ont-elles reçu, par jour, et combien leur a-t-été alloué pour leurs dépenses?
5. Quel montant total a été payé à chaque estimateur pour ce travail?
6. Quelques-uns des propriétaires de terrains se sont-ils plaints au gouvernement de l'injustice des évaluations?
7. Quelques-uns des dits propriétaires ont-ils refusé d'accepter les sommes offertes en compensation pour leurs terrains?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La section du lac Balsam a 18¼ milles. 2. Les estimateurs ont été MM. Pope et McEachren. 3. M. Pope a été recommandé par M. Corby, M.P., et M. McEachren, par le colonel Hughes, M.P. 4. Ils ont reçu $10 par jour, plus leurs dépenses d'hôtel et de voyage. 5. M. Pope a reçu en tout $873, et M. McEachren, $1,053. 6. Nulle plainte d'injustice n'a été portée contre les estimateurs. 7. Deux seulement des propriétaires ont refusé d'accepter la compensation offerte par le gouvernement.

VALLEE DE LA TRENT—F. D. MOORE.

M. GRAHAM (par M. Lang) :

1. Quelle somme totale a été payée par le gouvernement à F. D. Moore, avocat, de Lindsay, pour les actes de cession et autres dépenses se rapportant à l'acquisition de terrains le long de la section du lac Balsam, canal de la Vallée de la Trent?
2. Quelle est la moyenne du montant payé à M. Moore pour chaque acte de cession de ces terrains?
3. Qui a recommandé la nomination de M. Moore pour ces travaux?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : 1. La somme totale payée par le gouvernement à F. D. Moore, avocat, de Lindsay, pour les actes de cession et autres dépenses se rapportant à l'acquisition de terrains le long de la section du lac Balsam, est $559.43. 2. La moyenne du prix payé à M. Moore pour chaque acte ou titre est de $37.29. 3. M. F. D. Moore a été recommandé par M. Haggart.

PORT CHEMAINUS, C.A.

M. PRIOR :

A-t-il été passé quelque arrêté du conseil définissant les limites dans lesquelles un navire se rendant à Chemainus, C. A., doit être signalé par un bateau-pilote pour être tenu de payer à la chambre des pilotes des droits de pilotage?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On prétend que le port Chemainus est dans les limites du district de Nanaïmo, pour les fins du pilotage ; un arrêté du conseil du 2 octobre 1879 décrète que le district comprendra le port de Nanaïmo et tous les ports de l'île de Vancouver, excepté Victoria et Esquimalt. Les règlements de ce district, approuvés par un arrêté du conseil du 29 septembre 1883, définissent les limites dans lesquelles un navire se rendant à Nanaïmo doit être signalé ; ces articles sont 29, 30 et 35, des dits règlements. Les règlements ne définissent pas les limites pour le port de Chemainus, pour le pilotage obligatoire, mais notre agent de Victoria nous informe qu'un navire allant à Chemainus signalé au détroit de Fuca, ou à Haro Channel, paie les droits de pilotage.

LE PLEBISCITE A MONTREAL.

M. QUINN (par McDougall) :

Le gouvernement a-t-il payé toutes les dépenses se rattachant au plébiscite du 29 septembre dernier, dans la cité de Montréal? Dans la négative, quelles sommes sont encore impayées? Quelles sommes ont été payées, et à qui?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La réponse à cette question se trouve dans le rapport de l'auditeur général et c'est lui qui est chargé de payer ces comptes. 1. Toutes les réclamations faites par les présidents d'élection, à Montréal, n'ont pas été payées. Certains item sont en suspens, en attendant des explications et d'autres ont été rejetés comme illégaux. 2. Sommes non payées, d'après le rapport de l'auditeur général :

Sainte-Anne—	
En suspens en attendant des explications.	$ 9 00
Rejetées	328 25
Saint-Antoine—	
Rejetées	172 99
Sainte-Marie—	
En suspens	47 50
Rejetées	256 96
Saint-Laurent—	
En suspens	6 00
Rejetées	144 66
Saint-Jacques—	
En suspens	12 00
Rejetées	415 23

3. Sommes payées :

Sainte-Anne—	
Wm. Stafford, au président d'élection	$1,774 43
Saint-Antoine—	
David Seath, au président d'élection	1,530 47
Sainte-Marie—	
Chas. Hébert, au président d'élection	1,719 14
Saint-Laurent—	
C. H. Archer, au président d'élection	1,881 70
Saint-Jacques—	
J. B. Drouin, au président d'élection	1,654 27

DOUANIER A LEPREAUX.

M. GANONG :

Y a-t-il quelque officier de douane à Little Lepreaux ou à quelque autre endroit dans la paroisse de

Lepreaux, dans le comté de Charlotte, N.-B. ? Dans l'affirmative, quelle est sa position ? Où est situé son bureau ? Quel est son nom ? Quel est son salaire ? Quand a-t-il été nommé ? Sur la recommandation de qui ?

Le MINISTRE DES DOUANES : John W. Mealy a été nommé douanier à Lepreaux le 14 octobre 1898, avec un salaire de $100 par année. On est à prendre des renseignements sur l'endroit où est situé son bureau.

LOIS ANTI-JAPONAISES ET ANTI-CHINOISES.

M. PRIOR :

Copie de toute correspondance, télégrammes et rapports entre le gouvernement fédéral et les autorités actuelles de la Colombie Anglaise au sujet de la législation anti-japonaise et anti-chinoise.

Je crois que ces documents ont été produits l'autre jour par l'honorable premier ministre et par conséquent cette motion n'a plus sa raison d'être.

Le PREMIER MINISTRE : Je les ai produits et ils sont actuellement à l'imprimerie.

M. l'ORATEUR : La motion est rayée de l'ordre du jour.

PERCEPTEUR DU REVENU A VIRDEN.

M. ROCHE : Je demande :

Copie de toute correspondance entre le bureau du Revenu de l'intérieur à Virden, Manitoba, et celui de Winnipeg au sujet d'une lettre chargée renfermant $92.20 ou environ, que l'on dit avoir été expédiée de Virden en janvier 1897 et remise à H. A. Costigan à Winnipeg. Aussi, copie de tous rapports et correspondance entre M. Barrett, inspecteur de district du Revenu de l'intérieur, à Winnipeg, et le département touchant cette affaire et toutes erreurs de comptabilité et absences imputées à H. A. Costigan, depuis le mois de juillet 1897.

Plusieurs VOIX : Retirée.

M. l'ORATEUR : La motion est retirée.

INTERCOLONIAL—PARCOURS.

M. FOSTER : Je demande un état indiquant :

1. La totalité du parcours combiné tant des locomotives que des voitures, et celui de l'Intercolonial, pour chaque mois à partir du 1er mars 1898, en ce qui concerne les termini, le pont et les autres parties affermées du Grand-Tronc de chemin de fer, tel qu'énoncé dans les 30ème et 33ème clauses de l'annexe du bill n° 138 ;

2. Les montants pour (*a*) entretien et réparations, et (*b*) pour tous autres frais d'exploitation encourus séparément par le Grand-Tronc et l'Intercolonial, chaque mois depuis le 1er mars 1898 ;

3. Copie des rapports et renseignements fournis en vertu de la clause 33 de la dite annexe, pour chaque mois depuis le 1er mars 1898

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La préparation de cet état va prendre quelque temps. Je ne puis pas le promettre pour d'ici à un certain temps.

M. GANONG.

ENTREPRISES ACCORDEES SANS SOUMISSIONS.

M. DAVIN : Je demande :

Les arrêtés ministériels concernant les entreprises accordées sans soumissions, passés depuis le 23 juin 1896.

Dès le premier mot, M. l'Orateur, je puis vous promettre d'être bref, car par cette motion, il s'agit plutôt d'obtenir des renseignements que d'affirmer certaines opinions que je puis entretenir. Mais une opinion à laquelle je tiens fortement c'est celle qui est exprimée dans l'arrêté ministériel de 1880, exigeant que toutes les entreprises dont le coût dépasse $5,000, ne puissent être accordées qu'après avoir demandé publiquement des soumissions, afin de donner au public le bénéfice de la concurrence commerciale.

Je ne crois pas exagérer en disant qu'il existe une tendance à ignorer cet arrêté du conseil, et à renoncer à demander des soumissions. Il y a quelques jours la Chambre a discuté assez longuement une entreprise, sous la direction du ministre de la Marine et des Pêcheries qui va coûter $40,000 et peut-être plus, et pour laquelle on n'avait pas demandé de soumissions. Ce cas seul suffirait à justifier la présente motion. Mais la Chambre se rappelle que durant la dernière session nous avons consacré beaucoup de temps à discuter des entreprises dans lesquelles, les ministres, des uns après les autres, avaient ignoré cet arrêté du conseil et la politique sage qu'il comporte.

On n'a pas oublié non plus que le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) a entrepris de doter le Canada d'une amélioration considérable sans demander de soumissions. Le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) a fait la même chose, beaucoup plus en petit, mais qui cependant entraîne une dépense annuelle assez importante ; et l'an dernier encore il a fallu faire les mêmes reproches au ministre des Travaux publics qui semble être le plus grand pécheur sous ce rapport. Dans le cas du pont d'Edmonton, lorsqu'il s'est agi de changer la nature de la maçonnerie, entraînant une dépenses de $40,000, on n'a pas demandé de soumissions.

Je ne prétends pas faire un relevé complet des cas de ce genre, mais un simple coup d'œil rapide sur les débats de l'an dernier, fait voir qu'outre le cas d'Edmonton, il y a aussi celui de l'édifice de l'ouest qui a coûté je crois, $90,000—tous ces travaux ont été faits à la journée, sans qu'il y ait eu de soumissions de demandées. Pour la construction d'une ligne télégraphique sur la rive nord du Saint-Laurent, on n'a pas demandé de soumissions. Pour le dragage dans le port de Toronto, à Côteau-Landing, et ailleurs on n'a pas demandé de soumissions. Et dans chaque cas, le ministre impliqué a répondu comme le ministre de la Marine et des Pêcheries l'autre jour que des soumissions devraient être demandées chaque fois que la chose est possible. Il a invoqué l'urgence,

mais il a été démontré qu'il aurait été facile de demander des soumissions, vu que les estimations étaient prêtes.

L'an dernier encore, quand il s'est agi d'acheter des remèdes pour la police à cheval à Prince-Albert, l'entreprise a été donnée, sans soumissions, à M. W. J. Fleming, bien que l'année précédente, il eût soumissionné et n'eût pu obtenir l'entreprise de la fourniture de la police, parce que ses prix étaient plus élevés que ceux de ses concurrents. On a aussi donné la fourniture des vivres pour les sauvages, sans demander de soumissions.

Dans le cas de MM. Bate et Cie, aucune soumission n'a été demandée, bien que la commande fût considérable ; et on a systématiquement laissé de côté les marchands et hommes d'affaires de la côte du Pacifique. Mais pour le moment, ce n'est pas de cela qu'il s'agit, et je n'ai en vue que l'intérêt général du pays. Je vais citer un cas peu important pour faire voir le danger qu'il y a à ne pas demander de soumissions. Dans l'affaire du glissoir de Coulonge, une personne va faire une visite au ministère et cause de cette affaire avec un des fonctionnaires, qui lui dit qu'il peut avoir l'entreprise et qui lui dit même quel prix il peut obtenir pour l'exécution des travaux. Il s'agissait de fournir le bois et il lui offre de le lui payer $22 du 1,000 pieds. L'offre est acceptée et sur les lieux mêmes où ce bois doit être livré, cette personne le paie $15 du 1,000 pieds et le livre au gouvernement. M. Tremblay qui a obtenu l'entreprise de la fourniture du bois, n'est pas un commerçant de bois et voici ce que dit l'auditeur général :

Le gouvernement a payé $22 par 1000 pieds à Tremblay pour les planches, tandis qu'elles étaient livrées par Proudfoot sur les lieux pour $15, et le gouvernement a payé 46⅔ pour 100 sur le prix coûtant à un homme qui n'a pas fait une journée de travail.

Plus loin, il dit encore :

Quant au contrat n° 1, M. Brophy qui connaît les ressources des environs des travaux qui sont sous sa direction, devrait expliquer pourquoi il ne s'est pas mis en communication avec les propriétaires des scieries de Coulonge, pour savoir à quelles conditions ils pourraient fournir de l'orme, avant de passer un contrat avec un homme qui n'a jamais eu de scierie, et ainsi se mettant dans l'obligation de transporter les billes et les planches, une longue distance.

Dans son témoignage, M. Tremblay dit :

Le ou vers le 4 juin je suis allé à Ottawa ; je venais de Bryson et j'étais encore sans emploi. Je suis allé voir M. Brophy et lui dis que des planches en orme feraient très bien pour le glissoir de Coulonge. Il me dit alors : "Vous ne faites rien ici ; je vais vous donner $22 par 1000 pieds, pour de la bonne planche d'orme." J'ai répondu : "C'est très bien, j'accepte le marché." Je suis retourné à Bryson après avoir conclu ce marché verbal.

Après avoir expliqué ce qu'il avait fait pour avoir le bois, il dit que, sur l'avis de M. Brophy, le nom de M. Bertram fut substitué au sien qui était inséré au contrat, et le nommé Tremblay, qui avait d'autres travaux à faire pour le gouvernement paraît avoir vérifié son propre compte envoyé au nom de Bertram. La chose a frappé l'auditeur général, et cette irrégularité que je cite ici aurait frappé toute autre personne. C'est une petite chose, si vous voulez, mais elle démontre le danger qu'il y a, surtout lorsqu'il s'agit d'entreprises publiques, de négliger les précautions ordinaires qu'une personne prend, dans la vie privée, pour faire exécuter des travaux au plus bas prix possible.

J'ai parlé des travaux de dragage que le gouvernement fait exécuter. Si vous lisez le rapport de l'auditeur général, vous constaterez que celui-ci écrit au gouvernement au sujet de cette entreprise, dont la valeur excède $5,000, concédée sans avoir demandé de soumissions. Le 31 mars 1898, il écrivit au secrétaire du département des Travaux publics :

MONSIEUR,—J'ai reçu hier à 4.30 p.m., votre demande (n° 208) pour $20,360 en faveur de J. W. Wurtele et Cie, afin de payer les plaques d'acier, etc., pour la construction de la coque d'un dragueur. Il y a un arrêté général du conseil du 23 mai 1880, (cité à la page 20 de mon rapport de l'exercice 1896-97 et dans plusieurs de mes rapports précédents) fixant à $5,000 la valeur des entreprises qui pourront être accordées sans soumissions, à moins d'une autorisation spéciale de la part de l'Exécutif.

L'arrêté du conseil du 25 novembre 1897, qui autorise de contracter avec Wurtele et Cie et The Cavanagh Company jusqu'à concurrence de $20,460 pour chacune de ces maisons, explique simplement que l'on a "obtenu une liste de prix." On ne parle pas de l'existence d'un règlement, qui doit être abrogé, si on veut rendre le contrat possible.

Vous trouverez des cas semblables discutés à la page R-322 de mon rapport de 1896-97.

Je crois qu'un arrêté du conseil, contenant une exemption générale, ne suffit pas s'il ne mentionne expressément le règlement dont l'application se trouve suspendue et ne décrète en même temps la suspension du règlement.

J'appelle l'attention sur les termes de la lettre de l'auditeur général, car elle mentionne une des raisons qui ont provoqué cette motion. Il ne suffit pas de donner dans chaque cas, les motifs pour lesquels on suspend l'application de l'arrêté du conseil, mais il faut dire aussi que le ministre qui demande de déroger à la règle générale a dûment informé le conseil des faits de l'espèce ; car il est évident qu'un ministre volontaire et déterminé pourrait, en ne s'occupant pas d'un principe salutaire, incorporé dans un arrêté ministériel, qui ordonne de demander des soumissions dans tous les cas où il est possible de le faire,—et il y a bien peu de cas ou la chose n'est pas possible,—il est évident, dis-je, qu'un ministre pourrait suivre, dans son département, une ligne de conduite que le gouvernement n'aurait pas approuvée, s'il eût été parfaitement renseigné sur la matière. Qu'est-ce qui arrive alors ?

Faisons une hypothèse, que je n'appliquerai pas spécialement au gouvernement actuel, mais à toute administration qui peut se trouver au timon des affaires. Supposons

qu'un ministre veuille mal faire. La seule manière pour lui est de refuser de demander des soumisisons. Il fait un marché aux termes duquel un entrepreneur s'engage à exécuter les travaux pour tel ou tel prix. Il se trouve alors dans une impasse, s'il ne peut obtenir un arrêté du conseil. C'est, comme je l'ai dit, un homme d'une volonté ferme et d'une grande force de caractère ; il pourra, vu la multiplicité des affaires dont le cabinet doit s'occuper, vu les préoccupations du premier ministre, et de ses collègues qui ont chacun un département à administrer, il pourra peut-être obtenir un arrêté du conseil.

Une fois l'entreprise terminée, si vous cherchez à discuter la matière, vous n'avez pas affaire au ministre, mais au gouvernement, que dis-je ? à tout le parti ministériel. Du moment que nous attaquons le ministre, nous voyons se lever 100 boucliers pour arrêter les flèches que vous pouvez lancer. 100, que dis-je ? tous les hommes du même parti couvrent de leur égide le ministre coupable.

Ce n'est qu'une hypothèse, mais n'est-il pas évident que, dans tous les cas où des travaux publics doivent être exécutés, où l'on veut modifier les plans et devis et où la pratique est de demander des soumissions, nous devons exiger la publication de l'arrêté du conseil, afin que le public ait l'œil ouvert sur l'entreprise. Si, dans chaque cas, on publiait l'arrêté du conseil, cette publication gênerait beaucoup le ministre dont je parle.

Au sujet du dragage du chenal à Berthier, l'auditeur général a dû appeler de nouveau l'attention sur le règlement qui exige la demande de soumissions.

En outre, quoique le prix de l'entreprise concédée à M. Robillard, excédât $5,000, je ne vois pas que l'on ait demandé publiquement des soumissions, ainsi que le prescrit l'arrêté du conseil en date du 23 mai 1880.

J'ai envoyé chercher le statut, et je vais vous lire dans quelques instants l'arrêté du conseil. Au sujet de ce qui précède, le ministre des Travaux publics écrit, le 16 juillet 1898, à l'auditeur général :

Quant à votre allégation que je n'ai pas demandé de soumissions, laissez-moi vous rappeler que je ne concède aucune entreprise à M. Robillard. Les travaux ont été faits à la journée. J'ai parfaitement le droit de faire exécuter des travaux à la journée quelle qu'en soit la valeur, sans demander de soumissions. L'arrêté du Conseil en date du 23 mai 1880, dit clairement que je ne puis mettre à l'entreprise des travaux dont la valeur excède $5,000, sans être autorisé. Mais je suis bien libre de faire exécuter des travaux à la journée, quelle qu'en soit la valeur. Quoiqu'il en soit, j'ai déclaré à la Chambre au cours de la dernière session, que je ne ferais plus faire, autant que possible, de dragage à l'heure.

Et ainsi de suite. Qu'est-ce que le gouvernement devrait faire, s'il désire réellement marcher sur les traces des administrations précédentes, et suivre l'exemple du gouvernement de sir John Macdonald qui, en 1880, a adopté cet arrêté du conseil, que devrait faire le gouvernement, dis-je, s'il trouve un ministre de la Couronne qui veut échapper de cette façon,—je ne veux pas me servir de ce terme dans une acception blessante,—qui déclare qu'il n'est pas obligé de se conformer aux arrêtés du conseil, s'il désire faire exécuter des travaux à la journée ? Ce serait de rendre plus sévère cet arrêté du conseil de 1880, afin que personne ne pût échapper.

Ce système engendre plus d'abus que celui qui veut que les travaux soient donnés à l'entreprise, comme tout le monde le sait. Prenez, par exemple, le cas que j'ai déjà mentionné, à savoir : la construction d'une clôture autour du parc du Major. Le parlement a été saisi de cette question l'an dernier, et nous nous rappelons que l'on a fait des gorges chaudes à ce sujet, mais le public en général n'envisage pas la chose au même point de vue. On a beaucoup admiré l'habileté avec laquelle le ministre des Travaux publics s'était soustrait aux dispositions de l'arrêté du conseil, en disant : Il est vrai que la clôture coûtera beaucoup plus de $20,000 ; néanmoins, je n'ai jamais dépensé plus de $5,000 par année, et je fais exécuter les travaux à la journée.

Permettez-moi de rappeler le contrat que l'on a signé pour l'achat des effets et provisions que l'on a expédiées au Yukon par l'entremise de certains entrepreneurs de transport. Je désire appeler l'attention de la Chambre et du public sur les faits qui ont été révélés.

L'honorable député de Victoria, C.A. (M. Earle), a fait observer que le transport aurait pu se faire à bien meilleur marché, si l'on avait demandé aux propriétaires de navires des côtes du Pacifique de faire des soumissions. L'honorable député a déclaré qu'un propriétaire de navires lui avait dit être prêt de traiter à un certain prix, bien moins élevé que celui que l'on a payé.

Prenez, par exemple, l'item de $14,000 dans le contrat passé entre le gouvernement et M. Bate. Mon honorable ami (M. Earle) a fait observer que l'on n'a pas donné de détails, et l'on a pensé que si l'on avait donné aux marchands du littoral du Pacifique l'occasion de soumissionner, les prix auraient été moins élevés. Voici comment s'est exprimé l'honorable député (M. Earle) :

Voici ce que dit ce propriétaire de navires, et je présume que c'est la réponse qu'il a donnée aux fonctionnaires du ministère de la Milice.

" Le gouvernement, par l'entremise du colonel Peters, nous a demandé quel prix nous exigerions pour transporter 200 tonnes de provisions et effets à Dawson, par la rivière Yukon. Nous étions alors parfaitement en mesure d'exécuter l'entreprise et nous demandâmes $275 la tonne pour le transport direct jusqu'à Dawson ; faisant tout spécialement observer que nos offres étaient extrêmement avantageuses, car ces effets, vu leur nature et leur valeur, devaient prendre trois fois plus d'espace qu'une tonne d'autres marchandises pesant le même poids ; ce qui, à raison

de $200 par tonne pesant, ou suivant le volume, (au choix du navire) représentait $275 contre $600.

Voici l'arrêté du conseil de 1880. Dans ce temps-là, sir Hector Langevin était ministre des Travaux publics et l'honorable chef de l'opposition était ministre des Chemins de fer et Canaux :

Un mémoire en date du 20 mars 1880 de l'honorable ministre des Travaux publics et de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, stipule que dorénavant des entreprises entraînant une dépense de plus de $5,000 seront données par soumissions, à moins que l'urgence ou autres causes ne nécessitent une autre ligne de conduite, et, dans ces cas, d'après ces dispositions, il faudra que l'autorisation soit donnée par un arrêté du Conseil. La soumission devra être accompagnée d'un chèque accepté, sujet à confiscation dans le cas où le soumissionnaire ne ferait pas le dépôt nécessaire de 5 pour 100, ci-après mentionné, avant huit jours après avoir reçu avis de l'acceptation de la soumission, ou dans le cas où il refuserait de conclure le contrat lorsqu'on le lui demanderait, le chiffre de cette garantie devant être fixé à une somme d au moins $1,000 n'excédant pas $5,000. Que lorsque sa soumission aura été acceptée et lorsque le département lui en aura donné avis, l'entrepreneur soumissionnaire déposera, dans un délai de huit jours, entre les mains du gouvernement, une somme égale à 5 pour 100 du montant qui figure au contrat.

La première phrase est très importante considérée au point de vue de cette motion, et j'appellerai l'attention du premier ministre sur l'à-propos de donner plus d'étendue à cet arrêté du conseil et d'en promulguer un autre prescrivant que lorsqu'un ministre entreprendra à la journée un travail dont la valeur excédera $5,000, il faudra qu'il soit autorisé par un arrêté du conseil.

Comme je l'ai déjà dit, je ne veux pas abuser de la patience de la Chambre, mais j'ai simplement voulu signaler quelques faits à l'attention de ceux qui m'écoutent, pour démontrer qu'on semble adopter un système contraire à la règle salutaire qu'on avait suivie jusqu'ici. C'est pour ces raisons que je me crois justifiable de faire cette motion.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Assurément personne ne trouvera à redire à la manière dont mon honorable ami a saisi la Chambre de cette motion. C'est une question qu'il est permis de discuter.

L'honorable député a parlé de certains travaux publics que mon département a entrepris. Il a d'abord mentionné le pont d'Edmonton. Le sujet a été discuté l'an dernier dans cette enceinte. Ce n'est pas précisément un cas où l'on n'a pas demandé de soumissions publiques. L'ingénieur en chef de mon département avait dit que l'on pouvait se procurer de la pierre, et l'on a demandé des soumissions ; mais, lorsque nous eûmes constaté que la pierre faisait complètement défaut, nous prîmes le parti de faire pour le mieux dans les circonstances.

M. Coste, qui était alors l'ingénieur en chef du département, me dit que le béton était certainement aussi bon que la pierre qu'on pouvait se procurer dans cette région. Depuis l'an dernier, j'ai souvent demandé aux hommes du métier de me renseigner sur l'usage de ces matériaux, et ils m'ont dit que l'on se servait de plus en plus du béton dans l'exécution des travaux publics.

Il y a quelques jours j'étais à Buffalo. L'on reconstruit le grand brise-lames qui se trouve à l'entrée du port, et, si je ne me trompe, on a refait avec du béton 3,000 pieds de maçonnerie que l'eau avait rongée.

Je dis sans hésiter que ce n'est pas là une question de parti, et que tout ingénieur qui a vu le pont d'Edmonton conviendra que les travaux que l'on a faits avec du béton sont meilleurs que ceux que l'on aurait pu construire avec la pierre qu'il aurait été possible de se procurer dans cette région. Mais je comprends que ce n'est pas le point en litige. Il s'agit de savoir si j'aurais dû demander de nouvelles soumissions publiques, après avoir constaté que les premières ne pouvaient être acceptées, c'est-à-dire, après avoir constaté qu'il était impossible d'exécuter ces travaux avec de la pierre. Les rapports ont été soumis à la Chambre. Je puis dire que je me suis laissé guider en cette circonstance par les rapports de mes fonctionnaires ; et c'est ce que je ferai toujours à l'avenir, à moins que l'intérêt public ne me conseille une autre ligne de conduite.

Mon honorable ami (M. Davin) a parlé en second lieu des travaux du havre de Toronto. L'on peut ranger ces travaux, je crois, dans la catégorie de ceux que l'on a exécutés au Côteau-Landing et ailleurs, dans le même ordre de choses. Sous l'ancienne administration, on a dû, pendant quelques années, faire faire du dragage par des dragueurs loués à l'heure. J'ai adopté le même système, dans une grande mesure, non pas parce que je désirais exécuter des travaux considérables à la journée, mais parce que des entreprises nombreuses appelaient ailleurs mon attention.

Les membres de cette Chambre qui sont au courant de l'expansion de notre commerce et qui savent par conséquent, qu'il faut, de toute nécessité améliorer nos ports et nos rivières, comprendront toutes les demandes que j'ai reçues chaque jour à ce sujet. Le département des Travaux publics, il me fait peine de le constater, n'est pas aussi bien outillé qu'il devrait l'être ; nous devrions avoir un plus grand nombre de dragueurs.

J'étais présent, il y a quelques jours, lorsque l'on a discuté cette matière. Je dis sans hésiter que les travaux que font nos propres dragueurs sont mieux faits et coûtent moins cher que ceux que nous pourrions faire exécuter à l'entreprise. J'affirme qu'il en est ainsi quant au dragage du havre de Toronto, du Côteau-Landing, Owen-Sound et autres endroits. Je puis faire la même observation relativement aux travaux que nous exécutons actuellement à Goderich. Il serait très difficile de mettre à l'entreprise un grand nombre de ces travaux.

Je tiendrais le même langage demain, si le sort de la guerre me faisait passer de

l'autre côté de la Chambre. Je ne sais combien de temps j'occuperai le siège que j'occupe dans le moment. Si ma santé ne s'améliore pas, je ne pourrai peut-être pas rester en fonctions bien longtemps ; ainsi je parle plus librement peut-être que je ne l'ai jamais fait par le passé. Je crois que tout ministre des Travaux publics tiendrait le même langage dans les circonstances. Il y a beaucoup de dragage qui ne peut s'exécuter à l'entreprise pour la raison que vous ne savez pas exactement la quantité de terre qu'il vous faudra enlever. Je suis actuellement à faire creuser l'entrée du havre de Toronto. Il y a, dans cette Chambre, des ingénieurs qui conviendront avec moi qu'il est impossible de faire chaque jour un relevé afin de constater combien de terre il faudra enlever de tel ou tel port. Le département des Travaux publics doit choisir entre ces deux alternatives : ou avoir ses propres dragueurs, ou en louer un grand nombre au plus bas prix possible.

En lisant les rapports, mes honorables amis verront que les travaux que nous avons fait exécuter à la journée, si je puis m'exprimer ainsi, ou en louant des dragueurs, coûtent de 11 à 13 cents. Je crois que c'est un prix très peu élevé. J'admets bien que certains dragueurs de mon département exécutent des travaux de cette nature à meilleur marché, mais il y en a d'autres qui font un dragage beaucoup plus dispendieux. Tout dépend de la dureté ou de la mollesse du fond à creuser.

Je maintiens l'attitude que j'ai prise à l'égard de l'auditeur général. J'ai représenté à celui-ci—et avec raison, je crois,—que louer un dragueur à l'heure, n'est pas faire exécuter des travaux à l'entreprise, parce que la quantité de l'ouvrage à faire n'est pas déterminée. Je puis suspendre les travaux de ce dragueur demain, ou à n'importe quelle heure du jour. Ce n'est pas ce que j'appelle une entreprise.

L'honorable préopinant a mentionné un petit incident survenu entre l'auditeur général et mon département, au sujet des glissoirs et estacades de Coulonge. Quels sont les faits ? M. Brophy est, dans mon département, le fonctionnaire chargé de la surveillance des glissoirs et estacades. Chaque année, ou mieux, chaque mois, il faut faire de nombreuses réparations à ces glissoirs et estacades. Tout homme qui a été ministre des Travaux publics ou des Chemins de fer et Canaux, conviendra avec moi qu'il est impossible de demander des soumissions dans chaque cas, pour la fourniture d'une petite quantité de bois ou de pierre. Nous dépenserions plus d'argent pour demander des soumissions qu'il n'en faut pour faire ces réparations.

Dans ce cas-ci, M. Brophy eut une entrevue avec un homme qui avait déjà été à son service et lui demanda : Pour quel prix pourrais-je me procurer telle quantité d'orme ? M. Tremblay mentionne un prix et M. Brophy, qui est un homme d'une grande expérience traite avec lui pour la fourniture de ce bois à raison de $22 par mille pieds. C'était alors le prix courant. Il est possible que M. Tremblay ait tiré un certain profit de la vente. Tout homme qui a été dans les affaires, soit dans la vie privée, soit dans la vie publique, sait que ces petits accidents sont inévitables, et qu'en donnant à quelqu'un une commande de $10 ou $15, ce quelqu'un agira de façon à gagner quelques cents ou quelques dollars.

Dans un cas comme celui qui nous occupe, il serait impossible de demander des soumissions pour avoir des matériaux valant de $200 à $300. Pas un ministre ou pas un homme d'affaires ne pourrait suffire à la tâche, si on lui imposait toutes ces formalités pour des choses insignifiantes.

Après avoir donné ces courtes explications, permettez-moi de dire un mot du système de soumissions. Depuis que je suis ministre des Travaux publics, j'ai dû demander des soumissions pour de nombreux travaux. Je vais me contenter de vous citer deux ou trois cas qui ont été soumis à mon examen. Lorsque je suis entré en fonctions, j'ai constaté que mon prédécesseur avait demandé des soumissions pour le creusement du port de Collingwood. L'ingénieur en chef de mon département s'est prononcé contre la plus basse soumission, celle de MM. Wood et Armstrong. On m'a représenté que je devais donner les travaux aux plus bas soumisionnaires. Le regretté Dalton McCarthy me conseilla de repousser l'avis de mon ingénieur et de concéder l'entreprise à MM. Wood et Armstrong. C'est ce que j'ai fait.

L'ingénieur en chef du département me dit alors : Ces gens ne peuvent exécuter les travaux pour la somme portée à leur soumission, et dans le délai qu'ils ont fixé." Le dépôt ordinaire avait été fait et je ne suivis pas le conseil de M. Coste. L'entreprise fut concédée aux plus bas soumissionnaires. Si jamais homme a été abreuvé d'ennuis de toute sorte, c'est bien moi en cette affaire. Nos amis de Collingwood vinrent me trouver à mainte et mainte reprise,—ils sont ici aujourd'hui,—et me dirent que les travaux n'étaient pas exécutés et que le commerce de la ville souffrait énormément parce que les entrepreneurs ne faisaient pas preuve de la diligence voulue. L'on me demandait : " Pourquoi n'annulez-vous pas le contrat ? Il s'agit de dragage, et pour draguer, il faut avoir des dragueurs." Si je me rendais aux désirs qui m'étaient exprimés je serais obligé, ou de louer des dragueurs ou de demander de nouvelles soumissions, ce qui nous ferait perdre beaucoup de temps.

Un autre cas. Je demandai des soumissions pour l'exécution de nombreux travaux de réparation au port de Goderich. M. Coste se prononça contre le plus bas soumissionnaire. Il me dit : J'ai agi comme ingénieur de division dans ce district. L'un de nous deux est

fou, ou M. Maddigan ou moi. J'affirme que M. Maddigan ne peut exécuter ces travaux pour le prix porté à sa soumission. M. Maddigan me fut recommandé par les autorités du chemin de fer Canadien du Pacifique qui l'avaient déjà employé et par mon honorable ami, le député de Wellington-nord (M. McMullen). C'était dans le temps un entrepreneur d'une bonne réputation. Je lui concédai l'entreprise. Des retards eurent lieu et, en fin de compte, M. Maddigan dut renoncer à exécuter les travaux. Nous perdîmes beaucoup de temps et le commerce de Goderich en souffrit. Ces travaux m'ont causé beaucoup d'ennui, parce que, dans le temps, je craignais que les inondations du printemps n'emportassent tout ce qui avait été fait dans le port.

Je ne veux pas dire en vous citant ces faits,—que la Chambre me comprenne bien, —qu'il ne faut, dans aucun cas, demander des soumissions. Mais j'affirme, sans aucune hésitation, après trois ans d'expérience dans le département des Travaux publics, que le ministre doit avoir une grande latitude en ce qui concerne l'acceptation ou le rejet des soumisions. Je sais que si je siégeais de l'autre côté de la Chambre, je pourrais sourire, comme le fait l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux.

M. FOSTER : Vous ne vous contenteriez pas de sourire ; vous feriez certainement autre chose.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me contenterais de faire une critique loyale dans ce cas-là, car je suis convaincu que ce n'est pas là une question de parti. Nous siégeons aujourd'hui à la droite de l'Orateur, mais mes honorables amis de la gauche nous succéderont et reprendront la place qu'ils ont occupée autrefois ; ils auront alors à faire face à cette difficulté.

L'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper) a vécu en Angleterre, et mes honorables amis des deux côtés de la Chambre ont assez étudié l'histoire de la Grande-Bretagne pour savoir que ce n'est pas ce système qui prévaut dans la métropole. Là on demande des soumissions à des hommes choisis et non au public en général. Est-ce que l'expérience des hommes qui ont été ministres des Chemins de fer et Canaux et des Travaux publics ne leur a pas appris que moins un homme est apte à exécuter une entreprise, plus sa soumission est basse ? Moins il a d'expérience et d'argent, plus il est porté à soumissionner à bas prix. Pourquoi ? Parce qu'il compte que quelque chose viendra le tirer d'embarras. Il ne paiera pas ses ouvriers et souvent il ne paiera pas ses matériaux.

Je dis que si je pouvais toujours trouver des contremaîtres habiles et expérimentés, je n'hésiterais pas à recommander au gouvernement d'exécuter à la journée la plus grande somme possible de travaux. D'abord, les ouvriers sont mieux traités par le gouvernement qu'ils ne le sont ordinairement par les entrepreneurs, qui ne s'occupent que de tirer de gros profits de l'entreprise qui leur a été concédée. Et, après tout, M. l'Orateur, est-ce que le système des soumissions n'est pas virtuellement celui du travail à la journée ?

J'aimerais savoir pourquoi les départements des Travaux publics et des Chemins de fer et Canaux, s'ils ont des ingénieurs et des contremaîtres compétents, ne pourraient pas exécuter une entreprise à la journée, aussi bien que par l'entremise de soumissionnaires. Je ne dis pas qu'il faut se débarrasser du système des soumissions ; pas du tout, mais je dis qu'en général, les travaux exécutés à la journée sont mieux faits que par entreprise. Je me suis absenté un instant, et mon collègue me dit que l'honorable préopinant a parlé des travaux de l'édifice de l'ouest.

Réflexion faite, l'honorable député conviendra que puisqu'il s'agit ici de travaux de reconstruction et de réparations, il était absolument impossible de les soumettre à l'entreprise. J'invite avec plaisir les députés des deux côtés de la Chambre à venir examiner les travaux qui y ont été construits ; ils seront les bienvenus et mes fonctionnaires se feront un bonheur de leur faire visiter ces travaux. J'ajouterai, à la louange de l'architecte en chef et des fonctionnaires intéressés que jamais, au Canada, il n'a été construit de travaux supérieurs à ceux de l'édifice public de l'ouest. J'ai fait faire ces travaux à la journée, et, je suis bien aise de le dire, par des ouvriers appartenant à l'union des travailleurs. J'ai reconnu l'importance de m'entendre avec les organisations ouvrières et elles m'ont traité avec tous les égards possibles. Je dois leur rendre ce témoignage qu'elles ont apporté à l'exécution de ces travaux non seulement beaucoup d'habileté et d'intelligence, mais qu'elles ont, en outre, fait preuve de grand dévouement dans l'accomplissement de leur devoir. Si je me suis laissé entraîner dans ces observations au delà des bornes que je m'étais prescrites, c'est que je tenais à répondre aux objections soulevées par mon honorable ami (M. Davin). C'est une question que les députés ont droit de discuter, et je n'ai rien à redire au ton des observations de l'honorable député, en discutant la question.

M. MACKIE : Le député d'Assiniboïa (M. Davin) ne s'est pas donné la peine de se renseigner sur la question, car, autrement, il n'aurait pas blâmé le ministre des Travaux publics d'avoir fait faire à la journée les travaux d'améliorations sur la rivière Outaouais, au lieu de les donner à l'entreprise. L'honorable député (M. Davin) ne semble guère renseigné sur le mode suivi par l'ancien gouvernement dans l'exécution des travaux publics sur l'Outaouais supérieur. Il ne s'y est presque jamais fait de travaux à l'entreprise. C'est à la journée que l'on a construit la plu-

part de ces estacades, et le gouvernement a acheté le bois de construction partout où il a pu se le procurer à meilleur marché. Il est absolument impossible de donner à l'entreprise ces estacades et autres travaux analogues. Quant à ces estacades de Coulonge dont parle l'honorable député (M. Davin), pendant les dix-huit années du régime conservateur, il a été gaspillé en travaux sur ces estacades plus d'argent que pour toutes les autres améliorations de la rivière Outaouais.

Du bois de construction payé 6, 7 et 8 cents le pied, a été vendu à l'ancien gouvernement, 15 et 20 cents le pied, et cela souvent par les personnes mêmes intéressées à la transaction en discussion. J'espère que les travaux marcheront mieux, maintenant qu'un autre homme en a la direction. Je le répète, depuis nombre d'années, les travaux d'amélioration de la rivière Outaouais se font à la journée, et non plus à l'entreprise, et il serait impossible de donner à l'entreprise les réparations de ces estacades. L'honorable député (M. Davin) se plaint que le gouvernement ait payé le bois d'orme $22 le mille ; or, à mon avis, ce prix n'est pas exagéré, puisqu'à ma connaissance, on a payé ce prix pour le pin employé à ces mêmes travaux.

M. DAVIN : Je ne prétends nullement m'ériger en expert ; mais ce que j'ai reproché au gouvernement, c'est d'avoir payé $22 pour ce bois, tandis qu'il a été délivré sur place pour $15.

M. MACKIE : Je pourrais citer à l'honorable député (M. Davin) plusieurs cas semblables à celui-ci, datant de sept ou huit ans. Je pourrais lui prouver que du bois payé 5 cents le pied a été vendu au gouvernement 15 cents le pied ; et il ne s'agissait pas de petites quantités, mais de plusieurs cents dollars valant ; en outre, le vendeur n'était ni celui qui avait abattu ce bois, ni celui qui l'avait préparé, mais une tierce personne. J'ajouterai que sous le régime conservateur, on n'a guère vu de libéraux employés aux estacades ou autres travaux du gouvernement.

M. POUPORE : Quant aux travaux de réparation aux estacades, je conviens avec le député de Renfrew-nord (M. Mackie) qu'ils doivent se faire à la journée, et qu'il est impossible de les donner à l'entreprise. Le prix payé pour le bois de construction par les négociants n'est pas censé régir celui payé par le gouvernement lui-même, et voici pourquoi : c'est que ceux qui font l'abattage du bois dans la forêt, s'attendent à réaliser un certain profit, et non pas simplement à se rembourser de leurs frais d'exploitation. Prétendre le contraire serait absurde, et d'ailleurs, le gouvernement achète ce bois au plus bas prix possible. Les exploitants font l'abattage de leur bois et l'offre en vente au gouvernement ou à tout autre acheteur. Et parce que tel abatteur a fourni du bois à 15 cents et que le gouvernement l'a payé 22 cents, il ne s'en suit nullement que le gouvernement a été volé, mais tout simplement que l'abatteur a réalisé un certain profit sur son bois.

M. LEIGHTON McCARTHY (Simcoe-nord) : Comme la motion à l'étude a pris des développements qui la font sortir de son cadre primitif, je désire dire quelques mots sur une question qui s'y rattache. Le ministre des Travaux publics (M. Tarte) nous a parlé des travaux du havre de Collingwood, mais il ne nous a pas dit si ce sont ceux qui font valoir les droits de Collingwood ou bien les entrepreneurs qui lui ont rendu la vie si amère dans le cours de l'année. Sans doute, on a demandé au ministre de faire quelque chose en faveur de la ville de Collingwood, et cela à bon droit, à mon avis. L'entreprise des travaux d'amélioration au port de Collingwood a été adjugée à des entrepreneurs, et ceux-ci, d'après les rapports du ministère, n'ont peut-être pas rempli parfaitement leur devoir. En pareilles circonstances, le ministre nous dit : Que faire ? Inviter les entrepreneurs à soumissionner les travaux, leur donner le temps de préparer et de transmettre leurs soumissions au ministère, puis examiner ces soumissions et accepter la meilleure, tout cela n'est pas l'affaire de quelques jours, et dans le cas où le contrat serait révoqué, il s'ensuivrait des retards préjudiciables aux travaux." Assurément, le député d'Assiniboïa (M. Davin), l'auteur de la motion, ne prétend pas dire que le ministre doive suivre une autre ligne de conduite que celle des hommes d'affaires dans la conduite ordinaire de leurs travaux. Si le ministre des Travaux publics estime qu'il est de son devoir envers la partie du pays où il s'exécute certains travaux, d'annuler le contrat et de faire exécuter les travaux à la journée, ou bien d'accorder du délai à l'entrepreneur, de façon à lui permettre de terminer d'une façon satisfaisante des travaux d'urgence, assurément le ministre a droit, en pareilles circonstances, d'exercer sa discrétion, pourvu que les travaux se fassent économiquement et avec expédition, et comme l'exige l'intérêt bien entendu du pays. Or, si la conduite des travaux au port de Collingwood demande que le ministre des Travaux publics prenne pareille initiative, je ne vois pas qu'un député quelconque ait droit de lui en faire un crime, pourvu que, naturellement, par suite de cette initiative, les travaux s'exécutent avec toute l'économie et l'expédition que comportent la situation actuelle et les besoins de l'entreprise. Pourquoi, alors, subir les retards qu'entraînerait le système de la concurrence publique ? Pourquoi le ministre serait-il tenu de soumettre l'entreprise à cette concurrence, si ces travaux sont de nécessité immédiate, et que, d'ailleurs, ils se fassent avec toute l'économie voulue ? Voilà, à mon avis, la réponse aux objections de l'auteur de la motion. D'autre part, cependant, si les travaux ne sont pas de pressante nécessité, à mon avis, le système de la concurrence

publique est celui qui s'impose, bien que le ministre y trouve, non sans raison, certains inconvénients ; car, en effet, il arrive souvent que le plus bas soumissionnaire obtienne l'entreprise, bien qu'il ne soit pas en mesure de l'exécuter avec autant de succès que d'autres. Je ferai, toutefois, observer en toute honnêteté à la Chambre que, lorsqu'il s'agit de travaux comme ceux-ci, qui demandent d'être exécutés avec expédition, ou encore, s'il s'agit de modification à apporter à une entreprise, le ministre est tenu de voir par lui-même à ce que l'entreprise s'exécute avec la célérité voulue et suivant les devis, et nul député ne saurait lui faire un crime de cette initiative.

M. GEO. E. FOSTER (York, N.-B.) : Si, dans la réponse qu'il a tentée d'apporter à nos objections le ministre des Travaux publics prétend avoir répondu officiellement à la question actuellement débattue, je prends la liberté de dire, M. l'Orateur, que cette réponse est insuffisante. C'est une question, j'en conviens, qui peut fort bien se discuter, abstraction faite de tout esprit de parti. Il y a ici un grand principe d'intérêt public en jeu, car il s'agit en ce moment de la dépense des deniers public et du système que les ministres doivent appliquer, afin de sauvegarder le trésor public, et, chose encore plus importante, assurer le règne de la moralité publique et de l'honnêteté dans l'administration des affaires de l'Etat. Mon honorable ami, le ministre des Travaux publics (M. Tarte) dans ce style d'escarmoucher dont il a le secret, a voltigé tout autour de ces différents points. Entre autres choses, il a formulé certaines objections contre le système des entreprises et des soumissions pour certains ttravaux publics, qui ne pourraient pas aussi bien s'exécuter de cette façon. Or, mieux vaut loyalement s'entendre dès le début et convenir qu'il est certains travaux qu'il est impossible de construire d'une manière satisfaisante en les donnant à l'entreprise. A cette catégorie, se rapportent les travaux dont a parlé le ministre, qui entraînent la démolition d'un édifice en partie incendiée ou détruit, et son remplacement par une construction mixte. En pareilles circonstances, quand il est impossible d'obtenir des données suffisantes pour servir de base à une soumission, le ministre est parfaitement justifiable, à mon avis, de confier cette besogne au conducteur des travaux du ministère et de les lui faire exécuter pièce à pièce ; et cependant, il peut fort bien arriver, dans le cours de l'œuvre de démolition d'un édifice en partie incendié et de sa reconstruction, qu'une grande partie de l'ouvrage surajouté au travail primitif soit parfaitement clair et défini et puisse tout aussi bien se donner à l'entreprise que des travaux absolument neufs. Puisque la règle établie est de demander des soumissions et de faire faire les travaux à l'entrpise, il me semble que le ministre ne peut se soustraire à cette règle et doit demander des soumissions pour les parties des travaux parfaitement clairs et définis.

Le ministre a encore allégué le cas de grande urgence, comme lorsque les travaux publics sont en partie détruits et que l'œuvre de reconstruction, pour une raison quelconque, ayant subi des retards, les besoins du commerce et de l'industrie demandent que ces travaux s'exécutent immédiatement. En pareilles circonstances, le ministre, tenant compte de la saison et des besoins, ne saurait s'exposer aux retards qu'entraînerait le système de la concurrence publique. Je conviens donc que de pareilles éventualités puissent se produire ; mais même en admettant que dans les circonstances en question, il soit préférable de ne pas demander de soumissions, reste encore la grande masse des ouvrages publics qui, le ministre en conviendra, rentrent forcément dans la règle générale, qui veut que les travaux soient soumis à la concurrence publique, règle qui trouve son application dans le cas où il y a suffisamment de temps pour demander des soumissions, lorsque les travaux sont de nature claire et définie, et que les plans et devis des quantités peuvent servir de base à une entreprise. En pareilles circonstances, à mon avis, le gouvernement doit faire de deux choses l'une : ou bien le gouvernement doit avouer qu'à l'avenir il se propose d'appliquer la règle établie, datant de l'établissement même du régime de la Confédération, bien qu'elle ait souffert des exceptions, et le ministre ne nous a pas dit si c'est l'intention du gouvernement d'avouer ses infractions à la règle—ou bien il doit déclarer qu'il a renoncé au système en vogue relativement à la soumission des travaux à la concurrence publique. Le ministre a presque avoué la chose, quand il nous a dit qu'il essaiera, dans la mesure du possible, de faire exécuter les travaux à la journée, et lorsqu'il a tenté de prouver qu'après tout, donner les travaux à l'entreprise ou à la journée, revient au même, en dernière analyse ; et qu'il ne voit pas pourquoi le ministère ne serait pas justifiable de suivre l'exemple des entrepreneurs et d'engager des ouvriers pour faire exécuter ces travaux à la journée. Porté à sa conclusion logique, cela veut dire que le gouvernement renonce au système de la concurrence publique pour ses travaux ; et quant à l'argument du ministre, qui soutient que les deux systèmes reviennent au même, l'inévitable conclusion à tirer de ses paroles est que le ministre ferait tout aussi bien de faire exécuter ces travaux que d'en faire bénéficier les entrepreneneurs publics.

Le ministre nous a parlé du système en vogue en Angleterre. J'ose dire qu'il n'y a pas de pays au monde où l'on applique avec plus de rigueur qu'en Angleterre le système de la concurrence publique pour les travaux de l'Etat. Si le ministre faisait preuve d'autant d'ingéniosité à élaborer des

devis clairs et parfaitement circonstanciés et à imposer aux entrepreneurs des stipulations les obligeant à exécuter leurs travaux en conformité des soumissions, sous peine de subir de graves pertes, pourvu, toutefois, qu'il n'y eût pas d'insurmontables obstacles sur leur chemin, m'est avis qu'il rendrait un plus grand service au pays et à la caisse publique qu'il ne le fait en cherchant à pallier, au moyen d'ingénieuses excuses, ses infractions du système en question. Personne ne chercherait de faire un crime au ministre des Travaux publics de suivre, dans la mesure possible, l'avis de ses ingénieurs, puisqu'il est de son devoir de leur donner sa confiance et qu'il a besoin de s'éclairer de leurs lumières. Jamais il ne faut perdre de vue que l'ingénieur du ministre doit se laisser guider, non pas par l'esprit de parti, mais qu'il doit uniquement envisager les choses au point de vue du ministre, et que la distribution des travaux, à titre de faveur publique, n'est point son fait.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : Puis-je poser une question à l'honorable député ? Supposons que je demande des soumissions pour un bassin de radoub ou travaux similaires, et que trois ou quatre entrepreneurs soumissionnent ces travaux. Alors, l'ingénieur en chef constate qu'il est impossible au plus bas soumissionnaire d'exécuter les travaux au prix qu'il stipule dans sa soumission ; que me conseillerait de faire mon honorable ami, en pareilles circonstances ?

M. FOSTER : Je vais franchement donner mon avis au ministre. Si le ministre a pleine confiance dans la compétence de son ingénieur et que celui-ci prouve que le plus bas soumissionnaire n'a pas donné satisfaction au ministre dans ses entreprises précédentes, ou bien qu'il a combiné ses calculs de façon à ce qu'il lui soit impossible d'exécuter les travaux, alors le ministre n'a d'autre parti à prendre que d'en référer à l'avis de son ingénieur et à son propre bon sens, et de refuser d'accepter cette soumission. Ce n'est pas à dire pour cela qu'il faille mettre au rancart le principe de la concurrence publique pour ces travaux, mais que le ministre est libre de mettre de côté la plus basse soumission, ou bien d'accepter la suivante ou de demander de nouvelles soumissions.

Le ministre dit qu'en Angleterre l'on fait un triage parmi les soumissions. J'en conviens et c'est ce que fait ou devrait faire le ministre lui-même dans le cas dont il s'agit. Son propre bon sens, le témoignage de son ingénieur et la preuve existante de l'insuffisance des travaux précédents de cet entrepreneur, les calculs relatifs aux quantités prescrites, et l'absolue impossibilité d'exécuter les travaux au prix stipulé, tout cela, dis-je, est plus que suffisant pour justifier le ministre de faire un triage et de refuser d'accepter la plus basse soumission.

Toutefois, cela ne l'autorise pas, je le répète, à mettre au rancart la règle établie au sujet des soumissions. Le gouvernement anglais connaît son monde, étudie les antécédents des entrepreneurs et prend note de leurs travaux, puis fait un triage parmi les soumissionnaires, et quand il s'agit d'adjuger une entreprise publique, il ne se laisse pas guider par des considérations de parti. C'est au mérite qu'il accorde la préférence pour ces entreprises, et le ministre peut faire la même chose. Parce que, de temps à autre, il lui arrive de mettre de côté la plus basse soumission, il ne s'en suit pas qu'il lui faille mettre au rancart le système des soumissions ; mais qu'il fasse connaître à la Chambre les raisons qui l'ont porté à rejeter la plus basse soumission, et si ces raisons sont valables, la Chambre ne manquera pas de justifier sa conduite.

Il y a encore de plus puissantes raisons que celles-là qui militent en faveur de la sage et légitime règle établie ici. Cette règle, le ministre et ses collègues en conviendront, a été établie au pays, parce qu'il y va de l'intérêt de la moralité publique et de l'économie de soumettre ces travaux à la concurrence publique, afin que le pays puisse se renseigner sur les travaux en cours de construction. Ce serait encore une excellente pratique relativement aux importantes entreprises de ce genre, de publier les arrêtés ministériels à ce sujet, ainsi que le suggère le ministre, afin que le public soit mis au courant des stipulations des contrats. C'est là, sans doute, ce qui a inspiré aux gouvernements précédents la pensée d'établir cette règle relativement aux entreprises publiques. Et pourquoi ? C'est qu'il est de toute évidence que dans un pays comme le nôtre, où le gouvernement de parti est de règle, il est impossible, comme l'a fait un jour observer le ministre lui-même, de faire les élections avec des prières.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est à peu près la vérité, et l'honorable député le sait parfaitement.

M. FOSTER: Si mon honorable ami ignore les influences d'ordre plus élevé, il ne doit pas oublier que du moment qu'un ministre n'a plus à compter avec la publicité, l'influence et le frein que ce système de soumissions et de devis basés sur un contrat lui imposent, alors il reste exposé et sans défense aucune à toute la pression exercée par son parti et par ses influences corruptrices.

Que ce système ne fasse pas entièrement disparaître les maux, conséquence inévitable de la politique de parti, la chose est possible ; mais voici ce que j'affirme : si l'on sait faire une légitime application du système de la concurrence publique relativement aux travaux de l'Etat, ce principe devient le rempart le plus assuré contre le gaspillage et contre la corruption de la moralité publique, et c'est là, à mon avis, ce

qui a porté les gouvernements précédents à établir cette règle salutaire.

Mon honorable ami s'est bien gardé d'aborder la discussion de certaines entreprises où le gouvernement a clairement manqué à son devoir en ne demandant pas de soumissions. Ainsi, voyez les travaux qui s'exécutent actuellement sous la direction du ministre de la Marine et des Pêcheries, entreprise discutée au pays depuis nombre d'années et d'une grande importance, qui n'est pas d'urgente nécessité, entraînant de grands risques et une dépense de $40,000 à $50,000 ; or, je le demande, mon honorable ami, au cours de ses observations, cet après-midi, a-t-il allégué une seule raison qui justifie le gouvernement et le ministre qui a la direction de ce ministère, d'entreprendre, de sa propre initiative, la construction de travaux permanents sur le fleuve Saint-Laurent, sans avoir discuté la question en Chambre et sans avoir fait voter un seul dollar de crédit, d'avoir dépensé la moitié du montant nécessaire à cette entreprise, puis, quinze jours avant l'expiration de l'exercice, de venir nous demander un crédit ? Pourquoi, je le demande ? Il ne s'agissait ni de vieux murs à démolir, ni de matériaux vermoulus à enlever, ni d'obstacles subaquatiques à faire disparaître. La glace était là, et au-dessus de la glace, de l'espace et de l'atmosphère, et il s'agissait tout simplement d'élever au-dessus de la glace ferme une certaine construction, d'après certains plans et devis. Nulle entreprise ne saurait mieux se prêter à l'estimation et aux calculs des ingénieurs, et cependant, le ministère a dépensé $20,000, sans contrat, sans soumissions, et sans demander le consentement de la Chambre. Le ministère était-il justifiable en pareilles circonstances, de ne pas soumettre ces travaux à la concurrence publique ? Comment le ministre peut-il se justifier de faire une dépense illégale sans crédit du parlement, et cela pour des travaux importants, et sans nécessité urgente ? Le ministre aurait pu obtenir du parlement le crédit nécessaire à la construction de ces ouvrages, s'il avait usé de diligence, dès l'ouverture même de la session. A tout événement, c'était le devoir du ministre de prévoir cette dépense et d'obtenir le crédit nécessaire, avant de faire ces travaux.

Le gouvernement avait donc ce double devoir. Qu'a-t-il fait ? Il n'a pas même essayé de s'excuser. Voilà qu'un ministre, sans faire voter un cent de crédit, entreprend des travaux prévus depuis longtemps, non d'urgence, et sous sa propre responsabilité, effectue une dépense de $40,000 à $50,000 ; puis, il dépense la moitié de cette somme pour l'exécution de travaux en élévation aussi simples que possible et tout cela sans soumissions.

Venons-en aux travaux de dragage. Le ministre nous a dit une vérité de la Palisse en affirmant qu'on ne peut draguer un havre sans dragueur ; et pourtant, il y a presque réussi, puisqu'il a fait draguer les havres par des gens qui n'avaient pas de dragueurs. Il y a aujourd'hui sur le bureau des documents qui établissent, hors de tout doute, que le ministre a fait des propositions à un individu qui n'avait jamais dragué de sa vie et qui entendait cette besogne à peu près comme le premier marchand de nouveautés venu, pour savoir, ainsi qu'en fait foi la première lettre de la série, s'il consentirait à se lancer dans cette affaire.

Je me demande ce qui a bien pu pousser le ministère à écrire, sous la dictée du ministre, une lettre à un individu qui n'entendait guère plus ces travaux de dragage que les sténographes ici, pour lui demander s'il consentirait à entreprendre du dragage quelque part. Et, dans sa réponse, l'individu répond qu'il le ferait avec plaisir, que, de fait, il n'y avait jamais songé, mais qu'il aimerait entreprendre cet ouvrage. "Avez-vous des dragues ? Voilà l'autre question : "Non, répond-il, mais je sais où en trouver, et je crois pouvoir en obtenir." Un ministre est-il excusable, je le demande, d'oser, au mépris d'un arrêté ministériel et de la règle établie par le gouvernement depuis au delà de trente ans, entreprendre un travail de dragage fort simple et fort ordinaire dans le fleuve Saint-Laurent au Coteau, et de faire une dépense de $20,000, et tout cela sans contrat, sans soumissions ? Et surtout, est-il excusable de suggérer par lettre à un simple homme d'affaires d'entreprendre ces travaux ? Et l'entrepreneur n'est pas même propriétaire des dragueurs dont il se sert : il les a tout simplement loués. Le propriétaire des dragues fait sa besogne, en touche le prix et c'est l'autre qui empoche le butin. Mais celui qui a loué ces dragueurs, me direz-vous, a au moins rempli la charge de conducteur des travaux. Non. Mais, au moins, il était chef d'équipe ? Non. Il n'a rien eu à y voir. Il est là pour recueillir son butin, et voilà tout. Le ministre n'a pas dit un mot de justification à cet égard.

Nous pourrions aller plus loin, et considérer le cas de ce même monsieur qui, de son siège en cette Chambre, a promis, en donnant sa parole de ministre, qu'après avoir obtenu ses $75,000 votés pour l'éclairage électrique de cette Chambre, il demanderait des soumissions et constaterait ce que ça coûterait.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député (M. Foster) voudrait-il me permettre de dire un mot ?

M. FOSTER : Certainement, et deux ou trois même. Nous avons toute l'après-midi à nous.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Lorsque j'ai déclaré cela—je ne nie pas l'avoir déclaré,—je m'attendais à ce que nous établissions nous-mêmes un appareil. Mon honorable ami (M. Foster) a lui-même suggéré que je ferais mieux peut-

être de m'adresser aux compagnies électriques. N'ayant pas fait construire d'appareil, je ne vois pas que j'eusse à demander des soumissions.

M. FOSTER : Malgré son explication, je ne pense pas que l'honorable ministre ait amélioré beaucoup sa position. Il reconnaît avoir pris envers le parlement un engagement en vertu duquel ces $75,000 ont été votés. Il n'est jamais revenu expliquer au parlement qu'il avait changé d'idée. C'est encore la mise en pratique de la philosophie "bourassienne."

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'avais dit dans ce débat que je pourrais changer d'idée.

M. FOSTER : C'est là l'application de la philosophie "bourassienne" au département des Travaux publics. Cette philosophie pose pour règle fondamentale que c'est être parfaitement honnête et logique de dire qu'on va faire telle et telle chose, et de faire, le moment d'après, tout le contraire, si l'on a changé d'idée dans l'intervalle. Les autres parties au contrat ne comptent pas. Le parlement qui a voté $75,000 d'après un certain état de choses, ne compte pas. Le ministre ayant changé d'idée, par suite il a parfaitement raison et il est absolument conséquent. Nous aurons, en présence de mon honorable ami, j'espère, quelque chose à dire plus tard au sujet de cette entreprise d'éclairage.

J'espère que la santé de l'honorable ministre est suffisamment rétablie pour lui permettre de rester encore un peu avec nous. Quelqu'un a suggéré que s'il désire obtenir un changement d'air, il le pourrait sans beaucoup de frais en passant lui et son parti de ce côté-ci de la Cambre, pour laisser à d'autres le soin de diriger le gouvernement durant un certain temps.

Je n'entends pas discuter pleinement cette question générale aujourd'hui ; je dis seulement que depuis l'avènement du gouvernement actuel, ces messieurs ont accumulé exemple sur exemple de cette quasi-répudiation—c'est virtuellement et réellement une répudiation—de l'ancien principe de l'exécution des travaux par soumissions et à l'entreprise. La chose a été faite si souvent, qu'elle ne semble plus requérir un mot d'explication de la part des membres de la droite. Je suis porté à croire, toutefois, qu'on entendra encore parler de ce sujet.

Bien qu'on soit parfaitement libre de discuter les avantages respectifs de l'exécution des travaux à la journée et à l'entreprise, je prétends qu'avant de méconnaître les résultats d'une pratique de 30 ans et de saper un ancien système pour en établir un nouveau, le ministre devrait avoir le courage de se lever pour dire que c'est ce qu'il veut faire. Nous pourrons alors discuter la chose. Et si le système du travail à la journée est le meilleur, qu'on le déclare, mais après que le sujet aura été complètement débattu. J'avertis toutefois les ministres que s'ils s'affranchissent du système de l'exécution des travaux par soumissions et à l'entreprise, ils se préparent à des assauts auxquels la petite escarmouche à laquelle a donné lieu l'affaire de Collingwood n'est nullement comparable.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : L'honorable député (M. Foster), je regrette d'avoir à le dire, remet sur le tapis la question du phare flottant de la Traverse, que j'ai discutée au long l'autre jour.

M. FOSTER : Je la soulèverai probablement encore.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je suis heureux qu'elle soit discutée ; plus elle le sera, plus j'en serai aise.

M. WALLACE : L'honorable ministre (sir Louis Davies) n'a pas paru très enchanté l'autre jour.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député (M. Wallace) ne saurait s'imaginer jusqu'à quel point je l'étais. Ça me fournissait l'occasion d'expliquer la chose, notamment d'insérer dans les "Débats", en en faisant la lecture, le rapport du colonel Anderson, lequel a induit le département à passer le contrat, et lequel contenait des raisons qui, je crois, ont convaincu les membres des deux côtés de la Chambre.

M. FOSTER : Si mon honorable ami (sir Louis Davies) me le permet, je dirai qu'il est un point sur lequel je désire appuyer, point que me rappelle rappelle la mention faite par l'honorable ministre du rapport de l'ingénieur. Les ingénieurs remplissent un devoir en conseillant les ministres de leurs départements ; mais lorsqu'un ministre nous déclare qu'il a virtuellement méconnu un arrêté ministériel et un principe d'administration de la chose publique admis depuis 20 ou 30 ans, il fait, de l'avis de son ingénieur, un usage pour lequel celui-ci n'a pu le lui avoir donné, sans outrepasser entièrement les attributions de ses fonctions.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne veux pas qu'on comprenne que j'ai allégué cette raison. Je ne suis pas et n'ai pas été coupable d'infraction à la règle mentionnée par l'honorable député. Il existe un arrêté ministériel général qu'on a toujours observé dans le département que je dirige. Lorsque nous voulons aller à l'encontre de cet arrêté ministériel, dans un cas spécial, nous présentons un rapport exposant les circonstances particulières qui, d'après le ministre, justifient de s'en écarter, et demandant l'assentiment du conseil. Si cet assentiment est obtenu, il est adopté un ar-

rêté ministériel qui révoque d'autant l'arrêté général.

Je n'ai pas agi contrairement à un arrêté ministériel, et je ne me suis pas chargé de la responsabilité de la construction de ce phare permanent à la Traverse sans l'assentiment de mes collègues.

D'abord, j'ai fait faire trois différentes inspections par le colonel Anderson, et c'est seulement lorsque celui-ci a été convaincu au delà de tout doute qu'un phare fixe pouvait être construit moyennant $20,000 ou $30,000 de moins qu'il ne l'avait supposé au début, que j'ai accepté l'idée d'en réaliser immédiatement l'établissement; et c'est seulement après avoir reçu de Londres, de Montréal et des principaux postes auxiliaires du Canada, des instances me représentant qu'on devait faire quelque chose, et immédiatement, pour réprimer la crainte déraisonnable qui s'était emparée de l'assurance publique du Lloyd au sujet des dangers de la navigation du Saint-Laurent—crainte qui l'induisait à élever sans raison ses taux relativement à l'assurance de nos expéditions—c'est seulement après m'être aperçu que je me trouvais dans un cas d'urgence, que j'ai pris le parti d'agir comme je l'ai fait.

Quel était le rapport du colonel Anderson, en substance? D'abord, il a fait rapport, après examen, que le phare flottant de l'extrémité supérieure de la Traverse était virtuellement devenu hors d'usage, et qu'il fallait le remplacer immédiatement. Je devais alors ou adopter ce parti—et l'honorable député (M. Foster) sait que je ne pouvais me procurer un bon phare flottant pourvu des améliorations modernes à moins de $40,000, —ou construire un phare fixe. Or, lorsque le colonel Anderson, après avoir inspecté trois fois les parages, m'eut fait rapport qu'on y pouvait construire les phares fixes, et que la chose non seulement offrirait plus de sécurité à la navigation, mais en toute probabilité prolongerait sûrement la navigation de trois semaines en automne, et la ferait commencer plus tôt au printemps, je n'ai pas hésité un instant de plus.

M. HAGGART: Quelle était la date de l'arrêté ministériel vous autorisant à commencer les travaux?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES: J'en oublie la date: il a été adopté immédiatement après mon retour de Washington. Mon voisin me dit qu'il a été adopté en mars. Il l'a été avant que personne ne commençât à travailler.

M. HAGGART: Après la réunion du parlement?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES: Non, la veille; justement vers ce temps-là. Je crois pouvoir procurer la date à l'honorable député, si c'est important. Le dernier rapport du colonel Anderson a été fait en novembre. J'ai été à Washington en décembre, janvier et février. Cette affaire urgente a été imposée à mon attention aussitôt après mon retour, et je me suis mis immédiatement à l'œuvre.

L'honorable député dit qu'il n'y avait pas urgence. C'est le contraire que dit le rapport du colonel Anderson. En effet:

Il est urgent que nous construisions immédiatement une jetée en amont de la traverse.

Ce rapport est de novembre dernier. "Immédiatement" signifiait avant l'ouverture prochaine de la navigation. Par conséquent, je me trouvais en présence de tous les éléments d'urgence en ce cas-ci.

L'honorable député dit que j'aurais dû attendre la réunion du parlement, et jusqu'au moment où j'aurais pu obtenir un crédit par le vote des subsides. Or, M. l'Orateur, il m'aurait fallu perdre toute la saison. Comme je l'ai expliqué l'autre jour, —je ne veux pas exposer ici toutes mes raisons—il m'aurait fallu perdre toute la saison et attendre à une autre année, si je n'avais commencé les travaux lorsque je l'ai fait.

C'est sur l'avis du colonel Anderson que j'ai décidé de faire ces travaux, et de les faire sous la surveillance directe du département, et non d'un délégué. Que dit en effet le rapport?

Je recommande en outre que le département fasse exécuter les travaux directement sous sa propre surveillance.

M. BENNETT: La date du rapport du colonel Anderson est-elle subséquente à l'entrevue que celui-ci a eue avec l'honorable député de Québec-ouest?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES: Le rapport du colonel Anderson date de novembre.

M. BENNETT: Mais le rapport où il est question de l'exécution des travaux à l'entreprise?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES: C'est le rapport que je citais. Il date de novembre.

M. BENNETT: Avait-il vu M. Lemieux à cette époque?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES: Il s'était alors entretenu avec l'honorable député de Québec-ouest nombre de fois, probablement.

M. BENNETT: Et il savait la manière dont l'honorable député aurait préféré que les travaux fussent faits?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES: Je ne le crois pas. Je ne pense pas que l'honorable député de Québec-ouest eût un intérêt ou une préférence dans un sens ou dans l'autre, si ce n'est dans l'intérêt public.

M. BENNETT: Le député de Québec-ouest a déclaré qu'il a expressément pré-

senté M. Lemieux, parce que c'était un expert, un génie, suivant son expression.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Certainement, tout cela est vrai.

M. BENNETT : Alors l'ingénieur savait quel rapport vous vouliez ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député fait là une imputation des plus injustes à l'égard du colonel Anderson. Celui-ci ne se laisse nullement influencer par des considérations de ce genre. C'est un ancien fonctionnaire, expérimenté et soigneux, et possédant une grande réputation. Il occupe sa position certainement depuis 20 ans. Il n'est certainement pas pour mettre sa réputation en péril à la demande du député de Québec-ouest, ni de tout autre. Je prends sur moi de dire qu'il n'y a pas dans le département, à Ottawa, d'hommes possédant une meilleure réputation comme ingénieur.

Lorsque j'ai été interrompu, j'étais à lire le rapport du colonel Anderson concernant le point principal même de la question maintenant soumise à la Chambre. Et si j'ai bien compris mon honorable ami, il a dit que si les faits étaient tels que je le prétendais, ils justifiaient de s'écarter de la règle générale concernant l'adjudication des travaux publics au moyen de soumissions: c'est-à-dire que si, après avoir reçu le rapport de son ingénieur, le ministre est convaincu qu'il est plus favorable d'exécuter les travaux sous la surveillance directe du département au lieu de les donner à l'entreprise, c'est ce qu'il peut faire alors, et le faire dans l'intérêt public.

M. FOSTER : Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai saisi l'occasion de dire qu'un ministre devrait faire beaucoup attention à la manière dont il se sert d'un rapport de l'ingénieur pour s'autoriser à méconnaître une règle générale et bien établie relativement à l'exécution des travaux publics, attendu que la charge d'ingénieur ne comporte pas le pouvoir d'aller jusque-là.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député est allé plus loin. Il a ajouté que comme ministre il n'hésiterait pas,—et il approuverait les autres ministres s'ils agissaient suivant ce principe,—dans le cas où le rapport de son ingénieur l'aurait convaincu, et où, après avoir soigneusement considéré lui-même ce rapport, il en serait arrivé à la conclusion que l'ingénieur lui avait soumis exactement les faits—à exercer son sens commun et à faire les travaux sous la surveillance directe du département ; et qu'il était convenable d'en agir ainsi.

M. FOSTER : Voilà qui est très différent de ce cas-ci. Mon argument avait trait à la question de savoir si le ministre des Travaux publics écarterait ou non la plus basse soumission. Je prétendais que s'il résultait des faits et du témoignage des experts que la plus basse soumission ne devait pas être acceptée, ou si le plus bas soumissionnaire était indigne de confiance, le ministre avait parfaitement le droit de l'écarter.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Voici le rapport du colonel Anderson sur ce point :

Je recommande en outre que le département fasse exécuter les travaux directement sous sa propre surveillance. Si de semblables travaux étaient exécutés à l'entreprises, les risques à courir seraient si grands qu'il faudrait retenir une proportion considérable pour leur faire face, et les occasions de gâcher des travaux de ce genre seraient de nature à induire fortement l'entrepreneur en tentation Sous la surveillance directe du département, l'exécution de bons travaux et l'emploi de bons matériéux seront assurés, et le coût en serait probablement moindre que par le système de l'entreprise.

M. FOSTER : Eh bien ! mon honorable ami me permettra de lui poser une question directe. Suppose-t-il que cela se rapportait au coffrage construit sur la glace, en ce qui concerne simplement la qualité du bois de construction et la manière dont ce bois devait être employé, ainsi que le travail ? Cela ne se rapporte-t-il pas davantage au posage de la chose et aux travaux de ce genre exécutés dans les rapides ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela se rappore à tous les travaux, il n'y a pas de doute, ainsi que, j'en suis convaincu, à la construction du coffrage. L'honorable député semble croire que la construction du coffrage ne comportait nullement un travail soigneux, mais c'est le contraire qui est vrai.

La construction de ce coffrage, non seulement exigeait le plus grand soin relativement au choix du bois et au rejet de tous matériaux impropres, mais elle devait être faite de manière à pouvoir résister à toute pression et à tout choc.

L'honorable député parle de la construction de ce coffrage comme si elle pouvait être faite à meilleur marché et mieux sur la glace. Mais ensuite, ce coffrage doit être confié au courant et submergé à l'endroit qu'il doit occuper, et l'honorable député sait qu'il faut prendre le plus grand soin possible pour arriver à l'y placer exactement, dans cet endroit où là seulement, il peut être possible de le maintenir. Cela peut-il être exécuté à l'entreprise ? L'honorable député croit-il qu'un ouvrage de ce genre peut être exécuté avec satisfaction à l'entreprise, et que nous pourrions avoir l'assurance qu'un entrepreneur l'exécuterait comme nous l'exécuterions, c'est-à-dire, qu'il immergerait ce coffre à l'endroit précis, de manière que l'ouvrage restât en place des années et des années ?

M. FOSTER : Mon honorable ami reconnaîtra que j'ai admis dans un débat antérieur à ce sujet, qu'on pourrait alléguer de bonnes raisons pour justifier le gouvernement de voir lui-même, par ses propres

fonctionnaires à l'immersion de l'ouvrage en question ; mais je ne pourrais pas dire relativement à la construction du coffrage...

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'étais à lui signaler qu'il avait admis dans un débat antérieur que l'immersion de ce coffrage, son remplissage de pierre et son posage au bon endroit de manière à ce qu'il résiste à la glace et au courant, constituaient des travaux très difficiles, et exigeant beaucoup d'attention ; et il admet que nous avions raison d'exécuter ces travaux sous la surveillance directe des officiers du département qui en seront responsables. Or, ce sont là les travaux mêmes auxquels nous affectons ces $20,000. Il a été déclaré à l'honorable député l'autre jour que les frais d'immersion du coffrage devaient être payés à même cet argent.

M. FOSTER : L'honorable ministre voudra-t-il être franc envers la Chambre, et dire dans quelle proportion ces $20,000 sont affectés à la construction de ce coffrage et à son immersion ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne puis vous dire exactement. Si le colonel Anderson avait été ici vendredi et samedi, j'aurais pu vous le dire.

M. FOSTER : J'ose dire que $500 suffiraient pour le faire flotter et le mettre en place.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Mais combien faudra-t-il pour l'immersion et le remplir de pierre ? Le confier au courant exige peu de travail, mais il doit être immergé, et rempli de pierre à l'endroit qu'il doit occuper, et cela exigera une forte dépense.

M. FOSTER : Le coffrage est-il encore à Québec ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne sais. J'ai communiqué à la Chambre la semaine dernière l'assurance de mon sous-chef déclarant qu'il serait construit et immergé le 23. C'est là le rapport du sous-chef, et l'honorable député ne présume pas, je suppose, que j'ai personnellement d'autres connaissances que celles que me fournissent mes fonctionnaires.

M. FOSTER : J'ose croire qu'il ne faudra pas plus que $500 sur ces $20,000 pour immerger ce coffrage.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député ne peut pas s'échapper en parlant ainsi. Je n'ai pas dit que ça ne devait pas coûter plus de $500 pour le transporter de Québec à la Traverse. J'ai dit que rendu à la Traverse, on aura accompli très peu de travail tant que le coffrage n'aura pas été immergé et posé, ainsi que rempli de pierre. Voilà où doit se produire le travail.

M. FOSTER : Cela vous prendra une couple de mois.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, ça ne prendra pas une couple de mois pour opérer l'immersion. La pierre est là, prête. Elle devait y être transportée en bateaux.

M. FOSTER : Ces bateaux sont-ils là maintenant ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui. Je ne suppose pas qu'ils demeurent là en file, mais on s'est procuré toute la pierre, qui est prête à être employée aux travaux, et c'est pour faire face aux frais de ces bateaux que j'ai besoin de cet argent.

M. BENNETT : Réclame-t-on une indemnité pour le temps que ces bateaux sont retenus là ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Combien par jour suggérerait-il ? Je ne dis pas que ces bateaux sont retenus là. Je dis à l'honorable député que la pierre est prête et en état d'être employée, et qu'elle serait placée dans le coffrage dès que celui-ci serait prêt à être immergé. C'est ce qui a été déclaré jeudi dernier.

Eh bien ! j'ai prouvé à l'honorable député les trois choses qu'il déclarait nécessaires, savoir : D'abord, qu'il s'agissait d'un cas d'extrême urgence, d'un cas d'urgence nationale, d'un cas où l'exécution des travaux était réclamée à grands cris par le public commerçant et par ceux de l'autre côté de l'océan qui sont intéressés dans notre commerce, d'un cas où les travaux actuels sont devenus hors d'usage, et où ils doivent être remplacés, d'après le rapport de l'ingénieur. J'ai approuvé le rapport de mon ingénieur en chef énonçant que c'était avant tout un cas où les travaux devaient être exécutés sous la surveillance de mon département, et non pas donnés à l'entreprise. Après avoir approuvé ce rapport, je suis allé le soumettre à mes collègues, et j'ai obtenu la sanction du conseil. Je ne sache pas de travaux venus à ma connaissance depuis que je suis ministre, dont l'exécution puisse être plus justifiable que celle de ceux auxquels l'honorable député a fait allusion.

M. N. CLARKE WALLACE (York-ouest) : L'honorable ministre (sir Louis Davies) a repris enfin son siège sans dire une seul mot au sujet du principe général que nous discutons ici aujourd'hui. Je suppose qu'il ne pouvait justifier le principe approuvé par l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte) au moins. Mais que dire touchant ce phare de la Traverse ? D'après les renseignements que nous possédons déjà, l'honorable ministre a absolument échoué dans sa tentative de justifier la ligne de conduite qu'il a adoptée à cette égard.

D'abord, il nous a déclaré que c'était un cas d'extrême urgence. Or, cette matière est restée soumise au département depuis autant d'années qu'il est ministre de la Marine et des Pêcheries.

M. FOSTER : Et depuis longtemps auparavant.

M. WALLACE : Et depuis longtemps auparavant.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Quelle pitoyable négligence des devoirs publics existait en ce temps-là !

M. WALLACE : Trois années se sont écoulées depuis l'avènement de l'honorable ministre avant que le cas devienne urgent. Il a dit qu'il possédait l'automne dernier un rapport de son ingénieur en chef, le colonel Anderson, et, bien que ce fût un cas de grande urgence, il a attendu cinq mois, c'est-à-dire jusqu'en mars, avant de rien faire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Je vous ai dit que j'étais à Washington.

M. WALLACE : Je sais que l'honorable ministre a été à Washington une bonne partie de ce temps-là.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député (M. Wallace) a été là lui-même.

M. WALLACE : J'ai été là, mais...

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous avons été là ensemble.

M. WALLACE : S'il s'agissait d'un cas de——

M. DAVIN : J'espère qu'il n'est pas question d'une "caisse" de champagne.

M. WALLACE : Non, il ne s'agit pas de cela.

M. FOSTER : C'est pourtant là ce qui les fait tenir debout.

M. WALLACE : Dans un cas d'urgence, dis-je, le ministre n'a-t-il pas son secrétaire à sa disposition ? Il lui était aussi facile de constater, s'il y avait urgence, que de le savoir s'il avait été à Ottawa. Il a toujours pensé, nous dit-il, qu'il serait impossible de construire ce phare pour une somme inférieure à $60,000 ou $75,000 ; mais son ingénieur en chef a revisé son estimation. Le ministre a grande confiance dans son ingénieur en chef, et je constate que les ministres, lorsqu'ils se trouvent dans une impasse, prennent l'habitude de se retrancher derrière leurs fonctionnaires ou leurs ingénieurs. Le ministre dit que son ingénieur a réduit de $20,000 à $30,000 le coût de la construction de ce phare. Je voudrais bien savoir qui l'a poussé à réduire de $75,000 à $40,000 la dépense relative à ce phare, d'après l'estimation du même ingénieur. Le coût des matériaux a-t-il diminué, pendant ce laps de temps ? Pas du tout. Le prix du bois de construction, si je ne me trompe, est plus élevé cette année de 15 à 20 pour 100 que le prix de l'année dernière. Il est faux de dire que le prix du bois de construction ait baissé. Et puis, la pierre qu'on devait descendre en bateaux pour être utilisée dans le caisson, demandera la même main-d'œuvre que la construction de ces travaux aurait exigée ces années passées. Pourquoi donc l'ingénieur en chef a-t-il réduit son estimation ? Il estime que ces travaux ne coûteront plus que $40,000. Rien ne nous explique le secret de cette réduction de près de 50 pour 100 dans l'estimation de l'ingénieur. Qu'arrive-t-il ensuite ? Le rapport date du mois de novembre. On prétexte l'urgence, et cependant on laisse quatre ou cinq mois s'écouler sans rien faire, l'on attend que mars arrive, époque de l'ouverture du parlement et de la préparation du budget du ministère de la Marine et des Pêcheries. Pourquoi le ministre n'a-t-il pas inscrit cet item au budget principal ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cette dépense sera portée au budget principal, l'année prochaine.

M. WALLACE : C'était un cas d'urgence ; et il aurait fallu soumettre la chose à la Chambre. Le ministre dit que cette dépense sera portée au budget de l'année prochaine. Ces bateaux avec leur charge de pierre attendent le caisson qui est encore dans le port de Québec, et qu'on n'a pas encore mis à l'eau, de sorte qu'il ne sera rien fait avant le premier de juillet. Le ministre prétend que son ingénieur lui a dit que c'était préférable de ne pas demander de soumissions pour ces travaux, et cela, par économie, et ensuite, parce que le ministère, se chargeant lui-même de ces travaux, cela assurerait l'emploi de matériaux supérieurs. On dirait vraiment que tout le mécanisme ministériel est détraqué et l'administration réduite à l'impuissance. Quand bien même le ministère eût donné l'ouvrage à l'entreprise et mis le public en lieu de soumissionner les travaux, l'inspecteur du gouvernement, s'il est compétent, aurait été en mesure d'examiner chaque pièce de bois employée dans la construction du caisson, au fur et à mesure des travaux. L'entrepreneur des travaux se trouvant sur les lieux tout comme l'inspecteur ou le conducteur des travaux aurait pu faire le triage du bois et voir à ce qu'il n'entrât que d'excellents matériaux dans ces ouvrages. Le gouvernement dit que ces travaux sont d'urgence, mais il n'a nullement prouvé la chose. J'ai démontré que le conducteur des travaux pourrait tout aussi bien que l'inspecteur choisir les meilleurs matériaux. En outre, nous dit-on, ces ouvrages demandent beaucoup d'attention et de précision, et il est de haute impor-

tance que le coffrage soit placé à l'endroit précis. Or, les ingénieurs du gouvernement pourraient tout aussi bien voir à cela, si les travaux étaient donnés à l'entreprise que s'ils exécutaient eux-mêmes l'ouvrage. Si l'ingénieur du gouvernement donnait des instructions à l'entrepreneur, celui-ci serait tenu de s'y conformer. Le ministre (M. Davies) n'a donc nullement réussi à se justifier de cet écart de la règle salutaire établie relativement à la demande de soumissions, et à la sanction du parlement avant de commencer d'importants travaux.

Nous avons entendu le ministre des Travaux publics (M. Tarte) prétendre, aujourd'hui même, qu'il est préférable de faire exécuter les travaux publics à la journée, sous la direction du ministère. Un exemple va vous montrer ce qu'il faut penser des avantages de ce système. Les élections provinciales de l'Ontario ont eu lieu au commencement de mars, l'année dernière, et ceux qui sont allés au parc Major au mois de février, ont pu voir des équipes de journaliers occupés à faire une tranchée pour les fondations d'un mur destiné à entourer le parc, mur tout à fait inutile. Les enfants savent que, lorsqu'il s'agit d'excavations, un seul homme au mois de mai ferait plus de besogne que quinze hommes au mois de février, quand le sol est complètement gelé. C'est là du gaspillage tout pur. J'y ai vu ces hommes travailler tous les jours, et quant à l'utilité de leurs travaux, autant aurait valu leur faire creuser des trous dans la terre et les leur faire remplir.

Le ministre des Travaux publics (M. Tarte) voudrait sans doute voir se généraliser ce système par le pays, afin de pouvoir faire bénéficier ses amis politiques des fonds de l'Etat, au lieu de se servir légitimement de ce fidéicommis dans l'intérêt du peuple.

L'année dernière, nous avons aussi entendu le ministre de la Milice et de la Défense (M. Borden) se glorifier de ce qu'il n'avait pas demandé de soumissions. Il nous a dit qu'il avait demandé presqu'à tout le monde de soumissionner l'approvisionnement du district du Yukon, mais après avoir disséqué sa déclaratioon, nous avons constaté qu'il avait demandé à une couple d'individus de soumissionner la fourniture des épiceries et à une couple d'autres, de soumissionner la fourniture d'autres articles. Il n'a pas demandé de soumissions dans la véritable acception du mot, et cependant, le ministre (M. Borden) nous a dit qu'il était heureux de se trouver dans le cas d'aider ses amis politiques.

Je prétends que les ministres ont complètement ignoré tous les principes qui ont présidé au contrôle de la dépense publique, depuis l'établissement de la Confédération. Ils ont ignoré le principe de la concurrence publique, qui permet à tout citoyen de soumissionner les travaux publics. Je voulais citer un autre exemple, mais comme le ministre que cela concerne est, comme d'ordinaire, absent de la Chambre, je m'abstiendrai pour le moment d'en parler. Lorsqu'il sera en Chambre, je lui citerai un fait que j'ai appris pendant mon séjour à Québec, relativement à une offre de fourniture de provisions qui lui a été faite et qu'il a refusé d'accepter.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) suit tout naturellement le mauvais exemple que lui donnent les autres ministres. Il a besoin de wagons, de locomotives, de wagons-lits pour le chemin de fer Intercolonial ; or, il achète tout cela sans demnader de soumissions et il allègue l'urgence pour excuse. Il n'y avait nulle urgence, et cette excuse est absurde. Le trafic de l'Intercolonial n'est pas arrivé d'un seul bond à de si énormes proportions ; il a tout simplement suivi son allure habituelle, et le ministre savait un an et même deux ans d'avance les besoins du chemin. Or, voilà que tout à coup il découvre qu'il y a urgence et il dit aux industriels canadiens : "Pouvez-vous me construire ces wagons et ces locomotives en vingt ou trente jours ?" Naturellement, le gouvernement savait parfaitement bien que la chose était impossible aux industriels canadiens, et il a profité de la circonstance pour priver les Canadiens de ces entreprises et en faire bénéficier les citoyens des Etats-Unis. Le gouvernement n'a cure de protéger le travailleur canadien ; c'est l'intérêt du travailleur des Etats-Unis qui fait l'objet de ses préoccupations, et tout cela sous prétexte d'urgence.

M. FOSTER : Près d'un demi-million de dollars !

M. WALLACE : Oui, près d'un demi-million de dollars qui, d'un seul coup, a été payé aux citoyens des Etats-Unis, tandis qu'il y a, au Canada, des milliers de travailleurs qui cherchent de l'ouvrage et n'en peuvent trouver.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (M. Davies) : L'honorable député (M. Wallace) a entendu déclarer en pleine Chambre que les fabriques de wagons, au Canada, avaient plus de commandes qu'il ne leur était possible d'en exécuter.

M. FOSTER : C'est là une asertion contestable.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est là une déclaration officielle qui n'a pas été révoquée en doute.

M. WALLACE : On sait cela ; le gouvernement a dit aux Canadiens : "Pouvez-vous nous faire ces wagons en vingt ou trente jours ?" Et ceux-ci de répondre : "Non ; nous avons autant de commandes qu'il nous est possible d'en exécuter pour vingt ou trente jours."

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce n'est pas là le sens de la déclaration faite en Chambre.

M. McDOUGALL : Eh bien ! disons deux ou trois mois, si vous le voulez.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce n'est pas là la déclaration du ministre, et il vaut mieux être précis.

M. WALLACE : Peu importe ; cela ne touche pas au principe. L'excuse d'urgence est inadmissible ; car le ministre aurait pu prévoir des années d'avance qu'il avait besoin de tous ces wagons, de toutes ces locomotives et de ces wagons-lits. On dirait que le gouvernement a cherché une excuse pour donner cette entreprise aux Américains et cela, sans demander de soumissions.

M. HAGGART : Par *entreprise privée*.

M. WALLACE : Oui, et sans soumissions, sans concurrence.

M. HAGGART : L'entreprise a été donnée par le ministre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député (M. Wallace) est-il sûr que le ministre n'ait *point* demandé de soumissions ? Je me rappelle tout le contraire. Je suis presque certain que le ministre a demandé des soumissions et qu'il l'a déclaré en Chambre.

M. WALLACE : Je n'ai pas entendu le ministre déclarer cela en Chambre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, il l'a déclaré.

M. WALLACE : Je serais bien aise que le ministre de la Marine et des Pêcheries nous prouvât que cette déclaration a été faite en Chambre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député se rétractera-t-il si je lui prouve ce que j'avance ?

M. WALLACE : Très certainement. Puis, le ministre des Travaux publics dit qu'en Angleterre, l'on suit pareille pratique ; l'on choisit des entrepreneurs, sans demander au public, en général, de soumissionner les travaux ; l'on se contente de demander des soumissions aux entrepreneurs choisis. Or, cela est tout à fait différent du mode adopté par nos ministres, qui s'adressent à une couple de marchands de nouveautés ou à des épiciers de leurs amis et leur demandent de fournir des provisions aux prix qui leur conviennent. Je n'ai rien à reprocher à ceux qui fournissent ces marchandises ; mais j'affirme que cette pratique est condamnable, et que c'est le devoir du gouvernement de demander des soumissions pour les grandes quantités de marchandises dont il a besoin d'année en année. Le gouvernement est tenu de mettre tous ceux qui peuvent soumissionner la fourniture de ces articles, en lieu de le faire, et cela en justice pour ces individus et pour le peuple dont il est le fidéi-commissaire.

Sir LOUIS DAVIES.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai trouvé la réponse du ministre, et je vais en donner lecture, dans sa teneur. Voici l'interpellation posée au ministre le 25 de mai :

Combien le gouvernement a-t-il commandé de wagons-salons ou de wagons-lits pour l'Intercolonial entre le 1er de janvier 1888 et le 1er d'avril 1899 ?

A quelle compagnie ou maison d'affaires les commandes ont-elles été faites ?

A-t-il été demandé des soumissions ?

Quels sont les prix payés pour chaque espèce de wagons ?

Pourquoi ces commandes n'ont-elles pas été données à des maisons canadiennes afin de donner du travail aux citoyens du Canada ?

L'indication de l'année 1888 est probablement une erreur typographique pour 1898. Voici la réponse du ministre des Chemins de fer et Canaux :

Seize wagons-salons et wagons-lits ont été commandés par le gouvernement pour le chemin de fer Intercolonial entre le 1er de janvier 1888, et le 1er d'avril 1899. Les commandes ont été données à la " Crossen Car Company ", pour huit de ces wagons, et à la " Wagner Palace Car Company ", pour les huit autres. Il n'a pas été demandé de soumissions, en 1888, pour cinq de ces wagons, mais on en a demandé pour onze. Cinq wagons-lits ont coûté $14,045 chacun, et huit, $19,940.80 chacun, et les trois wagons-salons ont coûté chacun $9,800. Les wagons récemment commandés ont été achetés de la " Wagner Palace Car Company ", après que des soumissions eurent été demandées et obtenues de plusieurs grandes maisons des États-Unis.

Le ministère, avant de donner l'entreprise à des fabricants américains, avait demandé des soumissions aux compagnies du Grand Tronc et du chemin de fer Canadien du Pacifique, à MM. Crossen et Compagnie et à MM. Rhodes, Curry et Compagnie. Ces deux dernières maisons refusèrent de soumissionner, sous le prétexte qu'elles avaient, pour l'Intercolonial, assez de commandes. Les deux premières compagnies n'ont pas voulu accepter l'entreprise, car elles avaient déjà trop de leurs propres travaux. Le département avait besoin de ces wagons pour ce printemps, et il ne lui restait d'autre alternative que de donner ces commandes à la " Wagner Palace Car Company ", dont la soumission était la plus basse.

L'honorable député est tenu de se rétracter sur ce point.

M. WALLACE : Il est établi dans la réponse, qu'il a été impossible aux compagnies en question de soumissioner dans le délai voulu.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il est établi que l'entreprise a été donnée par voie de soumissions. Vous avez nié cela.

M. WALLACE : Une partie de l'ouvrage a été soumissionnée : mais de quel genre de soumission s'agit-il ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'entreprise de tous ces wagons Wagner achetés ce printemps, a été donnée par voie de soumissions.

M. WALLACE : L'entreprise des cinq wagons en question a été donnée par voie de soumissions ; mais il ne s'agit pas ici de

concurrence publique. Puis le ministre déclare que deux maisons industrielles, qui, je suppose, sont canadiennes, ont refusé de soumissionner l'entreprise, parce qu'elles avaient déjà autant de commandes qu'il leur était possible d'en exécuter ; et le ministre prétextait l'urgence. Il fallait que ces ouvrages fussent terminés pour la saison des touristes. Or, le ministre savait, il y a deux ans, qu'il y a une saison de touristes. Le ministre ne saurait affirmer qu'il ait été pris à l'improviste, comme l'a été le ministre de l'Intérieur, dans l'affaire du Yukon ; car la saison des touristes a toujours existé ; de sorte que cette excuse est toujours inadmissible. A mon avis, le gouvernement a complètement manqué à son devoir envers le peuple à cet égard. Mais il n'en a cure ; les affaires sont les affaires, après tout, et nous en verrons de belles dans le prochain budget. Le gouvernement va son train, sans se soucier ni de la loi en vigueur, ni des besoins du pays. La Chambre demande des renseignements, des documents, et le gouvernement, au mépris des règlements parlementaires, fait la sourde oreille. Je cherchais l'autre jour un rapport de l'auditeur général qui n'avait pas été déposé sur le bureau, bien que d'après l'impérative prescription de la loi, il eût dû être sur le bureau depuis plusieurs mois. On met la loi au rancart ; on se moque des intérêts du peuple, de ceux des industriels et de tous ceux qui ont droit de soumissionner les entreprises publiques. L'intérêt du pays demande que l'on revienne à l'ancien système, sanctionné par l'usage.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Il est hors de doute, M. l'Orateur, qu'il est nombre de règles parlementaires qui sont absolument mises en oubli en Chambre, et le débat actuel en offre un frappant exemple. La motion du député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) ne prêtait nullement au débat qui a eu lieu. A quoi tend cette motion ? Elle demande tout simplement la producion des arrêtés ministériels adoptés depuis le 23 de juin 1896, relativement aux entreprises accordées sans soumissions. Sur cette motion, la Chambre s'est mise à discuter les principes qui doivent servir de guide au gouvernement dans l'exécution des travaux publics, et s'il est préférable de les donner à l'entreprise par voie de soumission, ou bien de les faire faire à la journée, A ce sujet la loi est fort explicite. Il est statué que les travaux se feront à l'entreprise, sauf lorsque, de l'avis du ministre, il est plus avantageux de les faire exécuter à la journée. Voici l'article 13 de la loi des travaux publics.

Le ministre demandera des soumissions, par voie d'annonces publiques, pour l'exécution de tous les travaux——

Le sens ici est fort large. Il y a, toutefois, deux exceptions. Voici la première :

——sauf dans les cas d'urgence, lorsque des délais seraient préjudiciables aux intérêts publics——

En pareille circonstance, le ministre n'est pas tenu de demander de soumissions ou de donner les travaux à l'entreprise, et doit les faire exécuter lui-même. Voilà la seconde exception :

—— ou lorsque, d'après la nature de l'ouvrage à faire, il pourra être exécuté plus promptement et plus économiquement par les employés et serviteurs du ministère.

Or, on le sait, il y a certains travaux qu'il est préférable que le ministère fasse exécuter à la journée, plutôt que de les donner à l'entreprise. L'expérience le prouve. Mon honorable ami vient de faire allusion à l'arrêté ministériel servant de guide au ministère des Travaux publics, dans l'application de cet article de la loi. Il a été statué en 1880, par voie d'arrêté ministériel, que pour tous les ouvrages, sauf ceux entraînant une dépense inférieure au chiffre de $5,000, il faudrait demander des soumissions et donner ces travaux à l'entreprise ; toutefois, cet arrêté n'est que pour la gouverne du ministre.

La règle est qu'en pareilles circonstances le ministre est tenu de demander des soumissions ; toutefois, s'il est à propos de faire faire les travaux à la journée, il peut s'écarter de cette règle. Personne ne révoque en doute cette règle, et la motion de mon honorable ami énonce tout simplement que le gouvernement s'est écarté de cette règle relativement à certaines entreprises ; or, l'honorable député demande la production des documents relatifs à ces entreprises, et lors qu'ils seront sur le bureau, alors il sera, prétend-il, en mesure de prouver que l'esprit de la loi des Travaux publics a été violé. Jusque-là, toute discussion de cette question est prématurée. Lorsque cet état sera dressé et que le parlement aura par devers lui tous les faits relatifs aux travaux que le gouvernement a fait exécuter sans demander de soumissions, alors nous serons en lieu de discuter la question de savoir si, oui ou non, il était à propos de ne pas demander de soumissions pour ces travaux et si le gouvernement est justifiable à cet égard. Abstraction faite de la question de savoir si la chose a toujours été justifiable, il est hors de doute que dans nombre de circonstances, le gouvernement a fait acte de sagesse en ne demandant pas de soumissions. Il est possible que certains faits demandent des éclaircissements, mais ce n'est qu'après que ces documents auront été produits que l'on pourra attaquer la conduite du gouvernement.

Mon honorable ami a prétendu que mon ministère a acheté des remèdes sans demander de soumissions. Je ne me rappelle pas le fait ; toutefois, en supposant que l'assertion de l'honorable député soit fondée et qu'il ait été donné une entreprise quelconque sans soumissions, la chose est sans doute justifiable, ainsi que nous pourrons le prouver en temps et lieu.

Quant aux autres entreprises que le ministère des Travaux publics aurait données sans demander de soumissions, il sera établi, lorsque les documents seront sur le bureau, que c'était là la meilleure ligne de conduite à adopter en pareilles circonstances. A mon avis, cette discussion est donc hors d'ordre. Je le répète, lorsque les documents demandés seront sur le bureau, ce sera le moment de discuter la question de savoir si, oui ou non, le gouvernement dans une circonstance quelconque, a agi sagement en accordant des entreprises sans demander de soumissions. Pour le moment, la Chambre n'a d'autre chose à faire que d'adopter la motion dont elle est saisie, et le gouvernement consent à son adoption immédiate.

M. NICHOLAS FLOOD DAVIN (Assiniboia-ouest) : Le premier ministre a fort bien exposé l'état de la question dont j'ai saisi la Chambre, et il conviendra que la discussion qui en est résultée est fort utile et que la Chambre doit savoir bon gré aux honorables députés qui ont apporté à ce débat tant de renseignements de nature à éclairer le pays.

Un mot au sujet du discours du ministre des Travaux publics. Le ministre a avancé une fort singulière proposition. Il dit qu'il tient à faire exécuter, autant que possible, les travaux à la journée, et affirme qu'en fin de compte, cela revient au même. Est-ce qu'après tout, les travaux à l'entreprise ne doivent pas se faire à la journée ? Naturellement, voici son raisonnement : "Vous prétendez, dit-il, que je suis tenu de faire faire mes travaux à l'entreprise et non pas à la journée. Or, les travaux à l'entreprise doivent se faire à la journée et, par conséquent, il serait parfaitement justifiable de ma part de faire exécuter les travaux à la journée, au lieu de les donner à l'entreprise.

D'après ce raisonnement, je pourrais prouver au ministre que tout filou peut légitimement subtiliser la bourse de son voisin. Il pourrait invoquer le raisonnement du ministre. Il est légitime de payer ses dettes, or, en règle générale, il est impossible de le faire sans puiser de l'argent dans sa propre bourse. Vous prenez donc de l'argent dans votre bourse, et c'est tout ce que fait le filou. Le raisonnement est absolument similaire, et il sonne étrangement dans la bouche d'un ministre. Cela me remet en mémoire ces règles des syllogismes qu'on nous donnait jadis, dans la classe de logique, relativement à la non-distribution du moyen terme.

J'avoue que j'ai été fort alarmé des observations du ministre, lorsque après trois années d'expérience, il nous a déclaré que, dans l'administration d'un ministère où il se fait beaucoup de dépenses, il tient autant que possible à faire faire ses travaux à la journée. Qu'est-ce à dire ?

Dans toute administration de travaux publics, le système des travaux à la journée s'il est appliqué dans sa plus large mesure, par le ministère, revient au gouvernement personnel. Or, l'on sait les résultats du gouvernement personnel, au point de vue de l'intérêt public, dans tous les pays où ce système a été en vogue.

Il n'y a pas un pays au monde qui ait autant souffert, qui ait été autant pillé que la France, parce que ceux qui administraient les départements où les dépenses étaient considérables, agissaient à leur guise ; car après tout voilà à quoi ce système se réduit. Si le ministre fait exécuter des travaux publics à la journée, autant que faire se peut, il exerce dans les limites de son ministère, le gouvernement personnel. Et le gouvernement personnel, dans chaque pays où il a été mis en pratique, a eu pour résultat le pillage sur une grande échelle.

S'il nous est permis, pour un instant, de revenir aux principes fondamentaux, supposons que, dans des affaires particulières, vous avez un agent administrant quelque grand héritage à qui vous permettez de passer des contrats avec ceux qui lui plaisent et de demander des soumissions ou de faire faire l'ouvrage à la journée, c'est-à-dire que son honnêteté et ses connaissances sont les seules garanties que vous ayez de sa bonne foi et de l'excellence de son jugement ; personne n'osera prétendre que vous avez mis un frein suffisant aux faiblesses, au lucre, au favoritisme et aux mille et une tentations auxquelles, dans les affaires où il s'agit de deniers, est exposée une personne laissée entièrement à son propre arbitre.

Il n'y a pas de comparaison à établir entre les tentations auxquelles sont exposés les individus gérant les biens d'un particulier et les tentations auxquelles sont exposés les hommes occupant le poste de ministres et gérant les affaires publiques, parce que, malheureusement, il est impossible d'obtenir que le peuple de ce pays ou de tout autre pays regarde la dépense des deniers publics sous le même jour que la dépense des deniers d'une société particulière. L'homme qui est assez scrupuleux dans la gestion de ses propres affaires, est en général, dans la gestion des affaires publiques, porté à croire qu'il ne pèche pas envers Dieu, qu'il ne faillit pas à l'honneur, s'il profite de sa position au détriment du pays et s'il empoche plus d'argent. Qui connaît mieux que le ministre des Finances (M. Fielding), qui a été premier ministre d'une province, ou que le ministre des Travaux publics (M. Tarte) qui, non seulement est ministre des Travaux publics actuel, mais qui a été dans le passé, pendant plusieurs années dans la province de Québec, un organisateur zélé de parti, ou que le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) qui a été ministre dans sa propre province, qui connaît mieux qu'eux, dis-je, ce que nous connaissons tous d'ailleurs, que du moment qu'il est permis à un ministère de faire faire de grandes en-

treprises publiques à la journée, il est alors presqu'impossible de se mettre en garde contre les abus et les fraudes ?

Dès l'instant qu'un ouvrage est confié à un département et que ce dernier fait faire cet ouvrage à la journée, comme dit l'honorable ministre, ce département employant des ouvriers, dès cet instant, non seulement il doit se mettre en garde contre sa propre faiblesse ou contre la passion du lucre qui couve dans son sein, ou encore contre le favoritisme que lui-même désirerait exercer, mais encore il doit se mettre en garde contre la rapacité de gens de cent endroits du pays.

Il y a près de vingt ans, une enquête a été tenue, l'enquête la plus complète, je crois, qui ait jamais eu lieu au Canada, et probablement la plus complète qui ait eu lieu dans aucun pays, une enquête faite, je suis en état de l'affirmer, sans intimidation ni partialité. Personne n'a osé, dans le cours de ces vingt ans, révoquer en doute la bonne foi et les capacités de ceux qui ont présidé cette enquête. C'était une enquête dans toutes les affaires relatives au chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au temps de la nomination de la commission, en 1880, je crois. Environ 72 contrats ont fait le sujet de cette enquête.

Je citerai quelques-unes des décisions de cette commission. Souvenons-nous qu'on examinait des entreprises accordées par les gouvernements des deux partis et par le ministère des Travaux publics et par le ministère des Chemins de fer et Canaux.

Nous croyons qu'il serait avantageux si aucun contrat nécessitant une dépense dépassant un montant fixe ne pouvait être arrêté par concurrence ou autrement, à moins que telle dépense ne fût au préalable ordonnée par une autorité supérieure à un département particulier et à moins que le rapport, ou la recommandation du département qui demande telle autorisation ne soit accompagnée entre autre choses d'un rapport écrit de l'ingénieur du département—quand l'objet de la dépense se rapporte à des ouvrages du ressort de l'ingénieur—et que ceci soit fait, soit que le rapport soit conforme ou non à la décision qu'on recommande de prendre.

Et aussi :

Que sur ces travaux, plusieurs personnes ont été employées comme fonctionnaires de l'Etat, qui n'étaient pas aptes à remplir les fonctions qui leur étaient dévolues, ayant été choisies pour des raisons politiques, sans égard à la question de savoir si leur nomination serait dans l'intérêt public.

Voilà la conclusion à laquelle la commission a dû en venir après avoir examiné 72 contrats, les uns accordés par M. Alexander Mackenzie, les autres par l'honorable baronnet sir Charles Tupper, qui dirige actuellement l'opposition, d'autres par sir Hector Langevin.

Voici une autre des conclusions générales auxquelles la commission en est arrivée :

Que la constructions du chemin de fer Canadien du Pacifique a été conduite comme une entreprise publique, à une grande perte d'argent, de temps et de travail utile.

Maintenant, je désire attirer fortement l'attention du ministre des Travaux publics sur ces conclusions, parce que je crois que sous le rapport de la bonne gouverne de son département, le principe qu'il a énoncé était complètement faux.

Voici une autre citation tirée des conclusions générales de cette commission :

Que de grandes entreprises ont été accomplies et de forts achats ont été faits en s'occupant beaucoup moins d'économiser qu'on ne s'en serait occupé dans des mêmes circonstances s'il se fût agi d'une entreprise privée.

Que c'est une pratique désavantageuse de permettre qu'un département décide et passe des contrats impliquant la dépense de fortes sommes de deniers, et accorde sans autre autorisation des contrats en vertu desquels telles dépenses doivent être faites.

En voici une autre :

Il est vrai que le statut n'exige pas la sanction du Conseil privé pour accorder des contrats à moins que l'offre la plus basse (qui se présente) ne soit mise de côté ; mais il est suggéré de considérer si, à moins que des règlements plus sévères que ceux qui ont été en vigueur jusqu'ici ne soient adoptés afin d'écarter les soumissions d'un caractère aléatoire, il ne serait pas bon que tous les contrats d'un montant dépassant une somme fixée d'avance ne fussent accordés qu'après avoir été considérés par une autorité supérieure, par exemple, par un comité du Conseil privé.

Mais, M. l'Orateur, mon but est d'obtenir les rapports que j'ai demandés. Je ne veux pas mettre le gouvernement en cause ; je n'ai pas parlé en partisan ; j'ai parlé purement pour demander ces rapports. Je vous avoue, M. le Président, que quelques-unes des observations de mon honorable ami, le ministre des Travaux publics, sont de nature à jeter de l'émoi dans le parlement et devraient causer de l'émoi parmi ses collègues. Je leur conseillerais fortement de parfaire l'arrêté du conseil de 1880 afin de mettre un frein aux tendances blâmables de mon honorable ami (M. Tarte), tendances à se départir du système salutaire des demandes de soumissions et à l'entourer de ces précautions sans lesquelles un homme public, un ami de la Couronne, quelque intègre fût-il et fût-il indifféremment libéral ou conservateur, serait exposé, dans l'administration d'un département où il y a beaucoup d'argent à dépenser, à glisser sur cette pente aux mille et une tentations, aux mille et un dangers que créent les influences de parti et la passion du lucre chez les hommes.

La motion est adoptée, et la séance est suspendue à 6 heures.

Séance du soir.

CHEMIN DE FER NIAGARA, SAINTE-CATHERINE ET TORONTO

La Chambre se forme de nouveau en comité sur le bill (n° 69) constituant en corporation la compagnie du chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto.

(En comité.)

Article 9.

M. LaRIVIERE : Comme vous vous le rappellerez, M. le Président, un débat s'est engagé, lors de la seconde lecture de ce bill, dans cette Chambre, concernant les pouvoirs extraordinaires accordés par cet article à cette compagnie pour hypotéquer son chemin. La discussion a fait voir que ce chemin de fer a été vendu, en vertu de l'autorisation des cours de justice, pour $36,000, c'est-à-dire les 12½ milles de chemin déjà construits, et le privilège de construire le reste du chemin. On nous a appris, il est vrai, au comité, que les propriétaires actuels du chemin ont dépensé environ $30,000 ou $40,000 pour le mettre en assez bon état, pour que le gouvernement permette de l'exploiter, parce que le chemin avait été si mal entretenu que le gouvernement avait dû intervenir et en empêcher l'exploitation. Il est donc évident que le montant entier dépensé par les propriétaires actuels du chemin pour l'acquérir et le mettre en état d'être exploité, est de $76,000. On nous demande maintenant de permettre à la compagnie d'hypothéquer les 12½ milles déjà construits jusqu'à concurrence de $25,000 par mille. Il s'ensuit que si la compagnie émet et vend ses obligations à n'importe quel taux, non seulement les acquéreurs se rembourseront de ce qu'ils ont déjà payé, mais retireront un joli bénéfice de l'opération.

M. SUTHERLAND : Mon honorable ami me permettra-t-il maintenant de lui faire une propostion ? Je suis prêt à adopter sa manière de voir, d'après les instructions des propriétaires de ce privilége. Mon honorable ami se trompe en indiquant le montant de $76,000 comme étant le montant qu'ils ont effectivement payé. Ce montant est de $102,000. Si les objections qu'il a à l'adoption de cet article sont encore les mêmes que celles qu'il a formulées à une réunion précédente du comité, je suis disposé à y faire droit par l'amendement suivant :

Pourvu que, quant à ce qui concerne le chemin de fer déjà construit et que cette loi permet d'acheter des dits acquéreurs, les bons, obligations et autres garanties, ne soient émis que jusqu'à concurrence de $15,600 et moins par mille, tant que le chemin de fer ne sera pas mû par l'électricité, alors qu'il sera loisible d'émettre les autres $10,000.

Ceci est d'accord avec la manière de voir de mon honorable ami et avec l'observation que l'honorable député de Lincoln (M. Gibson) faisait l'autre soir, savoir qu'une certaine partie des garanties devrait être retenue, jusqu'à ce que les acquéreurs aient prouvé leur bonne foi en poursuivant l'entreprise.

M. LaRIVIERE : Il n'y a pas de doute que l'amendement proposé par mon honorable ami ne fait disparaître qu'une partie de l'objection. Je voudrais enlever aux acquéreurs de ce chemin le privilège d'hypothéquer ces 12 milles, tant qu'ils n'auront pas complété le réseau que doit comprendre ce chemin. Ce but serait atteint si l'on faisait disparaître cette partie de l'article qui concerne la partie du chemin déjà construite.

M. SUTHERLAND : Par cet amendement, ils ne pourraient émettre d'obligations que pour le montant de leurs dépenses réelles.

M. LaRIVIERE : J'accepte la déclaration de mon honorable ami, à l'effet que $102,000 ont déjà été dépensés. Si j'ai fait une déclaration différente précédemment, je me basais sur les dires des promoteurs de ce bill devant le comité des chemins de fer. On nous a dit au comité que la compagnie avait à peine dépensé $40,000 en sus du prix d'acquisition du chemin.

M. SUTHERLAND : Ceci est une erreur ; le montant total est $102,000.

M. LaRIVIERE : Quand mon honorable ami proposera-t-il son amendement ?

M. SUTHERLAND : Je vais le proposer maintenant.

M. LaRIVIERE : Je ne veux pas combattre la mesure jusqu'au bout. Je n'ai pris part au débat qu'en me plaçant à un point de vue général. Je n'ai pas à défendre les intérêts de cette région, et je ne désire pas m'opposer à la construction du chemin ni en presser la construction. Mais à un point de vue général, je croyais qu'il était inexcusable pour le parlement de permettre à la Chambre d'adopter un bill qui permettrait à des spéculateurs de faire une affaire excellente, de prendre les deniers qu'ils pourraient réaliser et de laisser le chemin s'en aller dans un endroit où mon honorable ami de Dorchester (M. Morin), dans une autre circonstance, a envoyé un autre chemin. Votre amendement couvre-t-il le chemin entier ? Je ne peux voir comment il forcerait les promoteurs de cette entreprise à construire tout le chemin, car il ne se rapporte qu'à la partie déjà terminée.

M. SUTHERLAND : Cette partie du chemin n'était d'aucune utilité avant qu'on y eût dépensé ce montant. Les obligations ne se vendraient pas un cent dans le dollar avant l'achèvement du chemin. Je vais lire à mon honorable ami un état des travaux qui devront être terminés avant que le chemin devienne de quelque utilité. En plus des $102,000 dépensés pour les 12 milles, une nouvelle dépense de $50,000 pour réparations en voie d'exécution sera nécessaire—nouvelles traverses, ballastage, remblai et renouvellement des chevalets et ponts nouveaux :

Le prolongement à Port-Dalhousie à lui seul et le changement de la voie coûteront ce qui suit et les travaux se poursuivront cet été :

Droit de passage, deux ponts tournants et terminus à Port-Dalhousie et à Sainte-Catherine.....	$ 80,000
Appareils pour force motrice.....	100,000
Changement de la présente ligne en une ligne électrique.....	60,000
Nouveaux appareils pour l'électricité, locomotives et wagons, etc...	75,000
	$467,000

Mon honorable ami peut voir que le pouvoir d'hypothéquer que nous leur laissons ne leur donnera pas 25 pour 100 du montant qu'il leur faudra dépenser cet été.

M. LaRIVIERE : Cet amendement exige que quelques milles seulement de ce chemin soient exploités, autrement les directeurs reprendront le pouvoir d'hypothéquer tel qu'ils le demandent.

M. SUTHERLAND : Ils n'ont pas que ce changement à effectuer, mais ils ont cette forte dépense à faire.

M. LaRIVIERE : Vous dites que le chemin devra être exploité, mais vous ne dites pas sur quel parcours. Si vous disiez "tout le réseau," la question serait réglée. Dites "exploité et terminé" de manière à comprendre tout le parcours.

M. SUTHERLAND : Je suppose qu'il n'y a pas d'objection à cela.

M. BRITTON : Je puis me tromper, car je regrette de le dire, je n'étais pas au comité pour entendre le débat en faveur du bill. Mais l'objection qu'on fait à ce bill me semble être celle-ci : Voici certaines personnes qui achètent ce chemin qui se trouve dans un état de détérioration, dont on ne fait aucun usage ; elles en donnent environ $35,000 à $36,000.

M. SUTHERLAND : Pas du tout.

M. BRITTON : Je comprends qu'il en est ainsi. On a dit qu'elles ont payé environ ce montant.

M. SUTHERLAND : En plus, elles ont pris des hypothèques à leur charge.

M. BRITTON : On propose maintenant de dépenser un fort montant pour ce chemin. J'ose dire que l'honorable monsieur a déclaré qu'elles dépenseraient de bonne foi cet argent. Mais il n'y a aucune garantie de cela. Ces messieurs viennent ici nous dire qu'il leur en coûtera tant pour ceci et tant pour cela. En tout environ $300,000 ou $400,000. Il n'y a rien qui nous garantisse que ces travaux coûteront ce montant ou que ce montant sera déboursé. Ils ont déjà 12 milles de chemin construits que le présent bill les autorise à acquérir des propriétaires actuels. C'est la propriété de cette corporation et ils ont tout de suite le droit d'hypothéquer ces 12 milles à raison de $15,000 par mille.

M. CLARKE : Mais ils auront dépensé près de $15,000 par mille.

M. BRITTON : Ils n'ont pas dépensé près de $15,000 par mille. Ils ont dépensé $36,000, et de plus le montant que ces hypothèques peuvent représenter.

M. CLARKE : Ils ont dépensé $100,000.

M. BRITTON : Disons $102,000 ; 12 milles à $15,000 font $180,000, et la différence entre $180,000 et $102,000 forme un montant très considérable. Je ne vois pas quelle garantie nous avons qu'ils ne s'empareront pas des 12 milles de chemin déjà construits, pour les hypothéquer au montant de $15,000 par mille, et qu'ils n'émettront pas leurs obligations sans rien faire pour le chemin.

M. CLARKE : L'état lu par l'honorable député d'Oxford-nord (M. Sutherland) devrait, je crois, contenter l'honorable député de Kingston. Les gens qui ont acquis ce chemin n'entendent pas se borner à réparer les 12 milles déjà construits. Ce n'est là qu'une partie de leur projet. Ils ont à faire des prolongements, dont l'un jusqu'à Toronto. Ils ont déjà dépensé $102,000 et ils entendent dépenser $50,000 de plus, faisant un total de $152,000. Ceci est pour les 12 milles. Le prolongement jusqu'à Port-Dalhousie et le changement du chemin en un chemin électrique occasionneront une nouvelle dépense de plus de $300,000, faisant en tout $467,000.

Comme les auteurs du bill se sont rendus au désir de l'honorable député de Provencher (M. LaRivière), je crois qu'aucune opposition ne devrait se manifester. Ce bill affecte une région considérable et importante de la province d'Ontario. C'est un bill qui accroîtra sensiblement la valeur de chaque acre de terre entre Sainte-Catherine et Toronto. C'est un bill que ces deux cités ont demandé au parlement d'adopter. Quelques-uns des principaux citoyens de Toronto ont fait cause commune avec les auteurs du bill, pour réclamer l'adoption de cette mesure. Leurs noms liés à ce bill est une garantie de bonne foi, une garantie qu'ils entendent compléter le chemin.

Je ne puis comprendre la raison des objections qu'on élève avec tant de persistance contre ce bill. Aucune de ces objections, si ce n'est celle de l'honorable député de Provencher, n'a été soulevée devant le comité.

Il s'agissait de savoir si le chemin serait prolongé depuis Hamilton jusqu'à Toronto. Après un examen complet, le comité a décidé d'adopter le bill, et j'espère qu'on ne soulèvera pas d'autres objections.

Quant à limiter le pouvoir d'hypothéquer les 12 milles, la cité de Sainte-Catherine, qui est probablement plus intéressée à l'heureuse exploitation de ce chemin qu'aucune autre municipalité, désire voir le chemin construit et exploité. Les déclarations faites jeudi ou vendredi à la Chambre ont mis en éveil la population de Sainte-Catherine, et une assemblée spéciale du conseil de ville a été convoquée aujourd'hui, et une énergique résolution a été adoptée, dont une copie, je crois, a été transmise à l'honorable député d'Oxford-nord, priant le parlement d'adopter la mesure et demandant au représentant du comté dans cette Chambre de l'appuyer. Le conseil va même jusqu'à demander de ne pas restreindre le pouvoir d'hypothéquer ces 12 milles accordé par l'ancienne loi.

Avec la permission de la Chambre, je lirai la résolution ; elle démontrera que la cité

de Sainte-Catherine, représentée par son conseil de ville, désire ardemment l'adoption de ce bill et la construction du chemin. La résolution suivante a été adoptée aujourd'hui :

Proposé par l'échevin McCarron, appuyé par l'échevin Woodruff, qu'attendu que MM. Powers, Calvin, Herbert et leurs associés s'adressent au parlement du Canada pour obtenir un acte leur permettant de posséder, en vertu de l'Acte des chemins de fer, les biens, les droits et privilèges du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara Central qu'ils ont récemment acquis, et attendu que le principal intérêt que la cité avait dans ce chemin était son prolongement du côté de l'ouest à Hamilton et Toronto, et que dans le but d'encourager la construction de ce chemin jusqu'à ces endroits, cette municipalité a endossé les obligations de la compagnie jusqu'à un montant de $80,000 et lui a en plus fait un prêt de $40,000, et attendu que le droit de la compagnie d'achever sa voie vers l'ouest, n'aurait pris fin si le dit chemin n'avait pas été vendu que le cinq octobre 1901 (60 Victoria, chap. 9) ; et attendu qu'une violente opposition se manifeste au parlement à l'adoption de la dite loi telle que demandée, et que ce conseil considère que si l'on refuse aux propriétaires actuels du chemin quelqu'un des pouvoirs que possédait l'ancienne compagnie, on retardera la construction du chemin vers l'ouest, ce qui serait contraire aux intérêts de la cité de Sainte-Catherine et des municipalités environnantes, et que ce serait manquer aux engagements pris envers les porteurs d'obligations en faveur desquels la dite vente a été faite, s'ils ne faisaient pas tout en leur pouvoir pour aider aux acquéreurs du chemin à obtenir ce qu'ils ont payé : en conséquence, il est résolu par le conseil municipal de la cité de Sainte-Catherine, réuni en assemblée, que ce conseil donne son approbation entière au bill maintenant soumis au parlement, tel qu'adopté par le comité des chemins de fer, et demande par les présentes à W. Gibson, Ecr., le représentant de Lincoln, d'appuyer le dit bill et qu'il lui soit demandé spécialement d'insister auprès du parlement pour que l'entreprise ne soit pas paralysée par la restriction des droits d'hypothèques tel que demandé par la compagnie, surtout en ce qui concerne les 12 milles de chemin déjà construits pour lesquels, dans un avenir rapproché, il faudra dépenser un fort montant d'argent, afin de les rendre utiles et dans un état convenable pour le trafic, et qu'instruction soit donnée au maire de transmettre par dépêche à M. Gibson une copie de cette résolution.—Adoptée.

(Signé) W. Y. KEATING,
Maire.

Il me semble, M. le président, qu'en présence des sentiments manifestés par la population de Sainte-Catherine, tels quexprimés dans la résolution adoptée aujourd'hui, on ne devrait plus s'opposer au bill, mais permettre qu'il fût adopté par le parlement.

Nous devrions en arriver à une décision ce soir, surtout quand l'honorable député d'Oxford-nord (M. Sutherland), président du comité des chemins de fer, a consenti à la proposition faite par l'honorable député de Provencher (M. LaRivière) pour restreindre dans le moment à $15,000 par mille le droit d'hypothéquer les 12 milles de ce chemin.

Une fois terminée, cette route sera de premier ordre sous tous les rapports. Ce sera un chemin électrique et les avantages que la cité de Toronto retirera de la construction et de l'exploitation de ce chemin, seront vraiment considérables. Les citoyens de Toronto sont soumis à un très grave inconvénient, car ils n'ont, en fin de compte, que l'usage d'un seul chemin de fer. La concurrence que ferait ce chemin serait aussi très avantageuse à la population de Sainte-Catherine, à la population de la péninsule de Niagara, ainsi qu'à tous ceux qui résident entre Toronto et Hamilton.

Je ne désire pas faire perdre davantage le temps de cette Chambre, mais vu les concessions faites par les promoteurs du bill, quant à la restriction de leur droit d'hypothéquer la section des 12 milles, je demande avec instance au comité d'adopter ce bill maintenant.

M. BRITTON : Je ne désire pas entraver le bill, ni faire perdre le temps de la Chambre, ni rien faire de tel. Je veux cependant faire remarquer que ce bill a rencontré une opposition considérable lors de ses deux premières lectures. Le proposeur du bill, qui est aussi président du comité des chemins de fer (M. Sutherland), vient de proposer un amendement qui rencontrera peut-être les vues de ceux qui étaient si fortement opposés à ce projet de loi dans une occasion antérieure, et je demande donc que par déférence pour ces personnes, le comité lève sa séance, rapporte progrès et obtienne la permission de siéger de nouveau.

Quelques VOIX : Non, non.

M. BRITTON : Il y a peu de députés présents, et comme nous aurons amplement le temps de discuter et d'adopter le bill, je ne crois pas que ce délai que je demande soit de nature à faire tort à cette mesure. Si ce projet de loi mérite d'être adopté, il le sera. Je puis dire comme l'honorable député de Provencher (M. LaRivière) que je n'ai pas de raisons personnelles pour m'opposer à l'adoption de ce bill. Je ne suis pas particulièrement intéressé dans cette partie du pays, mais, cependant, je crois que ce sont là des privilèges dangereux à accorder à un chemin situé comme l'est celui-là. Ses propriétaires actuels ont commencé par acheter quelques milles de chemin, puis ils ont cherché à hypothéquer ces quelques milles, d'abord pour un montant de $25,000 par mille, et maintenant pour une somme de $15,000 par mille, d'après les termes de l'amendement. Je ne mets pas en doute la bonne foi des propriétaires du chemin, et je ne nie pas qu'ils ne puissent avoir dépensé quelque argent à part le montant payé pour l'achat du chemin. Je prétends simplement que c'est une chose dangereuse que de permettre à ces propriétaires d'hypothéquer cette faible partie du chemin, sans savoir ce qu'ils entendent faire relativement à l'autre ligne. Ils peuvent construire ou ne pas construire le chemin pour lequel ils ont obtenu une charte, mais si, après avoir obtenu un montant de $180,000 au moyen d'obligations, ils ne construisent pas le chemin, le parlement regrettera vivement de leur avoir accordé de tels pouvoirs.

M. LARIVIERE : Dois-je comprendre que cette proposition a été acceptée par l'honorable député (M. Sutherland) ?

M. SUTHERLAND : Une seule objection ayant quelque importance a été soulevée à l'encontre de ce bill par l'honorable député de Lincoln (M. Gibson) l'autre soir, et ce soir par l'honorable député (M. LaRivière). Ceux qui sont intéressés dans cette charte ont fait une réponse victorieuse à cette objection, et si les honorables membres de cette Chambre doutent de leur bonne foi, ils sont disposés à aller encore plus loin. Il n'existe aucune raison d'intérêt public pouvant empêcher l'adoption de cette mesure, et à cette période avancée de la session, lorsqu'il y a sur l'ordre du jour un nombre considérable d'autres bills qui attendent leur tour pour être étudiés par la Chambre, je crois qu'il n'est pas raisonnable de demander que ce bill subisse un nouveau retard.

L'article, tel qu'amendé, est adopté.

Article 10.

M. BRITTON : Cet article accorde à cette compagnie des pouvoirs plus considérables que ceux qui sont généralement concédés. Une petite compagnie de chemin de fer, possédant à peine quelques milles de chemin peut, en vertu de cet article, couvrir le lac de navires, acheter ou acquérir des docks, et se livrer à un commerce de transport considérable.

M. SUTHERLAND : Pas du tout.

M. COCHRANE : Quand bien même il en serait ainsi, cela aura-t-il l'effet de nuire à quelqu'un ?

M. BRITTON : Cet article leur donne le droit "de se livrer à toutes les affaires qui concernent les moyens de transport".

M. SUTHERLAND : En ce qui se rattache à la ligne.

M. BRITTON : Notre loi ne permet pas aux citoyens américains de posséder des navires au Canada, et lorsque ce bill a été soumis pour la première fois, il n'y avait que des Américains d'intéressés dans cette entreprise. Afin de répondre aux objections soulevées devant le comité, certains noms canadiens furent ajoutés à ceux des propriétaires, mais ces personnes ne possèdent pas un seul dollar d'intérêt dans cette compagnie au Canada. On veut accorder à cette compagnie le droit de construire des navires et de faire le commerce de transport sur les lacs. Si nous lui accordons ce pouvoir, nous lui accordons un privilège qui est contraire à ce que l'on a toujours considéré comme étant une politique sage de la part de ce parlement.

Il ne s'agit pas ici d'un chemin de fer considérable comme le Grand Tronc ou le chemin de fer Canadien du Pacifique. Cette partie du bill dans laquelle on déclare que cette entreprise est dans l'intérêt général du Canada, est placée là uniquement dans le but d'appliquer à ce bill l'acte des chemins de fer; il n'y a que dans ce sens, qu'il soit dans l'intérêt du Canada. Ce n'est pas un chemin international. C'est tout bonnement une ligne de peu d'étendue, qui part d'un certain point sur la rivière Niagara pour se rendre à Toronto ; et nous lui accordons ce privilège, en connaissance de cause, simplement pour faire plaisir au charmant président du comité des chemins de fer. J'aimerais bien à lui faire plaisir, tout autant que n'importe quel autre membre de cette Chambre ; mais je suis obligé de faire connaître ce qui a eu lieu jusqu'ici à ce sujet, sans compter que plusieurs députés qui sont absents ce soir, pourront, grâce à ce délai, exprimer encore mieux que moi les raisons qu'ils ont de s'opposer à ce bill.

L'article est adopté.

Le comité lève sa séance, et rapporte le bill avec les amendements. Les amendements subissent leur première et leur deuxième lecture, et sont adoptés.

DEUXIEMES LECTURES.

Le bill (n° 130) concernant "La Compagnie de prêts et d'agence de Londres et du Canada (à responsabilité limitée)"—(M. Bain.)

Le bill (n° 139) concernant la Compagnie d'Aciéries de la Nouvelle-Ecisse (à responsabilité limitée).—(M. Fraser, Guysborough.)

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

Le bill (n° 136) (venant du sénat,) pour faire droit à Annie Inkson Dowding.—(M. Clarke.) Sur division.

Le bill (n° 141) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à la "Penberthy Injector Company".—(M. McGregor.)

Le bill (n° 144) (venant du sénat) pour faire droit à Abraham Aronsberg.—(M. Landerkin.)

Le bill (n° 145) à l'effet de fusionner la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Parry-Sound et la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien sous le nom de Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien.—(M. Belcourt.)

TRAFIC DES SPIRITUEUX.

M. FLINT : Avant d'aborder l'ordre du jour, M. l'Orateur, je voudrais appeler votre attention sur une motion importante qui figure en mon nom sur le journal de la Chambre, et je voudrois savoir s'il n'y aurait pas moyen de fixer un jour pour sa discussion. Cette question est d'un intérêt plus qu'ordinaire dans le moment, par suite de l'intérêt que semble lui porter la Cham-

bre, et comme il est fort douteux que l'on puisse l'atteindre en suivant le cours ordinaire des avis de motion, et que même dans ce cas, il ne nous restera que bien peu de temps pour sa discussion, d'après les règlements de la Chambre, et qu'il est admis de tous qu'elle a besoin d'être discutée avec soin, je voudrais demander au gouvernement s'il ne pourrait pas fixer un jour pour l'examen de cette motion.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Le gouvernement n'ignore pas que si cette motion concernant la prohibition est laissée sur l'ordre du jour au rang qu'elle y occupe actuellement, il est bien probable qu'elle ne pourra pas être discutée au cours de la présente session, et je n'hésite pas à dire que pour permettre la discussion complète de cette question, le gouvernement est disposé à fixer spécialement un jour. Cependant, il n'est pas possible pour le cabinet d'indiquer même approximativement aujourd'hui la date à laquelle ce débat devra avoir lieu, mais je puis ajouter qu'aussitôt que le débat sur le bill de redistribution sera terminé, nous pourrons nous occuper de cette question.

M. FLINT : Cette réponse est très satisfaisante.

LA COMMISSION OGILVIE.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable premier ministre pourrait-il me dire quand sera imprimé le rapport de la commission Ogilvie ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Le greffier de la Chambre me dit que ce rapport sera prêt mercredi.

VOYAGE DE M. COSTE AU YUKON ET EN ANGLETERRE.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable chef du gouvernement est-il en état de nous donner de nouveaux renseignements relativement au rapport de M. Coste ? Il y a eu certain malentendu à ce sujet. Un rapport a été produit qui n'avait rien à faire avec son voyage au Yukon et ensuite en Angleterre. Cet arrêté du conseil a été adopté il y a environ un mois.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Si l'honorable député veut parler du rapport concernant les frais de l'expédition de M. Coste, ce rapport sera déposé sur le bureau de la Chambre dans quelques jours.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je veux parler du rapport de sa dernière expédition au Yukon, laquelle a été suivie de son voyage à Londres.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je n'ai aucun renseignement à donner à l'honorable député relativement à ce rapport.

L'ACTE D'INSPECTION GENERALE.

M. PENNY : A la demande du percepteur du Revenu de l'intérieur, je propose que l'on retranche du journal de la Chambre le paragraphe ordonnant que la Chambre se forme en comité sur le bill (n° 55) modifiant de nouveau l'acte d'inspection générale, et que ce bill soit retiré. L'honorable ministre m'a demandé de soumettre ce projet de loi comme amendement à son bill concernant les poids et mesures.

L'amendement est adopté, et le bill est retiré.

COLIS DE PETITS FRUITS.

M. PENNY : L'honorable percepteur du Revenu de l'intérieur m'a demandé de soumettre ce bill sous forme d'amendement à l'acte d'inspection générale. Je demande donc que la résolution à l'effet que la Chambre se forme en comité sur le bill (n° 56) à l'effet de définir les grandeurs des colis de petits fruits, soit retiré ainsi que le bill.

La motion est adoptée et le bill est retiré.

CANAL DE MONTREAL, OTTAWA ET BAIE GEORGIENNE.

La Chambre reprend le débat sur la motion de M. Poupore à l'effet qu'une adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-en-conseil demandant qu'il ordonne que toutes les requêtes, demandes et lettres concernant le canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne soient déposées sur le bureau de la Chambre.

M. CASEY (Elgin-ouest) : Lorsque j'ai proposé l'ajournement du débat sur cette question, j'avais encore quelques remarques à faire sur cette motion. Je n'entrerai pas dans le détail des chiffres, car cette partie de la question a été traitée avec beaucoup de soin par des orateurs qui étaient beaucoup plus intéressés que moi dans la question et qui possédaient une connaissance plus parfaite de la localité. Mais en ma qualité de représentant de l'un des comtés de l'ouest de l'Ontario, où ce projet n'est peut-être pas aussi bien connu qu'il devrait l'être, je crois qu'il est de mon devoir de faire connaître à la Chambre et au pays l'idée que je me suis formée de ce projet. Bien que mon propre comté ne soit pas directement intéressé dans cette entreprise, je crois que le pays tout entier et particulièrement toute la province de l'Ontario, sont intéressés à voir se développer les ressources minières et autres qui peuvent exister dans les régions éloignées de notre pays.

L'étendue de terre habitée même dans les régions les plus populeuses de cette province est encore trop peu considérable. Vous n'avez qu'à vous éloigner d'environ 150 milles du lac, presque partout, dans la province de l'Ontario, pour vous trouver pour

ainsi dire dans la forêt. A certains endroits l'étendue de terre habitée en entier est encore bien moins considérable que cela. La colonisation n'a donc pas encore pris dans ce pays le degré de développement qu'elle doit acquérir dans tout pays bien administré, et qu'elle devrait avoir dans cette grande province de l'Ontario. Ainsi donc, si vous croyez que le projet actuel est de nature à contribuer au développement de cette partie reculée de la province, en donnant un débouché à ses produits et en aidant à l'établissement de nouvelles fabriques et d'autres industries, vous pourrez être certains que cela aura aussi l'effet de faire coloniser rapidement le pays, et le développement de ses ressources amènera dans cette région une population nombreuse qui sera une acquisition précieuse pour la province et pour le Canada tout entier. Ce projet semble donc posséder toutes les qualités voulues pour qu'un tel projet puisse se réaliser.

Je dois d'abord dire qu'une foule de personnes même dans la province de l'Ontario, ne se rendent pas compte des ressources qui existent dans les parties du pays qui sont encore à l'état sauvage, et cette ignorance existe même quant à ce qui concerne la vallée de l'Outaouais et de la baie Georgienne.

Dans la partie sud-ouest de la péninsule, qui est une véritable terre de Gessen, où chaque acre de terre est arable et où tous les fruits et tous les grains peuvent être récoltés en abondance, nous sommes trop portés à croire qu'il n'y a là qu'un véritable désert, dont les rochers sont en partie couverts de bois de construction d'une grande valeur, mais dont le reste est considéré comme étant d'aucune valeur même par le bûcheron destructeur. Je suis même persuadé qu'il y a parmi les honorables membres de cette Chambre qui siègent ici depuis un grand nombre d'années, une foule de députés qui ignorent ce qui existe à 25 ou 50 milles d'ici le long de cette belle rivière Outaouais et de ses tributaires. Il y a déjà un certain nombre d'années que je siège dans cette Chambre, cependant, je dois avouer que ce n'est que depuis un an ou deux que j'ai pu me rendre compte par moi-même de la valeur de cette partie du pays.

Depuis un an ou deux, j'ai fait quelques excursions dans le haut de la rivière, et j'ai été surpris en même temps que charmé de ce que j'y ai vu. Il y a le long de la vallée de l'Outaouais, pour ne pas parler d'un district plus étendu, une quantité de terre cultivable dont l'étendue fait la surprise de ceux qui n'ont jamais visité cette région. Vous trouvez là des mines d'argent qui ne le cèdent en rien aux mines de la Colombie Anglaise. Il y a encore du bois de construction à une distance peu éloignée de la rivière, mais celui qui se trouvait près de ses rives a été coupé. Mais on trouve à part cela dans ce district les plus belles chutes d'eau qu'il soit possible de trouver dans aucun district du continent américain. Je ne crois pas exagérer en disant que les chutes d'eau que l'on peut trouver le long de la rivière Outaouais sont plus faciles à exploiter pour les besoins de l'industrie et de la force motrice, que la chute Niagara elle-même. Je pourrais ajouter aussi que la rivière Outaouais est capable de développer une puissance égale à celle de la chute Niagara.

Chose remarquable c'est que la chute de cette rivière est de 15 à 30 pieds sur deux ou trois milles, et elle est à part cela parsemée d'îles, qui se trouvent placées au milieu de ces cascades et qui offrent des endroits des plus convenables pour établir des fabriques, des moulins et des scieries. Nous avons tous vu les chutes de la Chaudière, qui se trouvent dans les limites de cette ville, mais nous ne nous rendons pas compte que là comme aux différents endroits dont je viens de parler, il s'agit d'une série de cascades entre des îles, car dans le cas actuel les îles sont tellements couvertes de bâtiments de toutes sortes que nous oublions que ce sont des îles naturelles, pour les considérer comme étant dues à la main de l'homme.

Il y a à la tête du lac Deschênes, sur les bords duquel est situé la ville d'Aylmer, la chute des Chats, qui est une des chutes les plus remarquables que l'on puisse trouver. Vous voyez là une chaussée naturelle d'une hauteur de près de 35 pieds sur une longueur de trois milles, qui renferme 13 ou 14 cascades naturelles, où il y a de l'eau tout l'été, et qui peuvent produire chacune une puissance en chevaux-vapeur considérable. Il y a là une suite de chutes qui sont les plus remarquables que j'aie vues. Les parties de cette chaussée qui ne sont pas recouvertes par l'eau et qui ont l'air de véritables îles au milieu de la rivière, sont assez étendues pour pouvoir contenir des villages d'ouvriers.

M. POWELL : Où cela se trouve-t-il ?

M. CASEY : A la tête du lac Deschênes, à vingt-huit milles en amont d'Aylmer. Ces îles sont placées de telle manière qu'un chemin de fer pourrait être facilement construit d'un rive à l'autre de la rivière, et ce dernier servirait à mettre en communication les établissements situés sur ces îles avec la terre ferme. En remontant la rivière, vous trouvez encore d'autres chutes de cette nature à Portage-du-Fort, Grand-Calumet, Allumette, Des-Joachims. Je n'énumérerai pas toute la liste, car elle vous a déjà été donnée; mais tous ces endroits sont admirablement situés pour l'établissement d'industries de toute nature. Je ne veux pas dire, bien entendu, qu'elles sont actuellement dans un état qui puisse permettre de les exploiter, mais je veux faire comprendre que c'est un projet comme la construction de ce canal, qui est nécessaire pour permettre d'utiliser toutes ces magnifiques chutes d'eau.

Des écluses devront être construites à tous ces rapides, et des chaussées seront nécessaires à la tête de ces écluses pour régulariser le cours de l'eau ; or, là où vous placez une écluse, comme le savent par expérience ceux qui ont demeuré près du

canal Lachine ou du canal Welland, vous donnez naissance à une chute d'eau. Ainsi donc, les personnes qui voudraient établir des industries à ces différents endroits n'auraient qu'à conclure des arrangements avec les propriétaires du canal pour pouvoir se servir des chutes d'eau qui résulteraient de la construction du canal lui-même.

L'exploitation des chutes d'eau de cette belle rivière, offre un champ inépuisable pour les entreprises futures. Nous commençons à peine à nous servir de l'électricité comme force motrice. Il est maintenant établi que l'électricité servira bientôt non seulement comme force motrice, mais deviendra aussi le principal agent de la fonte de notre minerai, et en particulier, de la fonte du minerai qui est réfractaire à tout procédé ordinaire. La rivière Outaouais est capable de développer une puissance en chevaux-vapeur suffisante pour fondre tout le minerai qui pourrait être extrait dans la province d'Ontario, et de fournir à part cela la force nécessaire pour faire circuler tous les chemins de fer de cette partie de la province. Ce que je viens de dire de cette partie de la rivière s'applique en grande partie à l'autre partie de la route, c'est-à-dire la rivière que suivrait ce canal projeté pour atteindre la baie Georgienne, où des moulins, des fabriques de pâte de bois, et des industries de toutes espèces pourraient être aussi facilement établis que sur cette partie du chemin.

Quelqu'un me demandera peut-être comment il se fait qu'un canal dans cette partie du pays serait plus utile et contribuerait plus à son développement qu'un chemin de fer. Je crois avoir répondu en partie à cette question en démontrant comment la construction d'un canal aurait pour effet de fournir la force motrice nécessaire à un grand nombre d'industries. Je dis plus. Si ces industries finissaient par s'établir, non seulement elles fourniraient le fret qui devrait être transporté au moyen du canal, durant la saison de navigation, mais durant l'hiver, alors que la glace couvrirait le canal, les chutes d'eau continueront d'alimenter les fabriques, et ces dernières seront forcées d'expédier leurs produits par la voie des chemins de fer. Ce canal aura donc l'effet non seulement de se créer le fret dont il aura besoin pour son propre trafic, mais il donnera aussi naissance à des voies ferrées qui devront être construites dans ce même district.

Ce canal sera sans rival comme moyen de transport rapide et direct pour le grain venant tant de l'ouest canadien que de l'ouest américain. Ceux qui les premiers ont voulu exécuter ce projet et dont les noms ont été mentionnés ici, et les hommes d'Etat qui dans le passé ont prétendu que nous possédions là une excellente route pour la construction d'un canal, avaient certainement le don de prévision.

Un regard jeté sur la carte suffit pour faire voir que s'il est possible de construire

M. CASEY.

un canal en suivant le tracé qui est ici indiqué, c'est la ligne la plus directe qu'il soit possible de suivre entre les grands lacs et la tête de la navigation océanique à Montréal. Des projets rivaux ont été proposés en différents temps, des plans ont été préparés, et bien des paroles ont été prononcées à ce sujet ; mais aucun de ces projets ne peut prétendre offrir une voie aussi directe que la route qui est actuellement proposée. Si je tenais compte seulement de la situation géographique du comté d'Ontario-ouest, que j'ai l'honneur de représenter, je serais naturellement porté à favoriser le projet dont on a tant parlé et qui consistait à vouloir construire un canal depuis la baie Georgienne jusqu'à Toronto, et qui était appelé le projet Capréol.

Mais il y a différentes raisons pour que ce projet, que l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), et l'honorable député d'York (M. Wallace) ont essayé de ressusciter l'autre soir, ne puisse pas être comparé avec le projet actuel, et cela particulièrement dans l'esprit d'honorables députés qui ont à cœur de travailler dans les intérêts de la majorité des contribuables de ce pays. En premier lieu, la construction de ce canal n'aurait pas l'effet d'ouvrir à la colonisation et à l'industrie une région encore nouvelle et dont les ressources considérables n'ont pas encore été exploitées ; il traverserait une région qui est déjà colonisée et qui possède des moyens de communication créés en partie aux dépens du trésor public.

En deuxième lieu—et je crois que ceci est suffisant pour mettre fin à toute comparaison entre ce projet et la construction du canal de l'Outaouais et de la Baie Georgienne —le fret venant de la baie Georgienne à Toronto par ce canal projeté, se serait trouvé seulement à cinquante ou soixante milles plus près de Montréal en arrivant à Toronto, que le fret qui serait livré aux termini du canal de l'Outaouais et de la Baie Georgienne à ce dernier endroit. Ainsi donc, ce canal entre la baie Georgienne et Toronto n'abrégerait la route que de soixante milles pour atteindre la ligne des divisions des eaux, et il vous resterait encore à parcourir la moitié de la partie est du lac Ontario, et le fleuve Saint-Laurent avec ses rapides et ses canaux à descendre, avant d'atteindre la tête de la navigation océanique.

Cette seule comparaison est suffisante pour anéantir ce projet. La distance qui sépare la baie Georgienne de Montréal en passant par le canal proposé est de 430 milles ; si l'on passe par le lac et la rivière la distance, entre Toronto et Montréal est de 360 à 400 milles, de sorte que la construction d'un canal de Toronto à la baie Georgienne aurait l'effet d'abréger la distance de 30 ou 40 milles seulement, au lieu qu'en construisant 15 ou 20 milles de canaux sur la nouvelle route projetée, Montréal se trouverait ainsi placée en communication directe par eau avec cette baie. Cet

argument devrait suffire, il me semble, pour faire pencher la balance en faveur du projet actuel.

Mais, si l'on a besoin d'autres preuves, on les trouve dans le fait que des capitalistes sérieux n'ont pas craint de s'adresser au gouvernement pour lui demander la permission de construire un canal depuis Ottawa jusqu'à la baie Georgienne.

Il n'y a pas, que je sache, de proposition bien arrêtée de personne pour la construction d'un canal dans l'autre direction. Ce dernier projet a été débattu pendant un grand nombre d'années, mais aucun capitaliste n'a offert de le mettre à exécution. Le projet actuel a été débattu quelque temps et des capitalistes consentent à le réaliser, et montrent qu'ils peuvent et qu'ils veulent le mettre à exécution. De sorte que je puis mettre hors de cause le projet du canal de Toronto, dont on a parlé, mais qu'on ne se propose pas de réaliser, en faveur du projet bien arrêté et réel de construire un canal entre cette cité et la baie Georgienne. Là-dessus, il n'est que juste et équitable de parler de mon vieil ami, M. McLeod Stewart, de cette cité, et des efforts qu'il a tentés pour assurer la construction de ce canal et du succès phénoménal qui a couronné ses efforts sur les marchés monétaires de l'Europe.

Je ne vois pas qu'un autre Canadien, n'étant pas un puissant capitaliste, ait jamais eu un succès semblable à celui de M. McLeod Stewart, quand il a mis un projet de cette sorte sur le marché anglais. On doit faire les plus grandes louanges de son intelligence et de sa hardiesse pour avoir fait tout ce qu'il a accompli sous ce rapport, quelque soit l'avenir réservé au projet.

Je veux, M. l'Orateur, parler brièvement des observations faites par l'honorable député de Grey-est, la dernière fois que ce projet nous a été soumis. Il a mis en doute l'exactitude des estimations préparées par M. Clarke, M. Shanley et M. Bender, ex-ingénieurs de l'Etat et qui sont bien connus. Mais les chiffres dont les amis du projet se sont servis dans ce débat ont été pris des explorations faites par le gouvernement ; ce sont des chiffres officiels. Il est possible que lorsque l'honorable député a parlé, il n'avait pas encore examiné le plan de tout le canal projeté entre Ottawa et la baie Georgienne qui avait été exposé, un jour ou deux avant son discours, dans les couloirs de la Chambre ; partant il est excusable de n'avoir pas bien saisi les détails du projet.

D'après les quelques notes que j'ai prises de ce qu'il a dit, il s'est aussi trompé en disant qu'il faudrait construire 68 milles de canaux pour réaliser ce projet. En réalité, je constate qu'il n'y aura que 20 à 33 milles de canaux sur tout le parcours de Montréal à la baie Georgienne, quinze milles sont déjà construits entre Ottawa et Montréal, laissant une différence d'environ 18 milles à construire. En réalité, c'est à peine un projet de canal ; c'est un projet de développement de la navigation intérieure actuelle en reliant, au moyen d'écluses, des lacs et des rivières navigables. Presque toute la prétendue canalisation dont ce projet fait mention consiste en de courtes distances entre les lacs, excepté une distance plus grande dont on a déjà parlé.

Voilà, je crois, toutes les notes que j'ai prises des observations de l'honorable député dont je dois faire mention. On a déjà dit dans cette Chambre et je ne crois pas nécessaire de répéter comment cette route raccourcirait la distance entre Liverpool et les marchés à blé de l'ouest. On peut admettre comme établi par les statistiques déjà communiquées à cette Chambre, que cette route raccourcira grandement la distance entre les champs à blé de l'ouest et Liverpool, et qu'elle deviendra la principale voie de transport pour cette partie du grain qu'on expédie par eau.

A mon avis, elle ne ferait pas disparaître les chemins de fer ; elle ne diminuerait aucunement leur utilité ou leurs recettes.

L'expérience des autres pays n'a pas démontré que les canaux aient été désastreux aux chemins de fer. Au contraire, comme je l'ai fait voir l'an dernier, la construction de ce canal serait très utile aux chemins de fer en apportant, été comme hiver, du fret aux chemins de fer intéressés. Pas n'est besoin pour moi d'en dire plus long à ce sujet en énumérant les raisons que j'ai d'encourager ce projet. Mais en somme voici ces raisons : 1. transport des céréales à meilleur marché et 2. développement de grandes industries et de forces motrices le long de ce canal, construction de moulins, pour moudre une partie du grain de passage, des moulins à pulpe, scieries, manufactures de toutes sortes, exploitation de l'électricité sous toutes ses formes, et en conséquence, le peuplement de cette région encore inhabitée.

Pour toutes ces raisons, j'ai cru devoir donner à ce projet mes plus chaudes sympathies et mon appui, bien que dans le passé je l'eusse considéré comme chimérique. Sans doute, je ne sais ce que le gouvernement se propose de faire, ou si les ministres sont prêts à faire une déclaration ce soir.

Je ne crois pas opportun à l'heure actuelle d'insister trop fortement auprès d'eux pour connaître leur opinion, quoiqu'il soit beaucoup à désirer que leur décision quelle qu'elle soit soit connue du public.

Il est bon que le gouvernement connaisse l'opinion des députés des deux côtés de cette Chambre sur cette question. J'ai cru qu'il apprendrait avec intérêt l'opinion d'un député d'une région éloignée de la province de l'Ontario, et qui n'est pas intéressé dans le projet. C'est pourquoi j'ai retenu l'attention de la Chambre aussi longtemps.

M. THOMAS MACKIE (Renfrew-nord) : M. l'Orateur, le canal projeté longeant mon comté, on s'attend, je suppose, à ce que je parle sur cette question. Je n'ai pas l'intention d'énumérer tous les avantages que ce projet renferme pour le Canada. Je ne

veux que mentionner les étendues d'eau que traverse le canal projeté. Inutile de mentionner la rivière Outaouais entre ici et Montréal ; elle est assez bien connue, et il en coûtera peu pour construire un canal à navires le long de son parcours. A mon sens, la partie la plus coûteuse de la route sera les 4 premiers milles depuis Ottawa à la tête des rapides Deschênes. De là jusqu'au rapides des Chats il y a une étendue d'eau d'environ 30 milles que sillonnent actuellement des vapeurs ayant un tirant de 7 à 8 pieds d'eau. Il faudra construire un canal aux rapides des Chats, mais le coût en sera moins élevé qu'il ne l'aurait été autrefois, car une partie des travaux ont été faits il y a des années. De là nous passons au lac des Chats, où nous parcourons une belle étendue d'eau d'environ 25 milles jusqu'au Portage-du-Fort. Cette partie du parcours traverse une magnifique région agricole.

Anciennement, les bûcherons s'approvisionnaient à Ottawa. Mais maintenant cette région est si améliorée et l'agriculture a tellement remplacé le commerce de bois, que les produits de cette région n'ont pas de marché local et cherchent un débouché dans l'exportation.

Au Portage-du-Fort, il y a une suite de rapides, mais les eaux sont profondes. Après avoir remonté ces rapides, nous trouvons d'autres étendues d'eau, et nous traversons des lacs de 6 à 8 milles de longueur séparés par des rapides. Arrivé aux rapides de la Poche à Westmeath, nous avons une étendue d'eau d'environ 60 milles. De là jusqu'à Des Joachims il y a une nouvelle étendue d'eau d'environ 40 milles, d'une profondeur probable d'environ 200 pieds. Il y a un lac intérieur qui, au moyen d'un petit canal, permettrait d'éviter tous les rapides. La plupart de ces rapides n'exigeraient que la construction d'une ou deux écluses. A Mattawa, nous quittons la rivière Outaouais. On suppose que la construction de ce canal coûtera un fort montant sur le parcours de la rivière Outaouais. Je ne le crois pas, si les promoteurs conduisent bien l'entreprise.

On rencontre des lacs d'un étendue considérable, d'une superficie de milliers et de milliers de milles sur l'Outaouais Supérieur. Il en coûterait peu pour endiguer ces lacs et retenir la crue des eaux qui descendent l'Outaouais au printemps. Cela suffirait à régler le niveau des eaux pendant toute la saison.

Disons qu'il y a 10 pieds de différence entre les eaux hautes et les eaux basses dans la rivière Outaouais. Je suis convaincu qu'en endiguant l'Outaouais supérieur et en retenant les eaux, le niveau de l'Outaouais inférieur, pendant toute la saison, pourrait être maintenu à 5 ou 6 pieds plus haut qu'il ne l'est aux eaux basses de l'été ; de sorte qu'il faudrait moins de canalisation qu'autrement. Nous savons qu'au printemps, la rivière Outaouais inonde de grandes étendues de terrain, mais l'adoption de ce projet retiendrait les eaux et permettrait d'en avoir suffisamment pour les fins de la navigation pendant tout l'été.

Les chutes d'eau, le long de l'Outaouais, augmenteraient en valeur si elles avaient cette crue constante des eaux durant l'été. Nous quittons la rivière Outaouais à Mattawa qui se trouve à 200 milles d'Ottawa. Ce canal, d'après le projet soumis, suivra la Mattawa sur un parcours de quarante milles avant d'arriver au lac Nipissing ; de là, il atteindra les eaux profondes de la rivière des Français qui le mèneront jusqu'à la baie Georgienne ; il faudrait très peu d'écluses pour construire ce canal. Depuis plusieurs années, ce projet est débattu et des levers ont été faits par des ingénieurs éminents. Je crois que M. Walter Shanley a déjà exploré la route et qu'il a porté à $30,000,000 le coût du canal, s'il est à construire. Il y a de cela quarante ans, et je considère que si les travaux dont il était alors question devaient coûter $30,000,000, on pourrait aujourd'hui faire le même ouvrage pour $20,000,000. Alors tous les travaux se faisaient par main-d'œuvre et nous n'avions pas alors de forets ou des dragues mus par la vapeur, ni aucun de tous les avantages dont jouissent aujourd'hui les entrepreneurs grâce aux progrès de la science. Je suis convaincu, M. l'Orateur, qu'aujourd'hui $20,000,000 nous donneraient la route la plus complète jusqu'à la baie Georgienne.

De plus, je crois que la construction de ce canal pourrait se faire en maintenant les eaux de l'Outaouais à niveau égal pendant toute la saison. A mon avis, le projet est réalisable, et il offrirait la route la plus courte et le transport des marchandises de la baie Georgienne à Montréal le plus rapide et le moins coûteux.

Le bois diminue le long de l'Outaouais et de ses tributaires, et si ce canal était construit, nous aurions du bois magnifique venant de régions plus éloignées par les barges et les vaisseaux.

Qu'il me soit permis d'insister auprès du gouvernement pour qu'il considère attentivement la question ; je crois que quand il aura un état exact du coût de ce canal projeté, il se rendra à la demande de la population des régions intéressées et mènera l'entreprise à bonne fin. J'espère, M. l'Orateur, qu'avant deux ans, je verrai au moins les premiers travaux de cette entreprise.

M. W. C. EDWARDS (Russell) : M. l'Orateur, quand le projet du canal dans la vallée de la Trent était discuté dans cette Chambre, il y a quelques années, on s'attendait à voir chaque représentant des comtés intéressés à la construction du canal se lever pour plaider en faveur du projet, alors soumis. Vous comprenez que lorsqu'il s'agit du canal à navires de l'Outaouais, la question n'intéresse pas seulement les représentants de ce district spécial, mais tous les membres de cette Chambre, car c'est

une question d'intérêt vital pour tout le Canada. Je suis persuadé que le Nord-Ouest, ce grenier de tout le Canada, retirerait les plus grands avantages de la construction de ce canal, parce que les producteurs ont besoin d'une voie de communication avec les ports de mer pour le transport de leurs denrées. C'est la partie du pays la plus intéressée dans cette entreprise. On dit que la construction de ce canal diminuera de moitié le coût du transport des céréales du Nord-Ouest au bord de la mer. Je ne puis actuellement contrôler cette affirmation, mais je sais que le canal de la Baie Georgienne est la route la plus courte et la plus avantageuse qui se trouve à la tête de la navigation à eau profonde, n'en déplaise à l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) qui a déclaré qu'un canal passant par Toronto sera plus avantageux sous ce rapport.

Cependant, M. l'Orateur, je ne puis être aussi enthousiasmé de ce projet que quelques-uns des honorables députés qui ont discuté cette question. Je crois qu'on aurait dû exécuter ce projet avant d'entreprendre la canalisation du Saint-Laurent. Il y a quarante ans, c'était une question fort débattue dans cette partie du pays, et je crois qu'elle n'a pas perdu de son importance et qu'elle sera remise sur le tapis à la prochaine occasion. Mais si, tel qu'on le dit, un syndicat anglais doit construire ce canal à la satisfaction de tous, la question peut devenir brûlante du jour au lendemain, mais on me permettra de dire que je suis convaincu que ce n'est pas là le véritable jour sous lequel il faille envisager la question. On demande au gouvernement de garantir trois pour cent d'intérêt sur $18,000,000 ou $20,000,000 pour favoriser l'exécution de ce projet, et, si ce montant était suffisant, la Chambre devrait appuyer cordialement la mesure actuelle.

On ne doit pas perdre de vue, cependant, que tous les calculs qu'on fait actuellement reposent sur un lever qui a été fait dans la période qui a suivi 1800, et que s'il faut plus de $20,000,000 pour construire ce canal, le gouvernement se trouverait dans l'obligation de garantir l'intérêt sur un montant plus élevé.

M. POUPORE : Non.

M. EDWARDS : En tout cas, c'est là mon opinion. Il est permis au Canada de s'endetter dans un certaine mesure, mais je considère, parlant d'une manière générale, que la dette du Canada est assez élevée et qu'on a dépensé des montants suffisants pour faciliter les communications entre l'ouest et l'est, tant que le pays n'aura pas pris plus de développements.

M. POUPORE : Mon honorable ami me permettra-t-il de dire un mot ? Voici les garanties que nous demandons : Le gouvernement ne sera responsable et les obligations ne porteront intérêt qu'après le parachèvement du canal. Que mon honorable ami (M. Edwards) ne perde pas de vue ce détail. Mais le gouvernement n'est nullement responsable dans l'intervalle.

M. EDWARDS : Loin de m'opposer à cette mesure, je l'appuie cordialement, ne désirant que l'exécution de l'entreprise. Mais quand il est question d'argent, je crois que nous commençons à rebours et que dans les questions où il s'agit de deniers publics, ainsi qu'on peut le constater jusqu'ici, avant de faire d'autres dépenses, il faudra que le Canada soit plus avancé qu'il ne l'est dans la voie du progrès. Nous avons dépensé un montant considérable pour la construction du Grand Tronc, du chemin de fer Canadien du Pacifique et du Parry Sound, et actuellement, nous consacrons de forts montants au creusement des canaux du Saint-Laurent, toutes choses contribuant à faciliter le transport des marchandises de l'ouest à l'est. Je prétends donc que, si le projet actuellement soumis doit ajouter tant soit peu à la dette publique, on ne devrait pas en demander l'exécution avec tant de persistance. Mais d'un autre côté, si le syndicat anglais s'engage à construire ce canal dans les conditions mentionnées et si cette entreprise s'accomplit d'une manière satisfaisante, je le déclare sincèrement, qu'il le construise. Je suis cependant d'avis que le gouvernement devrait prendre un moyen plus judicieux et plus efficace, quand il s'agit de cette question et qu'il vient demander au parlement un crédit pour payer les frais d'un arpentage et pour faire une estimation exacte des dépenses qu'entraînerait la construction de ce canal. Après cela, il me semble que la question serait facile à discuter. Je n'entends pas décourager les promoteurs de ce projet que j'appuie, mais ce que je viens d'exprimer est l'opinion que j'ai toujours entretenue et que j'entretiens encore à ce sujet.

Quant au développement de la région de l'Outaouais et de nos ressources minières et forestières, quant aux avantages que le gouvernement pourrait offrir d'une voie de communication plus rapide et plus avantageuse pour le transport du grain du nord-ouest à l'est, je ne saurais nier que le projet actuellement soumis est le meilleur. Cette question, M. l'Orateur, a été discutée avec soin ; d'autres orateurs ont cité des chiffres. Ces messieurs étaient plus au courant que moi de la question. Je n'ai voulu que discuter le principe général, et suggérer ce que je croyais, en toute justice, devoir être fait par le gouvernement. Je crois que cette entreprise sera exécutée tôt ou tard, et, alors, le pays constatera que ce n'est pas seulement une entreprise d'intérêt local, mais qu'elle intéressera en général beaucoup plus qu'aucune autre entreprise publique exécutée en ce pays dans le passé.

M. NICHOLAS FLOOD DAVIN (Assiniboïa-ouest) : M. l'Orateur, je désire dire quelques mots sur la question soumise, qui est

du ressort du génie civil. Je ne voudrais pas un seul instant prétendre parler d'une voix autorisée sur une question de ce genre, mais je crois que n'importe qui peut se former une opinion sur ce sujet et se justifier d'appuyer la mesure et de voter en sa faveur, même sans se placer au point de vue des connaissances techniques. Mais ce que vient de dire mon honorable ami est d'un grand poids. J'ai vu les calculs d'un ingénieur éminent quant à la réduction du coût du transport des blés du Nord-Ouest si le canal était construit de la baie Georgienne à Montréal. Ces calculs dépassent de moitié ceux présentés par mon honorable ami de Russell (M. Edwards). Si ce canal était construit, vous assureriez aux grains du Nord-Ouest, et aux produits des mines des bords du lac Supérieur, les meilleurs avantages d'expédition, et vous vous rendriez aux désirs si ardents de la population du Nord-Ouest qui cherche une voie de communcation plus facile vers l'océan. Maintenant, M. l'Orateur, je ne crois pas que l'objection soulevée par mon honorable ami quant à la question financière soit très grave, ni qu'elle soit de nature à nous arrêter quand il s'agit d'un projet de cette importance. Mon honorable ami a parlé des taxes et de la dette de ce pays pour combattre la proposition. A ce point de vue, il n'y aurait personne en Chambre pour appuyer plus volontiers son attitude. Mais quand je considère ce qu'a déclaré mon honorable ami, je ne vois pas ce que la chose offre de si alarmant. La proposition ne demande en effet qu'une garantie qui ne viendra en vigueur qu'après la construction et le parachèvement du canal. Nous avons maintenant le témoignage de M. Thompson, de Duluth, qui, d'après ce qu'on me dit, fait autorité dans les questions de génie civil, et ce témoignage a été donné devant un comité du Sénat, relativement à la possibilité d'exécuter l'entreprise. Et, non seulement cet expert éminent déclare que ce canal sera sans rival sur ce continent comme débouché des Territoires du Nord-Ouest, mais qu'il servira de plus à enrichir la population de ses bords. S'il en est ainsi, je ne crois pas qu'on ait besoin d'hésiter si longtemps avant de l'adopter. Cette garantie des bons au montant de $20,000,000 qu'on demande au gouvernement ne me paraît pas plus onéreuse que celles accordées dans le passé avec tant de facilité à d'autres projets. C'est la quatorzième ou la quinzième session que je passe dans cette Chambre, et à chaque session, j'ai vu des messieurs qui hésiteraient à voter un faible montant se présenter devant la Chambre et voter de gaieté de cœur des millions et des millions pour des entreprises dont ils ne comprenaient pas le but les trois quarts du temps. Mais il s'agit ici d'une entreprise considérable et difficile qui demande d'être étudiée dans tous ses détails par des experts, mais qui, cependant, est à la portée de tous. Tout membre de cette Chambre qui a passé par un canal, qui a vu une écluse et qui a constaté les moyens d'endiguer les eaux, comprendra quels grands avantages le pays retirerait de la construction de ce canal. Non seulement l'entreprise serait avantageuse au Nord-Ouest, aux mines des bords du lac Supérieur dont les ressources sont inépuisables, mais elle accomplirait plus que les $60,000 par année que le très honorable ministre se propose de donner pour faire d'Ottawa la Washington du nord, et elle augmentera immensément la richesse et l'importance de Montréal au point de vue commercial.

On dit que le pays n'est pas assez riche pour une entreprise aussi colossale ; qu'il faudrait taxer le peuple. Je me rappelle la première fois que j'ai visité cet édifice sous la conduite d'un ministre de la Couronne ; c'était en 1872. Je faisais l'éloge de l'édifice—et pourtant l'édifice Langevin n'était pas alors construit—ce monsieur, collègue de sir John Macdonald, me dit : " C'est beau, mais quel colossal monument de gaspillage ! Trop coûteux pour nos ressources." Nous constatons maintenant que ces édifices ne sont pas assez vastes ; et que la grande erreur commise dans le temps fut de ne pas prévoir le développement du pays. Je suis convaincu, M. l'Orateur, que l'homme le plus enthousiaste qui occupe un fauteuil dans cette enceinte ne se rend pas compte des progrès du Canada d'année en année. Considérons les progrès que les Etats-Unis ont faits dans le passé. Reportons-nous au temps où les Etats-Unis avaient une population à peu près égale à notre population actuelle ; et un peu plus tard, quand cette population eut augmenté quelque peu, lisons les discours des hommes d'Etat de la Chambre des communes en Angleterre du temps que la population des Etats-Unis n'atteignait pas le chiffre de la population du Canada ; quand le commerce de ce pays n'aurait pas pu soutenir la comparaison avec notre commerce actuel, quand le développement de leurs travaux ne pouvaient pas, un seul instant, être mis dans les plateaux de la balance avec les nôtres ; considérons aussi le progrès de ce pays depuis, et nous pourrons prévoir un peu l'avenir réservé à cette colonie, la plus considérable de l'empire. Nous-mêmes, sous le rapport géographique, nous nous préparons à former un vaste empire. Nous avons les plus belles terres à blé, cultivées ou incultes, qu'il y ait dans l'univers. Il n'y a pas de pays au monde qui ait de nos jours, un si bel avenir ; il n'y a pas un pays au monde qui offre aux agriculteurs d'Angleterre, d'Irlande et d'Ecosse et du continent européen les mêmes avantages que nos grandes plaines du Nord-Ouest.

Tout désavantagées que soient ces grandes plaines par leur éloignement de la mer, je puis assurer la Chambre que je pourrais lui signaler nombre de cultivateurs, dans le voisinage de Indian-Head, de Régina et de Mâchoire-d'Orignal, qui de pauvres qu'ils étaient il y a dix ou quinze ans à leur arrivée dans ces parages, se sont depuis enrichis et sont non seulement propriétaires des terres

qu'ils ont défrichées, c'est-à-dire de 160 acres et des terrains préemptés, mais ont en outre, acheté de la terre de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Ils sont grands propriétaires, ont de grandes étendues de terres en culture, et quelques-uns d'entre eux ont de $10,000 à $15,000 à leur crédit dans les banques. Ce ne sont pas là des cas isolés, et ces cultivateurs sont arrivés à cette situation enviable en dépit de difficultés presque insurmontables. Si l'on tient compte de la vaste étendue de territoire qu'il leur faut traverser pour atteindre le littoral maritime ; si l'on songe aux prix élevés qu'il leur faut acquitter pour le transport de leur blé aux ports de mer, il faut bien convenir que le fait d'avoir réussi, en dépit de tous ces obstacles, à se créer de riants foyers et de riches homesteads et d'avoir en outre de $10,000 à $15,000 à leur crédit dans les banques, est la démonstration victorieuse de la richesse qui est à la portée de tout cultivateur entendu dans la culture qui va s'établir dans ces plaines.

Vous le savez, M. l'Orateur, j'ai souvent proclamé ici même, que c'est le devoir de toute administration, qu'elle soit libérale ou conservatrice, de faire tout en son pouvoir pour abaisser les prix de transport, du centre du continent aux ports de mer ; et le gouvernement est tenu de mettre dans la mesure du possible, les cultivateurs des territoires du Nord-Ouest sur un pied d'égalité avec les cultivateurs de l'est et de l'ouest, qui sont établis près du littoral maritime. Le gouvernement canadien est tenu, en outre, d'engager la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à coopérer avec lui à cette œuvre, et cela d'autant plus que ce sont les habitants du Nord-Ouest qui ont donné les terres pour la construction non seulement du chemin de fer Canadien du Pacifique, mais encore d'autres lignes de chemins de fer. Les autres provinces se glorifient à juste titre d'avoir souscrit des millions de dollars dans ce but, mais les habitants du Nord-Ouest ont aussi fait leur large part, en donnant les terres pour la construction de cette grande voie ferrée et des autres chemins de fer, et par conséquent, ils ont, à ce titre, droit à ce qu'on fasse tous les efforts possibles pour les placer, autant que faire se peut, sur un pied d'égalité avec les cultivateurs qui se trouvent en situation plus avantageuse à l'égard de la distance de la mer.

Pour arriver à ces résultats si désirables, la construction d'un canal de ce genre sera un moyen plus direct et plus sûr que ceux que j'ai préconisés. C'est un fait attesté par l'expérience des Etats-Unis, de l'Allemagne, de la Hongrie, de l'Angleterre que la concurrence des canaux contre les chemins de fer est celle qui réussit davantage à abaisser les prix de transport ; et maintenant, je vais vous révéler un autre fait étonnant. Les canaux sont les meilleures sources de richesses et d'alimentation des voies ferrées, dont elles réduisent les prix de transport. En Angleterre, sur le continent européen, aux Etats-Unis, il a été prouvé, à la stupéfaction des propriétaires de chemins de fer, qui ont dépensé des millions de dollars dans leur lutte contre les canaux, qu'après la construction des canaux, qui ont réduit les prix de transport de leurs voies ferrées, ces compagnies ont remercié le ciel de l'établissement de ces canaux, parce que ceux-ci ont imprimé un tel essor à la richesse et au commerce des petites villes situées sur le parcours des routes du canal et du chemin de fer, que ces compagnies ont dû construire des centaines de voitures, augmenter le nombre de leurs locomotives et la capacité de service de leurs gares ; ces petites villes et ces villages, sur lesquels planait jadis un silence de mort, ayant vu tout à coup leur commerce se développer et prospérer, grâce à la construction du canal, et le chemin de fer suffisant à peine à desservir leur trafic local. Aussi n'y a-t-il rien d'étonnant à voir un homme aussi clairvoyant que sir William Van Horne, l'ex-président du chemin de fer Canadien du Pacifique, approuver ce projet, convaincu qu'il est que du moment que pareil projet se réalisera, le chemin de fer verra son trafic augmenter. La vallée de l'Outaouais est certainement riche actuellement ; mais cette richesse n'est qu'un atôme comparativement à celle qui existera cinq années après la construction de ce canal. Les villes surgiront comme par enchantement ; on verra s'élever des fabriques et la force électrique se développer et devenir un puissant facteur dans toute espèce de productions, dues au progrès de la civilisation et à l'esprit d'entreprise des habitants de cette contrée.

Je me place ici au point de vue du Nord-Ouest. Si le pays est appelé à contribuer à cette entreprise, nous aurons, sans doute, à payer notre quote-part, et quand viendra l'heure de solder ces dépenses, notre population sera bien plus nombreuse qu'aujourd'hui et plus en mesure de porter ces charges ; toutefois, me plaçant au point de vue du Nord-Ouest, convaincu que je suis des avantages qui découleront pour tous nos cultivateurs de la réalisation de ce projet, et devançant par la pensée l'époque future où non seulement ce canal, grâce à ses avantages, sera un grand producteur, mais où encore nos autres canaux seront pleinement utilisés, et nous permettront de transporter sûrement par voie fluviale, nos produits jusqu'aux coins les plus reculés du continent ; en présence d'une telle perspective, dis-je, je salue avec bonheur l'accomplissement d'un pareil projet, dans la conviction intime qu'il en découlera de grands avantages, je le répète, non seulement pour les territoires du Nord-Ouest, mais, en outre, pour tout le Canada.

M. BRODER : Je propose l'ajournement du débat.

Le motion est adoptée, et le débat ajourné.

SAISIE DES TRAITEMENTS DES EMPLOYES PUBLICS.

La Chambre reprend le débat ajourné, sur la motion tendant à l'adoption du bill (n° 38) en deuxième délibération, relativement à la saisie des traitements des fonctionnaires publics et des employés du gouvernement —(M. Richardson.)

M. RICHARDSON : Voici la troisième ou la quatrième session que ce bill est présenté à la Chambre, et il vaut autant nous assurer maintenant si la Chambre va le rejeter ou si nous allons continuer à le discuter. La session dernière, le premier ministre, tout en déclarant qu'il ne pouvait alors appuyer cette mesure, a promis que si elle reparaissait cette année sous une forme modifiée, il s'attendait à être en lieu de lui donner son appui. En pareilles circonstances, j'ai apporté le plus grand soin à la rédaction du bill——

M. l'ORATEUR : Si je ne me trompe, l'honorable député a déjà parlé sur cette motion; dans ce cas, il est hors d'ordre en parlant maintenant.

M. RICHARDSON : Je tiens à faire subir au bill sa deuxième lecture, et je la propose maintenant.

M. l'ORATEUR : L'honorable député a déjà proposé la deuxième lecture.

M. RICHARDSON : Je voulais simplement faire une ou deux observations. Le ministre de la Justice m'a exprimé son opinion sur le bill, et il prétend qu'il n'y a aucune objection de droit constitutionnel——

M. l'ORATEUR : Cette discussion a déjà eu lieu, quand le bill a été discuté antérieurement, et l'honorable député n'a pas droit de parler deux fois. Il est hors d'ordre en parlant maintenant.

M. RICHARDSON : Alors, quand pourrais-je parler ?

M. DAVIN : Quand nous discuterons la motion à l'effet que la Chambre se forme en comité.

M. RICHARDSON : Sera-ce l'année prochaine ou——

M. l'ORATEUR : Quand le bill sera discuté en comité, l'honorable député aura l'occasion de se faire entendre.

M. RICHARDSON : Il est hors de doute, d'après ce que je connais du sentiment de la Chambre, qu'elle est en faveur de la deuxième lecture du bill et qu'elle en permettra l'examen en comité.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je ne m'oppose point à la deuxième lecture du bill. Je ne me lie point au principe du bill et, vu l'absence d'un grand nombre de députés, je ne voudrais pas non plus que la Chambre s'y liât d'une façon définitive. Que le bill subisse sa deuxième lecture et plus tard, nous continuerons à l'étudier.

M. RICHARDSON : Puis-je répondre à cela, M. l'Orateur ?

M. BERGERON : Non.

La motion est adoptée et le bill subit sa deuxième lecture.

AJOURNEMENT—OBSERVATIONS DE NATURE PERSONNELLE.

M. RICHARDSON : Avant que la Chambre lève sa séance, M. l'Orateur, je désire faire quelques observations. J'ai sous les yeux le compte rendu d'une assemblée tenue à Pictou, compte rendu qui a paru dans le "Mail and Empire," de Toronto, et je désire observer——

M. l'ORATEUR : Sur une motion d'ajournement, il n'est pas permis de faire de discours, sauf sur la question même de l'ajournement.

M. RICHARDSON : Je ferai une motion contre l'ajournement, si cela est nécessaire.

M. l'ORATEUR : Sur pareille motion, l'honorable député ne saurait adresser d'observations touchant le compte rendu d'une assemblée publique.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami désire faire quelques observations de nature personnelle, touchant certaines allégations du journal en question.

M. l'ORATEUR : S'il s'agit d'observations de nature personnelle, à la bonne heure.

M. RICHARDSON : Décidément, ce sont des observations de nature personnelle. J'ai eu l'honneur d'être invité à une assemblée des cultivateurs du comté de Prince-Edward, samedi dernier. A cette assemblée, j'ai porté la parole de concert avec d'autres orateurs, et je tiens à signaler un compte rendu qui me fait un grave tort. Ce compte rendu porte en sous-titre : "L'iniquité du Yukon" et immédiatement après ajoute :

R. L. Richardson député de Lisgar, Manitoba, et rédacteur de la *Tribune* de Winnipeg, pérora sur la même question——

——la question débattue par les orateurs précédents roulait sur les prix du tarif des chemins de fer—

——et déclara incidemment que bien que l'ancien gouvernement eût réduit les prix d'un cent et demi, ce qui lui avait valu la censure de l'opposition, celle-ci, depuis son avènement au pouvoir, n'avait pas réussi à les abaisser d'un cent.

Je ne saurais concevoir ce dont il s'agit ici. Je n'ai jamais affirmé que l'ancien gouvernement eût abaissé les prix. L'expérience du passé ne me porte pas à croire qu'il ait jamais abaissé les prix sur quoi que ce fût. Je n'ai nullement affirmé que le gouvernement du jour n'a pas réduit les prix.

Tout cela est si éloigné de ce que j'ai dit, que j'ignore même de quoi il s'agit. Le journal ajoute :

Il s'est fortement prononcé en faveur de l'abolition du Sénat, source de dépenses inutiles pour le pays, à ses yeux ; toutefois il lui sait bon gré d'avoir rejeté le bill du Yukon.

Il est vrai que je me suis déclaré partisan de l'abolition du Sénat. J'ai toujours demandé et je demande encore l'abolition du Sénat. Je n'ai pas d'excuses à offrir à cet égard. Mais je n'ai pas dit que je savais gré au Sénat d'avoir rejeté le bill du Yukon ; je n'ai touché ni de près ni de loin à cette mesure. De fait, j'ai voté en faveur du bill du Yukon, et je ne saurais prendre l'absurde attitude d'exprimer ma reconnaissance au Sénat d'avoir rejeté cette mesure. Le compte rendu donne la liste des orateurs, y compris D. D. Rogers, M. P., Frontenac ; J. L. Haycock, ex-M. P., Frontenac—ce monsieur brillait par son absence—W. V. Pettet, M. P., Prince-Edward ; Arnold McFaul, président honoraire du comté—ce monsieur était aussi absent—W. B. Scott, vice-président et A. S. Carson, grand syndic, B. F. Wilson, E. T. Dorland et James P. Urtelle. Pas une seule des trois personnes nommées en dernier lieu n'a porté la parole. Il est aussi question dans ce compte rendu de M. Goldwin Smith, et en justice pour ce monsieur, je dois dire——

M. DAVIN : A l'ordre !

M. l'ORATEUR : L'honorable député (M. Richardson) est évidemment hors d'ordre ici.

M. RICHARDSON : Alors, je termine ; j'ai tout simplement voulu rectifier les erreurs qui me concernent. Le compte rendu du discours de M. Goldwin Smith n'est qu'un tissu de mensonges.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que la Chambre lève sa séance.

PRODUCTION DE RAPPORTS.

Copie de toute correspondance, pétitions, etc., concernant la nomination récente du directeur de la poste de Clifton, New-London, I. P.-E.—(M. Martin.)

Copie de toute correspondance entre l'honorable ministre de la Milice et M. Mark Workman, de Montréal, au sujet de son entreprise de fourniture d'habillements pour la milice ou autres travaux du gouvernement.—(Sir Charles Hibbert Tupper.)

Copie de tous documents et correspondance concernant la destitution de John Herns, gardien de l'édifice public, dans la ville de Napanee.—(M. Wilson par M. Prior.)

Etat indiquant : 1. Le montant payé dans la province de l'Ile du Prince-Edouard, depuis 1896, à titre d'amendes pour infractions aux règlements de la pêche du homard, les noms des personnes condamnées à l'amende et le montant de l'amende dans chaque cas ;

2. Un relevé détaillé des amendes perçues ;
3. L'affectation de ces amendes ;
4. Les frais de poursuite dans chaque cas ;
5. Les noms des préposés aux pêcheries qui ont reçu une part de ces amendes, et le montant reçu dans chaque cas par chaque officier ;
6. Les magistrats ou autres officiers qui ont instruit ces causes.—(M. Martin.)

Copie de toute correspondance entre le gouvernement et les chambres de commerce du Canada au sujet de l'adoption d'une loi de faillite.—(M. Monk par M. Dugas.)

Copie de toute correspondance, pétitions, rapports, télégrammes, etc., concernant le changement projeté dans le service des malles pour Grand-View, I.P.-E. —(M. Martin.)

La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à dix heures et cinq minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, le 20 juin 1899.

La séance est ouverte à trois heures.

PRIÈRE.

DELAI POUR LA PRESENTATION DES BILLS D'INTERET PRIVE

M. Landerkin : Je propose :

Que la partie de la 49ème règle qui fixe le délai accordé pour la présentation des bills d'intérêt privé, soit suspendue relativement au bill touchant le chemin de fer du district d'Edmonton, en conformité du 19ème rapport du comité spécial permanent sur le règlement.

Sir CHARLES TUPPER : J'espère qu'à cette époque de la session, il est temps de se demander s'il convient que la Chambre examine pareille motion. Le cas est peut-être exceptionnel ; mais il me semble qu'à cette heure avancée de la session, il n'est pas légitime d'accorder sans rason de nouveaux délais.

M. LANDERKIN : C'est la dernière fois que le comité se réunit cette session-ci, et il a été donné avis de ce bill dans plusieurs journaux ; cependant, il y a un journal du territoire du Yukon que nous n'avons pas encore reçu, et c'est pour cela que nous avons suspendu la règle. Quant à tout le reste, la règle a été observée.

M. SPROULE : Il y a un grave inconvénient à continuer de présenter des bills d'intérêt privé, si longtemps après l'expiration du délai.

M. LANDERKIN : Les raisons alléguées par ceux qui ont présenté ce bill ont paru suffisantes aux yeux du comité pour autoriser la suspension de la règle. Ils ont établi qu'il leur était impossible de se conformer à la règle, et comme nul intérêt privé n'était en danger, nous aurions pensé commettre une injustice en nous refusant à leur demande.

La motion est adoptée.

FOURNITURE DE PAPETERIE AUX DEPUTES.

M. GIBSON : Je propose :

L'adoption en épreuve définitive des troisième, quatrième et cinquième rapports du comité mixte des deux Chambres sur les impressions parlementaires.

M. FOSTER : Je voudrais savoir la raison de ce rapport. Le rapport dit :

Le comité recommande qu'il soit présenté aux deux chambres un rapport appelant l'attention sur le fait qu'on n'a pas mis à exécution la résolution adoptée par ce comité vendredi, le 13 mai 1898, résolution dont il a été rendu compte aux deux Chambres et qui a été adoptée en épreuve définitive, savoir :—

"Que, pour le prochain exercice et le suivant, l'on fournisse aux députés, fonctionnaires et à ceux portés sur la liste officielle de la galerie de la presse de la chambre des Communes, une papeterie à tous égards égale à celle fournie aux sénateurs ; et que MM. Gibson, Sutherland et LaRivière forment un sous-comité chargé de suggérer les modifications jugées opportunes dans l'interêt des députés," et le comité demande que sa recommandation soit exécutée.

Si la Chambre a déjà adopté ce rapport, je ne vois pas ce qu'elle peut gagner à l'adopter de nouveau. Si ce rapport est demeuré sans effet, cela tient, sans doute à quelque cause valable, et le président du comité pourrait peut-être nous renseigner à ce sujet. Le président du comité des impressions pourrait peut-être aussi nous renseigner au sujet de l'achat de la papeterie à l'usage des députés.

M. GIBSON : Cette question a été discutée au comité mixte des impressions, peu après son organisation, la première session de ce parlement-ci, et les membres du comité ont fait observer que la papeterie fournie aux députés était de beaucoup inférieure à celle fournie aux sénateurs. Les sénateurs, membres du comité, nous informèrent qu'ils avaient un comité interne chargé de régler tout ce qui se rapporte à la fourniture de la papeterie, et il fut alors suggéré de former un comité de la Chambre qui s'occuperait de cette question. Je dois avouer franchement que je me suis rendu auprès de l'Orateur de la Chambre ; et il me dit tenir du sergent d'armes que cette question est de son ressort et que le comité des impressions n'a rien à y voir. Les choses en restèrent là. La chose fut plus tard discutée en comité ; et bien que je n'aie pas assisté à cette séance du comité, je ne veux pas désavouer ce rapport, qui a été réaffirmé le 6 de juin et dont nous demandons maintenant l'adoption en épreuve définitive. Pour son propre compte, le comité doit se borner à dire, pour l'édification de l'honorable député (M. Foster) qui demande des éclaicissements, qu'il a été formulé de temps à autre des plaintes au sujet du mucilage des enveloppes, sur la qualité inférieure du papier en général, et sur la chiche quantité de papeterie fournie aux députés cette session-ci et la session dernière.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. LANDERKIN.

M. GIBSON : Je suis donc bien aise que la Chambre ait été saisie de cette affaire, car si elle est laissée à l'initiative de l'Orateur, alors nous saurons à qui nous adresser. Il a toujours été entendu que c'est au comité à fournir la papeterie et, au nom des membres du comité, je dois dire que nous sommes prêts à nous occuper de la chose, comme cela se fait au Sénat. Le comité n'a pas eu d'autres privilèges que celui de fournir les valises de cuir, et si je ne me trompe, les députés conviendront que les valises de cuir qui leur ont été données, ce parlement-ci, soutiennent avantageusement la comparaison avec celles fournies antérieurement. J'ajoute que tous les membres du comité approuvent la recommandation adoptée par la Chambre en mai 1898.

Le comité qui fut nommé alors par le comité des impressions se composait de M. LaRivière, de M. Sutherland et de moi-même et je l'avoue franchement, nous n'avons jamais rien fait, parce que M. l'Orateur a prétendu que cette affaire était uniquement de son ressort. Il va sans dire que si la Chambre désire se ressaisir de l'affaire et la remettre entre les mains du comité, je suis prêt, pour mon propre compte, à assumer la responsabilité de fournir aux députés de bonne papeterie.

M. LaRIVIERE : Au Sénat, cette partie du service public est sous la direction d'un comité appelé le comité des dépenses éventuelles. Autrefois, il existait dans cette Chambre une institution similaire, mais on l'a abolie et ce service a été attribué au comité de l'économie interne, comité dont l'Orateur, paraît-il, est le président. La Chambre, en se dépouillant ainsi d'un de ses privilèges, a commis une erreur, à mon avis. Il est parfaitement vrai que nous n'avons plus la haute main sur ce service et que notre rôle se borne aujourd'hui à formuler nos griefs, quand nous avons lieu de nous plaindre de la façon dont on nous traite et à voter les crédits nécessaires aux dépenses inhérentes à ce service. Au cours de notre enquête à ce sujet, nous sommes allés chez le commis préposé au service de la papeterie, et nous lui avons demandé comment il se fait que la papeterie qui nous est fournie actuellement soit inférieure à celle qu'on nous donnait jadis, et il nous a informé qu'il avait reçu de l'Orateur l'ordre d'acheter la papeterie d'une certaine maison de commerce de Toronto ; qu'il avait fourni des échantillons à cette maison, et qu'elle s'était engagée à fournir une papeterie de qualité égale aux échantillons, mais qu'elle n'a pas tenu son engagement. Il n'a pas été demandé de soumissions. On a tout simplement demandé à cette maison de commerce d'approvisionner la Chambre de papeterie, pourvu que le prix n'en fût pas supérieur à celui payé pour la papeterie qui nous avait été fournie jusque-là, paraît-il, par une maison de commerce d'Ecosse. On n'a pas demandé à cette maison de com-

merce si elle serait en mesure de fournir la papeterie à meilleur marché, ou des articles de même qualité qu'auparavant, mais on lui a demandé de fournir des articles à peu près semblables aux premiers et qu'on lui paierait le même prix qu'à la maison de commerce d'Ecosse. A mon avis, ce n'est pas ainsi qu'on agit entre hommes d'affaires. Quoi qu'il en soit, la Chambre n'est pas responsable de ce qui s'est fait. Cependant, nous voici en présence du fait que la papeterie fournie aux députés est de qualité inférieure, et j'espère qu'il interviendra une entente entre ceux qui sont chargés de cette branche du service et le comité des impression qui est responsable du paiement de cette papeterie.

En nous entendant ainsi, nous pourrions, peut-être, acheter un meilleur article et donner aux membres de la Chambre la satisfaction qu'ils méritent d'avoir.

M. WALLACE : L'honorable député voudrait-il nous dire le nom de cette maison de Toronto ?

M. RICHARDSON : Le nom de la maison n'a pas été mentionné.

M. BERGERON : Oui. Lorsque nous avons interrogé le commis préposé à la papeterie, nous avons su le nom de la maison qui fournit actuellement ces articles. C'est la maison Warwick, Bros & Rutter, de Toronto. Je ne veux pas parler longuement, et je me contenterai de répéter ce qu'ont dit les honorables députés de Lincoln (M. Gibson) et de Provencher (M. LaRivière), à savoir : que nous avons été très surpris l'an dernier, et il y a deux ans, de constater le mauvais état de la papeterie ; et comme nous formions partie du comité censé chargé de l'achat de la papeterie, nous avons demandé des explications au président. Le 13 mai 1898, fut nommé un sous-comité, composé de MM. Gibson, Sutherland et LaRivière, avec mission de se renseigner sur la matière.

Mais ces messieurs n'ont rien fait ; car ils furent informés que l'Orateur avait pris sur lui de voir à l'achat de la papeterie destinée aux membres de cette Chambre. Nous mandâmes alors le commis, et celui-ci nous dit qu'il avait reçu ordre d'acheter toute la papeterie de la maison que l'on a nommée il y a quelques instants. Plusieurs députés se sont plaints à nous que la papeterie était de mauvaise qualité, et nous avons pensé qu'il serait mieux de saisir la Chambre de la question, ainsi que nous le faisons dans le moment.

M. SUTHERLAND : A la dernière session, j'ai reçu de nombreuses plaintes au sujet de la mauvaise qualité de la papeterie. Je n'avais pas plus droit d'intervenir que tout autre député, excepté, peut-être, en ma qualité de membre du comité. Je m'adressai au commis préposé à la papeterie, et il me dit que personne ne s'était plaint de la papeterie fournie par cette maison. Il n'est que juste à l'égard de cette maison que je répète ces paroles. Il m'informa que cette maison n'avait pas fourni les enveloppes, et que c'était cet article surtout qui avait provoqué les plaintes.

M. BERGERON : Toute la papeterie est mauvaise.

M. SUTHERLAND : Quoi qu'il en soit, les membres de la Chambre n'ont pas paru croire que le comité des impressions était responsable de la mauvaise qualité de la papeterie. Je n'étais pas présent à la réunion du comité, mais on a été unanimement d'avis, je crois, que la meilleure solution serait de s'en rapporter à cette partie du comité composée des membres de cette Chambre pour l'achat de la papeterie. Le président nous a expliqué pourquoi ce comité ne s'est jamais réuni et n'a pas agi en cette matière. Il appartient à la Chambre, je suppose, de dire quelle décision elle va prendre à ce sujet.

Le PREMIER MINISTRE : C'est une question que le comité lui-même devrait résoudre.

M. FOSTER : Il l'a déjà résolue, mais il ne peut donner effet à sa décision.

Le PREMIER MINISTRE : Où est sa décision ?

M. FOSTER : Il me semble que le comité est allé aussi loin que possible. Il a nommé un sous-comité qu'il a chargé de l'achat de la papeterie ; mais lorsque le sous-comité a voulu exécuter son mandat, il s'est aperçu, comme on l'a dit, que M. l'Orateur avait cru de son devoir de s'occuper de la matière. Par conséquent, le comité a rencontré une barrière et n'a pu rien faire.

Le PREMIER MINISTRE : C'est là une question, je le répète, sur laquelle nous pouvons demander l'avis du comité, et s'il y a conflit de juridiction, il doit y avoir moyen de résoudre la difficulté et satisfaire la Chambre. Je conseillerais de renvoyer le rapport au comité pour plus ample examen.

M. FOSTER : Je ne crois pas que le comité pût faire autre chose que ce qu'il a fait. Après avoir discuté la question, il en est arrivé, il y a un an, en 1898, à une conclusion que la Chambre a approuvée ; et il n'a pas été capable d'agir depuis. Si nous approuvons la résolution ou si nous la soumettons de nouveau à la considération du comité, nous allons en appeler à nous-mêmes de notre propre décision, car la Chambre en approuvant la résolution du comité, s'est implicitement engagée à appuyer le comité.

M. GIBSON : La résolution a été adoptée il y a un an.

M. FOSTER : Oui, la Chambre a adopté la résolution, il y a un an. Par conséquent, il appartient à la Chambre de considérer si sa volonté, telle qu'exprimée par la résolution du comité, doit être exécutée ou non.

Quant à moi, je pense que la meilleure chose à faire serait de laisser les membres du comité choisir eux-mêmes la papeterie destinée aux députés. Le comité est chargé des impressions de la Chambre, et il choisirait la papeterie qu'il voudrait. Il serait bien préférable,—je n'exprime, cependant, que mon opinion personnelle—de laisser le comité choisir les échantillons et déterminer la qualité de la papeterie, et ensuite, s'en-rapporter à l'imprimeur de la Reine, qui verrait à acheter ces articles suivant les échantillons. Nous serions justifiables d'enlever ce petit patronage à l'Orateur.

Le PREMIER MINISTRE : S'il y a conflit d'autorité entre le comité et l'Orateur, je ne me prononcerai ni d'un côté ni de l'autre. Au contraire, je crois que la saine doctrine, si je puis m'exprimer ainsi, serait d'appuyer l'Orateur. Mais dans le cas actuel, je ne puis dire qui a tort et qui a raison. Le meilleur moyen est de renvoyer le rapport au comité, avec instruction d'étudier de nouveau la question.

M. FOSTER : Pourquoi ne pas demander au comité de conférer avec l'Orateur ?

M. LaRIVIERE : Mon honorable ami n'a pas bien saisi le sens de ce rapport. Ce n'est qu'une recommandation aux deux Chambres pour faire remarquer que le comité a adopté, vendredi, le 13 mai 1898, une résolution qui a été approuvée par les deux Chambres. C'est simplement pour appeler l'attention sur le rapport fait il y a un an, et resté lettre morte. Je ne sache pas qu'il soit nécessaire pour la Chambre d'adopter ce rapport qui n'a été fait que pour nous renseigner et ne demande pas d'action immédiate.

Le PREMIER MINISTRE : Il n'en est pas moins vrai qu'il y a conflit de juridiction. Le meilleur moyen de résoudre la difficulté est de renvoyer le rapport au comité, qui pourra conférer avec l'Orateur s'il le juge à propos.

M. BERGERON : L'an dernier, trois membres du comité ont été nommés pour faire ce que fait le Sénat en cette matière, mais ils n'ont pas agi parce qu'on les a informés que l'Orateur avait pris la chose en mains. Il s'agit de savoir si le choix de la papeterie appartient à l'Orateur ou au comité.

Sir CHARLES TUPPER : Si mon honorable ami me permet de faire une observation, il verra que le moyen indiqué par le premier ministre se recommande à l'attention de la Chambre. Il y a conflit de juridiction et ce n'est qu'étudier avec soin une question de cette importance que de conseiller au comité de conférer avec l'Orateur et de faire rapport à la Chambre.

M. GIBSON : Au nom du comité, je puis dire que nous nous ferons un plaisir de rencontrer l'Orateur et d'en arriver à une entente, car il n'y a pas d'autre moyen de résoudre la difficulté. Du consentement de la Chambre, je proposerai que les quatrième et cinquième rapports du comité des Impressions soient adoptés, mais que le troisième rapport qui traite de la question dont la Chambre est saisie, ne soit pas approuvé maintenant.

M. RICHARDSON : Il serait bon d'appeler l'attention de la Chambre sur un point que les membres du comité paraissent avoir oublié.

Lorsque nous avons interrogé le commis préposé à la papeterie, M. Clarke, celui-ci a dit que l'on avait promis que la papeterie fournie par les fabricants canadiens serait tout aussi bonne que celle qui nous vient d'Ecosse. Ce n'est que justice envers M. l'Orateur, que de dire que c'est là une des raisons du changement qui a eu lieu. M. Clarke a informé le comité que, vu que la papeterie n'était pas aussi bonne, on aurait recours à l'ancien système et qu'on obtiendrait ainsi la papeterie convenable.

M. CLARKE : A-t-on fait quelque démarche, depuis que cette discussion a eu lieu, pour améliorer la papeterie ? Les enveloppes que l'on nous a fournies ne sont pas convenables.

M. l'ORATEUR : Si l'honorable député veut être assez bon de me poser cette question de nouveau, lorsque nous étudierons en comité les estimations supplémentaires relatives à la Chambre des communes, je me ferai un plaisir de lui fournir toutes les explications qu'il désirera. La motion demande que les quatrième et cinquième rapports du comité mixte des Impressions soit adoptés et que le troisième rapport soit renvoyé au comité pour plus ample examen.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'aimerais saisir cette occasion pour appeler l'attention de la Chambre sur le paragraphe 63a du troisième rapport du comité, page 403 des Procès-verbaux. La motion demandant l'impression du rapport est prématurée, vu que ce rappport n'est pas complet. Il y manque une date. J'ai parlé de la chose aux membres de l'administration, et ils conviennent avec moi que l'impression pourrait être différée jusqu'à ce que le rapport soit complété et la date insérée.

M. LaRIVIERE : La question a été soumise à un comité spécial chargé de faire compléter le rapport.

La motion est adoptée.

PREMIERE LECTURE

M. McINNES : Je propose la première lecture du bill (n° 158) concernant la Compagnie de chemin de fer du district d'Edmonton, et demandant de changer son nom

en celui de la "Compagnie du chemin de fer d'Edmonton, du Yukon et du Pacifique."

PONT DE BELLEVILLE ET DE PRINCE-EDWARD.

M. HENLEY : Je propose :

Que conformément à la recommandation contenue dans le 19e rapport du comité des Ordres Permanents, la règle 51 et la partie de la 49ème règle qui limite le temps pour présenter des bills privés soit suspendue au sujet du bill concernant la Compagnie du pont de Belleville, Prince-Edward.

M. FOSTER : Expliquez-vous.

M. HENLEY : L'objet du présent bill n'est pas de construire un pont, car le pont existe depuis huit ans ; mais les propriétaires ont fait faillite, et les créanciers hypothécaires ont acheté le pont. Nous voulons maintenant changer le nom de la compagnie afin de faciliter l'expédition des affaires aux nouveaux propriétaires.

M. SUTHERLAND : J'ai reçu de M. Corby une lettre me donnant tous les détails de cette matière, et faisant observer que pas un intéressé ne s'opposait à cette mesure. C'est une question d'un intérêt purement local.

M. BERGERON : Quels sont les faits ? Nous n'avons pas entendu l'explication de l'honorable député (M. Henley.)

M. SUTHERLAND : Il s'agit d'un pont situé à Belleville, et l'objet du présent bill est de changer le nom de la compagnie et de transférer la propriété à la nouvelle compagnie. M. Corby m'a assuré que tous les intéressés étaient satisfaits. Dans tous les cas, l'avis sera suffiant, car il n'y a que quelques intéressés, et ceux-ci peuvent tous être représentés devant le comité. Le bill ne peut nuire à personne et aiderait beaucoup la nouvelle compagnie, et serait d'un grand avantage pour le district où ce point est situé.

M. LANDERKIN : Le comité des ordres permanents a été saisi de cette question, ce matin. Comme vient de le dire l'honorable préopinant, l'objet du présent bill n'est pas de constituer une nouvelle corporation, mais de changer le nom de l'ancienne compagnie, vu que le pont est passé entre les mains d'autres propriétaires.

M. SUTHERLAND : Cette mesure est approuvée par les porteurs d'obligations de l'ancienne compagnie. Le bill ne lèsera aucun intérêt privé et favorisera les intérêts publics.

La motion est adoptée.

LA COUR DE L'ECHIQUIER ET LES DETTES DES CHEMINS DE FER

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je demande la permission de présenter le bill (n° 159) concernant la juridiction de la cour de l'Echiquier au sujet des dettes des chemins de fer.

Le bill est très court. L'objet que nous avons en vue c'est de parer aux difficultés qui ont surgi dans l'affaire de Gray et du chemin de fer septentrional du Manitoba. Mes savants amis de la Chambre se rappelleront que le Conseil privé a jugé que lorsqu'il s'agit d'un chemin de fer constitué en corporation par le parlement du Canada, et situé partie dans une province et partie dans une autre, aucun tribunal n'a juridiction pour en ordonner la vente ; car le chemin de fer doit être vendu intégralement. L'objet du présent bill est de donner à la cour de l'Echiquier juridiction en ces matières.

La motion est adoptée, et le bill est lu une première fois.

FRONTIERE DE L'ALASKA ET CABLE TRANSPACIFIQUE.

Sir CHARLES TUPPER : Avant d'aborder l'ordre du jour, j'appellerai l'attention du premier ministre sur les paroles que l'on attribue à l'honorable ministre de la Justice, lequel aurait dit au Sénat que l'on était tomber d'accord sur la ligne frontière de l'Alaska.

Pendant que je suis debout, permettez-moi de dire que je suis certain que la Chambre serait heureuse d'apprendre de la bouche du premier ministre, à quelle phase en est rendue la question du câble du Pacifique, et s'il a été décidé de tenir une autre conférence à ce sujet. La Chambre, j'en suis certain, accueillerait avec plaisir tous les renseignements que l'on pourrait lui donner sur ces deux questions.

Le PREMIER MINISTRE : Au sujet de la première question—la frontière provisoire de l'Alaska,—je dirai que le ministre de la Justice n'a jamais tenu dans une autre Chambre, le langage qu'on lui attribue. Ce que probablement le ministre a laissé entendre, c'est que des négociations se poursuivaient en vue de l'établissement d'une ligne provisoire. J'ai expliqué la chose l'autre jour. La proposition soumise tendait à établir une ligne frontière du Pas de Chilkoot, du Pas de White, et du Pas de Chilcat ou du sentier de Dalton.

Au Pas de Chilkoot et au Pas de White, les parties intéressées sont convenues d'établir une ligne pour deux ans. Tout ce que nous pourrions dire à ce sujet s'appliquerait tout aussi bien aux deux dernières années. Au sujet du sentier de Dalton, je puis dire que les négociations tendant à déterminer une frontière provisoire se poursuivent d'une manière satisfaisante. J'ai déjà dit, en donnant des explications sur cette matière, que je croyais que la frontière serait fixée d'une façon satisfaisante. Je le crois encore. Mais mon honorable ami sait que tant que ces négociations ne seront pas closes, le gouvernement ne peut publier et

communiquer au parlement ce qui s'est passé. J'ai raison de croire, cependant, en ce qui concerne ces lignes provisoires, que nous pourrons effectuer un règlement satisfaisant. Au sujet de la frontière définitive, la question en est encore au même point que la dernière fois que j'ai mentionné ce sujet dans cette enceinte.

Relativement à l'autre question, l'honorable député (sir Charles Tupper) sait que nous avons consacré beaucoup d'attention à cette matière. Malheureusement, le gouvernement anglais, comme tout le monde le sait, n'a pas cru devoir ratifier la convention que la commission impériale avait formée en 1896. Au lieu de présenter des résolutions basées sur cette convention, les autorités impériales, comme mon honorable ami et la Chambre le savent, ont fait d'autres propositions. Nous n'avons pas cru devoir les accepter.

Sans violer aucun secret et sans entrer dans un sujet dont je ne puis parler, je suis certainement autorisé,—dans tous les cas, je le crois,—à dire que nous avons fait des représentations au gouvernement anglais, et qu'une conférence aura lieu entre les représentants des colonies et les autorités impériales. L'administration a choisi le ministre des Travaux publics (M. Tarte), qui doit bientôt s'embarquer pour l'Europe, lord Strathcona et sir Sanford Fleming, un expert en ces matières, pour représenter le Canada à cette conférence. Je crois que sir Sandford Fleming doit partir cette semaine.

M. WALLACE: Je demanderai au premier ministre à quelle conclusion on en est arrivé au sujet du transport des marchandises par le Pas de White. J'aimerais savoir s'il y a quelque difficulté à expédier en entrepôt, par le Pas de White, des marchandises canadiennes à destination de quelque point du territoire canadien.

Le PREMIER MINISTRE: Par le chemin de fer?

M. WALLACE: Par n'importe quelle voie.

Le PREMIER MINISTRE: Mon honorable ami sait que nous avons depuis deux ans un privilège d'entrepôt pour expédier nos marchandises par le Pas de White. Les marchandises se rendent à "Summit House" où nous avons un poste de la police à cheval. L'arrangement en vigueur a donné satisfaction, quoique nous nous soyons plaints quelquefois, parce que les autorités américaines posaient des conditions que nous ne croyions pas suivant l'esprit de la convention intervenue entre le Canada et les Etats-Unis. Mais je dois dire que depuis quelque temps, nous n'avons entendu formuler aucune plainte au sujet du transport des marchandises en entrepôt. J'ai lu récemment dans les journaux que les autorités américaines nous avaient créé certaines difficultés, mais, renseignements pris, nous avons constaté que la nouvelle n'était pas exacte.

M. McNEILL: Le premier ministre pourrait-il nous dire si cet arrangement provisoire au sujet de la frontière de l'Alaska sera de longue durée? On a parlé d'un terme de deux ans, mon honorable ami peut-il nous dire ce qui en est?

Le PREMIER MINISTRE: Je dirai à mon honorable ami qu'il n'a pas été question de la durée de l'arrangement. J'ajouterai que nous insisterons autant que possible pour effectuer un règlement définitif.

PRODUCTION DE DOCUMENTS.

M. FOSTER: J'aimerais appeler l'attention du ministre des Chemins de fer et Canaux et du ministre des Finances sur un rapport qui a été produit au sujet du chemin de fer Central. L'honorable ministre des Chemins de fer, d'après ces documents, aurait clos la correspondance vers le 8 septembre 1898. Je crois que la matière n'en est pas restée là et que le département des Finances a continué la correspondance. Je désire appeler l'attention du ministre des Finances sur la matière, et s'il y a quelque correspondance à ce sujet dans son département, je lui demanderai de la produire.

Le MINISTRE DES FINANCES: Si l'honorable député veut bien m'envoyer le rapport en question, je ferai des recherches.

PATRONAGE DU COMTE DE VICTORIA, N.-E.

M. McDOUGALL: Avant d'aborder l'ordre du jour, je désire appeler l'attention sur ce que je considère comme une matière importante. Les membres de cette Chambre se rappellent que lors de la convocation du parlement, il y a trois ans, nous avions dans les rangs de la gauche, l'honorable député de Victoria, N.-E. (M. Bethune). L'honorable député a quitté, d'une façon mystérieuse ce côté-ci de la Chambre pour aller de l'autre côté.

M. l'ORATEUR: Je suppose que l'honorable député conclura par une motion?

M. McDOUGALL: C'est mon intention, M. l'Orateur. Certains faits ont été révélés, et je crois que l'on devrait renseigner la Chambre sur les motifs mystérieux qui ont induit l'honorable député à passer de l'autre côté de la Chambre, sans faire, devant vous, M. l'Orateur, la génuflexion d'usage.

L'on a appelé mon attention sur un article publié, il y a quelques jours, dans un journal de mon comté, article qui rend le mystère encore plus inexplicable, à mon avis, et qui exige une explication, si ce n'est de l'honorable député de Victoria, du moins, de la part du gouvernement, et plus particulièrement du ministre des Finances.

L'article en question, sous forme de lettre, a paru dans le "Herald," de Sydney-nord, un journal publié dans le comté du Cap-Breton, et est intitulé : "Patronage dans le comté de Victoria."—Lettre de l'honorable Wm Ross :

Au directeur du *Herald* :

Comme il paraît y avoir un fort doute et une pénible incertitude dans le comté de Victoria au sujet de la personne qui distribue le patronage dans le dit comté, et afin de dispenser les curieux d'écrire des lettres à ce sujet, je citerai le passage suivant d'une lettre de M. Fielding, en date du 8 mai :—

"En même temps, il est aussi bien que toutes les parties intéressées comprennent que le patronage dans le comté de Victoria est distribué sur l'avis de l'honorable Geo. H. Murray. Tous ceux qui prétendent le contraire se trompent, ou désirent dénaturer les faits et créer des embarras,"

A ce qui précède, j'ajouterai la lettre suivante que l'honorable Geo. H. Murray m'a adressée, à la veille de partir pour Londres :—

"Comme je m'en vais en Angleterre dans quelques jours, me feriez-vous le plaisir de veiller avec le plus grand soin aux affaires de patronage fédéral qui pourraient survenir dans le comté de Victoria pendant mon absence? J'aimerais qu'en toute matière requérant des connaissances spéciales, vous prissiez avis de M. Morrisson.

Ces lettres devraient régler d'une façon péremptoire la question que me posent mes nombreux correspondants de Victoria.

(Signé) W. ROSS.

Halifax, N.-E., 7 juin 1899.

M. l'Orateur, j'ai comme député en cette Chambre, le privilège de protester contre ce que je regarde comme une criante injustice envers la population du comté de Victoria. J'ai aussi, accidentellement, le privilège d'être un des électeurs de l'honorable député de Victoria, et à ce titre, j'ose dire qu'on a fort injustement traité mes coélecteurs. La grande majorité d'entre eux : 1049 contre 867, avait confié à l'honorable député le mandat de défendre leurs intérêts dans cette Chambre ; or, voici qu'après trois ans de service de sa part, ils apprennent qu'ils ne sont plus représentés ici et qu'au lieu d'un député qui s'occupe de leur comté, ils ont pour mandataire, un monsieur qui se pavane dans les rues de Londres, et qui n'a jamais occupé de siège en cette Chambre. Au peuple de Victoria, l'honorable ministre des Finances a le devoir d'expliquer cette étrange attitude que prend non seulement le gouvernement, mais aussi le député de Victoria. Il s'est déjà passé des choses fort étranges, et il est, sans aucun doute, à la connaissance de certains députés que ce monsieur à qui l'on a transporté le patronage comme sous-représentant d'un sous-représentant du comté de Victoria, fut un jour ici, ministre de la Milice et de la Défense ; le candidat défait dans ce comté a aujourd'hui le privilège, non seulement de le représenter, mais de confier l'exécution de son propre devoir à une autre personne. Il me semble que j'ai raison de soupçonner mon honorable ami de Guysborough de tremper dans cette affaire. Il n'y a pas longtemps, j'ai cru de mon devoir de le signaler comme étant partiellement responsable du transport du siège du député de Victoria de ce côté-ci à l'autre côté de la Chambre. Ce qui s'est passé autrefois à ma connaissance, est de nature à justifier cette opinion. Je n'ai qu'à signaler certaine lettre écrite par l'honorable William Ross, il y a quelques années, au sujet des négociations qui eurent lieu entre l'honorable député de Victoria et l'honorable député de Guysborough. M. l'Orateur, si la lettre est susceptible d'éclaircir ce mystère, avec votre permission, je vais la communiquer à la Chambre :

Halifax, 19 décembre 1893.

M. H. McKenzie, écr.

Cher monsieur,—J'ai l'intention de partir d'ici le 26 du courant, afin d'être à Sydney le soir de ce jour-là et d'assister, le 27, aux fêtes qui doivent y avoir lieu. J'ai écrit trois fois à D. C. Fraser, mais il hésite toujours, et mon impression est qu'il ne bougera pas. Je dois être chez moi samedi soir. Il n'est pas probable que Sam mette pied à terre avant samedi. Je serai heureux de rencontrer à Sidney autant de mes amis que possible. Pour parler sérieusement, j'ai un mien ami, qui connaît un jeune homme du bureau du "Herald", et il dit que Cahan a écrit à Bethune lui demandant s'il y avait quelque vérité dans la nouvelle que Fraser et lui faisaient partie de cette dégoûtante alliance ; le Dr n'ayant rien répondu, l'on conclut que les deux parties intéressées ont signé le traité.

On n'y est pas favorable, l'on prétend que Bethune ne peut pas lier le parti. De fait, on connaît la ruse sournoise du Dr, et on le dit égoïste, indifférent pour le parti, et tout à lui-même. John A. peut cacher sa conduite, mais Béthune ne saurait cacher la sienne, et ses méthodes hypocrites le font passer pour plus dangereux et pour plus corrompu que John A. A condition que vous en supprimiez les noms, faites ce qu'il vous plaira de ce renseignement. L'élément Harris est bêtement attaché au char de Bethune. A son retour chez lui, Sam va avoir à décider s'il se porte candidat. Si pareille chose arrive, ce sera pire que de la dynamite dans le camp de ces deux beautés qui croient tenir dans le creux de leur main les destinées politiques de Victoria. Un seul candidat, tout d'abord, suffirait à semer la confusion et la terreur dans le camp. Si Sam veut triompher, il lui faut choisir un collègue avec l'approbation des amis que nous avons dans le conseil.

A vous,

(Signé.) W. ROSS.

M. WALLACE : L'honorable député de Guysborough était-il l'une de ces beautés ?

M. McDOUGALL : Oui, et je voudrais de l'honorable ministre des Finances quelque renseignement à ce sujet ; c'est très sérieux, très important. Je propose que la séance soit levée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Par malheur ou par défaut d'intelligence, j'ai beaucoup de peine à saisir quel est ce point sur quoi l'honorable député désir se renseigner ; s'il veut bien me le dire, je serai fort heureux de lui fournir les renseignements qu'il désire. Quel est-il, ce point ?

M. McDOUGALL : Le voici : Je voudrais savoir pourquoi le comté de Victoria, N.-E., n'est pas représenté dans cette Chambre.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député semble croire que si un honorable député n'a pas le patronage du comté, le comté n'est pas représenté. S'il en est ainsi, le Cap-Breton n'a pas de représentant, car l'honorable député (M. McDougall) n'a pas le patronage du Cap-Breton. Voici précisément où le bât blesse : l'exercice du patronage dans son comté a toujours été le seul moyen de le faire élire ; à présent qu'il l'a perdu, l'honorable député du Cap-Breton se trouve avoir perdu à la fois son dernier espoir de redevenir député en cette Chambre.

M. McDOUGALL : L'honorable ministre ferait mieux d'attendre.

Le MINISTRE DES FINANCES: C'est l'honorable député qui aurait fait mieux d'attendre pour soulever ces petites questions et en entretenir la Chambre. On lui a enlevé la direction du Cap-Breton aux élections provinciales ; c'est pourquoi, il y a un mois, il s'est absenté de la Chambre pour aller essayer de sauver le reste de son influence politique dans le district municipal de Grand-Narrows, mais là aussi, il a essuyé une défaite. L'honorable député semble prendre la mouche parce qu'on a permis au premier ministre de la Nouvelle-Ecosse de conseiller le gouvernement en certaines matières relatives au comté de Victoria. Qu'est-ce qui nous défend de parler à ciel ouvert de toutes ces questions ? Quand le candidat d'un parti qui triomphe subit lui-même une défaite, il est consulté relativement au patronage de son comté ; c'est là une pratique bien connue. Dans le cas actuel, peu après sa défaite, le candidat défait a été nommé à un emploi, et dès qu'il a cessé d'être indépendant, dès qu'il est entré en fonctions comme employé de ce gouvernement, dès lors, nous avons cru qu'il devait cesser d'être conseiller politique. Nous en avons trouvé un autre dans la persone du premier ministre de la Nouvelle-Ecosse, M. Murray ; c'est un habile représentant du gouvernement : il est député du comté de Victoria à la législature, et dans notre opinion, il mérite toute notre confiance. L'honorable député du Cap-Breton dit qu'il aimerait à se renseigner sur les moyens occultes qui ont fait faire à l'honorable député de la Nouvelle-Ecosse(M. Bethune), la traversée de cette Chambre ; qu'il s'adresse à l'honorable député lui-même, pour moi, je ne connais pas cette sorte de moyens. C'est en toute liberté que l'honorable député a franchi le parquet de cette Chambre, et qu'il est venu occuper un des sièges de la droite et que depuis lors, il a donné au gouvernement un loyal et indépendant appui ; je tiens à le reconnaître et à en remercier l'honorable député. Il en a d'autant plus de mérite, qu'il nous a accordé cet appui sans l'ombre de la moindre condition. La direction du patronage, l'honorable député ne l'a aps demandée ; il savait, d'ailleurs, qu'il appartenait à l'honoroble monsieur, qui s'était fait notre conseiller dans le passé. L'honorable député de la Nouvelle-Ecosse (M. Bethune) comprenait parfaitement tout cela, mais voyant combien la politique du gouvernement sur les grandes questions d'intérêt public était conforme à la prospérité du Canada, du Cap-Breton et de son comté en particulier, il nous a appuyé de lui-même et sans condition, et il n'y a rien en cela qui ne lui fasse le plus grand honneur.

Sir CHARLES TUPPER : Quand l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) a repris son siège, je me suis demandé en vain qu'est-ce qu'il avait bien pu vouloir dire. Il a affecté de se perdre dans l'interprétation de ce qu'a dit l'honorable député du Cap-Breton (M. McDougall) ; c'était pourtant bien simple : mon honorable collègue n'a jamais prétendu que ni lui ni moi, ni les candidats défaits au Cap-Breton, nous eussions droit de profiter de notre position pour conseiller le gouvernement. Ce n'est pas de cela que mon honorable ami se plaint, sa plainte est de toute autre nature. Je reflète l'opinion de la Chambre en le disant : c'est un principe du gouvernement responsable bien connu, et invoqué tous les jours par les honorables députés de la droite, que lorsqu'ils sont requis de fournir à cette Chambre les raisons pour lesquelles, dans l'exercice du patronage, ils ont destitué sommairement des employés, ils répondent invariablement qu'en cela, ils n'ont fait qu'obéir au représentant du comté, ami du gouvernement ou, s'il s'agit d'un comté qui laisse le gouvernement sans représentant en cette Chambre ils disent, comme vient de le faire l'honorable ministre des Finances, avoir besoin d'une autre personne. J'approuve sans restriction le choix qu'ils ont fait de M. Murray, le premier ministre de Nouvelle-Ecosse. Le député du comté de Victoria étant un adversaire du gouvernement, ce dernier a très bien fait de choisir M. Murray. Il a suivi un précédent reconnu des deux partis en cette Chambre, en s'adressant à un homme qui est député de ce comté à la législature, et qui occupe, dans la province, une haute position qui le rend propre à agir comme conseiller par rapport au comté. Non, ce n'est pas là le point. Le point, grave, selon moi, c'est que l'honorable député (M. Bethune) élu dans Victoria comme adversaire du gouvernement dans une lutte purement de parti, et pour appuyer le parti conservateur, a abondonné celui-ci, et a tourné casaque, est passé à l'ennemi sans avoir eu le courage de donner, que je sache, d'aucune manière et à qui que ce soit dans le parti conservateur, la raison de ce changement. Je n'ai jamais sondé les motifs de cette action, je ne l'ai pas jugée assez importante pour prendre la peine d'y penser.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

Sir CHARLES TUPPER : Quand j'ai su que l'on avait entamé des négociations avec l'honorable député pour lui faire changer d'allégeance, pour lui faire embrasser le parti qu'il devait combattre et abandonner celui que le comté de Victoria l'avait envoyé défendre, j'ai pensé qu'il ne valait plus la peine d'échanger aucune parole, ni d'avoir aucun rapport avec lui. Son action, dans cette Chambre ou en dehors, je ne l'ai jamais jugée assez importante pour m'enquérir des raisons qui avaient pu la déterminer. J'ai compris qu'à la première occasion, le comté qui l'avait élu prouverait assez, par son indignation, ce qu'il pensait de la trahison de l'honorable député. Je comprends qu'il est des circonstances où un député peut changer d'allégeance, mais encore faut-il qu'il ait de cela de bonnes raisons à donner au parlement et à ses électeurs. Mon honorable ami (M. McDougall), a soulevé un point fort important par rapport au gouvernement parlementaire, c'est que l'honorable député de Victoria (M. Bethune) ayant abandonné son parti pour se faire ouvertement l'appui des honorables membres de la droite ne devrait pas être, de leur part, l'objet de tant de mépris. Le gouvernement ne pouvait mieux lui prouver qu'il avait perdu tout droit à son respect, qu'en refusant de le consulter quant au patronage du comté qu'il prétend représenter. Toutefois, j'admets, avec le ministre des Finances, et le gouvernement que l'honorable député (M. Bethune) s'est montré assez indigne de la confiance de ses électeurs pour perdre auprès du gouvernement le respect et la considération auxquels tous ceux qui l'appuient d'une manière indépendante ont droit de prétendre ; c'est là le point que le ministre des Finances a cru prudent d'éviter. Il s'est gardé de dire à la Cambre pourquoi on a traité avec ce souverain mépris dont on vient de lui réitérer la preuve, ce député qui les appuie et qui ose se prétendre le représentant de Victoria, N.-E., (M. Bethune). Je n'hésite pas à dire que si le gouvernement n'avait pas un homme en cette Chambre qui représentât le comté, l'honorable député qu'ils ont consulté était digne de l'être, mais c'était traiter le député de Victoria (M. Bethune) avec mépris, que d'aller, comme on l'a fait, à Halifax, consulter un homme qui n'est pas dans la vie publique, un candidat défait qui publie partout, sous sa signature, le mépris que l'on fait subir au député actuel de Victoria (M. Bethune). Le point, c'est celui-là. De quel droit l'honorable ministre (M. Fielding), vient-il parler de la position qu'occupe en cette Chambre mon honorable ami le député du Cap-Breton (M. McDougall) ? Il (M. McDougall) siège comme moi ici, de par le vœu déclaré, lors de l'élection générale, de l'immense majorité de ses électeurs, et alors même que le ministre des Finances pratiquait l'achat des comtés——

Quelques VOIX : A l'ordre.

Sir CHARLES TUPPER : Oui, pratiquait l'achat des comtés.....

Quelques VOIX : A l'ordre.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : M. l'Orateur, je demande que l'honorable député, (sir Charles Tupper), retire cette parole.

Sir CHARLES TUPPER : Cette parole, je vais vous en donner la raison dans quelques instants.

Le MINISTRE DES FINANCES : M. l'Orateur, je soulève une question d'ordre. De deux choses l'une, l'honorable député, (sir Charles Tupper), doit être déclaré dans l'ordre, où il doit retirer cette expression.

M. l'ORATEUR : Je ne crois pas qu'il soit parlementaire d'accuser un honorable député de cette Chambre d'avoir acheté un siège au parlement.

Sir CHARLES TUPPER : Je n'ai rien fait de tel.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, c'est ce qu'a fait l'honorables député, (sir Charles Tupper), on en a la preuve dans les "Débats".

Sir CHARLES TUPPER : Non.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'en appelle à tous les honorables députés qui l'ont entendu.

Sir CHARLES TUPPER : Je vais maintenant parler sur la question d'ordre.

M. l'ORATEUR : L'honorable député, (sir Charles Tupper), n'avait pas fini sa phrase.

Sir CHARLES TUPPER : Ni était-ce mon intention de la finir de la manière que l'a prétendu le ministre des Finances. J'ai dit que le ministre des Finances avait tort de prétendre que depuis les élections de 1896, le comté du Cap-Breton avait prouvé, par l'élection de députés libéraux à la Législature, que mon honorable ami (M. McDougall) et moi, n'étions pas en état de représenter ce comté ; je voulais démontrer que l'élection des libéraux à la Législature, dans le comté du Cap-Breton, était due à ce que le ministre des Finances, (M. Fielding), y avait promis de changer complètement de politique, savoir : d'abandonner la sienne, et d'adopter celle pour laquelle j'ai combattu dans cette Chambre et ailleurs pendant un quart de siècle. Je soutiens que l'honorable ministre (M. Fielding), a renoncé à la politique que son chef avait embrassée, et a fait en dehors de cette Chambre des arrangements en vertu desquels les libéraux devaient triompher dans la Nouvelle-Ecosse, grâce à des principes diamétralement opposés à ceux qu'avait prêchés le parti libéral pendant des années. J'avais raison de dire que le ministre des Finances a acheté l'appui du peuple de la Nouvelle-Ecosse, non pour lui-même, mais pour la Législature de cette

province, par l'adoption de la politique de ses adversaires et par l'abandon de la sienne propre. En tançant mon honorable ami du Cap-Breton (M. McDougall) l'honorable ministre (M. Fielding), me touche également, mais je ne crains pas de lui dire que le moyen dont on s'est servi pour remporter les élections provinciales prouve tout simplement que mon honorable ami et moi nous avons gardé la confiance que les électeurs du Cap-Breton ont placé en lui pendant des années, et dont ils m'ont honoré moi-même à deux reprises. Il était puéril pour le ministre des Finances d'aller jusqu'à attaquer la position d'un honorable député de cette Chambre dont le présent et l'avenir valent autant, sinon plus, que ceux de l'honorable ministre (M. Fielding) lui-même, car, on le sait, à la dernière élection générale, ce dernier a abandonné son propre comté, pour aller se faire élire dans une partie reculée de la province. J'apprends même qu'il est actuellement, comme Japhet, à la recherche d'un père, à battre toute la province de la Nouvelle-Ecosse pour trouver un autre comté qui l'élirait. Comme moyens de se faire élire dans cette partie reculée de la province dont je viens de parler, il avait deux projets de chemin de fer, mais incapable de justifier ce qu'on attendait de là, il cherche maintenant, me dit-on, un autre comté à représenter. Je ne dis pas qu'il manquera d'en trouver un, mais il sied mal à un honorable député de sa position, de lancer à la tête d'un autre député de cette Chambre qu'il ne représente pas un comté qui l'a envoyé ici.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il paraît que mon honorable ami (sir Charles Tupper), ne se représentera plus au Cap-Breton, et qu'il est actuellement à la recherche d'un autre comté.

Sir CHARLES TUPPER : Je fais fi de cette rumeur à jamais. Je puis dire à l'honorable ministre des Finances que si je reviens en cette Chambre, ce sera comme député du comté qui m'a élu deux fois par d'écrasantes majorités ; je puis lui dire qu'il faudrait un beaucoup plus fort adversaire que lui pour me faire renoncer à la candidature dans cette intelligente division du Cap-Breton. Voilà.

Le Ministre des Finances a repris son siège sans avoir répondu à une question claire, catégorique, que lui a faite mon honorable ami du Cap-Breton (M. McDougall), qui lui a demandé pourquoi lui et son gouvernement s'étaient départis du principe qui veut que les membres du gouvernement prennent l'avis des députés qui les supportent. Le silence du ministre équivaut à un aveu ; c'est que le gouvernement a adopté des procédés que les honorables membres de la droite qui, en certains autres cas, ont brocanté l'exercice du patronage d'un comté à des gens qui n'appartenaient pas à cette Chambre, n'avaient pas encore osé adopter, je crois, si ce n'est dans certaines circonstances particulières. Nous sommes encore à attendre la réponse du ministre des Finances à cette importante question.

M. D. C. FRASER (Guysborough) : M. l'Orateur, je n'aurais rien dit, si le moins ancien des députés du Cap-Breton (M. McDougall), n'avait pas laissé entendre que j'ai trempé dans une affaire peu honorable. Je ne saurais avoir de mission plus honorable que celle de convertir n'importe lequel de ces messieurs. Si j'y réussis, on devra me regarder comme un missionnaire digne d'une ovation comme nul d'entre eux n'en connut jamais. Qu'il faut peu pour exciter tant de fureur ! Si l'honorable chef de l'opposition avait pris le temps de s'enquérir pourquoi l'honorable député de Victoria, N.-E., (M. Bethune), avait abandonné la gauche, il aurait vu que c'est pour des raisons tout à fait honorables. L'honorable député a commencé par dire que c'était chose inconnue qu'un député n'eût pas le patronage de son comté, puis il a essayé de prouver que l'honorable député de Victoria n'était pas digne de cette position ; enfin, il a répété qu'il était inouï qu'un député n'eût pas ce patronage, et demande à l'honorable député de Queen et Shelburne (M. Fielding), pourquoi on ne lui avait pas accordé ce patronage. L'honorable député a répondu lui-même, en disant que l'honorable député de Victoria, n'en était pas digne.

Sir CHARLES TUPPER : Nous allons prendre cette réponse.

M. FRASER (Guysborough) : Pour moi, je n'en veux pas. Je ne fais que démontrer la force de l'argument de l'honorable député. Je n'accepte rien.

L'honorable député oublie complètement que le soin de dispenser les faveurs dans ce comté—et il sait qu'il ne pouvait être en de meilleures mains—était confié à ces gens avant que l'honorable député de Victoria eût jugé à propos de passer à la droite. Je comprends parfaitement que l'honorable député a dû attendre longtemps pour constater s'il y aurait de l'autre côté quelque signe de repentir. Il ne voulait pas quitter ce parti, car il y avait été lié pendant quelque temps : il ne l'a fait qu'après qu'ils eurent été abandonnés au désespoir et au juste châtiment qui les suivent fatalement. Et après cela, il en vit d'autres chargés de la dispensation des faveurs, de sorte qu'il n'y eut pas d'injustice commise dans l'intervalle.

Je puis, je crois, apprendre de l'honorable chef de l'opposition, si l'état de choses opposé existait. Si l'honorable député de Victoria était passé de ce côté-ci de la Chambre et qu'on l'eût chargé de distribuer les faveurs, je m'imagine avec quelle énergie l'honorable chef de la gauche aurait crié à la corruption, avec quelle force il aurait affirmé que l'honorable député avait été acheté. Ces honorables députés semblent

croire que l'on a dû chargé l'honorable député de Victoria de distribuer les faveurs pour l'engager à passer du côté de la droite. Ils ne sauraient comprendre autre chose. Ils ne sauraient comprendre comment il serait venu de ce côté-ci sans être chargé immédiatement de distribuer les faveurs et sans recevoir sa récompense. L'honorable député s'est joint à nous sans nous demander d'être chargé de la distribution des faveurs, et il donne son appui au gouvernement, sans qu'on l'ait acheté. Ces honorables députés ne peuvent pas concevoir qu'un homme change ses opinions politiques sans être payé pour le faire.

La lettre que l'honorable député du Cap-Breton a lue—et il le sait très bien—ne concernait pas la politique. L'assemblée à laquelle M. Ross et moi devions assister était tout à fait différente. Un homme intelligent doit quelquefois pouvoir changer d'opinion, lorsqu'il s'aperçoit qu'il lui est impossible d'aller où il croyait pouvoir aller ; mais permettez-moi de dire à l'honorable député, en présence de l'honorable député de Victoria, que ce dernier et moi n'avons jamais discuté la question de son changement de parti.

L'honorable député, après avoir abandonné le parti conservateur, a discuté avec moi ce qui l'avait porté à agir comme il l'avait fait ; mais je n'ai jamais rien dit ni écrit à ce sujet, dans le comté ni ailleurs. Je sais seulement que j'ai vu un signe d'affaiblissement chez l'honorable député. Il avait été bien préparé, car dans sa jeunesse il avait été associé à des gens respectables, et je savais qu'il ne fallait pas désespérer de lui, bien qu'il se fût furvoyé jusqu'à s'allier à des gens suspects.

Mais j'ai cru qu'après, il reviendrait vers ceux à qui il appartenait naturellement. Mais l'honorable chef de la gauche le regarde avec mépris car il n'a pas été chargé de distribuer les faveurs. L'honorable député de Victoria se trouve dans une position différente.

M. FOSTER : Un grand blâme pour vous.

M. FRASER (Guysborough) : Un grand blâme pour l'ex-ministre des Finances, je n'en doute pas, mais non pas pour qui que ce soit de ce côté-ci de la Chambre. L'honorable député est ici de sa propre volonté ; et s'il n'est pas chargé de la dispensation des faveurs dans son comté, ce n'est pas parce que le gouvernement manque de confiance en lui, mais c'est parce qu'il est venu sans demander la chose. Il viendra un temps où il prouvera qu'il s'est lavé dans la piscine de Siloë, et qu'il s'est purifié.

M. McDOUGALL : L'honorable ministre des Finances a cru bon de faire allusion à une élection municipale qui a eu lieu il y a quelques semaines dans une certaine partie de ma circonscription électorale et à laquelle j'ai pris part. Or, vu les circonstances se rattachant à cette élection, je croyais que le ministre des Finances aurait été le dernier homme en cette Chambre à en parler. Celui à l'élection duquel je me suis opposé, à titre d'électeur de cet arrondissement, a été élu, et je ferai connaître à la Chambre les circonstances dans lesquelles il a été élu. Peu de temps avant l'élection, les amis que l'honorable ministre des Finances compte dans cet arrondissement ont essayé d'ajouter des noms à la liste des électeurs, afin de remporter des avantages dans l'élection ; et, après l'élection, ou peut-être quelques jours auparavant, il est arrivé que l'on a commis d'assez grandes fraudes relativement à l'inscription de ces nouveaux électeurs sur la liste. On a examiné les faits, et il a été prouvé devant le tribunal que ceux qui demandaient que les noms fussent inscrits sur la liste avaient contrefait seize signatures. Non seulement l'on a contrefait ces signatures, mais l'on a aussi contrefait la signature du magistrat sur l'affidavit que l'on suppose avoir été donné par ces personnes ; et l'on m'informe que le shérif du comté a mis huit de ces noms sur la liste, après avoir fixé au 25 du mois la prise en considération des noms à inscrire, puis au 24, lorsqu'il eut constaté que le 25 était le Vendredi Saint, et cela, sans avertir les intéressés, sauf les partisans de l'honorable ministre des Finances. Quand les témoins assignés vinrent au tribunal le 25, ils virent que la procédure avait été faite le 24, et c'est là toute l'explication qu'ils ont pu obtenir. Si je me le rappelle bien, dans ces circonstances, seize ou dix-sept noms ont été inscrits sur la liste des électeurs, et celui qui a été élu est un ami de l'honorable ministre des Finances, avec l'appui de ces électeurs. Pendant des mois avant l'élection, il avait parcouru cet arrondissement. Dans une certaine occasion, il s'est fait accompagner par l'inspecteur des pêcheries, et a visité une rivière qui traverse la circonscription, en promettant à la population intéressée de dépenser $500 pour le nettoyage de cette rivière, dans le but d'obtenir son appui à l'élection.

Il a fait parcourir le district par les employés du chemin de fer, et leur a fait acheter des matériaux pour cette voie ferrée, et il en a lui-même acheté dans le but d'influencer les électeurs.

En outre, il était autorisé à promettre à la population de ce district que les réparations de ce chemin de fer lui donneraient du travail. On a fait, depuis, quelques-unes de ces réparations, et, il y a quelques jours, un des habitants de ce district m'a envoyé une lettre m'informant que l'on avait quarante-deux hommes pour exécuter des travaux que quinze hommes auraient pu faire. Dans un autre cas, on envoya dans le district une pétition adressée au premier ministre de la Nouvelle-Ecosse demandant de l'aide pour un chemin de fer, et quelques jours avant les élections, l'on distribuait aux électeurs de cet arrondissement muni-

cipal une réponse portant que environ $1,500 seraient dépensés pour ce chemin.

M. LANDERKIN : On n'a certainement pas pu acheter vos partisans de cette manière ?

M. McDOUGALL : On a certainement réussi à acheter des partisans. Cela se passe à la connaissance du gouvernement fédéral, à qui l'on demande de l'aide de cette nature pour ces contestations, et tout cela, à la connaissance du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.

Le parti libéral avait la haute main sur les affaires municipales du comté, et il a offert tout ce qu'il a pu imaginer pour influencer les électeurs à voter pour son homme.

C'est par ces moyens que le parti libéral a assuré l'élection de son candidat par une majorité de neuf voix ; je dirai aussi à l'honorable ministre des Finances que l'associé du premier ministre de la Nouvelle-Ecosse est l'homme qui a évincé un ou deux témoins importants dans une action intentée pour fraude contre ceux qui avaient ainsi grossi la liste des électeurs.

L'honorable ministre des Finances a parlé de mon influence dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter. Depuis vingt et un ans, j'ai représenté cette circonscription presque sans interruption ici et dans une autre Chambre, et rien ne me ferait plus de plaisir que de voir l'honorable ministre des Finances me suivre de hustings en hustings aux prochaines élections. Il est venu dans mon comté, il y a quelques années, et dans chaque arrondissement où il a adressé la parole, ma majorité a été considérablement augmentée, et ses propres amis lui ont conseillé de ne pas venir dans le comté pendant la dernière élection, et il n'est pas douteux qu'ils ne lui donnent le même conseil à une autre élection. Je consens volontiers, lorsque l'honorable ministre le désirera, pour esayer les forces des deux partis dans le comté de Cap-Breton, à rencontrer l'honorable ministre et à établir une comparaison entre l'influence qu'il exerce dans ce comté et celle que j'y exerce moi-même.

M. GILLIES (Richmond, N.-E.) : A titre de représentant de l'île du Cap-Breton, je suis très peiné de voir qu'un de mes collègues de cette partie privilégiée de la Confédération occupe une position aussi peu enviable que celle que l'honorable député de Victoria, N.-E. (M. Bethune) occupe en cette Chambre. Son pseudo-ami, le ministre des Finances, n'a pas amélioré cette position en venant à sa rescousse. Durant les deux parlements qui ont précédé l'arrivée de l'honorable député de Victoria en cette Chambre, ce comté y a été représenté par un partisan fort et conséquent du gouvernement de l'époque. Je veux parler de M. John A. Macdonald, et quand ce dernier a jugé opportun, dans son intérêt personnel—non parce qu'il craignait de ne pas être élu—de se retirer de la politique, qu'a-t-il fait ? Il a fait tout en son pouvoir pour faire élire l'honorable député (M. Bethune). Qu'avons-nous fait de ce côté-ci ?

Nous nous sommes rendus dans ce comté et avons travaillé ferme à l'élection de cet honorable député, en face de l'opposition la plus violente et la moins scrupuleuse, aidée et encouragée par le ministre des Finances (M. Fielding). Comment l'honorable député de Victoria a-t-il été traité en cette Chambre par ses amis ? Il avait son siège de ce côté-ci, près de l'endroit où je me trouve maintenant ; c'était un de nos partisans envoyés par la population de Victoria pour appuyer le parti conservateur en cette Chambre. La ligne de démarcation qui sépare les deux partis est bien distincte. Il se présentait comme notre candidat, et chacun de nous fit tout en son pouvoir pour l'aider. L'autre parti appuyait la candidature de M. Sam. Campbell. L'honorable ministre des Finances et M. Murray, le premier ministre de la province, firent tout en leur pouvoir pour M. Campbell. Toute l'influence politique dont l'on put disposer fut mise au service de M. Campbell contre mon honorable ami, le député de Victoria, qui était notre candidat. Quand l'honorable député est arrivé en cette Chambre, nous avons mis notre confiance en lui, et, à notre surprise, il a passé soudainement de l'autre côté, pour des raisons mieux connues de lui et du ministre des Finances.

Nous le voyons aujourd'hui occuper un siège derrière le ministre des Finances, et toujours voter avec le gouvernement ; et cependant, le ministre des Finances l'a humilié en envoyant une lettre à Halifax à l'honorable M. Wm. Ross, qui n'était pas candidat à l'élection, lui disant que l'honorable député (M. Bethune) était virtuellement répudié par le gouvernement, bien qu'il eût déserté ses amis et se fût allié à ses adversaires. J'admets parfaitement avec mes honorables amis de ce côté-ci que le comté de Victoria a été traité des plus ignominieusement par le gouvernement, lorsque ce dernier a manifesté son manque de confiance dans le représentant de ce comté comme l'a fait le ministre des Finances dans cette lettre écrite à M. Ross. Par quel principe le ministre des Finances peut-il justifier sa conduite lorsqu'il déclare que le député du comté de Victoria, occupant un siège derrière lui, et assistant aux caucus du parti, rencontrant les ministres et entrant dans leurs bureaux particuliers, n'est pas digne d'être, dans son comté, le dispensateur des faveurs du gouvernement ?

Relativement à la défaite des partis aux élections municipales, quel est le passé de M. Murray, qui est un de mes amis personnels ? Il s'est présenté mainte et mainte fois pour la chambre provinciale dans son comté natal du Cap-Breton, et n'a pas pu se faire élire. Il s'est présenté en 1887 pour la Chambre des communes, et a été défait

par des centaines de voix. En 1891, il a été défait de nouveau par des centaines de voix, et en 1896, alors qu'il a fait la lutte contre l'honorable chef de la gauche, il a été défait une troisième fois, et cela, par un millier de voix. M. Murray s'est présenté dans l'arrondissement municipal même où il est né, et il lui a été impossible de se faire élire.

Voilà l'histoire d'un homme qui jouit aujourd'hui de toute la confiance du ministre des Finances et de ses collègues, et pour l'amour duquel le ministre des Finances traite avec mépris son nouvel ami (M. Bethune), qui représente à l'heure qu'il est le comté de Victoria en cette Chambre.

Je ne suis pas de ceux qui blâmeraient quelqu'un de changer de parti politique, lorsqu'il le fait pour une excellente raison. Tout homme a parfaitement le droit, pour une raison bonne et valable, de changer en tout temps de parti. Mais lorsqu'un homme passe délibérement d'un côté à l'autre de la Chambre et qu'il ne donne aucune raison de ce changement ni à ses collègues, ni aux électeurs qui l'ont envoyé ici, sa conduite est fortement répréhensible.

Que dire d'un des beaux produits de ma province (M. Fraser), qui n'ouvre jamais la bouche sans donner dans le panneau ? Cet honorable député, après avoir été uni par l'honorable M. Ross à l'honorable député de Victoria, a été désigné avec raison comme l'un de nos deux beaux produits. Et il représente là, j'ose le dire, le comté de Guysborough pour la dernière fois, et il le sait. Il a parcouru le pays de l'est à l'ouest, à la recherche d'un emploi, à la recherche d'une charge de juge. Il aurait accepté avec plaisir une charge de juge à la Colombie Anglaise, mais il ne l'a pas eue, à cause de la forte opposition justifiable faite en cette Chambre par mes honorables amis qui appartiennent au barreau de cette province. Ils ont dit au gouvernement : "Si vous nommez cet homme-là juge dans la province de la Colombie Anglaise, nous vous en tiendrons responsable." Puis, ils ont ajouté avec beaucoup de raison : "Si vous nommez un juge pour cette province, il devrait être avocat d'une manière ou d'une autre. L'honorable député est un beau produit, mais il ne remplirait certainement pas les devoirs d'un juge." J'ai appris avec plaisir que l'honorable député ne serait pas nommé juge dans notre province, terrible malheur dont nous étions menacés. J'ai été heureux de voir que l'on allait l'envoyer au delà des montagnes Rocheuses. Mais il paraît que l'on n'en veut pas là-bas. Il est aussi bien entendu que les députés de la Colombie Anglaise ont exercé sur le premier ministre une très forte pression pour qu'il leur épargnât une aussi grande calamité. J'ose dire que si le premier ministre était libre de parler, il approuverait chaque parole que je dis, il admettrait qu'on lui a fait de telles représentations, qu'il ne voudrait pas demander que l'honorable député fût nommé à cette charge.

M. MORRISON : Avec la permission de l'honorable député (M. Gillies), je lui dirai qu'il est assez bon avocat pour savoir que seul un membre du barreau de la Colombie Anglaise peut être choisi pour la charge de juge en cette province.

M. GILLIES : Je savais cela depuis longtemps, et l'honorable député (M. Morrison) a eu parfaitement raison de reconnaître que je le savais. Mais c'est ce que l'honorable député de Guysborough n'a su que lorsqu'il l'a appris de mon honorable ami, le député de New-Westminster (M. Morrison).

M. l'ORATEUR : L'honorable député (M. Gillies) doit se restreindre à la question soumise sur cette motion d'ajournement, et ne pas aborder d'autres questions.

M. GILLIES : Je vais le faire, M. l'Orateur. Je puis parler——

Sir CHARLES TUPPER : Je dirai, M. l'Orateur, que l'on a attiré l'attention sur l'honorable député par la lettre qui a provoqué cette discussion dans la Chambre.

M. GILLIES : L'honorable ministre des Finances a paru prendre beaucoup de plaisir à taquiner ou à essayer le taquiner mon honorable ami, le député du Cap-Breton (M. McDougall) parce qu'à la dernière élection provinciale, le parti libéral avait remporté la victoire dans le comté par une forte majorité. Mais il ne s'agit pas du tout de cela. La position qu'il a prise et la raison donnée par mon honorable ami, le chef de la gauche (sir Charles Tupper) ont expliqué amplement comment la victoire avait été remportée dans ce comté aux dernières élections. Mais, M. l'Orateur, l'honorable ministre des Finances occupe aujourd'hui la position des plus vulnérables qu'un homme puisse occuper en cette Chambre, et il le saura avant la fin de ce parlement, et cette Chambre le saura aussi. S'il est parlementaire de les désigner ainsi, je dirai que quelques-uns de ses tours seront exposés, et si cela n'est pas parlementaire, je dirai qu'il a eu recours dans cette province à des artifices tout à fait injustifiables. Et comme il a été décidé que le mot "blague" était parlementaire, je dirai qu'il a adopté un système complet de "blague." Quelle est sa carrière ? Quelle est son histoire ? N'a-t-il pas été le partisan du rappel de l'union en 1886 et 1887 ? Il occupe un siège ici aujourd'hui. Il est le ministre des Finances d'une Confédération qu'il a cherché à détruire. Il était le grand économe, et il a porté à $3,500,000 la dette de la province de la Nouvelle-Ecosse, qui ne devait pas un dollar lorsque nous sommes arrivés au pouvoir en 1884. Est-ce que ce ne sont pas là des faits? N'a-t-il pas toujours emprunté des fonds à la veille de chaque élection, dépensant ainsi l'argent du public dans toute la province——

M. l'ORATEUR : J'aime à croire que je ne serai pas obligé de rappeler l'honorable député à l'ordre. Il s'écarte du sujet.

M. GILLIES : Je répondais à l'honorable ministre des Finances, et si je me suis écarté de la question, j'ai simplement cherché à le suivre. Or, M. l'Orateur, je ne fais que citer quelques-unes des questions qui seront discutées en détail dans une autre circonstance. Les actes de l'honorable ministre des Finances pendant les dix dernières années sont des plus injustifiables, au point de vue politique ; il n'est entré en cette Chambre que lorsqu'il eut nommé juge de la cour de comté l'honorable député de la circonscription qu'il représente aujourd'hui.

M. BETHUNE : Je ne désire dire que quelques mots. Je ne croyais pas avoir attiré autant l'attention des honorables membres de la gauche. D'abord, au sujet de cette lettre qui a provoqué tant de gaieté en ce qui a trait à l'honorable député de Guysborough, je dirai que la partie que l'on a mentionnée particulièrement ne fait pas allusion à l'honorable député de Guysborough, mais à un autre M. Fraser. L'honorable député lui-même semble ne pas en avoir eu connaissance. La première phrase, il est vrai, parle de l'honorable député de Guysborough, relativement à son voyage à Sydney, mais l'autre concerne un autre M. Fraser, qui représentait le comté à la Chambre provinciale.

M. MILLS : Il a été l'auteur du rappel.

M. BETHUNE : Non, c'est un autre M. Fraser. On a donc parlé inutilement, lorsque l'on a dit que l'honorable député de Guysborough est un être charmant, etc.

Je suis venu de ce côté-ci, parce que je le préférais. En étant ici, je crois que je favorise les intérêts de mes commettants ; je suis sûr que les deux tiers, et probablement les neuf dixièmes de mes électeurs approuvent l'attitude que j'ai prise. Si un député désire en faire l'épreuve, qu'il abandonne son siège, et j'abandonnerai le mien.

Je suis ici, aussi, parce que j'aime le système politique du cabinet actuel ; à mon avis, il ressemble beaucoup à celui que je défendais lorsque je demandais les suffrages de mes électeurs. Il y a des changements, mais c'est pour le mieux, c'est pour le développement du commerce et le progrès de toutes les industries au Canada.

En 1896, j'ai eu l'honneur de faire avec l'honorable député du Cap-Breton (M. McDougall) le voyage du Cap-Breton à Ottawa, et devant moi, il a déblatéré contre l'exgouvernement, surtout contre un de ses collègues qui n'est pas aujourd'hui en cette Chambre, mais qui est au Sénat. Il m'a complètement découragé. Il a toujours déblatéré contre le gouvernement depuis la mort de sir John A. Macdonald, et surtout, depuis le temps où feu sir John Thompson était premier ministre. Mais passant à l'époque du cabinet du chef actuel de la gauche, l'honorable député s'est montré très sévère envers ce dernier, parce qu'il ne l'avait pas fait entrer dans son ministère en 1896.

M. McDOUGALL : L'honorable député fait là un énoncé absolument dénué de fondement.

M. BETHUNE : L'honorable député ne niera pas qu'il n'ait dit plus d'une fois——

M. l'ORATEUR : Lorsqu'un honorable député est accusé d'avoir fait une certaine déclaration, et que le député ainsi accusé oppose une dénégation catégorique dans la Chambre, c'est la coutume, d'après les règlements parlementaires, d'accepter cette dénégation.

M. BETHUNE : J'accepte la dénégation, mais, cependant, il en est ainsi.

Sir CHARLES TUPPER : Je demande à M. l'Orateur d'appliquer les règlements de la Chambre.

M. l'ORATEUR : L'honorable député qui a la parole devrait accepter la déclaration de l'honorable député du Cap-Breton (M. McDougall).

M. BETHUNE : L'honorable député ne niera pas que je ne lui aie dit plus d'une fois : "Pourquoi n'abandonnez-vous pas ce parti ? Je ne voudrais pas rester dans ce milieu plus longtemps." Assurément, l'honorable député ne niera pas que je n'aie dit cela.

M. McDOUGALL : L'honorable député fait un énoncé qui est loin de reposer sur les faits. J'ai déclaré—et cela fréquemment—que je ne resterais pas dans la politique, si je pouvais faire autrement, que j'avais beaucoup souffert de la chose, et que je n'y resterais pas, si je pouvais trouver le moyen d'en sortir.

M. BETHUNE : J'ai dit plus d'une fois à l'honorable député (M. McDougall) : "Pourquoi n'abandonnez-vous pas ce parti ? Je n'y resterais pas plus longtemps." Il doit se rappeler parfaitement que je lui ai dit cela.

Or, qu'est-ce qui l'a poussé à agir ainsi ? Ces raisons que je viens de mentionner—entre autres les outrages de son chef actuel—en ont été cause. J'ai dit plus d'une fois. Pourquoi n'abandonnez-vous pas ce côté de la Chambre ? Je ne resterais pas au milieu d'eux un jour de plus s'ils me traitaient de cette façon."

Et ainsi tout le long du chemin.

J'avais droit—je ne sais pas si je devrais le dire——

M. McDOUGALL : L'honorable député a fait une déclaration qui n'est pas vraie du tout.

M. l'ORATEUR : L'honorable député enfreint les règlements de la Chambre en qualifiant la déclaration de l'honorable repré-

sentant de Victoria comme n'étant pas vraie du tout. L'honorable député sait que ce n'est pas là la manière de contredire un honorable membre de cette Chambre. Il est parfaitement dans l'ordre de le contredire entièrement, mais le langage dont il s'est servi n'est pas parlementaire.

Sir CHARLES TUPPER : Eh bien ! M. l'Orateur, je désire vous poser cette question et je crois que la Chambre a droit d'avoir votre décision, parce que c'est une matière importante. Supposons qu'un honorable membre de cette Chambre se lève et prenne sur lui de répéter une conversation intime qu'il a eue avec un autre député et fasse une déclaration qui n'est pas vraie du tout.

Quelques VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

Sir CHARLES TUPPER : Si quelque honorable monsieur n'admet pas ce que je vais dire sur cette question de règlement, il aura l'occasion d'exprimer son opinion. Je suppose qu'un honorable député répète dans cette enceinte une conversation intime avec un autre député, moi-même, par exemple. Supposons que dans cette Chambre, je déclare avoir eu un entretien avec le très honorable chef de la Chambre et que je fasse une déclaration qui ne soit pas vraie, je puis être complètement dans l'erreur. Le très honorable ministre ne dira pas que cette déclaration est fausse, parce que cela implique l'idée de mensonge. Mais je prétends que l'honorable ministre ne pourrait pas prendre une attitude convenable à moins de nier directement la vérité de la déclaration que je fais. Il n'est pas possible de conduire autrement les débats dans cette Chambre.

La différence qu'il y a entre accuser un député de mensonge et l'accuser de dire une chose qui n'est pas vraie, consiste en ce que, dans un cas, l'erreur est volontaire, et que dans l'autre elle peut ne pas l'être. L'honorable député de Victoria, fait une décaration concernant une conversation particulière que mon honorable ami déclare n'être pas vraie du tout. Je veux savoir si mon honorable ami est persuadé que cette déclaration est complètement fausse, de quel terme qui serait parlementaire et qui nierait l'exactitude de la déclaration, il pourrait se servir dans cette enceinte. Je crois qu'il n'y en a pas d'autre.

M. LANDERKIN : A propos de cette question de règlement, un député communique à la Chambre une lettre personnelle écrite par un particulier à un autre, une lettre reconnue par le chef de l'opposition et l'honorable député du Cap-Breton (M. McDougall). Peut-il prétendre que bien qu'il ne s'oppose pas à la communication d'une lettre personnelle, il s'oppose à la communication d'une conversation intime ?

M. CLANCY : Je soulève une question d'ordre. L'honorable député ne parle pas de la question d'ordre.

M. LANDERKIN : Que l'honorable député conserve son sang-froid. Je ne puis comprendre comment on peut prendre une telle attitude après avoir obtenu, par je ne sais quel moyen, une lettre personnelle. Après avoir donné communication de cette dernière, comment peut-on empêcher un autre député de répondre à cette lettre comme l'a fait l'honorable représentant de Victoria ?

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami s'adresse à moi. Il sait que malheureusement s'il y a une différence d'opinion entre deux députés sur une question de faits, l'un a droit et l'autre doit être dans l'erreur. Mais mon honorable ami sait que si malheureusement il y a divergence d'opinion quant aux faits, il y a certains modes d'exprimer cette divergence. Un député contredisant un autre député fait entendre que ce qu'il dit est faux. Mon honorable ami sait que l'étiquette de la vie parlementaire ne permet pas de se servir des expressions "pas vrai" ou "faux" ni rien de semblable. La majorité des auteurs déclarent qu'un député doit dire qu'"une telle affirmation ne concorde pas avec les faits," qu' "elle est inexacte," ou quelque chose dans ce sens.

M. l'ORATEUR : Je maintiens absolument l'attitude que j'ai d'abord prise sur cette question. Je ne veux pas être trop sévère dans l'interprétation des termes dont se servent les membres de cette Chambre, mais les bornes et la courtoisie d'un débat sont déterminées par les orateurs de la Chambre des communes anglaise.

Voici une décision donnée par M. l'orateur Brand, en 1883 :

Il n'est pas conforme aux règlements de qualifier de "pas vraies" et de "honteuses" les déclarations faites par un honorable député.

Et plus loin, le même orateur dit :

Il n'est pas parlementaire de dire qu'une déclaration faite par un membre de la Chambre n'est pas croyable.

Mais il y a une manière de contredire un membre de la Chambre, et l'orateur Brand la donne comme suit :

Il n'est pas contraire aux règlements pour un député de déclarer de son propre mouvement, que l'affirmation d'un membre de la Chambre est contraire aux faits.

La différence n'est peut-être pas très grande. Mais dans un cas la déclaration est polie et dans l'autre, à mon avis, elle ne l'est pas. Je crois que les honorables membres de cettte Chambre ne devraient employer aucune de ces expresssions "pas vrai" ou "faux".

Quelques VOIX : Retirez l'expression, retirez l'expression.

M. BETHUNE : Quant au patronage dans mon comté, je puis dire que je ne l'ai jamais demandé ; comme question de fait, je l'ai refusé comme peut le certifier l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte).

Il m'a proposé de prendre le patronage de son département. J'ai refusé ; mais finalement j'ai accepté, avec l'entente que je consulterais M. Murray, pour les recommandations que je ferais. C'est le seul entretien que j'aie eu à propos de patronage, sans qu'on m'ait dit une parole, sans qu'on m'ait demandé quel serait mon vote sur le bill du Yukon, le premier vote que j'ai donné de ce côté de la Chambre. Personne n'a cherché à m'influencer. Après avoir lu le bill et avoir constaté l'excellence de la mesure, j'ai décidé de voter pour ce bill. Depuis lors, j'ai toujours remarqué un changement dans la conduite des honorables députés de la gauche. L'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper) forma le projet de me voir avant le vote sur le bill du Yukon. Je lui ai demandé de m'indiquer où je pourrais le voir, et il me répondit qu'il me verrait à mon siège avant le vote. Je restai à mon siège jusqu'à 5 heures du matin, mais il ne m'adressa pas la parole, et je crois qu'il ne se souciait pas du vote que je donnerais.

Je suis en faveur de l'administration actuelle, parce que je la crois composée d'hommes d'Etat sincères, honnêtes et courageux. Je l'appuierai aussi longtemps qu'elle suivra la même ligne de conduite. Je crois qu'elle favorisera les meilleurs intérêts du Canada. C'est l'intention que je lui prête et dans les circonstances, je ne vois rien de déshonorant dans l'appui que je lui donne. La grande majorité de la population de mon comté est satisfaite de l'attitude que j'ai prise et l'avenir le prouvera.

La motion d'ajournement est rejetée.

DEMANDES DE RAPPORTS

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je désire attirer l'attention de l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte) sur un rapport dont la Chambre a ordonné la production, il y a un mois. Le premier ministre a déclaré hier qu'il n'en connaissait rien ; l'honorable ministre des Travaux publics n'était pas en Chambre alors.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : Quel rapport ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Un rapport dont la production a été ordonnée le 17 mai, pour copies de toutes instructions, correspondances, rapports, comptes, factures et quittances, concernant l'expédition de l'ingénieur en chef au Yukon.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je vais l'avoir à l'heure même ; il se trouve dans mon bureau.

M. PRIOR : Avant que l'ordre du jour soit appelé, je désire attirer l'attention du très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) sur ce qui, je le crains, est une grave omission relativement à certains documents déposés sur le bureau de la Chambre, il y a quelques jours. Je parle de documents concernant le désaveu récent de certaine loi adoptée par la législature de la Colombie Anglaise. J'avais un avis de motion sur l'ordre du jour depuis longtemps, mais le très honorable premier ministre m'a par deux fois demandé de la différer quand elle a été appelée. Hier, au moment des interpellations, j'ai voulu poser cette question mais j'ai cru que les documents avaient été produits. J'ai demandé à l'honorable premier ministre s'il était certain que tous les documents concernant le désaveu de la législation anti-japonaise avaient été produits. Il m'a dit qu'ils l'étaient et que point n'était besoin de faire mon interpellation. Mais j'ai soigneusement feuilleté les documents produits par le premier ministre, et je crois qu'il manque un document très important. Si l'honorable ministre veut regarder à la page 27 du rapport, il verra une lettre du très honorable Joseph Chamberlain au Gouverneur général comte de Minto, laquelle se lit comme suit :

DOWNING STREET, 9 mai 1899.

Au Gouverneur général,

Le très honorable comte de Minto, G.C.M.G., etc.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche n° 83, en date du 24 dernier, transmettant la copie d'une lettre du ministre de la Justice représentant qu'il serait opportun d'obtenir, sous un court délai, l'expression des opinions du gouvernement de Sa Majesté relativement à la législation qui se rapporte aux Japonais et qui a été adoptée en 1898 par la législature de la Colombie Anglaise.

2. En réponse, je vous renvoie à ma dépêche n° 92, en date du 2 courant.

J'ai, etc.,

J. CHAMBERLAIN.

J'ai examiné ces documents et je n'ai pu trouver aucune trace de la dépêche n° 83, en date du 24 dernier, transmettant copie d'une lettre du ministère de la Justice. Cette lettre est de la plus grande importance vu cette correspondance. Je demanderai au très honorable premier ministre s'il savait que cette lettre manquait et, s'il le savait, s'il aurait l'obligeance de la faire déposer sur le bureau de la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne puis répondre présentement à mon honorable ami (M. Prior). Ce rapport a été préparé par les fonctionnaires de mon département. J'avais compris que tout avait été produit. Mais il se peut que quelque chose ait été oublié. Mon honorable ami veut-il parler du mémoire de l'honorable ministre de la Justice ou d'une lettre de M. Chamberlain ?

M. PRIOR : Je veux parler de la dépêche renfermant le rapport du ministre de la Justice.

Le PREMIER MINISTRE : J'y verrai.

M. PRIOR : Il y a une autre chose sur laquelle je désire attirer l'attention du très honorable ministre. Le 17 mai, j'ai demandé qu'une adresse fût présentée à Son Excellence le Gouverneur général pour copie de toutes lettres, dépêches, etc., reçues

par le très honorable premier ministre du Canada, par l'honorable J. I. Tarte, ministre des Travaux publics ou par l'honorable A. F. Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux, de la part de la Compagnie du télégraphe du Nord (à responsabilité limitée) et aussi pour copie de toutes lettres du très honorable premier ministre du Canada ou d'aucun des deux autres ministres à toute personne de la dite compagnie. Un rapport a été produit et il porte pour suscription :

Documents transmis à l'honorable ministre des travaux publics pour obtenir un rapport autant qu'il s'agit de son département.

Je voudrais demander à l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte) s'il y a quelque autre correspondance qui n'a pas été produite.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour ma part, je ne connais rien autre chose que ce qui se trouve dans les documents produits. J'ai produit tout ce qui pouvait se rapporter à ce sujet quant à mon département.

M. PRIOR : Ce rapport demande la production des lettres reçues ou expédiées par l'honorable premier ministre et l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. Il n'y a pas de lettre de l'un ou l'autre de ces honorables ministres. Et je désire savoir d'eux s'ils ont telles lettres en leur possession.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je n'ai pas vu le rapport ; je ferai des recherches pour voir si j'ai quelque document à produire.

M. PRIOR : M. l'Orateur, il semble étrange quand un ordre de la Chambre demande la production d'un rapport concernant un département, qu'un honorable ministre ne l'ait jamais vu. Assurément, il a été transmis à son département.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il pourrait se faire qu'il eût été transmis au département, mais il est aussi possible que les fonctionnaires ne trouvant rien dans les dossiers n'aient pas jugé à propos de m'en parler. De sorte qu'il n'a pas été soumis à mon examen.

M. WALLACE : A quoi sert à ce parlement d'émettre une ordonnance pour la production de documents, quand un ministre se lève pour nous apprendre qu'il n'en a pas eu connaissance. Son département est obligé de fournir les informations en conformité de cette ordonnance. Cependant l'honorable ministre (M. Blair) se lève et dit froidement qu'il n'en connaît rien.

Le PREMIER MINISTRE : Ces ordonnances sont transmises aux fonctionnaires du département pour qu'ils examinent les dossiers et s'assurent de ce qu'ils contiennent. Mais mon honorable ami ne doit pas s'attendre à ce que le ministre surveille ces rapports lui-même.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Oh ! oui. Ces documents ne peuvent pas être produits sans l'assentiment de Son Excellence le Gouverneur général, et cet assentiment ne peut être obtenu sans consulter le cabinet, et non pas seulement un seul de ses membres—mais le cabinet entier est responsable.

Le PREMIER MINISTRE : C'est simplement là une fonction ministérielle. Le Gouverneur en conseil n'a rien à y voir. L'ordonnance de la Chambre demande la production de ces documents et le gouvernement n'a pas d'autre chose à faire que de les produire.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je diffère d'opinion du tout au tout avec le très honorable premier ministre.

M. McDOUGALL : Je désire m'enquérir de documents dont la Chambre a ordonné la production en mai dernier, documents relatifs au transport d'une propriété à Grand-Narrows. Il y a quelque temps, le ministre m'a dit qu'il avait demandé ces documents à Moncton et il est étrange qu'il faille six semaines pour obtenir les quelques informations qu'ils contiennent. Le gérant général est actuellement ici, et je ne comprends pas comment on peut excuser ce délai, si ce n'est que le ministre ne veut pas communiquer ces documents à la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député ne devrait pas parler ainsi. Il se rappelle avoir rencontré dans les corridors, il y a 2 ou 3 jours, le secrétaire du ministre des Chemins de fer et Canaux.

M. McDOUGALL : Il ya une semaine.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le secrétaire lui a expliqué qu'il vait envoyé 2 ou 3 dépêches à Moncton, insistant pour la transmission des documents. Je ne puis pas aller moi-même les chercher à Moncton. L'honorable député sait que le département a tout fait pour les obtenir de Moncton. Je ne sache pas qu'ils soient encore arrivés, mais les fonctionnaires du ministère savent le désir que j'ai de les déposer sur le bureau de la Chambre dès l'instant de leur arrivée.

SERVICE RAPIDE.

M. McNEILL : Je désire attirer de nouveau l'attention de mon honorable ami sur une question d'une importance considérable pour le pays, et à laquelle j'ai fait allusion l'autre jour. Il y a trois mois que ce parlement est en session, et ni la Chambre ni le pays n'ont pu obtenir de renseignements du très honorable monsieur au sujet du service rapide de l'Atlantique. Cependant, il y a quelque temps, l'honorable premier ministre était assez bon de déclarer que le gouvernement prenait des mesures à ce su-

jet. Je me permets maintenant de lui demander ce que le gouvernement se propose de faire relativement à cette importante question.

Le PREMIER MINISTRE : Je pourrai bientôt donner des renseignements à mon honorable ami (M. McNeill).

SUBSIDES—CANAL DE BEAUHARNOIS —DESTITUTIONS.

Le MINISTRE DES FINANCES : (M. *Fielding*) : Je propose que la Chambre se forme maintenant en comité des subsides.

M. J. G. H. BERGERON (Beauharnois) : Avant que la Chambre vote des deniers à Sa Majesté, je désire attirer son attention sur une chose qui, je crois, serait plus conforme aux usages despotiques de la Russie qu'à ceux d'un gouvernement éclairé comme celui que nous devrions avoir au Canada. Depuis 1896, nous n'entendons parler que d'actes de tyrannie accomplis par le gouvernement actuel. Mais j'ai un cas qui surpasse comme persécution tout ce dont nous avons entendu parler jusqu'ici. Il y avait sur le canal de Beauharnois plusieurs employés dont quelques-uns avaient été engagés en 1871, et qui depuis avaient toujours fidèlement rempli leurs fonctions. Le 13 mai dernier, ils ont été avertis qu'on n'avait plus besoin de leurs services. Or, à cette date, ils avaient préparé leur petite résidence pour l'été, cultivé leur jardin comme chaque année pour y récolter des légumes, car leurs gages n'étaient pas élevés. A cette date, et dans ces circonstances, on les a avertis, sans donner aucune raison, qu'on n'avait plus besoin d'eux ; on les mettait à la porte, quelques-uns même à la porte de leur propre maison construite par eux sur le terrain du gouvernement. Quand on m'a parlé de la chose tout d'abord, j'ai eu peine à y ajouter foi, et j'ai demandé au ministre (M. Blair) les noms de ceux qu'on renvoyait, et la raison de leur renvoi. J'ai obtenu les noms de ceux-ci, la date de leur nomination, et j'ai constaté que l'un d'eux avait été nommé en juin 1871 et qu'il est maintenant âgé de plus de 50 ans. Je puis dire, en passant, que cet homme se trouve aujourd'hui dans une position des plus difficiles, parce qu'ayant toujours fait la même chose, il ne peut aujourd'hui se livrer à un autre travail. J'ai posé la question suivante au ministre (M. Blair) :

Par qui et à la demande de qui ces destitutions ont-elles été faites?

Et il m'a répondu :

Par l'ordre du ministre.

Remarquez, M. l'Orateur, que le ministre n'a donné aucune raison de ces destitutions, il n'a établi en aucune façon si ces employés ainsi congédiés avaient rempli leur devoir. C'est alors que j'ai demandé :

Pourquoi ont-ils été destitués?

Et le ministre (M. Blair) a répondu :

Ils ont été congédiés parce que leurs services ne nous convenaient pas.

Le ministre, comme on le voit, ne motivait pas ces destitutions. Je puis mentionner le cas d'un individu engagé pour remplacer l'un de ces derniers, et, âgé de plus de 70 ans, et préposé au travail de jour et de nuit comme éclusier sur le canal, si mes renseignements sont exacts. C'est un nommé Paquette. La Chambre verra que les raisons fournies par le ministre ne sont pas des meilleures, et que la destitution de ces employés est un acte de pure tyrannie. Il nous dit qu'ils ont été congédiés parce qu'ils ne conviennent plus aux ministres, nous laissant dans le doute si c'est à cause de leurs opinions politiques ou pour d'autres raisons. En fait, l'un des employés congédiés était libéral, mais le ministre ne le savait évidemment pas. Il avait été nommé en 1894 et on l'a congédié parce que c'est moi qui l'avais fait nommer. Je vais citer un fait au ministre des Chemins de fer et Canaux, et si ce fait n'est pas exact, il n'aura qu'à en tenir responsable un fonctionnaire qu'il a nommé. L'un des employés congédiés, un nommé Lefebvre, a rencontré M. Béïque, surintendant du canal et lui a dit : "M. Béïque, nous avons toujours été bons amis ; avez-vous fait un rapport contre moi. Quelle est la cause de ma destitution ?" Et M. Beïque a répondu : "Je n'ai fait aucun rapport qui vous fût défavorable." Lefebvre lui dit alors : "Comment pourrais-je avoir un autre emploi maintenant, parce que si j'en demandais un, on me dirait que je n'en mérite pas, parce que j'ai été renvoyé du service du gouvernement et que ce devait être pour cause." M. Beïque a répondu : "Vous n'avez rien à craindre là-dessus, parce que je vous donnerai un certificat constatant que vous êtes honnête et respectable, et que je n'ai jamais eu de meilleur employé." Lefebvre reprit : "Pourquoi ai-je été congédié ?" Et le surintendant de dire : "Je vous avouerai la vérité. Je suis allé à Ottawa dernièrement, et j'ai rencontré M. Blair dans le corridor de la Chambre, et il m'a dit : 'Si nous avions une élection cette automne, avez-vous quelque employé du canal de Beauharnois qui voterait pour Bergeron ?"

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Qui a dit ça ?

M. BERGERON : C'est M. Blair lui-même.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous dites que j'ai dit cela ?

M. BERGERON : C'est M. Beïque qui l'a dit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Est-ce que M. Béïque vous a dit que j'avais dit cela ?

M. BERGERON : C'est de M. Beïque que cet individu tient la chose.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai jamais vu cet homme.

M. BERGERON : Attendez que j'aie fini. Lefebvre dit à Béïque : "Faites-moi connaître la raison de ma démission" et M. Béïque lui répond : "J'ai vu M. Blair, le ministre des Chemins de fer et Canaux, et il me dit : 'Si nous avons les élections à l'automne, se trouve-t-il parmi vos employés des gens qui voteront en faveur de Bergeron ?'" Et Béïque continue : "J'ai été mis en demeure de faire connaître les noms des partisans de Bergeron, et vous étiez du nombre, et voilà la raison de votre démission." Voilà donc, M. l'Orateur, la raison donnée par le surintendant du canal à l'un de ceux qui ont été démis, et quant à savoir si le ministre des Chemins de fer et Canaux a dit pareille chose, c'est affaire à débattre entre lui et son employé. S'il n'est pas vrai que le ministre ait dit cela, alors le surintendant du canal mérite censure, mais si ce dernier a dit la vérité, c'est le ministre qui, hors de doute, est digne de blâme. La lettre signifiant à ces employés leur démission est fort laconique. Voici celle adressée à Lefebvre :

VALLEYFIELD, 10 mai 1899.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous notifier l'avis qu'après samedi, le 13 du courant, vos services à titre d'éclusier sur le canal Beauharnois ne seront plus requis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. F. BÉIQUE,
Surintendant.

M. JOSEPH LEFEBVRE.

A la date où cette lettre fut écrite, ces hommes avaient travaillé une dizaine de jours, cette saison-ci. Si on leur eût fait connaître, l'automne dernier, qu'ils ne seraient pas employés ce printemps, ils auraient été en mesure de chercher quelque autre emploi ; or, on ne leur a nullement donné à entendre que le gouvernement se proposait de les congédier. S'étant acquittés de leur devoir, ils pensaient qu'ils seraient employés de nouveau. Ils ont passé l'hiver là ; de bonne heure, ce printemps, ils ont cultivé leurs jardins, nettoyé leurs maisons et pris les mesures pour y passer l'été à l'ordinaire ; et voilà que le 10 de mai, on leur donne avis que le 13, leurs services ne seront plus requis. On les a jetés sur le pavé, bien que plusieurs d'entre eux fussent au service du gouvernement depuis 20 ans ; quelques-uns ont 12 ou 13 enfants et il leur a été impossible de trouver de l'ouvrage. Et on les a mis à la porte, tout simplement parce qu'ils ne sont pas partisans du gouvernement. C'est l'acte le plus tyrannique qui ait encore été commis au pays. Le premier ministre, j'en suis convaincu, désapprouve au fond du cœur une pareille conduite ; car nous l'avons entendu déclarer en pleine Chambre que nul employé ne serait renvoyé du service public, à moins qu'il n'ait été prouvé qu'il est indigne de la charge qu'il remplit. Je saisis le parlement de cette affaire, et j'espère que la presse s'en emparera. Je sympathise vivement avec ces gens, non pas parce que je les connais ou que peut-être je les ai fait nommer à ces emplois, mais parce que ce sont de braves, honnêtes et respectables citoyens, les meilleurs employés au service de ce canal, ou de tout autre canal du pays. Je sympathise avec eux, parce qu'on les a jetés sur le pavé. C'est sur le ministre des Chemins de fer et Canaux que retombe la responsabilité, et si j'ai des amis de ce côté-ci de la Chambre, lorsque viendra la discussion du budget du ministre, il s'en apercevra.

M. McNEILL : M. l'Orateur, je m'attendais à ce que le ministre nous apportât quelques explications à ce sujet.

M. BERGERON : Il n'a rien à dire.

M. McNEILL : C'est certainement l'un des faits les plus graves qui aient encore été portés à la connaisance de la Chambre. Depuis l'avènement des libéraux au pouvoir, il nous été révélé des faits d'une haute gravité au sujet de ces démissions, mais, à mon avis, jamais ministre, soit au pays, soit dans tout autre gouvernement constitutionnel, n'a traité avec pareille inhumanité et d'une façon si indigne ses employés. Si ce que dit l'honorable député (M. Bergeron) est conforme à la vérité des faits —et je présume qu'il parle en connaissance de cause—la seule cause de la démission de ces employés est le fait qu'ils n'appartiennent pas au même parti politique que le ministre. Ce sont des gens respectables qui se sont toujours bien acquittés de leur devoir ; et voilà qu'on les jette sur le pavé avec leurs familles et qu'on les prive des moyens de gagner leur vie, et cela sans enquête, tout simplement parce qu'ils sont conservateurs. J'aurais pensé que le ministre nous eût apporté quelques éclaircissements. Je ne crains pas d'affirmer que le sentiment de justice du peuple canadien sera blessé au vif par une conduite aussi révoltante ; et les ministres sont muets et n'ont pas un mot à dire pour défendre leur conduite. Cela prouve bien jusqu'à quel point ils sont endurcis à cet égard. Tant que je siègerai ici, j'élèverai la voix contre une conduite aussi inhumaine, aussi lâche.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

Milice et défense—*Crédit* supplémentaire pour l'exercice militaire annuel. $125,000

M. BERGERON : Quel est le crédit porté au budget principal pour cet exercice ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (M. Borden) : Je dois dire au comité que j'ai l'intention de réduire d'autant le budget principal. Il nous faut

cette somme au 1er de juillet, pour les dépenses effectuées avant cette date ; car une grande partie de la milice a déjà fait les exercices militaires en camp cette année, d'après le plan conçu par le commandant des troupes. J'ai l'intention, je le répète, de biffer du chapitre des dépenses affectées aux exercices annuels en camp, au budget principal, une somme équivalant à celle demandée ici.

M. FOSTER : Je ne saisis pas bien la pensée du ministre. Il a fait voter un crédit de $300,000 pour l'exercice courant, et il nous demande maintenant $100,000. Prétend-il donc dépenser $400,000 au cours de l'exercice actuel ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. FOSTER : Le ministre prétend-il ne dépenser que $300,000, l'année prochaine ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Si l'on tient à faire faire les exercices annuels à toute la milice, cela coûtera de $400,000 à $425,000 et pour continuer à appliquer ce système, il nous faudra un crédit supplémentaire ; toutefois, je ne me propose pas de demander ce crédit, avant que le budget supplémentaire pour l'année prochaine soit déposé sur le bureau.

M. FOSTER : Ce n'est pas ainsi qu'il faut traiter la Chambre. Le ministre, sans doute, doit savoir approximativement ce qu'il se propose de dépenser l'année prochaine. Il va éliminer ces $100,000 du budget primitif, et il ne peut nous dire s'il ne demandera pas ce plein montant à la fin de l'exercice prochain. Qu'est-ce qui nécessite cette énorme dépense de $425,000 pour l'exercice courant ? Une telle dépense pour les exercices militaires annuels est énorme, et bien que la Chambre vote toujours généreusement le budget militaire, s'il faut que toutes les dépenses de la milice soient aussi considérables que celle-ci, la totalité de ce budget atteindra un énorme chiffre.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Quant à l'item de la dépense relative à l'exercice annuel, il n'est pas plus élevé que les années précédentes, où tous les corps militaires ont reçu ordre de faire l'exercice. Il est arrivé assez rarement que tous les corps soient allés au camp. Ces trois années dernières, il y a un plus grand nombre de corps qui ont fait l'exercice et sont allés en camp que jamais auparavant ; or, s'il fallait faire faire l'exercice annuel à tous les corps, la dépense s'élèverait à $425,000.

Sir CHARLES TUPPER : Et cela, pour douze jours d'exercices ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, en camp ; y compris l'exercice des corps militaires des villes ; bref, tout l'exercice annuel.

M. BORDEN (King).

M. FOSTER : Est-ce que les corps militaires des villes vont aussi faire l'exercice annuel au camp ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cette année, ils vont passer deux jours au camp ; mais ils font l'exercice aux quartiers-généraux dans les villes.

M. FOSTER : Et c'est pour ces deux jours passés au camp que vous faites toute la dépense nécessité par le transport ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ces corps font l'exercice près des quartiers-généraux, de sorte que la dépense n'est pas forte ; toutefois, cela entraîne bien quelque dépense.

M. FOSTER : Quelle est la partie de ce crédit affectée au transport, et celle relative au service de l'exercice au camp et à l'exercice dans la salle d'armes ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai par devers moi un état du coût des camps qui se tiennent actuellement, et cela jettera peut-être quelque lumière sur la question. Le camp de Niagara, tenue du 6 au 17 de juin 1899, coûte $42,600. Le nombre des soldats a été de 3,900. Le camp se composait d'un escadron des Gardes du Gouverneur général, du 2ème corps des Dragons, du 3ème corps des Dragons, du 12ème bataillon et d'un certain nombre d'autres corps.

M. FOSTER : Et combien a-t-il été dépensé pour le transport ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DE LA DEFENSE : Je ne saurais donner ces renseignements à mon honorable ami, pour le moment. J'avais compris que le budget du ministère de la Justice serait étudié, cet après-midi ; et, comme mes notes ont été dérangées pendant mon voyage à Niagara, je n'ai pas encore eu le temps d'étudier la question.

M. FOSTER : Le ministre ferait mieux de suspendre l'étude de son budget jusqu'à la séance de ce soir, et de laisser discuter d'autres chapitres du budget. La distinction entre les dépenses relatives au transport et les autres a bien son importance, et avant d'aller plus loin, il nous faut ce renseignement.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je me proposais, au cours de l'étude du budget primitif, de donner tous les renseignements voulus sur cette question, et j'ai parmi mes notes sur le budget principal, les renseignements que demande l'honorable député ; mais si l'on préfère que je donne toutes ces explications de suite, je pourrai le faire ce soir.

M. WALLACE : Le ministre doit se rappeler que nous tenons à connaître la dépense du transport et celle du camp, commençant

aujourd'hui à Niagara. Le premier camp, tenu du 6 au 17 de juin, est terminé, mais un autre camp s'ouvre aujourd'ui. On me dit qu'un corps du comté de Lanark part aujourd'hui même pour le camp de Niagara. Il lui faut se rendre à Kingston ou à quelque port du Saint-Laurent, pour atteindre Niagara ; et par conséquent, il n'arrivera à Niagara que demain l'après-midi, ce qui fait trois jours de la semaine de perdus. Je suppose que ces soldats quitteront le camp pour retourner dans leurs foyers avant le dimanche de la semaine prochaine. Il ne resterait donc que trois ou quatre jours de la semaine prochaine, et trois jours de cette semaine au plus, pour l'exercice, tandis que cet exercice est censé durer douze jours. Une grande partie du temps se passe donc en voyage, aller et retour, et la dépense relative au transport est fort élevée. Nous tenons à avoir des renseignements circonstanciés à ce sujet.

M. TYRWHITT : Faut-il entendre que le gouvernement a pour système de faire faire l'exercice annuel à tous nos corps militaires ? A titre d'ami de la milice, j'approuverais hautement ce système ; mais s'il s'agit tout simplement d'un cas isolé, c'est autant d'argent perdu.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Pour mon propre compte, je suis en faveur de l'exercice annuel, et depuis que j'ai le portefeuille de la milice, nous avons fait faire, dans une large mesure, l'exercice annuel, presque tous les corps militaires s'étant rendus au camp tous les ans ; je ne saurais affirmer toutefois que ce système soit parfaitement établi.

Nous y arrivons graduellement, et je conviens avec l'honorable député que pour tirer les meilleurs résultats possibles de la dépense effectuée pour la milice, il faut établir le système de l'exercice annuel. Si nous rétablissons ce système, les crédits votés par le parlement, quand bien même ils seraient encore plus élevés, produiraient des résultats bien supérieurs à ceux obtenus de l'exercice militaire biennal ou de l'exercice annuel d'une partie seulement de la milice.

Sir CHARLES TUPPER : Quand il s'agit d'une question d'aussi haute importance que celle en discussion, il n'est pas légitime, à mon avis, qu'un ministre sépare sa cause de celle du gouvernement. S'il est une question sur laquelle le gouvernement soit tenu de délibérer et de formuler un système, c'est bien celle que nous discutons. L'avis exprimé par le député de Simcoe (M. Tyrwhitt), qui est bien plus versé dans ces questions que je ne le suis, doit porter la conviction dans l'esprit de tous les députés. Venir nous proposer ce crédit supplémentaire, sans avoir l'intention d'adopter et d'appliquer le système en question, serait une dépense inutile. Il me semble qu'avant de demander à la Chambre de voter ce crédit, le gouvernement devrait nous dire quel système il entend appliquer. Je le dis sans hésitation, dans la mesure même des renseignements que j'ai pu recueillir sur cette importante question, je me range absolument à l'avis du ministre de la Milice. Il ne s'agit pas seulement de savoir si tous les corps de la milice devraient participer à l'exercice militaire annuel et s'il faut effectuer cette dépense, mais il s'agit de savoir si l'exercice de 12 jours est suffisant. A mon avis, le gouvernement ferait acte de sagesse en décidant, même au prix de quelque dépense supplémentaire, de donner toute la valeur possible à la force militaire du pays, et en abordant la question vigoureusement et de façon à s'assurer les meilleurs résultats possibles, au lieu de dépenser de fortes sommes d'argent comme on l'a fait bien souvent par le passé, et cela, j'appréhende fort, sans réaliser ce que la Chambre était en lieu d'attendre. L'importance de la question justifierait, à mon avis, le gouvernement de prendre une décision à cet égard, et il lui sera facile de nous dire si, tout en nous demandant ce crédit de $100,000, il est décidé à abondonner ce système rendant ainsi virtuellement inutile la dépense en question, ou bien s'il se propose d'adopter un système de nature à tirer de cette dépense tous les meilleurs résultats possibles, au point de vue de l'organisation de la milice.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : La demande de mon honorable ami (sir Charles Tupper) est assez légitime en elle-même ; seulement, elle est prématurée. Le crédit de $125,000 en délibération est destiné à couvrir les dépenses déjà effectuées ou en voie de se faire, pour l'exercice militaire courant. Ce crédit est donc urgent. Je suis bien aise de voir mon honorable ami accueillir de cette façon la proposition du gouvernement. Lorsque le budget de l'exercice prochain sera soumis à la Chambre, le chef de l'opposition aura droit à une réponse au sujet du système que le gouvernement entend adopter sur cette question.

Mon honorable ami (M. Borden), au début de son discours sur le budget militaire, a déclaré qu'il avait l'intention de défalquer la somme de $125,000 du crédit du prochain exercice. Quelle doit être la dépense annuelle de ce service ? Voilà la question qui se pose. Toutefois, ce n'est pas le moment de discuter cette question. La division de l'exercice financier offre certains inconvénients lorsqu'il s'agit de crédits comme celui-ci, puisqu'il est dépensé en partie pendant l'exercice courant et partie, pendant l'exercice prochain.

A quel chiffre faut-il porter notre budget de dépenses pour le service militaire ? Est-ce à $300,000 ou à $400,000 ? Faut-il faire participer tous les corps de la milice à l'exercice annuel, ou se contenter de l'exercice militaire biennal comme par le passé ? L'opinion générale, comme l'a fait observer

mon honorable ami, est qu'il ne faut pas d'économie mal entendue en pareille matière, mais qu'il faut faire toutes les dépenses voulues pour donner à notre force militaire toute la valeur possible. Voilà la question, et je suis bien aise de voir que les députés des deux côtés de la Chambre l'abordent dans cet esprit, tout en tenant compte des conséquences. L'honorable ministre de la Milice et de la Défense étudiera la chose, et lorsqu'il présentera son budget l'année prochaine, il sera en mesure de donner à l'honorable chef de l'opposition le renseignement désiré.

M. BERGERON : Le ministre de la Milice et de la Défense n'a pas par devers lui les renseignements qui lui permettent de discuter la question à fond, et il vaut autant employer le reste de la séance à étudier certains aspects de la question. Notre budget militaire est fort élevé. Si ces dépenses se font à propos et qu'il en découle de bons résultats, alors, cela nous justifie de grever le pays de ces charges. La dépense effectuée pour ce service représente un capital de $15,000,000. La dépense annuelle étant de $425,000, cela représente l'intérêt de $14,000,000. Nombre de nos concitoyens n'envisagent pas cette dépense du même œil que nous, députés, qui, depuis longtemps, discutons la question ici. Ils sont d'avis que ces dépenses n'ont pas toujours un but légitime.

Je me range à l'avis du chef de l'opposition (sir Charles Tupper) au sujet des améliorations qui s'imposent. Pour donner à nos corps militaires toute la valeur possible, un exercice de onze ou douze jours est insuffisant. D'après ce que le député d'York-ouest (M. Wallace) vient de nous dire, le temps consacré à l'aller et au retour se trouve compris dans les douze jours d'exercice. Dans mon propre comté, il faut deux jours pour l'aller et le retour, et il ne reste donc que dix jours d'exercice au camp. Que peuvent apprendre les soldats en dix jours d'exercice ? Et pourtant il faut faire toute cette dépense.

Comme cette question reviendra plus tard sur le tapis, je ne veux pas aborder de considérations trop générales pour le moment et me contenterai de toucher à un point unique. Les bataillons qui se rendent au camp devraient y aller avec leurs propres soldats. C'est un fait que le ministre de la Milice et de la Défense ne saurait ignorer ; nombre de bataillons, afin de remplir leurs cadres trop imparfaits, au départ, choisissent leurs soldats à Montréal, parmi les travailleurs sur les quais. Cela est contraire au véritable esprit de nos institutions militaires. J'appelle donc l'attention du ministre sur ce fait, qui lui a peut-être échappé jusqu'ici ; et, le sous-adjudant général à Montréal,—pour ne citer que ce district militaire qui m'est plus familier—devrait avoir l'œil à la chose et ne pas permettre que les bataillons quittent leurs quartiers généraux avec des cadres incomplets, pour venir se recruter ailleurs.

Dans les circonstances que je signale, l'on voit des travailleurs sur les quais endosser l'uniforme militaire, passer neuf ou dix jours au camp, puis cesser d'appartenir à la milice. Cela se pratique sur une assez grande échelle. On ne peut guère espérer qu'un pareil système de recrutement produise des résultats de nature à justifier les dépenses faites pour la milice.

Le ministre dit qu'il défalquera du prochain budget le crédit de $125,000 qu'il nous demande actuellement de voter. Je vois, que dans son budget primitif, le ministre demande $400,000. L'année dernière, son budget s'est élevé à $300,000. Et l'année prochaine, paraît-il, il atteindra le chiffre de $525,000. Même en défalquant du prochain budget ce montant de $125,000, ce budget dépassera de $75,000 celui de l'année dernière. Lorsque le ministre aura tous ses renseignements par devers lui, je lui demanderai de nous dire la raison qui justifie cette augmentation de dépenses. Si cette augmentation est justifiable, la Chambre a droit de le savoir. Je remets à plus tard le reste de mes observations.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Plus tard, je m'efforcerai de donner à l'honorable député les renseignements désirés.

Je comptais que ce crédit ne serait débattu à fond qu'au moment de la discussion du budget principal et qu'il suffirait de quelques éclaircissements au sujets d'un item d'urgence comme celui-ci.

Il est certainement préférable d'attendre le débat du budget principal pour donner tous les éclaircissements voulus sur la politique du gouvernement.

Sir CHARLES TUPPER : C'est, à mon avis, la ligne de conduite la plus sage pour le moment. Puisque le ministre se propose de donner ses explications au cours du débat sur le budget principal, il serait fâcheux que le comité s'écartât de cette ligne de conduite. Le ministre n'est guère en lieu de nous donner, aujourd'hui, sur le système du gouvernement des renseignements aussi circonstanciés qu'il pourra le faire, lorsque nous étudierons le budget principal. Force nous est donc de nous contenter des explications sommaires que pourra apporter le ministre et de remettre à plus tard la question du système général.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je suis bien aise de voir le chef de l'opposition se ranger à cet avis. C'est certainement le meilleur parti à prendre. Le pays connaît maintenant l'importante déclaration du nouveau major général, déclaration qui donnera probablement lieu à force débats.

Traitements et salaires des employés civils..... $9,000

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cet item couvre la dé-

pense qu'il est d'usage, tant dans mon ministère que dans d'autres, de défrayer à même les crédits pour le prochain exercice. Une partie du crédit affecté aux traitements des employés civils pour l'exercice expirant, a servi à payer les dépenses de l'année précédente. Une autre partie du crédit est due au fait qu'en raison de l'introduction de la nouvelle carabine, qui est d'un mécanisme fort compliqué, il nous a fallu employer des ouvriers d'artillerie, ayant fait une étude spéciale de cette carabine, et les envoyer dans différentes parties du pays. Il y a des employés civils au département des munitions. Le département des munitions, pour le moment, est sous la direction de la branche civile. Puis, en outre, nous avons acheté l'équipement Oliver, dont il a déjà été fabriqué un grand nombre d'articles, et il nous a fallu de nouveaux employés pour en avoir soin. De sorte que tout ce crédit, qui ne dépasse que de $2,500 celui de l'année dernière, a été absorbé par les deux articles que je viens de mentionner.

M. BERGERON: L'an dernier $60,000 ont été votés pour ce service; cela fera $69,000 en tout.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE: Le crédit ordinaire à cet égard a été de $62,000, et on l'a diminué l'an dernier à $60,000. On a payé à même ce montant de $5,000 à $6,000 de dépenses de l'année précédente, et le montant supplémentaire est nécessaire pour combler cette brèche et pour solder les dépenses qui, ai-je dit, ont été faites par suite de l'introduction de la nouvelle carabine et de l'équipement Oliver. Je demande un montant plus élevé pour l'an prochain, de sorte que nous n'aurons pas à demander un crédit supplémentaire cette année-là.

Propriétés militaires. $35,000

M. BERGERON: Nous avons voté $131,000 à ce sujet l'an dernier, et l'honorable ministre demande encore $35,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE: Ce crédit a trait à l'entretien et aux réparations. La dépense d'une grande partie de ce crédit se rapporte au tir à la carabine à Rockliffe, et au nouvel appareil de chauffage des casernes de Saint-Jean, aux casernes de London, à des écuries nécessitées par l'acquisition de 14 nouveaux chevaux, à des réparations concernant les casernes de l'artillerie à Québec, à des appareils à éteindre l'incendie destinés aux édifices militaires de Toronto, à de nouvelles cheminées posées à la salle d'exercices à des réparations générales aux casernes de Saint-Jean. L'argent se dépense actuellement. L'entreprise de ces travaux a été accordée, et nous n'avons pas assez d'argent pour payer les divers entrepreneurs.

M. FOSTER: C'est là justement la grande objection. Le ministre ne voit-il pas qu'il vient ici le 20 juin nous demander encore $35,000 qu'il a réellement dépensés ou qu'il s'est engagé à dépenser, et qu'il n'était nullement autorisé à dépenser? L'honorable ministre, après avoir examiné les affaires de son département, est venu dire au parlement, l'an dernier: "Je désire obtenir $131,000 à une certaine fin." Voici qu'il revient dire maintenant qu'il a dépensé $35,000 de plus que ne lui a accordé le parlement. c'est-à-dire qu'il a dépensé réellement cet argent, ou qu'il s'est engagé à le faire, sans nullement posséder de crédit à cette fin. C'est en vérité ni plus ni moins que de la comédie pour nous de venir ici écouter un ministre donner ses explications, et voter ensuite l'argent demandé, pour constater l'année suivante qu'il vient demander 25 pour 100 de plus, qu'il a dépensé avant de le demander. Eh bien! les estimations de l'honorable ministre ont toutes ce caractère.

Relativement à ces $25,000, il est bien bon de dire que nous devons les voter parce qu'ils sont dépensés, mais le gouvernement n'était nullement autorisé à les dépenser. Il était autorisé à dépenser $300,000, et pas plus; cependant, il a dépensé $25,000 de plus, déjà, quant aux exercices seuls. Cela pourrait être requis par suite de l'avènement du général Hutton, et la nouvelle politique que le gouvernement ne déclare pas est sa politique cependant. Les membres du gouvernement peuvent se dire entr'eux: "Nous essaierons de réaliser ce projet et tant que nous dépenserons des milliers de dollars qu'on ne nous a pas votés, mais nous ne pouvons dire que nous le ferons une autre année, car c'est ce que nous n'avons pas décidé." Et il en est ainsi de toutes les estimations de l'honorable ministre.

Voici en effet, un crédit supplémentaire de près de $300,000, dont on a dépensé et dont on s'est engagé à dépenser presque chaque sou, bien que le ministre fût venu en parfaite connaissance de cause, l'an dernier, demander le crédit dont il avait besoin relativement aux dépenses de l'année concernant la milice. C'est cette coutume, dont le gouvernement est rapidement en train de faire une règle, contre laquelle les deux côtés de la Chambre devraient s'élever.

J'ai lieu de croire que mon honorable ami le Solliciteur général (M. Fitzpatrick) se joindra à moi pour condamner ce système.

Qu'on soit assez franc et assez courageux pour dire à l'époque où l'on demande l'adoption de ses estimations ce qu'on veut, lors même que l'estimation est considérable, et qu'on dise ce pourquoi on le veut. Alors, la Chambre prendra le crédit soumis en considération pour dire si, oui ou non, elle l'accordera. Si la Chambre l'accorde, le ministre a le droit de le dépenser; mais si le Chambre le refuse, le ministre n'a pas le droit de substituer sa volonté à celle de la Chambre.

Si le ministre cache à la Chambre des dépenses qu'il se propose de faire, ou s'il

les augmente de centaines ou de milliers de dollars, sans autorisation et sans qu'il y ait urgence, la demande d'autorisation devient ensuite une farce. Ainsi, le ministre semble devenir possesseur du droit de disposer des deniers publics, et débarrasser entièrement la Chambre de ses fonctions, pour les lui enlever. Si le ministre eût été malade ou absent ou s'il fût survenu quelque grande catastrophe ou quelque grand évènement de nature à provoquer l'urgence, c'eût été différent ; mais ces affaires de milice ont le cours ordinaire d'une existence monotone au Canada. On peut fort bien dépenser un demi-million sur des propriétés, si on le désire ; mais le ministre devrait dire le montant qu'il veut dépenser, pour demander à la Chambre de lui accorder ce montant, et tâcher ensuite de ne pas le dépasser.

Quelle excuse a-t-on, relativement à ces propriétés qui ne se trouvent pas dans un cas d'urgence, de dépenser environ 25 pour 100 au delà du crédit, pour venir nous dire ensuite, après que cette dépense supplémentaire a été faite : "Votez vite cela, car l'argent est tout dépensé !"

Voilà ce que je désire faire comprendre à mon honorable ami. Nous ne combattons pas une mesure du gouvernement ni rien de nécessaire pour rendre nos propriétés militaires ce qu'elles doivent être ; mais de grâce, qu'on ne dépasse pas la limite du crédit de 25 pour 100 dans une affaire où il n'y a pas d'urgence.

Le MINISTRE DE LA MILICE (M. Borden) : J'admets franchement qu'il y a beaucoup de force dans ce que vient de dire l'honorable député d'York, Nouveau-Brunswick, (M. Foster), mais il est allé un peu trop loin, je crois, lorsqu'il a dit que j'avais intentionnellement caché à la Chambre des dépenses que je me proposais de faire. Cela n'est pas vrai, cela est contraire au fait.

M. FOSTER : J'ai dit "cela ou", c'était une alternative seulement.

Le MINISTRE DE LA MILICE : J'ai signalé plus d'une fois à mon honorable ami qu'on avait vu se développer la malheureuse coutume—dont j'ai constaté l'existence dans mon département, lorsque j'en ai pris la direction—consistant à affecter une partie des crédits de l'année courante au remboursement ou à l'acquittement de dépenses faites l'année précédente.

M. FOSTER : De dépenses faites en sus du crédit de l'année précédente.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cela se faisait, et je n'ai pas inventé cette coutume. Et je regrette de dire que je ne puis y mettre un terme ; cependant, dans la préparation des estimations principales de l'an prochain, j'ai tâché autant que possible, de prévoir le plein montant nécessaire. Il vaut mieux, je crois, que nous terminions cette année en portant un montant suffisant au budget de l'exercice courant finissant le 30 juin, afin de pouvoir bien commercer l'exercice prochain, et c'est ce que j'ai tâché de faire en préparant ces estimations.

M. FOSTER : En demandant $35.000 au sujet d'une dépense faite au delà du crédit.

Sir CHARLES TUPPER : Cela règle la dépense de cette année.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui. Cette somme est due en grande partie par suite de la dépense faite au sujet du tir à la carabine d'Ottawa, dont il était considéré comme très important de compléter les travaux d'établissement dans l'intérêt de la milice, et dont le coût est plus considérable que nous ne le prévoyions.

M. FOSTER : De combien ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : De $15,000 à $20,000 environ. Je pourrai fournir l'explication complète au comité, parce que nous demandons encore un montant supplémentaire, et que j'aurai un état de chaque item relativement à ce tir à soumettre au comité au moment voulu.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

Equipement militaire..... ... 39,700

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (M. Borden) : Afin de répondre aux exigences des camps cette année, lesquels sont plus considérables que d'ordinaire, il était absolument nécessaire d'augmenter notre équipement, et nous avons été obligés d'acheter des marquises, des tentes, des draps imperméables, des couvertures de laine, des bidons à eau, etc., au montant de $39,700. Notre équipement était un peu devenu hors d'usage, et il n'était pas aussi considérable qu'il devait l'être eu égard à l'effectif de notre milice. En outre, tout en ayant été acheté spécialement en vue du campement de cette année, cet équippement peut être utilisé permanemment, et il était dans l'intérêt public d'en faire l'acquisition.

M. SPROULE : L'a-t-on acheté par soumissions ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : On l'a acheté aux prix mentionnés aux contrats que nous avions déjà passés avec diverses personnes, qui nous l'ont fourni en vertu d'une continuation de ces contrats. Les marquises ont été achetées à Ottawa, une grande partie des couvertures de laine ont été fournies par W. C. Caldwell, et l'on a pris les draps imperméables à Montréal—j'oublie chez qui, mais chez les entrepreneurs de l'an dernier, et

au prix mentionné à leur contrat. C'était une simple continuation de contrat.

M. SPROULE : Leurs contrats, passés l'an dernier, avaient-ils été accordés à la suite de demandes de soumissions ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. EARLE : Je désire signaler au ministre les comptes relatifs aux provisions achetées l'an dernier, et lui faire remarquer l'existence de certaines différences entre le coût de ces articles publié par l'auditeur général, et celui fourni par les documents produits par ordre de cette Chambre.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cela se rapporte aux provisions du Yukon, et il existe plus loin un item qui donnera lieu à l'examen de toute cette question.

M. EARLE : J'ajournerai mes remarques jusqu'alors.

M. CLANCY : M. Caldwell, de qui l'on a acheté ces couvertures de laine, demeure-t-il à London ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non. Il est manufacturier, et ces couvertures de laine ont été achetées de lui directement. Il a approvisionné le département pendant nombre d'années. Cet achat s'est fait aux mêmes prix qu'auparavant.

M. SPROULE : Dois-je comprendre que ces articles ont été achetés sans que le ministre eût l'argent nécessaire pour les payer ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : En effet, nous devions attendre cet argent de la générosité du parlement. Nous ne pouvions pas envoyer camper les soldats sans couvertures de laine.

M. SPOULE : Je crains que le ministre n'ait plus confiance dans le parlement que celui-ci n'a confiance dans le ministre.

M. BENNETT : Combien d'années ces contrats se continuent-ils relativement à l'approvisionnement de couvertures, de tentes, et ainsi de suite ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Les contrats sont ordinairement passés relativement à des quantités déterminées ; mais s'il existe déjà un contrat que nous considérons comme favorable, et si, ayant besoin d'une plus grande quantité des articles auxquels il se rapporte, nous trouvons qu'il y a peu d'avantage à demander des soumissions ; alors, sur la recommandation des fonctionnaires du département, nous continuons fort souvent le contrat. C'est ce qui a été fait dans ce cas-ci.

M. BENNETT : Combien coûtent les couvertures de laine ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le montant porté à l'estimation est de $18,750. C'est là environ le montant nécessaire, mais naturellement, l'exactitude n'en est pas absolue.

M. BENNETT : Quelle est la date du contrat passé avec M. Caldwell ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ce contrat a été passé, je crois, il y a un an.

M. BENNETT : Il existe une différence marquée entre la manière dont le ministre de la Milice et de la Défense conduit son département, et la manière dont le directeur général des Postes dirige le sien. A l'expiration d'un contrat concernant le service du courrier, dont le terme ordinaire est de trois ans, le directeur général des Postes, s'agirait-il d'une entreprise de $40 ou $50, demande de nouvelles soumissions parce que, dit-il, il se pourrait qu'on trouvât quelqu'un pour accomplir le service à meilleur marché. Le ministre de la Milice et de la Défense, lui, après avoir passé, il y a un an, un contrat concernant la livraison de couvertures de laine à un certain prix, suppose, lorsqu'il constate avoir besoin de $20,000 pour couvertures de laine cette année, que ces couvertures valent toujours le même prix. Je prétends qu'il y a là une erreur grossière. Si je se me trompe, le prix de la laine a beaucoup diminué, depuis un an, et si l'on avait demandé des soumissions, le ministre aurait pu faire une économie considérable.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ignore où mon honorable ami prend ces renseignements. Le fait est que le prix des lainages a augmenté de 20 à 25 pour 100. C'est là ce dont je suis informé.

M. SPROULE : L'an dernier, la laine se vendait de 16 à 18 cents la livre, tandis que cette année, elle se vend de 14 à 15 cents. J'en ai vu des milliers de livres vendues à 14¼ la livre. Le prix est donc beaucoup plus bas qu'il y a un an. J'aimerais à savoir du ministre quel était le montant du contrat concernant la livraison de couvertures de laine l'an dernier, et quel prix on a payé celles-ci.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne puis fournir ce renseignement de mémoire. Je puis dire que je fais faire avec soin des états comparatifs des prix, et si on laisse adopter ces item, je promets de donner les renseignements les plus complets lorsque nous en arriverons au crédit principal concernant les uniformes et les provisions. On aura alors amplement occasion, et avec plus d'avantage, je pense, de discuter la chose, vu que l'honorable chef de l'opposition a consenti, cette après-midi à ce que nous examinions alors toute la question.

M. SPROULE : Cet item me paraît considérable. Il me semble être une suite de l'entreprise quant à une sorte d'articles, au montant de plus de $13,000, et nous n'avons aucun renseignement relativement au coût des articles livrés en vertu du contrat primitif, et nous ne savons pas quel était l'étendue de ce contrat. Le ministre ne sait pas, je suppose, s'il y avait plus d'un soumissionnaire.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, il y en avait plus d'un.

M. CLANCY : Si je comprends bien, la proposition de l'honorable chef de l'opposition a été faite cette après-midi dans le but de restreindre la discussion non pas de la matière qui fait maintenant l'objet de la considération du comité, mais plutôt de la politique générale du gouvernement quant au fait de consacrer une aussi forte somme chaque année aux fins des exercices et autres choses. Mais ce que je voudrais savoir de l'honorable ministre, c'est si la demande de soumissions de l'an dernier spécifiait une certaine quantité de couvertures de laine, et si les soumissions demandées se bornaient à l'an dernier, ou si l'honorable ministre a annoncé publiquement que l'entreprise se continuerait plus d'une année. Car, outre ce qu'on a dit il y a un instant, savoir : que le prix de la laine a positivement baissé—ce que savent tous ceux qui ont pris la peine de jeter un coup d'œil sur les journaux—il me semble que si, lorsqu'il a demandé des soumissions, l'honorable ministre a requis la livraison d'une plus grande quantité d'articles qu'il n'avait besoin, il s'est privé de l'avantage d'une baisse possible du prix de ces articles sur le marché.

M. BENNETT : En consultant le rapport de l'auditeur de l'an dernier, je trouve cet item : W. C. Caldwell, 5,550 livres de couvertures de laine, à 47½ cents la livre, soit un total d'environ $2,600. Vu la modicité du montant, il ne semblerait guère qu'on eût demandé des soumissions à ce sujet. Je suppose que ce M. Caldwell est le représentant de Lanark à la législature provinciale.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cela n'est qu'une petite partie de l'entreprise.

M. HENDERSON : Le ministre voudra-t-il dire si ces couvertures de laine sont blanches ou grises ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Elles sont grises.

M. HENDERSON : On me permettra de dire que le prix de 47½ cents la livre était des plus exorbitants.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Les couvertures de laine dont l'honorable député vient de parler sont blanches. Celles au sujet desquelles je demande maintenant un crédit sont grises.

M. BORDEN (King).

M. HENDERSON : Je suis convaincu qu'on a déjà offert des couvertures de laine grises à un prix beaucoup moindre que 40 cents la livre. Je le dis parce qu'une maison de la ville où j'habite était parmi les soumissionaires.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je puis ne pas mentionner le prix exact. Je pense que l'honorable député a raison de dire qu'il y a eu des soumissions de beaucoup plus basses que ce prix. J'en ai trouvé dans le département lorsque j'en ai pris la direction ; mais les couvertures de laine expédiées n'étaient pas tout laine, ce qui les a fait déclarer impropres à l'usage et refuser, et nous n'avons pu accepter que l'entreprise fût complètement exécutée.

M. HENDERSON : Ces couvertures-là n'ont pas été faites dans mon comté. Le monsieur de mon comté qui a soumissionné n'a pas obtenu l'entreprise.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il va sans dire qu'elles n'avaient pas été reçues du comté de l'honorable député, mais on nous a livré des couvertures de laine de cette nature.

Quant au laps de temps dont a parlé l'honorable député de Bothwell (M. Clancy), je puis dire que lorsque je suis devenu ministre de la Milice et de la Défense, je me suis trouvé en présence d'entreprises adjugées pour une période de trois ans à compter de la date de l'avènement du gouvernement actuel, ou de peu de temps auparavant, ainsi que de quelques entreprises adjugées pour deux ans, et dont l'exécution ne devait commencer qu'une année après notre arrivée au pouvoir. La chose fut remise au ministre de la Justice à cette époque et celui-ci crut qu'aucun gouvernement n'avait le pouvoir de passer un contrat de ce genre. Il fut mis un terme à ces contrats, et depuis lors nous avons suivi le système de donner à l'entreprise les articles dont nous avons besoin chaque année.

M. SPROULE : Ce n'est pas ce que fait maintenant le département.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je répète que lorsque nous avons passé un bon contrat, et qu'il est urgent d'obtenir d'autres articles de même nature, il arrive souvent, sur le rapport des fonctionnaires du département, que nous demandons la livraison d'une quantité supplémentaire de ces articles. C'est ce qui a été fait particulièrement dans ce cas-ci.

M. CLANCY : Mon honorable ami comprendra que ni lui, ni les fonctionnaires du département ne possèdent de renseignements relativement aux prix à moins de demander des soumisions. Celui qui n'est pas engagé dans ces industries ne peut dire, en l'absence de soumissions, s'il obtient ou non les articles au prix voulu. Ce n'est que par

la demande de soumissions qu'on peut résoudre cette question.

Il est facile de la part de l'honorable ministre de donner une entreprise moyennant environ $20,000, sans demander de soumissions, et de dire ensuite qu'il a accordé cette entreprise à un tel parce qu'il donnait fort satisfaction. Il n'y a pas de doute que les articles livrés par le passé peuvent avoir donné satisfaction, mais cela ne justifie pas l'honorable ministre de ressusciter l'ancien contrat pour en continuer l'application à des achats subséquents. Il avait sous les yeux le fait qu'il y a eu baisse dans le prix de la laine, ce qui devait causer une baisse correspondante dans le prix des couvertures de laine. J'espère qu'il pourra offrir une meilleure excuse que l'opinion de ses fonctionnaires, attendu que ceux-ci peuvent ne connaître en rien ce sujet spécial.

M. SPROULE : Il me semble que nous devrions avoir plus de renseignements au sujet de cet item. Le tout me paraît un peu louche, surtout quand je considère que M. Caldwell est un fort bon libéral. Il a obtenu une petite entreprise de $2,000 de lainages, et on lui a payé 47½ cents la livre de la laine manufacturée que tout probablement, il avait achetée à environ 18 cents la livre. Tout d'abord 47½ cents la livre est un très gros prix, comme l'admettront tous ceux qui ont quelque connaissance des affaires concernant la laine. La laine a baissé considérablement depuis, et cependant l'honorable ministre a continué l'entreprise aux mêmes conditions jusqu'au montant de $13,000. Il est inexplicable que l'honorable ministre ne puisse nous dire le coût de l'entreprise par couverture ou par livre, ni nous dire combien de couvertures ont été fournies.

Il allègue sa défense ordinaire d'urgence, mais je ne vois pas comment cette défense puisse être maintenue, lorsque le ministre devait savoir s'il se proposait de faire exercer ou non la milice cet été. En effet, s'il le savait, il avait amplement le temps de pourvoir à tout ce qui était nécessaire.

Je me rappelle qu'il y a quelques années, l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) objectait très fortement à ce qui était alors la coutume, savoir : accorder des entreprises concernant les uniformes à certaines maisons, pour continuer ensuite ces entreprises alors qu'elles étaient terminées. L'honorable député disait que virtuellement la compagnie manufacturière W. E. Sanford, de Hamilton, avait alors le monopole, bien qu'une ou deux autres personnes demandassent à soumissionner ; et il prétendait alors énergiquement que si l'on avait demandé des soumissions, comme on aura't dû le faire, aux principales maisons ou au public généralement, les équipements militaires auraient pu être obtenus à beaucoup meilleur marché. Je ne dis pas si le système alors suivi était mauvais ; mais s'il était alors mauvais, il l'est certainement aujourd'hui, et il y a de plus forts motifs actuellement de se départir de cette coutume de continuer les entreprises, vu qu'il y a eu baisse dans le prix des lainages, et qu'on peut maintenant les acheter à beaucoup meilleur marché qu'il y a un an.

Je ne comprends pas que l'honorable chef de l'opposition ait pu consentir à laisser adopter les item sans qu'on ait fourni de renseignements. Le ministre nous demande de laisser adopter ces item sur sa promesse qu'il nous fournira tous les renseignements lorsque les gros item seront soumis. Mais il ne peut être justifiable d'avoir donné suite à cette entreprise de $2,600 jusqu'au montant de $13,000, et de nous demander de laisser adopter l'item sans nous fournir des renseignements qui nous permettraient de juger si le marché est bon ou mauvais.

Qu'il y eût urgence ou non, il était du devoir de l'honorable ministre de se présenter devant la Chambre avec tous les renseignements nécessaires à ce sujet, et il devrait laisser cet item de côté, jusqu'à ce qu'il soit capable de nous fournir le renseignement que nous demandons. Jusqu'ici il ne nous a donné pour ainsi dire aucun renseignement.

M. TYRWHITT : Je puis parler en connaissance de cause sur la question des laines, car j'en ai vendu la semaine dernière à 13 cents la livre, ce qui est le plus bas prix obtenu depuis trente ans. L'année dernière, lorsque ce contrat a été accordé, la laine valait 16 ou 17 cents la livre. L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) a cité les paroles du directeur général des Postes, qui aurait dit que, pour les entreprises relatives au transport des malles, il avait l'habitude de demander des soumissions périodiquement. Tout ce que je puis dire, c'est que dans mon comté, lorsqu'un contrat pour le transport des malles appartient à un conservateur et qu'il vient à expirer, des soumissions sont demandées, mais quand il s'agit de contrats appartenant aux amis politiques du directeur général des Postes, on les renouvelle lorsqu'ils sont sur le point d'expirer. J'aime à croire que l'honorable ministre de la Milice n'agit pas de cette manière, nous supposons tous que la politique n'entre pas dans l'administration de son ministère, et si des soumissions avaient été demandées dans le cas actuel, on aurait économisé de cette manière des sommes considérables.

M. CLARKE : Il y a deux questions que je voudrais poser. Je voudrais savoir en premier lieu si cette entreprise a été accordée à M. Caldwell avant que le tarif différentiel devînt en vigueur. Et je voudrais aussi savoir s'il était libre ou non d'exécuter ce contrat.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai bien peur de ne pas être capable de fournir ce renseignement, mais je vais prendre note de la question et j'y répondrai plus tard. Si l'honorable député (M. Sproule) veut accepter ma parole, je vais prendre note des renseignements

dont il a besoin, et je serai en état de les lui fournir lorsque ces item seront soumis à la Chambre. Je ne puis pour le moment lui donner aucun renseignement à ce sujet, mais il est de la plus grande importance que cet item soit adopté, et comme le budget principal et le budget supplémentaire devront être soumis de nouveau à la Chambre, il y aura encore de nombreuses occasions de discuter cette question.

M. CLANCY : L'honorable ministre a-t-il songé en prolongeant ce contrat, que ses amis dans la Chambre et dans le pays déclaraient qu'à cause du tarif différentiel, les prix des marchandises avaient considérablement baissés, et que cette remarque s'appliquait naturellement aux couvertures comme au reste ? Je crains qu'il n'ait prolongé ce contrat que dans le but de favoriser ses amis. M. Caldwell est certainement un citoyen respectable, et ce n'est pas un crime que d'être libéral, mais je prétends que si cet homme eût été conservateur, on aurait étudié le contrat et l'on n'aurait pas perdu de vue le tarif différentiel. L'honorable ministre est obligé d'avouer que les bénéfices que lui et ses amis ont tenté de faire croire aux consommateurs de ce pays qu'ils retiraient de l'établissement de ce tarif privilégié n'existaient pas en réalité, ou bien il n'a pas tenu compte de ce tarif dans le but de favoriser ses amis.

M. SPROULE : Je ne crois pas que l'on puisse s'attendre à ce que nous laissions adopter un item aussi important que celui-là sans obtenir des renseignements plus complets sur la question que ceux que nous possédons. Maintenant, bien que je sois persuadé qu'il n'y a rien dans le tarif différentiel qui soit de nature à réduire le coût de cet article, la seule défense faite par l'honorable ministre de sa conduite, est une preuve évidente qu'il ne connaît que bien peu de chose dans la valeur des marchandises. Il a commencé par dire que les marchandises en laine coûtaient beaucoup plus cher cette année que l'année dernière, malgré le fait bien connu que c'est l'année dernière que la laine a atteint son plus haut prix, c'est-à-dire 18 cents la livre, et que cette année, elle rapporte tout au plus 14½ cents la livre, et que l'on peut l'acheter pour environ 13 ou 13⅓ cents.

Quand le fabricant peut acheter la laine à 13½ cents la livre et la revendre à 47½ cents la livre, après lui avoir fait subir quelques procédés au moyen de machines, il est évident que le cultivateur ne reçoit pas un prix raisonnable pour ce produit ou que le fabricant reçoit un prix trop élevé. C'est le fabricant qui vend cette laine aux consommateurs de ce pays, et c'est le cultivateur qui aide à le payer. Y a-t-il un cultivateur qui ne dira pas que le gouvernement commet une injustice à son égard en payant la laine cette année aussi cher que l'année dernière, lorsque le prix de la laine qu'il vend lui-même est réduit considérablement ? Et tout cela se fait sans demander de soumissions, et avec des amis politiques du gouvernement. Des transactions comme celles-là indiquent une négligence coupable de la part du cabinet, et c'est de plus une injustice criante à l'égard de la classe agricole. Le cultivateur reçoit un prix bien minime pour sa laine, et le seul moyen qu'il y ait pour lui de participer dans une certaine mesure à cet avantage, c'est que le gouvernement exerce la plus stricte économie.

L'honorable ministre nous demande d'adopter ce crédit sans nous fournir le moindre renseignement ; il ignore le prix qu'il paie. Il déclare simplement qu'il s'agit là d'un contrat qui a été prolongé, et personne n'a essayé de s'assurer si le ministère aurait pu obtenir ces marchandises à meilleur marché cette année que l'année dernière. Il est vrai que l'on prétend qu'il y a urgence, mais je ne vois pas en quoi cette défense pourrait justifier une telle conduite. Le ministre de la Milice et de la Défense devait savoir plusieurs mois à l'avance s'il avait ou non l'intention de tenir des camps militaires cette année. Connaissant ce fait, il y avait négligence coupable de sa part et de la part des fonctionnaires de son ministère à attendre jusqu'à la dernière heure, et être ensuite obligé de conclure un contrat sans la permission du parlement, et de se contenter de s'adresser à ce dernier une fois que l'argent est dépensé. Nous ignorons quel prix a été payé pour ces couvertures, si c'est $1.00 la livre ou 47 cents la livre. L'honorable ministre a accordé une entreprise de $13,000——

Une VOIX : $18,000.

M. SPROULE :——et il vient nous dire qu'il a accordé une entreprise de $39,700 pour des approvisionnements, sans obtenir la permission du parlement ; puis il nous demande avec une candeur vraiement remarquable de voter ce crédit sans nous dire de quelle manière il a dépensé cet argent ; tout ce que nous savons c'est qu'il n'a pas demandé de soumissions. Ajoutez cela au fait que cet arrangement a été conclu avec un ami politique du gouvernement, et vous en arrivez nécessairement à la conclusion que l'honorable ministre ne s'est pas occupé des intérêts du pays et n'a pas exercé l'économie qu'il aurait dû pratiquer.

M. FOSTER : Dans cet item de $125,000 destiné à pourvoir aux besoins des camps militaires pour cette année, se trouvent compris les gages des soldats, ainsi que le coût du transport——

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non. Le montant que je demande là va être complètement absorbé pour payer les salaires des officiers et soldats et fournir les approvisionnements de bouche nécessaires pour ces différents camps militaires ; cela ne comprend pas le transport. Cette question se règlera plus tard lorsque les

compagnies de transport auront envoyé leurs comptes. Ces dernières sont en partie des compagnies de chemins de fer, et elles ne seront pas payées avant quelques semaines, ou au moins quelques jours ; l'adoption du crédit destiné à couvrir cette dépense n'est donc pas aussi pressé que l'adoption de l'item que nous discutons.

M. FOSTER : Dois-je comprendre que le budget supplémentaire contiendra un item pour le transport des soldats qui prendront part aux camps militaires de l'exercice actuel ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non, le budget principal de $430,000 pour l'année prochaine comprend le transport.

M. FOSTER : Mais ce n'est pas le transport pour l'année prochaine, mais bien pour l'exercice actuel.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Les comptes ne seront pas produits avant le 1er juillet, et c'est toujours de cette manière que l'on a procédé.

M. FOSTER : L'honorable ministre (M. Borden, King) a dit à la séance de cette après-midi que si ces estimations étaient élevées, cela était dû au fait que l'on avait la mauvaise habitude de payer les comptes de l'année courante sur les crédits de l'exercice à venir, qu'il voulait changer tout cela, et que c'était là la raison pour laquelle il était obligé de demander un montant aussi considérable. Or, il vient de nous dire il y a un instant qu'il se propose de prendre sur les crédits du prochain exercice les montants dont il aura besoin pour payer les frais de transport qui auront lieu cette année.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'honorable député n'ignore pas qu'il est toujours difficile de faire approuver par l'auditeur général des comptes qui sont produits après le 1er juillet. Il est possible que dans le cas actuel, cela n'eût pas présenté de difficulté, mais, règle générale, chaque fois que des camps militaires comme ceux-là ont lieu, les comptes pour les frais de transport ne sont jamais transmis avant les mois de juillet ou d'août. J'admets qu'il serait plus régulier de comprendre ce montant dans l'item que j'ai mentionné cette après-midi, en en augmentant le montant. Mais je me suis assuré depuis que cela n'avait pas été placé dans cet item, et le coût des transports devra être payé à même le crédit régulier du prochain exercice.

M. FOSTER : Mon honorable ami n'a pas encore dit à la Chambre ce qu'allaient coûter cette année ces campements militaires. Il a commencé par prendre $300,000 ; le voici avec un autre montant de $125,000, qu'il va encore dépenser. Et cependant, il est obligé de prendre une somme considérable sur les crédits destinés aux besoins du prochain exercice, pour couvrir les frais de transport des soldats qui doivent prendre part aux manœuvres militaires qui ont lieu cette année. Les difficultés prévues par l'honorable ministre ne peuvent se présenter, et l'auditeur n'a qu'une chose à faire c'est de vérifier les comptes. Mais, mon honorable ami n'ignore pas qu'il y a deux mois de délai d'accordés après le 1er juillet pour l'audition et la clôture générale des comptes, et que les crédits de l'année courante sont censés devoir compter jusqu'à cette date. Il n'y a donc rien qui puisse empêcher l'honorable ministre de demander l'argent dont il peut avoir besoin pour payer le coût du transport et les frais qu'entraînent ces exercices militaires. Cependant, l'honorable ministre vient d'admettre qu'il ne demandera pas à la Chambre de voter l'argent nécessaire à cette fin, mais qu'il prendra ce dont il aura besoin sur les crédits destinés au prochain exercice, ce qu'il n'a pas le droit de faire.

Nous ignorons toujours où nous en sommes avec les estimations de cet honorable ministre. Il y a déjà un montant de $15,000 destiné à payer les frais de transport. Le crédit de l'année dernière pour la même chose était de $30,000; ainsi donc, l'honorable ministre demande 50 pour 100 de plus que le montant qu'il a déclaré à la Chambre l'année dernière suffisant pour couvrir les dépenses qu'il serait obligé de faire. Non seulement il a demandé 50 pour 100 de plus que le crédit voté, mais il a pris sous sa propre responsabilité de dépenser $15,000, et il vient maintenant, dix jours avant la fin de l'exercice, demander au parlement de lui accorder un montant presque la moitié aussi considérable que le crédit qu'il a demandé l'année dernière, lequel a été dépensé par lui sans la permission de la Chambre.

Plus on avance dans l'étude de cette liste de crédits demandés, plus on constate des choses extraordinaires. Voici par exemple l'item, " dépenses imprévues et diverses." Il demande sous ce titre un crédit de $10,000. Le montant total destiné à cette fin l'année dernière était de $15,000. Il demande donc au moyen de cette estimation supplémentaire les deux tiers du crédit primitif, et ce montant est déjà en partie dépensé. Il n'a pas jugé à propos de dire l'année dernière à la Chambre qu'il aurait besoin de $25,000. Il a commencé par dépenser les $15,000 qui lui avaient été accordés, et il a dépensé $10,000 de plus que cette somme sans aucune autorisation.

Que devons-nous penser de ce ministre ? Tout cela est-il une affaire organisée de longue main pour permettre au ministre des Finances, de dire au pays : notre budget n'est pas très élevé ? L'honorable ministre des Finances aurait-il laissé entendre au ministre de la Milice et à ses autres collègues qu'il était préférable pour eux de ne pas charger trop le budget principal ; et qu'il leur permettrait de demander un crédit supplémentaire cette année ?

Je ne crois pas que le ministre des Finances puisse faire une telle chose ; dans tous les cas, son devoir est de dire à ses collègues : Je veux que vous placiez dans le budget jusqu'au dernier cent que vous devez dépenser, ce crédit recevra l'approbation du Gouverneur général et il ne devra pas être dépassé.

L'honorable ministre de la Milice a ajouté 50 pour 100 ; il a ajouté 50 et même 75 pour 100 au crédit principal qu'il a demandé pour le présent exercice, et maintenant qu'il a dépensé cet argent, il vient dix jours avant la fin de l'exercice demander à la Chambre d'approuver cette conduite. Je crois que sous ce rapport, l'honorable ministre de la Milice et de la Défense est un grand pécheur. Il agit en connaissance de cause, il avoue même sa faute, croyant par là que son péché est effacé ; puis l'année suivante, il recommence. Je voudrais savoir si l'on a demandé des soumissions pour fournir tous les approvisionnements dont ces différents corps d'armée devaient avoir besoin.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, des soumissions ont été demandés pour tous ces approvisionnements et les contrats, accordés au plus bas soumissionaire. Maintenant, il peut y avoir une certaine divergence d'opinion sur la question de savoir si j'aurais dû placer ou non le montant destiné à payer le transport des soldats dans ce dernier crédit. Mais je suis porté à croire que l'honorable député à raison. Il est surpris de constater que je suis de son avis, cela semble lui déplaire, il m'est donc impossible de le satisfaire. Il se fâche, et lorsqu'il fait valoir un argument que je crois juste et dont je m'empresse de reconnaître l'exactitude, alors, cela a l'effet d'augmenter sa colère.

Je dois déclarer immédiatement que j'ignorais que cette somme destinée à couvrir les frais de transport ne fût pas comprise dans ce crédit. Si j'avais connu la chose, j'aurais certainement mis ce montant avec le reste. Malheureusement il est impossible de songer à augmenter ce crédit. Je crois que les règles de la Chambre permettent de le diminuer, mais non de l'augmenter. Ainsi donc, à moins de soumettre une autre estimation supplémentaire, je crois que l'honorable député va être obligé d'accepter ce crédit tel qu'il est, et l'année prochaine nous mettrons dans le budget principal un crédit spécial destiné à couvrir les frais de transport des troupes.

Puisque nous en sommes à traiter cette question des frais de transport, permettez-moi d'ajouter un mot à ce sujet. Dans le budget principal, la somme destinée à couvrir les frais de transport pour toute l'année est de $40,000 ; en 1896-97 elle a été de $47,000. Depuis que nous sommes au pouvoir nous avons réduit ce crédit à son montant actuel, et j'espère que mon honorable ami m'en tiendra compte. Nous avons réduit ces frais de transport d'un tiers. Lorsque nous sommes arrivés au pouvoir, les taux payés étaient de 3 cents par mille pour les officiers, et de 2 cents par mille pour les sous officiers et les soldats. D'après l'ancien tarif, le transport d'une compagnie, disons 42 hommes et 3 officiers, sur une distance de 100 milles, coûtait $98.00 ; d'après le nouveau tarif établi dans le mois d'août 1897, il en coûte $60. Lorsque le nombre de soldats comprend plus de 125 hommes, la rêduction est encore plus considérable.

Sous l'empire de l'ancien tarif, le transport de trois compagnies disons 126 hommes et 9 officiers, sur une listance de 100 milles, coûtait $280 ; sous l'empire du tarif actuel cela coûte $176.67, ou une différence de $104. S'ils retournaient dans leurs quartiers avant 3 mois, il en coûtait sous l'empire de l'ancien tarif $560, et aujourd'hui $270. J'espère que l'administration du ministère va au moins recevoir l'approbation de l'honorable député sous ce rapport.

M. CARGILL : Un des électeurs de mon comté m'a demandé d'appeler l'attention de l'honorable ministre sur la question suivante : Il paraîtrait qu'il y a quelque temps un jeune homme qui était sur le point d'entrer à l'école militaire de London, fit une demande pour obtenir ses frais de transport. Si le comité veut bien me le permettre, je vais lire une lettre que j'ai reçue à ce sujet, et qui fera peut-être mieux comprendre la chose que je puis le faire moi-même. Elle se lit comme suit :

Il n'y a pas bien longtemps, M. A. Stewart, de cette ville, qui avait l'intention d'aller suivre un cours à l'école militaire de London, obtint une feuille de route, *via* le chemin de fer Canadien du Pacifique *via* Streetsville ou Toronto ; le prix régulier pour ce trajet est de $6.00 (le gouvernement paie, je crois, les deux tiers du tarif régulier). Il aurait dû payer sur le chemin de fer Canadien du Pacifique pour se rendre à Wingham, 30 cents ; de Wingham à London, $2.25. Ce sont là les prix réguliers.

Lorsqu'il voulut revenir, il demanda au commandant de préparer sa feuille de route de manière à lui permettre de passer par le Grand Tronc pour se rendre à Wingham ; mais, on lui répondit que cela n'était pas possible, et qu'il lui fallait passer par le chemin de fer Canadien du Pacifique, prenant une journée pour faire le trajet, et le gouvernement dut de nouveau payer la différence dans le prix du passage.

Cela peut vous paraître de peu d'importance ; mais si ce système se pratique dans tout le pays, le peuple paie bien cher l'honneur d'avoir à la tête des affaires "un gouvernement libéral et économe". Dans le cours ordinaire de vos affaires, vous ne paieriez pas $4 ou $5 de plus que le prix ordinaire pour envoyer un homme à London. Je suis libéral, mais je déteste ceux qui cherchent à exploiter le peuple. Je commence à croire que les gouvernements (libéraux ou conservateurs) ne s'occupent guère de l'intérêt du peuple, tous leurs efforts semblent se concentrer sur les moyens à prendre pour obtenir le plus grand nombre de votes.

J'aurais pu laisser cette dernière partie de côté, mais je veux agir franchement, et mettre les conservateurs sur un pied d'égalité avec les libéraux. Si l'honorable ministre et les fonctionnaires de son ministère voulaient s'occuper de cette question, je crois qu'ils trouveraient moyen de réduire considérable-

ment le coût du transport de ces élèves. Dans le cas particulier que je viens d'indiquer, il y aurait eu une économie de $2.30 à réaliser sur le prix d'un seul trajet. Cet homme aurait pu se rendre de Teeswater à Wingham et de là à London pour $2.70. Au lieu de cela on l'a obligé de passer par Streetsville et Toronto pour se rendre à London, par le chemin de fer Canadien du Pacifique, en payant $6.00, ce qui constitue une différence de $3.30 entre les deux prix de transport.

Je remarque qu'il y a dans ces estimations un item de $15,000 pour frais de transport. Si l'on essayait de faire les économies que je viens d'indiquer, une somme de $10,000 serait suffisante pour couvrir ces dépenses. J'espère donc que l'honorable ministre de la Milice va étudier cette question avec soin et voir à ce que les prix les plus bas soient payés pour le transport de ces élèves à l'école militaire.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je suis bien obligé à mon honorable ami (M. Cargill) d'avoir appelé mon attention sur cette question, et je le prierais de m'envoyer la lettre qu'il vient de lire ou de m'en faire parvenir une copie, car je n'ai pas très bien compris tout ce qu'il a dit.

M. CARGILL : Je n'ai pas d'objection à faire connaître à l'honorable ministre le nom de l'auteur de cette lettre, qui est un agent général du chemin de fer du Grand Tronc. Il n'est pas installé à une gare en particulier, mais il a la permission de vendre des billets à n'importe quelle gare du Grand Tronc pour un autre endroit situé sur cette même ligne. J'ai cru comprendre que les agents de billets ordinaires ne peuvent vendre de billets que de la gare où ils se trouvent pour un autre endroit, et c'est probablement de cette manière que cet agent a eu connaissance de la chose. La personne en question s'était adressée à lui pour obtenir les taux de transport en passant par la voie du Grand Tronc, mais elle reçut instruction de passer par le chemin de fer Canadien du Pacifique via Toronto jusqu'à London.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : La responsabilité de cette erreur doit peser en premier lieu sur l'officier qui est à la tête de ce district, ou du dépôt et qui est censé surveiller les intérêts du public dans des questions de cette nature. Je vais faire faire une enquête à ce sujet, afin de connaître les véritables coupables, ou ceux qui sont à blâmer. Nous ne pouvons avoir qu'une chose en vue, c'est que l'argent voté pour subvenir eux besoins de la milice soit dépensé économiquement, afin qu'il dure aussi longtemps que possible. Les crédits votés à cette fin ne sont jamais suffisants, et je suis bien persuadé que personne aux quartiers généraux ne peut avoir intérêt à favoriser une compagnie de chemin de fer au détriment du pays, comme on a voulu le laisser entendre, en augmentant considérablement ces frais de transport. Je remercie l'honorable député d'avoir appelé mon attention sur cette question, et je vais voir à ce qu'une enquête sérieuse soit faite.

M. SPROULE : L'honorable ministre possède-t-il à ce sujet d'autres renseignements que ceux qu'il vient de nous donner ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député (M. Sproule) veut bien laisser là cette question, je lui promets de lui donner un état aussi complet que possible de tous les renseignements que je puis posséder à ce sujet. Cependant, il m'est impossible de les lui fournir ce soir. Toutefois, je crois devoir dire à l'honorable député que lorsqu'il déclare que le prix de la laine est de 13½ cents, et qu'il prétend qu'en ayant payé 47½ cents à celui qui a fourni les couvertures, nous lui avons donné la différence entre 13½ cents et 47½ cents, et cela sans tenir compte du coût de la fabrication, je crois qu'il veut simplement créer dans l'esprit public une impression qui n'est guère plus avantageuse à lui-même qu'au ministère. Je ne suis pas en état de dire si c'est 47½ cents que l'on a payés, ou non, mais j'ai promis à l'honorable député que je donnerais ces renseignements, et je les déposerai sur le bureau de la Chambre lorsque nous en serons à étudier le budget principal. C'est là tout ce que je puis dire pour le présent.

J'ai déjà déclaré que je n'étais pas un expert en cette matière. Lorsque cet arrangement a été conclu, on m'a dit que le prix de la laine avait augmenté. Ces couvertures ont été, je crois, achetées dans le mois de mars, car il était nécessaire qu'elles fussent prêtes au commencement du mois de mai, afin de pouvoir les faire examiner aux quartiers généraux et les expédier à temps pour les campements militaires. Je crois me souvenir qu'à cette date, le prix de la laine était plus élevé qu'il ne l'était à l'époque où ce contrat a été conclu l'année précédente. Mais je dis cela de mémoire, car je n'ai pas ici les chiffres nécessaires pour appuyer mes paroles. L'honorable député pourrait donc permettre que ce crédit fût adopté, sur la promesse que je lui fais que les renseignements demandés seront produits aussi tôt que possible.

M. SPROULE : Je n'ai pas l'intention de demeurer sous le coup d'une accusation comme celle que l'honorable préopinant vient de formuler contre moi, en prétendant que j'ai fait une déclaration qui peut être de nature à nuire à ma réputation.

Cette laine qui est achetée des cultivateurs passe ensuite entre les mains du fabricant ; ce dernier paie 13½ cents au cultivateur pour sa laine, tout ce qui lui reste à faire consiste à la laver, à la dégraisser, à la confier à ses machines, puis il la vend ensuite au gouvernement 47½ la livre. Personne ne peut oser prétendre que ce n'est pas là un profit raisonnable qu'il réalise. Il

y a quelques années, j'ai eu occasion d'envoyer des circulaires à des personnes qui fournissaient des couvertures au département de l'Intérieur et à celui des Affaires des Sauvages, et je sais qu'une marge assez large était laissée pour le profit.

Il est du devoir de l'honorable ministre de nous fournir des renseignements à ce sujet, et en l'absence de ces derniers, je suis justifiable de me servir des seuls renseignements que je puis me procurer et qui sont le prix payé l'année dernière, puisque l'honorable ministre nous dit que les couvertures fournies cette année l'ont été aux mêmes conditions que celles mentionnées dans le contrat de l'année dernière. Lorsque ce contrat a été conclu l'année dernière, le prix de la laine était plus élevé qu'il ne l'est aujourd'hui, mais comme l'honorable ministre a payé un prix raisonnable l'année dernière, le prix doit être moins élevé actuellement.

L'honorable ministre nous demande de laisser adopter ce crédit, et qu'il nous donnera plus tard les renseignements demandés. Mais je ne crois pas que ce soit là un moyen bien efficace d'obtenir ce que nous demandons, et le seul moyen que la Chambre ait à sa disposition pour connaître la vérité à ce sujet, c'est d'empêcher cet item d'être adopté. La transaction tout entière est irrégulière, parce que l'honorable ministre a dépensé l'argent avant que ce dernier fût voté par la Chambre, et de plus sans demander de soumissions. Il s'agit ici de la dépense d'un crédit de $39,000, et la loi veut que toute entreprise entraînant une dépense de $5,000 soit donnée par soumission et accordée au plus bas soumissionnaire.

Le ministre a accordé l'entreprise à ses amis politiques et ne paraît pas s'être beaucoup efforcé d'en faire réduire le prix. Hier, sous mes yeux, un cultivateur a vendu de la laine à 13½ cents la livre ; or, en supposant que le prix du marché fût le même que l'an dernier, on ne pourrait s'expliquer par le bon sens toute la différence qu'il y a entre les 13½ cents qu'on paie aux cultivateurs, et les 47½ cents que le gouvernement paie aux fabricants.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Si l'honorable député y tient, et s'il confond les couvertures blanches avec les grises, je ferais peut-être mieux de lui dire le prix de la laine.

M. SPROULE : Les grises coûtent moins cher que les blanches ; la voilà la différence.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Parfaitement ; cependant, sans en rien connaître, l'honorable député (M. Sproule) persiste à dire que nous payons ces couvertures 47½ cents la livre.

M. SPROULE : Je dis que le ministre nous ayant refusé les renseignements nécessaires, nous sommes obligés de nous les procurer nous-mêmes. D'après lui, on achète ces couvertures de l'entrepreneur au même prix que l'an dernier ; pourtant dans le rapport de l'auditeur général que j'ai devant moi, il est dit qu'elles coûtaient 47½ cents la livre l'an dernier.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ce que j'ai dit, c'est que nous continuions les mêmes contrats avec les mêmes entrepreneurs.

M. SPROULE : Et aux mêmes prix.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : La citation de cet item du rapport de l'auditeur général est loin de régler le cas ; j'ai ici W. C. Caldwell, Lanark, 9,555½ livres à 40 cents, $2,380. Cela n'empêche pas l'honorable député (M. Sproule) de prétendre que nous payons 47½ cents. Je ne croyais pas possible à un honorable député de faire exprès pour mal lire—

M. SPROULE : Je rappelle l'honorable ministre à l'ordre. A L—77, rapport de l'auditeur général, il trouvera l'item 5,460½ livres, à 47½ cents la livre ; je l'y ai lu tel qu'il est. Je ne veux pas que le ministre me prête l'intention de tromper en donnant à cette Chambre le seul renseignement important qu'elle ait reçu à ce sujet.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DE LA DEFENSE : Je n'ai pas prétendu que l'honorable député lisait mal, intentionnellement.

M. SPROULE : Vous avez dit exprès.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je retire cette parole. J'ai en main le rapport de l'auditeur général pour l'année 1897-98, et l'item se lit : W. C. Caldwell, entrepreneur, Lanark, 9,555½ à 40 cents, $2,380.

M. SPROULE : La page ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L—44.

M. EARLE : A L-77 vous trouverez l'item tel que cité par l'honorable député de Grey (M. Sproule).

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Si ce dernier s'était donné la peine de jeter les yeux sur la rubrique, il aurait vu que les couvertures en question étaient de qualité et de poids spéciaux, et avaient été fabriquées spécialement pour le Yukon.

M. SPROULE : Qu'importe, puisque c'est à la livre qu'on les a achetées.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne dis pas que l'honorable député veut faire de fausses représentations, mais il me semble qu'avant de critiquer un ministre et de lui imputer toutes sortes de torts, il aurait dû se rendre compte des faits.

M. SPROULE : Je m'en suis rendu compte et je n'ai rien cité que je n'aie trouvé dans le rapport de l'auditeur général.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne connais pas bien le commerce de la laine, mais je tiens d'un ami un exemplaire de la revue des nouveautés où je trouve ce qui suit :

On dit que la hausse de la laine va affecter bien des branches de lainages ; on l'attribue généralement aux ravages, causés par la sécheresse parmi les troupeaux d'Australie. Il y avait, par exemple, en 1891, à la Nouvelle Galles du Sud, 61,000,000 de moutons producteurs de laine ; en 1898, dans la même colonie, il n'y en avait plus que 41,000,000, et il faudra, dit on, plusieurs saisons favorables pour qu'on puisse avoir en Australie la production de laine qu'on avait autrefois. Dans d'autres parties du monde, nommément, dans l'Afrique du sud, dans l'Amérique du sud et aux Etats-Unis il a été produit aussi moins de laine, et c'est pourquoi le marché des laines fines a été d'une activité remarquable.

M. SPROULE : Le ministre sait-il qu'il n'entre pas de cette laine là dans la confection des couvertures ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je parle de la condition générale du commerce de laine, comme l'a fait l'honorable député.

M. SPROULE : Vous ne réussirez pas à nous mettre sous les yeux assez de laine pour nous empêcher de voir clair.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Dit encore le journal :

Par exemple, la qualité connue comme qualité supérieure, 60 s., c'est-à-dire la laine de mérinos cardée avant d'être réduite en fil, a haussé sur les marchés d'Angleterre dans les proportions suivantes : 1899, prix par livre en pennies : mois de janvier, 21 ; février, 20½ ; semaine expirant le 4 mars, 20¾ ; le 11 mars, 20¾ ; le 18, 21 ; le 25, 21½ ; semaine expirant le 1er avril, 22 ; le 8, 22½ ; le 22, 26. Le prix sur le continent a même été au-delà, les fabricants se sont vus en conséquence forcés de subir cette hausse qui s'est manifestée sur tous les marchés, y compris celui du Canada où il s'achète quantité d'objets en laine anglaise et étrangère. On voit dans un rapport de Bradford, en date du 20 mai, que la demande pour toutes les classes de laine fine mélangée va s'accentuant, et comme il n'y a que ces dernières pour remplacer convenablement les vraies laines mérinos, il est probable que la demande ne languira pas de sitôt. Les laines mélangées plus communes ont éte particulièrement plus difficiles à acheter à Londres, et ces laines et le fil de ces laines ont subi une légère hausse à Bradford, mais comme il y en a beaucoup de cette sorte, on peut difficilement prédire qu'elles continueront à hausser. Les rapports d'Angleterre démontrent que le commerce de gros et de détail a eu peine à subir la hausse que lui imposaient les fabricants. Toutefois, nous disent des autorités dignes de foi, plusieurs marchands s'y résignent, et tous comprennent qu'il faut, ou payer la marchandise plus cher, ou s'en passer.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le temps est expiré.

M. TYRWHITT : Pourquoi le ministre de la Milice vient-il nous dire qu'il ne connait rien en fait de laine, lorsqu'il s'inspire d'un journal pour nous énumérer les prix des laines mérinos et des laines sud-australiennes ? Les couvertures de la milice canadienne sont faites de laines longues canadiennes, ce qu'il y a de plus commun sur le marché ; tout homme qui s'y connait le moindrement en fait de laines sait cela. Or, tandis que la laine d'Australie et la laine mérinos d'Espagne coûteraient de 25 à 50 cents rendues ici, la laine longue canadienne ne coûte que 13 cents.

M. SUTHERLAND : Je demande pardon à mon honorable ami, les couvertures qu'on a fournies à la milice pendant nombre d'années étaient à demi camelote et à la moindre humidité, répandaient une odeur fort désagréable ; le colonel lui-même admettra la vérité de ce que je dis là, mais nous aimons à croire que depuis quelques temps le département a surveillé l'état de ces couvertures et a pris soin de fournir des couvertures tout laine. Quant à la prétention de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), au sujet de la question de savoir si l'on a payé le plus bas prix possible, je ne suis pas prêt à la critiquer. Le département a demandé des soumissions, s'est fait donner des prix par des experts en cette ligne, et les couvertures tout laine ont remplacé celles d'autrefois qui étaient si désagréables aux soldats, et représentaient une si piètre économie de la part du département, car enfin, le soldat, aussi bien que toute autre personne, sait par expérience que ces couvertures, outre qu'elles sont fort désagréables, durent beaucoup moins que les couvertures tout laine.

M. SPROULE : La logique de l'honorable député de Norfolk-nord n'a qu'un défaut, c'est qu'elle n'est pas conforme aux faits. D'après lui, le gouvernement aurait demandé des soumissions, tandis que d'après le ministre, il n'en est pas ainsi du tout.

M. SUTHERLAND : C'est ce que j'ai compris.

M. CLARKE : Est-ce par voie de soumissions qu'on s'est procuré tous ces articles ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. PRIOR : D'après le ministre, est-ce par soumissions demandées généralement, ou à certaines personnes en particulier, que l'on fournit aux troupes qui vont camper, le pain, la viande et toutes ces sortes de choses ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Toujours par soumissions demandées généralement.

M. WALLACE : La laine longue canadienne ordinaire valant de 13 à 13½ cents, comme il en coûte de 10 à 12 cents pour les fabriquer cela en porterait le prix à 26 cents. Pourtant, à un certain endroit du rapport de l'auditeur général, il est dit qu'on en a eu de W. C. Caldwell, 9,000 livres à 40 cents, et il appert à un autre endroit que 9,000 li-

vres ont coûté 47½ cents. Je voudrais savoir s'il s'agissait de la même marchandise, si on a demandé des soumissions, et si c'est la plus basse des soumissions qu'on a acceptée. Les couvertures étant fournies au département longtemps à l'avance, il n'est pas si urgent pour le gouvernement de faire exécuter le contrat ; 47½ cents pour ce qui coûterait 24, 25 ou 26 cents me paraît extraordinaire. Le ministre nous a dit l'an dernier qu'en ce qui concernait le Yukon, il n'avait pas demandé de soumissions, mais que pour quatre ou cinq sortes de marchandises, il s'était adressé à huit ou dix personnes en tout ; il n'avait donc demandé les prix qu'à une ou deux personnes dans chaque cas. Ce n'est pas ainsi qu'il faut procéder en affaires. La milice nous coûte des sommes énormes ; si on les appliquait d'une manière économique, il n'y aurait pas de crédit que la Chambre fût plus heureuse de voter que celui-là. Mais nous ne voulons pas, et jamais nous ne voudrons permettre au département de la Milice le gaspillage de l'argent. Eh quoi ! sommé de rendre compte en cette Chambre, le ministre n'est pas en état de dire ce qu'on a fait de cet argent, et il se contente de nous demander des sommes énormes sans appuyer sa demande sur l'exposé d'aucune garantie ! Evidemment, il laisse conduire le département et se laisse conduire lui-même par ses officiers.

Il est ici sans l'ombre d'un renseignement sur la question ; quand l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) le somme de rendre compte, pour se justifier d'avoir payé la laine le prix qu'il l'a payée, il tient à la main un journal qu'on lui a passé, et il s'écrie que les laines du Cap et les laines mérinos sont à la hausse, puis il avoue ne rien connaître en fait de laine. Pourtant, il est une chose qu'il connaît, savoir : que c'est la laine canadienne et non pas celle du Cap, qui sert à la confection des couvertures des soldats. Il faut que le député de Norfolk-nord (M. Sutherland) soit bien mal renseigné pour dire que les couvertures dont on se servait autrefois étaient demi camelote, mais qu'on surveille la confection de celles qu'on emploie aujourd'hui. M. Watson, l'inspecteur de ces marchandises, est un expert de première classe, et je le sais, il n'a jamais accepté de couverture qui ne fût pure laine et ne répondît à la description qu'on en avait faite, ce qui prouve que le département n'a pas aujourd'hui de meilleures couvertures qu'autrefois. Je ne crains pas de dire qu'elles ne devraient pas valoir plus qu'elles ne valaient quand la laine se vendait plus cher ; 40 et 47½ cents la livre, c'est trop cher. N'importe quel marchand de détail d'Ottawa vous offrira une excellente couverture de laine blanche, naturellement plus dispendieuse que la couverture grise de nos soldats, pour moins de 47½ cents et 40 cents. Ces marchandises devraient même coûter moins que le prix du gros, car on les achète directement du fabricant ; M. Caldwell étant lui-même un fabricant de couvertures, c'est le prix de la fabrique que le gouvernement aurait dû payer. Il est absurde de payer les couvertures pour la milice 47½ cents la livre. Avant que la Chambre vote ce crédit, l'honorable ministre devra dire comment il se fait qu'il ait payé ce prix énorme.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre prétend-il qu'on se procure les articles nécessaires aux camps en demandant des soumissions ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : En est-il ainsi pour le camp de la Nouvelle-Ecosse ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je crois me rappeler qu'à la dernière session, le département a fourni un rapport où il paraissait qu'on s'était procuré ces fournitures en demandant des soumissions, non pas généralement, mais à un certain nombre de favoris.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'honorable député a une mémoire défectueuse. A l'automne de 1896, n'ayant plus que quelques jours, après avoir fixé la date du campement pour nous procurer les fournitures en question nous avons cru prudent de charger trois personnes d'y voir : c'étaient MM. Chipman, Kentville et Dodd, ce dernier député provincial du comté de King, et officier commandant du district. Ce sont ces messieurs qui ont fait les contrats et c'est la seule fois sous l'ancien ou le présent gouvernement qu'on a procédé de cette manière.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : C'est l'idée que je m'en étais faite, mais je ne savais pas si l'on suivait encore ce système.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : On ne l'a jamais suivi depuis. En réponse à l'honorable député de Grey, je dirai que 47½ cents constituent le prix qu'on a payé pour les couvertures fabriquées spécialement pour le Yukon.

M. WALLACE : Pourquoi dites-vous fabriquées spécialement ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Parce qu'on les a faites plus pesantes.

M. WALLACE : Peu importe, puisqu'on les a vendues à la livre.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Nous avions peu de temps, il nous les fallait dans peu de jours, et elles ont été fabriquées bien à la hâte.

M. WALLACE : Quand bien même ; cela n'en rendait pas le prix plus élevé.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : On m'a dit que oui. Quant à l'autre prix, savoir : celui de 40 cents, on m'a dit que les marchandises que nous avons reçues, le valaient bien.

M. WALLACE : Comment l'honorable ministre le sait-il, puisqu'il n'a pas demandé de soumissions ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Une entreprise ne se donne pas toujours au plus bas soumissionnaire. Nous avons demandé à différents industriels leurs prix et leurs échantillons, afin d'accorder l'entreprise à celui d'entre ces messieurs qui, d'après l'inspecteur, nous aurait montré le meilleur article. Que ces messieurs veuillent bien m'en croire, depuis que j'ai pris charge de ce département, j'ai eu beaucoup de contretemps. On nous fournissait, comme me l'a dit un expert, des couvertures à demi camelote. On les a jugées inacceptables, et l'on a mis fin au contrat qui s'y rapportait. Les fabricants de ces couvertures nous ont donné pour excuse que le prix en était si bas, 37 cents, je crois, qu'il leur était impossible de fournir une couverture toute de laine. Il est plus économique de donner à nos soldats de bonnes couvertures de laine ; c'est ce que j'ai voulu faire, et je crois avoir payé le plus bas prix possible. Je suis prêt à montrer à n'importe quel comité les articles que nous avons fournis aux militaires, et à le mettre à même de juger si, oui ou non, nous avons payé trop cher, eu égard, surtout, à ce qu'on a payé jusqu'à 1896.

M. SPROULE : Ce ne serait pas la peine de vous présenter devant un comité, si vous deviez lui donner autant de renseignements que vous nous en donnez ce soir.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je suis fort peiné de voir que je ne puis fournir à la fois, et le renseignement et la capacité de le comprendre.

M. FOSTER : L'honorable ministre de la Milice et de la Défense a eu tort de payer à la hâte 37½ cents la livre.

Habillements des militaires $20,000

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est ce qu'il faut aux troupes pour le camp. Nous manquons d'habillements, et il est absolument nécessaire d'en faire à point, nous sommes à donner la commande à la compagnie manufacturière de W. E. Sanford ; c'est elle qui, cette année, fait la plus grande partie de notre ouvrage.

M. EARLE : Je crois devoir attirer l'attention de l'honorable ministre sur un certain rapport de l'année dernière, où il mentionne le prix des différentes sortes de marchandises fournies et au bas duquel est inscrite certaine catégorie d'articles comme haches, charnières, outils, etc., avec, entre parenthèse, les mots "achetés d'après examen des prix mentionnés dans les soumissions mises au concours." Dans les autres cas, on n'avait pas reçu de soumissions, et je vois qu'il y a deux assortiments de couvertures qui ont été fournis par J. W. Woods, et W. C. Caldwell.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois que pour les couvertures du Yukon, on n'a pas demandé de soumissions. Celles dont il s'agit maintenant sont de la sorte dont on se sert ordinairement au camp, et toutes différentes de celles qu'on a fait faire spécialement pour le Yukon.

M. EARLE : Est-ce qu'on paie 47½ cents la livre la sorte dont on se sert d'ordinaire au camp ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non, il n'y a que celles du Yukon qu'on a payées ce prix-là.

M. EARLE : Que vous avez achetées sans soumissions ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. SPROULE : Alors, comment se fait-il que l'honorable député ait parlé de 40 cents la livre, et prétendu que je me trompais ? C'est plutôt lui, qui, inconsciemment ou à dessein, privait la Chambre de renseignements, puisque, comme il vient de l'admettre, les couvertures dont nous avons parlé étaient celles que l'on destinait au Yukon.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai fait remarquer à mon honorable ami qu'il aurait dû parler avec plus de prudence de ce prix de 47½ cents. S'il avait jeté les yeux sur l'entête de la page, il aurait lu "Fournitures pour le Yukon", et remarqué que les 40 cents représentaient tout autre chose et avaient rapport à un tout autre crédit.

M. CLANCY : Les couvertures des militaires sont-elles tout laine ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. CLANCY : Quelle différence y a-t-il entre ces couvertures et celles qu'on a achetées pour le Yukon ? On les a achetées au poids, et elles sont toutes de laine. Pourquoi, alors, les unes coûtent-elles plus cher que les autres ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Tous les renseignements que je pouvais donner, je les ai donnés.

M. CLANCY : L'honorable député paie 40 cents la livre pour une sorte qui, d'après son propre avis, est toute de laine, et 47 cents pour une autre sorte qui ne peut être mieux que tout laine, à moins que l'honorable député y fait intercaler de la soie ; comment se fait-il donc qu'il n'ait pas de renseignements à nous donner à ce sujet ?

M. MACDONALD (Huron) : Il y a différentes qualités.

M. CLANCY : Mon honorable ami (M. Macdonald) de Huron connaît sa profession bien mieux que ce dont il s'agit dans le moment : aussi m'abstiendrai-je de le questionner.

M. MACDONALD (Huron) : A tout événement, un médecin doit aussi bien connaître la laine, qu'un avocat,

M. CLANCY : Peut-être l'honorable député de King (M. Borden) répondra-t-il ?

Le PRESIDENT (M. Baine) : C'est l'item des habillements que nous sommes à discuter.

M. CLANCY : Je ne crois pas que l'honorable ministre nous refuse une réponse, parce que nous avons passé l'item particulier.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'essaierai de fournir à l'honorable député, à une date ultérieure, le renseignement qu'il désire.

M. McNEILL : Dois-je comprendre que mon honorable ami (M. Borden) entend dire que des couvertures fournies en exécutant un contrat mentionnant des couvertures tout laine, ne seraient pas des couvertures tout laine, tandis que des couvertures achetées sans soumissions, le seraient ? S'il en est ainsi, je ne puis comprendre pourquoi. Assurément, il doit y avoir quelque fonctionnaire chargé de constater si les marchandises sont fournies suivant les conditions du contrat.

Il me semble que tout ce débat ne sert qu'à faire ressortir ce qui a déjà été démontré : combien défectueux est le système de procurer des marchandises, dont l'Etat a besoin, autrement que par des soumissions et à l'entreprise. Je voudrais que mon honorable ami m'expliquât, s'il le veut bien, pourquoi les couvertures ne sont pas tout laine quand elles sont fournies en exécution d'un contrat stipulant des couvertures tout laine.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne sais pas pourquoi. J'ai simplement dit qu'en réalité elles ne l'étaient pas. Il peut se faire qu'une des raisons serait que lorsqu'on demande des soumissions, des gens qui ne sont pas riches sont portés à faire des offres, sont désireux d'obtenir une entreprise du gouvernement et espèrent peut-être mettre en jeu les influences politiques. Ils offrent peut-être des marchandises pour un montant inférieur au prix de la fabricaton. Ils espèrent se faire payer plus tard grâce à des influences politiques, bien que ces marchandises soient de qualité inférieure. Je crains que ceci ne soit arrivé dans le passé, et j'ai cherché à me mettre en garde contre cette pratique. Mais mon honorable ami (M. McNeill) m'a mal compris s'il a conclu de mes paroles que j'ai cessé de demander des soumissions.

Dans ce cas particulier et dans celui des couvertures pour le Yukon, aucune soumission n'a été demandée, mais nous demandons des soumissions pour tous les vêtements et pour tous les articles nécessaires à la police à cheval. Parfois, quand nous avons un bon contrat et qu'il nous faut une quantité additionnelle de marchandises, nous ne faisons que grossir le contrat. Dans ces cas, j'agis d'après la recommandation des experts du département, qui me disent que le prix est juste et que les marchandises sont de la qualité voulue.

Voilà ce que j'entends dire, et si j'ai mis le comité ou mon honorable ami sous une impression différente, ce n'est pas de propos délibéré.

M. FOSTER : Je crois que l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) se montre beaucoup trop exigeant relativement aux informations qu'il demande au ministre. L'honorable ministre a parlé aussi clairement que possible. Un assortiment de couvertures coûte 40 cents la livre et un autre assortiment 47½ cents la livre. Les premières sont les meilleures qu'il soit possible d'acheter tout laine ; les autres sont les meilleures qu'il soit possible d'acheter tout laine ; 40 cents la livre pour les unes, et 47½ cents pour les autres. Pourquoi ? Parce que ces dernières pesaient plus que les premières !

M. McMULLEN : Ceux qui connaissent les détails de la fabrication des marchandises en laine pour le Yukon savent parfaitement que ces marchandises sont l'objet d'un travail supplémentaire. Je regrette l'absence de l'honorable député de Lanark-nord (M. Rosamond); s'il était ici, il ne nierait pas la déclaration que je fais. 40 cents la livre est un prix raisonnable. Et quand vous achetez des marchandises fabriquées avec un soin spécial comme ces couvertures pour le Yukon, 47½ cents la livre constituent un juste prix.

J'admets volontiers que c'est un excellent principe que de demander des soumissions pour tous les approvisionnements, quelque soit le parti au pouvoir. Mais en fin de compte, il peut surgir des circonstances forçant à se départir de cette règle bien arrêtée. Pour ces marchandises fabriquées pour le Yukon, je ne vois pas pourquoi les honorables députés de la gauche, qui savent que ces marchandises doivent être de qualité supérieure quant à la fabrication et particulièrement pesantes et bien tissées, disent que 47½ cents la livre constituent un prix trop élevé.

M. EARLE : Pas une seule manufacture de l'est du Canada ou de n'importe où au Canada qui ne fabriquât, l'an dernier, des couvertures destinées spécialement au commerce du Yukon. Ainsi, il eût été facile d'obtenir un approvisionnement d'aucune d'elles, si ce n'est peut-être qu'elles ne pouvaient exécuter les commandes assez rapi-

dement. Les marchands drapiers de l'ouest du Canada et de la côte du Pacifique avaient tous un assortiment de couvertures particulièrement appropriées au commerce du Yukon.

M. McMULLEN : Mon honorable ami (M. Earle) se trompe. Je suis actionnaire d'une compagnie de lainages qui approvisionne largement le commerce caadien, et nous n'avons rien manufacturé pour le Yukon. Les marchandises destinées au Yukon requéraient une fabrication spéciale, vu les conditions exceptionnelles qui prévalent dans cette partie du pays. C'est pourquoi elles demandaient des matières premières excellentes et un travail supplémentaire.

M. EARLE : En réponse à l'honorable ministre, je dirai simplement qu'il doit se tromper. La seule différence entre les couvertures destinées au Yukon et les autres consiste dans le fait que les premières sont plus pesantes et d'une trame plus serrée, mais elles n'ont rien de particulier. Toutes les grandes manufactures de la province en état de les fabriquer, fabriquaient ces couvertures

M. CLANCY : Nous voyons l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) se lever pour défendre ses amis et afficher de grandes connaissances. Je voudrais savoir où l'honorable député a pris ses informations, quand il affirme que ces couvertures exigent un travail supplémentaire. Il vient de déclarer qu'elles n'étaient pas fabriquées dans son propre établissement. Je voudrais savoir en vertu de quelle autorité l'honorable député prend la défense de ses amis. Est-ce un manufacturier de lainages et ses connaissances lui permettent-elles de dire que ces couvertures étaient différentes ?

M. McMULLEN : Je répondrai à mon honorable ami qu'on m'a montré des échantillons, et je les ai examinés. C'était la marchandise que M. Ogilvie représentait comme le genre de marchandises qu'il convenait de manufacturer pour le district du Yukon. Je voulais voir si nous pouvions les fabriquer, ou non. Et j'en suis venu à la conclusion qu'elles exigeaient un outillage spécial que nous n'avions pas pour la fabrication des couvertures très épaisses dont on a besoin dans ce district.

M. McNEILL : L'honorable ministre de la Milice et de la Défense a dit il n'y a pas longtemps que lorsqu'il a demandé des soumissions, l'expérience a prouvé que les achats faits dans ces conditions n'étaient pas les meilleurs. Mais si c'est là le résultat le plus fréquent des soumissions, pour quoi continue-t-il à en demander ? L'honorable monsieur dit qu'un homme qui donne une soumission a son influence politique et peut faire accepter ses marchandises. J'ai donc droit de supposer qu'un fournisseur ordinaire n'a aucune influence politique. C'est une nouvelle doctrine.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois que mon honorable ami n'a pas bien saisi mon raisonnement. J'ai dit que lorsque nous demandons des soumissions, nous exigeons un échantillon de la marchandise du soumissionnaire. L'ancien règlement exigeait d'avoir au département un échantillon modèle que l'on montrait à ceux qui voulaient soumissionner. Mais souvent il s'agit de savoir si l'échantillon fourni par le soumissionnaire ressemblait au modèle. Maintenant, nous demandons d'envoyer avec la soumission un échantillon de la marchandise du soumissionnaire. Le système actuel est de beaucoup préférable à l'ancien, parce que nous avons au département des experts capables de juger de la valeur respective des marchandises. J'ai dit que nous ne nous engagions pas à accepter la plus basse soumission, mais la soumission qui offre la meilleure marchandise à prix égal. C'est là le système que je me suis efforcé d'établir depuis quelque temps. Peut-être que mon honorable ami n'a pas saisi ce détail.

M. McNEILL : La question que je discutais avec mon honorable ami, il y a quelques moments dans cette Chambre, était de savoir si le système des soumissions était le plus avantageux. Il prétendait obtenir de meilleures marchandises sans soumissions. Si l'influence politique peut faire accepter les marchandises au département, si l'on suit l'ancien système, elle pourra également en faire accepter d'après le nouveau système. La question serait de savoir s'il fallait en aucun cas recourir aux soumissions, et il se défendait de ne pas demander de soumissions en disant qu'il obtenait de meilleures marchandises. Je prétends que s'il en est ainsi, le département en est responsable et mon honorable ami est responsable de ce que fait le département.

On ne devrait pas accepter de marchandises qui n'étaient pas aussi bonnes que l'échantillon fourni. Mais je crois que mon honorable ami verra par ce qui s'est passé combien il est préjudiciable sous tous rapports d'accorder des entreprises sans demander de soumissions en temps voulu.

M. MOORE : Je ne prétends pas connaître ce qui en est des circonstances invoquées par le ministre de la Milice et de la Défense, mais je connais quelque chose quant aux couvertures, puisque j'en ai vendu depuis 20 ans. Je sais que 47 cents la livre est un prix trop élevé pour les meilleures couvertures fabriquées au Canada. Je ne doute pas qu'il ne soit possible d'aller dans le gros, dans la cité de Montréal, dans des maisons telles que Gault Bros. & Co., et d'acheter des couvertures blanches de la meilleure qualité à 40 cents la livre ou moins. Vous pouvez vous procurer des couvertures anglaises de cette qualité pour le même prix. Vous pouvez même obtenir une paire des meilleures couvertures manufacturées dans ce pays

pour 40 cents la livre et pour moins, si vous en achetez de grandes quantités.

M. HENDERSON : Voici que nous allons en arriver au point. Un connaisseur en fait de couvertures a pu nous en dire le juste prix—40 cents la livre semble le prix extrême pour les couvertures blanches. Nous savons tous que les grises coûtent moins cher. Il est bien connu qu'une laine de qualité inférieure sert à la manufacture des couvertures grises. On emploie la laine la plus belle pour les couvertures blanches de la meilleure qualité, mais le rebut de la toison, valant beaucoup moins, sert à la manufacture des couvertures grises.

En conséquence, si 40 cents la livre constituent un juste prix pour les blanches, et mon expérience me porte à croire que c'est bien là le prix, les couvertures grises doivent coûter beaucoup moins que 40 cents. Je voudrais savoir du ministre qui examine ces marchandises maintenant : est-ce le même fonctionnaire que sous l'administration précédente ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Actuellement, c'est M. Robertson.

M. HENDERSON : M. Robertson de Hamilton ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. HENDERSON : Est-ce un véritable marchand drapier ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. HENDERSON : C'est une accusation très grave lancée contre M. Watson qui fut, pendant longtemps, chargé de l'examen des approvisionnements sous l'ancienne administration, de dire qu'il a, de propos délibéré, permis d'imposer au gouvernement des marchandises qui n'étaient pas aussi bonnes que l'échantillon. Je connais la nature des soumissions qu'on demandait sous l'ancienne administration. Je me rappelle que non seulement les convertures devaient être tout laine, mais encore qu'elles devaient être fabriquées exclusivement avec de la laine canadienne. Indubitablement, M. Watson aurait été fort à blâmer s'il eût permis de fournir, en exécution de ces contrats, autre chose qu'une couverture tout laine. Connaissant ce monsieur, comme je le connais, je ne puis croire qu'il en ait agi ainsi. Je crains plutôt que l'honorable ministre et que l'honorable député d'Oxford-nord (M. Sutherland) n'aient fait des efforts d'imagination quand ils ont dit que M. Watson avait permis de frauder le gouvernement en lui laissant imposer des marchandises moitié laine.

Je ne crois pas que l'honorable ministre ou que le représentant d'Oxford-nord pouvaient être sincères quand ils ont osé affirmer que les marchandises fournies en exécution de contrat étaient en grande partie de la camelote et très inférieures aux marchandises fournies actuellement. Il me semble que la déclaration a été faite à la légère. Je crois qu'elle est injuste pour la personne qui examinait ces marchandises antérieurement.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je n'ai certainement pas eu l'intention de jeter le moindre discrédit sur la personne à laquelle l'honorable député de Halton (M. Henderson) fait allusion. S'il n'eût soulevé cette discussion, je n'aurais pas parlé de cette personne. Mais il n'en est pas moins vrai que les couvertures étaient de qualité inférieure. Je ne crois pas que M. Watson ait eu connaissance de ce fait, je suis même convaincu qu'il n'en connaissait rien ; et je ne veux pas l'accuser de complicité dans cette affaire ; mais les faits sont là, et j'ai cru de mon devoir de requérir les services d'autres inspecteurs, et ces derniers sont demeurés à l'emploi du gouvernement depuis, ce qui n'a pas empêché M. Watson de conserver sa position au ministère pour faire l'examen d'autres articles.

M. MOORE : Je désirerais demander à l'honorable représentant d'Oxford-nord (M. Sutherland), qui a déclaré que ces couvertures tout d'abord fournies étaient aux deux tiers faites de rebuts, si c'étaient des couvertures blanches.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'étaient des couvertures grises au meilleur de ma connaissance.

M. MOORE : Mais les prix du marché étaient plus élevés pour les couvertures blanches que pour les grises. Vous ne pouvez trouver de rebut dans les couvertures blanches.

M. WALLACE : L'honorable ministre a déclaré à la Chambre que M. Watson ignorait la différence entre une bonne et une mauvaise couverture. C'est la première fois que j'entends faire une telle déclaration, car nombre d'entre nous connaissent M. Watson pour un expert sur ce sujet, et pour un homme qui consacre tout son temps à l'examen des échantillons qui lui sont présentés quand il s'agit de soumissions. Je sais personnellement que des centaines de couvertures ont été refusées, parce que, pour un raison ou une autre, elles n'étaient pas semblables à l'échantillon-modèle. M. Watson n'a jamais permis d'acheter une couverture qui ne fût pas aussi bonne que l'échantillon, il n'a jamais permis que les irrégularités dont on se plaint fussent commises. L'honorable ministre dit qu'il ne blâme pas M. Watson, dont le devoir était d'examiner ces marchandises, ce dont il s'est acquitté avec le plus grand soin possible. En conséquence, l'honorable ministre ne peut donc présenter aucune justification de ce qui a été fait. L'honorable ministre a fait d'autres déclarations devant ce comité, une, en parti-

culier, qui a une certaine importance, parce que toutes les précédentes n'ont été que de nature à mettre le comité sous une fausse impression plutôt qu'à lui fournir des renseignements exacts. Il a déclaré qu'il avait abandonné la coutume qui consistait à demander des soumissions et qu'il avait adopté un nouveau système, per lequel tout soumissionnaire devait envoyer un échantillon de sa marchandise et dire le prix qu'il en demandait. On peut envoyer des centaines d'échantillons à des prix plus élevés qu'ailleurs, ce qui est absurde, ce qui n'est pas agir en homme d'affaires, et qui permet de se dispenser des demandes de soumissions. L'honorable ministre pourrait dire : Les marchandises de M. Smith me conviennent parfaitement bien, il est bien vrai qu'il en demande le plus haut prix du marché, mais qu'importe, c'est l'article ; et M. Smith obtiendra le contrat.

M. FOSTER : M. Caldwell.

M. WALLACE : M. Caldwell, je vous demande pardon ; nous l'appellerons Smith pour la circonstance. Si vous adoptez ce principe, et l'honorable ministre dit l'avoir adopté, nous n'aurons plus les garanties que nous offraient les demandes de soumissions. Le ministre devrait savoir d'abord ce qu'il lui faut ; il devrait, par exemple, savoir quelles sont les dimensions, la couleur, la pesanteur, la qualité des couvertures qui doivent servir à la milice. D'après l'ancien système, il y avait un échantillon et un modèle envoyés au département, et chaque soumissionnaire devrait fournir une couverture de la qualité et de la couleur de l'échantillon, et devait remplir tout ce qu'exigeaient les demandes de soumissions. Mais d'après les nouveaux règlements, tout cela est mis de côté. Le ministre a un pouvoir illimité d'accorder des contrats à ses amis sans considérer les prix ou tous autres détails. C'est là le système suivi dans le département de la Milice.

M. TYRWHITT : Je croyais, M. l'Orateur, que si l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) remplissait les fonctions de ministre de la Milice et de la Défense, nous obtiendrions plus de renseignements sur toute cette question. Je dois d'abord déclarer que c'est une position qu'il est éminemment en état de remplir, vu son expérience et les circonstances qui l'ont mis constamment en rapport avec les cultivateurs de l'Ontario. Nous savons que les cantonniers du Grand Tronc se sont mis en grève. Les grèves sont à l'ordre du jour. Et ce que nous savons d'abord, c'est qu'il y aura une grève dans le cabinet, ce qui permettrait à mon honorable ami de Wellington-nord de devenir ministre de la Milice et de la Défense, le ministre actuel étant promu. On a dit qu'on faisait perdre beaucoup de temps à cette Chambre, mais il ne faut pas oublier que nous ne perdons pas seulement notre temps, mais celui du pays. Il me semble que quand l'honorable représentant de Wellington-nord veut poser au ministre de la Milice et de la Défense, nous devons espérer qu'il mettra fin à cette discussion à propos de couverture, en admettant que M. Caldwell étant un partisan zélé et fidèle du parti libéral, il fallait lui accorder le contrat en question à un prix assez élevé.

Frais de transport..... .. .. $15,000

M. FOSTER : C'est une augmentation de moitié—et plus.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : De moitié, je crois, le crédit était de $30,000 l'an dernier.

M. FOSTER : Le budget principal contient un item de $30,000, et maintenant mon honorable ami demande $15,000 en sus, ou la moitié plus que l'estimation primitive. Ces $15,000 sont tous dépensés. L'année dernière, le ministre connaissant les besoins de son département, a demandé à la Chambre de lui voter $30,000 pour frais de transport. Il a tout dépensé, il a même dépensé un tiers de plus sans autorisation, et je suppose qu'il est prêt à faire un nouvel aveu.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Les $30,000 étaient dépensés le 1er février ; mais de ce montant $15,000 étaient pour dépenses faites l'année précédente. Nous aurions dû demander un crédit de $45,000 ; mais pour le prochain exercice qui doit commencer le 1er juillet, j'espère que le crédit contenu dans le budget principal sera suffisant.

Divers et dépenses imprévues $10,000

M. FOSTER : Voilà encore un item remarquable ; les dépenses totales de ce chef, l'an dernier, n'étaient que de $14,800, ce qui était déjà beaucoup. Pour le présent exercice, le budget ordinaire demande $15,000 et maintenant le ministre nous demande $10,000 de plus, ce qui forme un total de $25,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. FOSTER : Pour ma part, je ne consentirai pas à voter ce crédit avant d'avoir des explications complètes. La patience, quand elle dépasse certaines bornes, n'est plus une vertu. L'argent est tout dépensé maintenant. Le ministre a un souverain dédain du parlement. Les membres de cette Chambre ne sont pour lui que des mannequins, des automates. Il n'a pas plus de respect pour eux que le gouvernement n'en a pour l'honorable député de Victoria, N.-E. (M. Bethune) qui appuie le gouvernement, mais à qui, celui-ci ne veut pas accorder le patronage de son comté. Qu'est le parlement pour un ministre libéral ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le montant demandé pour l'exercice courant est $15,000—et voici ce qui explique le montant supplémentaire requis :

$3.000 des $15,000, comme dans le cas des autres crédits que j'ai mentionnés, ont servi à payer les dépenses faites pendant le précédent exercice.

M. FOSTER : Quelles dépenses ? Donnez-nous les détails.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : De forts montants pour impressions et papeterie ont été dépensés pendant ces dernières années, et en plus $3,000 ont été nécessaires aux inspections militaires en juillet et en août.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Quelles années précédentes ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : 1897-98.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Cela ne couvre qu'un exercice.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le crédit sert d'abord à payer les réclamations pour maladies et accidents.

M. FOSTER : Combien ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ferai observer à l'honorable monsieur qu'ayant fait faire les exercices militaires à une plus forte partie de la milice, le montant doit être beaucoup plus élevé. Ce crédit servira à payer des dédommagements pour les chevaux aussi bien qu'aux hommes qui tombent malades dans les camps. Une partie du crédit est pour le corps des éclaireurs, partie très importante du service qui se fait au collège militaire et pour lequel on dépense $5,000 par année. C'est pour un lever topographique des frontières du pays et pour des cartes très intéressantes et de beaucoup de valeur. Cela donne des connaissances précieuses aux jeunes gens du collège militaire Royal.

M. SPROULE : Cela se fait-il chaque année ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. SPROULE : Comment alors cela serait-il une dépense imprévue ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est ainsi que l'on a fait par le passé, mais je crois qu'il vaudrait peut-être mieux voter cet item là séparément. Quoi qu'il en soit, le crédit est "pour dépenses diverses et imprévues". Le troisième item est "pour frais de justice", le quatrième est pour télégrammes et messages téléphoniques, le cinquième pour annonces, impressions et papeterie, et le sixième pour certaines menues dépenses.

J'espère que le crédit de $20,000, porté au budget principal, sera amplement suffisant pour l'an prochain. Nous demandons maintenant $10,000, ce qui portera le crédit à $25,000, mais il y a au moins $5,000 de dépenses contractées pendant l'exercice finissant le 30 juin 1898.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Loin d'être imprévu, le ministre constatera que le levé topographique a été commencé en 1895, lorsque le capitaine Lee, de l'école militaire de Kingston, a été chargé de faire une carte militaire des Cantons de l'Est.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Les travaux sont maintenant exécutés sur une plus grande échelle.

M. FOSTER : Le ministre ne nous a pas donné le moindre renseignement sur la matière. Il nous a simplement lu les chapitres de son budget. Il nous dit qu'il a besoin de $10,000, mais il ne donne aucun détail au comité. Prenez par exemple, l'item intitulé "indemnité". L'an dernier, nous n'avons dépensé de ce chef, que $437. C'est une très petite somme. Il nous dit que cette année, il y aura un plus grand nombre d'hommes appelés sous les drapeaux, qu'il y aura plus de jambes fracturées, qu'il y aura plus de chevaux malades, etc., et qu'il faudra dépenser davantage. Mais comment devra-t-il dépenser de plus ? Il ne nous le dit point. L'honorable ministre doit avoir préparé des estimations sur une certaine base. Il doit savoir pourquoi il a besoin de cet argent. Il a tout ou presque tout dépensé ce crédit. Qu'en a-t-il fait ?

Il ne nous donne pas un mot d'explication à ce sujet. Maintenant, passons au levé que l'on fait pour la reconnaissance du terrain.

Combien l'honorable ministre pense-t-il dépenser à cette fin ? Combien a-t-il dépensé au cours de l'année.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : $5,000, durant l'année courante.

M. FOSTER : Quand le corps chargé de faire les reconnaissances doit-il partir ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : En juillet et août.

M. FOSTER : Quand est-il parti, l'an dernier ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : A la même date.

M. FOSTER : Combien de temps ces opérations ont-elles duré ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Environ deux mois.

M. FOSTER : Quelle somme a-t-on dépensée ? Le corps chargé de faire les reconnaissances est parti en juillet, et est revenu en septembre. Tous les comptes ont été acquittés sans doute. Nous devrions avoir un état des dépenses que l'on a faites de ce chef.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je suis fâché de ne pas avoir les chiffres sous la main, mais si mon honorable ami veut avoir un état je le lui fournirai.

M. FOSTER : Je ne pense pas que l'item soit suffisamment explicite. Le ministre doit tailler son habit suivant l'étoffe qu'il possède, et proportionner ses demandes à ses besoins. Nous devons compter que le ministre qui demande un crédit est de bonne foi. Nous sommes en face d'une dépense de $25.000, et nous demandons au ministre combien a coûté la reconnaissance qui a été faite, et il ne peut nous le dire. Il croit que c'est moins de $5,000. Serait-il surpris d'apprendre que ce n'est que $2,000 ?

LE MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je sais que c'est beaucoup plus que cela.

On a dépensé de $1,500 à $1,800 environ pour dresser et photographier les cartes demandées par la commission chargée, l'an dernier, d'étudier nos moyens de défense et pour permettre aux officiers qui avaient suivi les cours militaires de Kingston de pousser une reconnaissance dans l'ouest, afin de pouvoir étudier avec avantage. Je suis fâché de ne pouvoir fournir à l'honorable député un état de ces dépenses.

M. FOSTER : Je suis fâché de dire à l'honorable ministre que nous ne pouvons maintenant voter cet item, car nous n'avons pas assez de détails. Le ministre devrait mettre un terme à ces excursions de plaisir à travers le pays. Il a eu depuis le 16 mars au 20 juin pour recueillir les renseignements nécessaires, et il nous demande aujourd'hui de vouloir bien voter de bonne grâce ces estimations supplémentaires. La première chose à faire pour un ministre qui vient demander le vote d'un crédit, serait de se procurer tous les renseignements dont la Chambre a besoin. Le ministre de la Milice et de la Défense dont les prévisions budgétaires laissent tant à désirer, devrait au moins pouvoir nous fournir les renseignements nécessaires ; mais il ne semble pas en état de nous rendre compte d'un seul dollar de ce crédit de $10,000 qu'il a déjà dépensé, et qu'il demande au parlement de lui voter pour payer ses comptes.

M. WALLACE : Je crois qu'il suffirait à un homme de passer une journée dans le département de la milice pour pouvoir donner à la Chambre au moins autant de renseignements que le ministre nous en a donnés ce soir, sur les différents crédits qu'il nous a demandé de voter. Il a l'audace, sans nous donner d'explication, de nous demander de voter ces énormes sommes s'élevant à plus d'un quart de million de dollars. Il ne nous a donné aucune raison de nature à satisfaire un homme impartial. Et c'est pourtant tout ce que nous exigeons de lui.

Nous désirons rendre notre milice aussi efficace que possible, mais le ministre doit nous démontrer que ces sommes seront dépensées à propos, et doit nous fournir des renseignements sur l'usage qu'il veut en faire. Mais il semble qu'il ne connaît pas et ne se soucie pas de connaître les détails administratifs de son département. Son devoir était de surveiller, jour par jour, les affaires de son département, et cependant, à la fin de l'exercice, il se présente ici et est obligé d'avouer qu'il ne connaît pas le premier mot des item qu'il soumet à notre examen. Quand nous avons discuté le budget principal, c'était une pitié de constater les efforts pénibles qu'il faisait pour nous donner des raisons pour justifier les crédits qu'il demandait, mais tout n'était que supposition. Et aujourd'hui, nous sommes témoins du même spectacle.

M. SPROULE : Il m'a toujours semblé qu'il était dans l'ordre naturel des choses qu'un ministre qui soumet ses estimations budgétaires devait être en mesure de donner à la Chambre des explications raisonnables. Mais nous voyons tout le contraire sous cette administration de progrès. On dépense d'abord l'argent à tort et à travers, et ensuite on demande à la Chambre de voter les yeux fermés les crédits nécessaires.

Le ministre de la Milice et de la Défense nous dit qu'il fournira les renseignements lorsque les crédits seront votés en dernière épreuve, et alors, s'il ne peut les obtenir, il ne s'en souciera nullement. J'ai toujours pensé depuis un an ou plus que ces ministres dépensaient trop de temps à banqueter d'un bout à l'autre du pays. Ils me paraissent toujours être par monts et par vaux, voyager en wagon-palais, aller aux provinces maritimes ou au Yukon, et traverser les mers pour se rendre dans les vieux pays ; et pendant ce temps-là, ils laissent les sous-ministres administrer leurs départements.

Lorsqu'ils soumettent leurs estimations, ils devraient être capables de nous donner quelques renseignements, mais il n'en est rien. Ils ne semblent rien connaître au sujet de leurs départements et ils demandent toujours à la Chambre de voter de confiance, les yeux fermés. Nous avons été témoins du spectacle qu'on nous a donné ce soir, l'an dernier, et à mainte reprise. Les choses paraissaient aller de mal en pis, et dans une année ou deux, nous aurions des ministres qui seront toujours sur le chemin et qui ne sauront pas du tout ce qui se passent dans leurs départements.

M. McDOUGALL : Est-ce qu'on va dresser les plans et levés des anciens et des nouveaux forts de Louisbourg et de Sydney ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non. Le levé dont il est question est un levé topographique du terrain qui offre la ligne la plus courte entre le Canada et les Etats-Unis, y compris

toutes les routes, canaux, et points stratégiques importants sur la frontière. Il ne s'agit pas d'un levé des ports ou autres points éloignés de la frontière.

M. McDOUGALL : Est-ce que quelques-uns des ministres ont visité ces endroits au cours de l'été dernier ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois avoir envoyé l'ingénieur en chef de mon département visiter Louisburg, mais je pense que l'on n'a fait aucun levé à cet endroit. Le seul point des provinces maritimes qu'on ait examiné et levé est le vieux fort d'Annapolis.

M. McDOUGALL : Pourquoi envoyer un ingénieur sur les lieux, puisque l'on n'a rien fait ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Pour constater quelle était la condition du vieux fort et faire un rapport.

M. McDOUGALL : Pour faire un rapport sur le vieux fort ?

M. SPROULE : Nous avons environ 4,000 milles de côte. L'honorable ministre peut-il nous dire de quelle partie on a levé le plan ? A-t-on l'intention de faire un levé topographique de toute la côte qui nous sert de frontière, ou seulement d'une partie ? Si le gouvernement est décidé de faire un levé de toute la côte, pourquoi cet item se trouve-t-il sous le chapitre de "dépenses diverses ?" Cet item devrait être compris dans les dépenses ordinaires qui se font chaque année. Cette dépense n'était pas imprévue, et la chose devrait se faire suivant le plan arrêté par le gouvernement. De quel terrain a-t-on fait le levé, et jusqu'à quel point a-t-on l'intention de pousser ces travaux ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ferai observer à mon honorable ami que ces choses sont confidentielles. Nous ne sommes pas censés publier ce que nous faisons et mettre le monde entier dans les secrets de notre défense. Le levé est confidentiel, mais si mon honorable ami veut le voir, je me ferai un plaisir de le lui montrer.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : On ne l'a pas montré au ministre, la chose est évidente.

M. FOSTER : C'est la seule réponse appropriée que l'honorable ministre a faite ce soir. Dois-je comprendre qu'une partie de cet argent a été employée pour payer les frais de la commission chargée d'étudier nos moyens de défense ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, il y a un crédit spécial à cette fin.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Nous avons dépensé cet argent pour photographier les cartes préparées par les jeunes gens engagés dans le service, et qui ont servi, dans une certaine mesure, à la commission ; et aussi pour permettre aux officiers de l'école militaire de Kingston, de pousser une reconnaissance dans l'ouest. Je suis certain que mon honorable ami a entendu parler de la chose.

M. GILLIES : Au sujet de la question de l'honorable député du Cap-Breton, je ferai observer à mon honorable ami que quelques-uns de ses prédécesseurs avaient pris des mesures pour faire exécuter certaines réparations afin de conserver les vieux forts de Louisbourg. J'ai eu à ce sujet, je crois, une conversation avec le ministre actuel de la Milice et de la Défense, et il m'a dit qu'il avait l'intention de faire quelque chose en ce sens, mais je crains que la multiplicité de ses affaires n'ait détourné son attention vers le Yukon et d'autres lointaines régions, et qu'il n'ait oublié cette partie intéressante du Canada.

J'aimerais lui demander, s'il a réellement l'intention de réparer ces vieux forts, car ce sont des monuments historiques qui nous rapellent les souvenirs du régime français et parce que ces vieux forts sont d'éternels témoignages de la valeur des troupes anglaises. Je crois qu'on devrait faire quelque chose pour les empêcher de tomber en ruines. Je demanderai donc au ministre s'il a décidé de faire voter les crédits nécessaires pour conserver ces forts, car ce serait là un honneur pour le département que dirige mon honorable ami.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je dois avouer que c'est là une question qui est importante et qui m'intéresse beaucoup. Je crois, en effet, très opportun de conserver ces vieux monuments historiques, et, si les crédits votés par le parlement me le permettent, je ferai ces réparations aussitôt que possible.

M. McDOUGALL : Vu que cette partie du pays n'est plus protégée et fortifiée comme autrefois, l'honorable ministre ne devrait pas se contenter de réparer ces forts afin des les conserver, mais il devrait aussi les mettre en bon état, afin de les faire servir à la défense nationale.

M. BELL (Addington) : Ces crédits sont très importants. En les parcourant, je constate que je puis expliquer à mes électeurs l'item concernant les uniformes. Je pourrais aussi donner une bonne excuse au sujet de l'item concernant le transport ; mais lorsque nous passons aux dépenses diverses et imprévues, et que nous apprenons qu'on a dépensé une certaine somme pour faire des levés topographiques, lesquels sont confidentiels, il me semble que l'honorable ministre devrait nous fournir au moins quelques explications pour justifier cette dépense. Il n'y a pas un seul département que je désire voir sur un meilleur pied que celui de la Milice et de la Défense, et j'espère que l'honorable ministre pourra nous donner quelques ex-

plications qui me permettront de justifier sa conduite, lorsque mes électeurs me demanderont compte de cette dépense.

M. le PRESIDENT : Cette résolution sera-t-elle adoptée ?

M. FOSTER : Oh ! non, l'item doit rester en suspens jusqu'à ce que nous ayons obtenu les renseignements que nous demandons.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'aime à croire que l'honorable député ne demandera pas, pour cette raison, de remettre à plus tard l'examen de tout le crédit. Mon honorable collègue a promis de fournir tous les renseignements nécessaires lorsque nous discuterons le budget principal, et on aura alors toute la latitude voulue pour critiquer tous les points faibles du crédit. Les honorables membres de la gauche doivent comprendre qu'il est important d'adopter ces item avant l'expiration de l'exercice en cours, lorsqu'ils ont la parole du ministre que tous ces item pourront être discutés de nouveau lorsque la Chambre examinera le budget principal.

M. FOSTER : L'honorable ministre des Finances aurait dû se servir de son pouvoir de persuasion pour convaincre son collègue. Il sait que c'est un triste spectacle que de voir un ministre qui, après avoir eu toute une année ordinaire pour préparer ses estimations budgétaires, vient avouer qu'il ne peut donner les explications qui sont réellement nécessaires. Qu'est-ce que le ministre a donc fait, le jour et la nuit, la nuit et le jour, le dimanche et les autres jours de la semaine ? Voilà un mal qui menace de devenir chronique et qui est de nature à faire tomber le parlement dans le mépris.

En premier lieu, l'honorable ministre nous dit : Je ne suis pas pour m'en tenir aux crédits que la Chambre me votera, mais je dépenserai autant qu'il me plaira, qu'il y ait urgence ou non. Qui va dire que cette reconnaissance était urgente? Quel ennemi marche sur le pays ?

Il en est ainsi pour presque tous les autres item. Le ministre s'est dit : mon parti est fort, et me tirera bien d'embarras ; lorsque j'aurai besoin de $15,000, je les demanderai au parlement, mais, s'il me plaît, je dépenserai $10,000 de plus, sans l'autorisation des Chambres. Je sais que mon parti me tendra la perche; et les gens de la gauche et le parlement ne comptent pas pour beaucoup dans ces jours de progrès.

C'est le premier raisonnement que fait l'honorable ministre de la Milice et de la Défense, et celui-ci prend l'habitude, ainsi que ses collègues, de dépenser plus que le montant des crédits votés, et à la fin de l'exercice, ces messieurs viennent dire : Nous avons besoin de cet argent pour faire face à nos dépenses. Et pour aggraver le mal par l'insulte, ils veulent que nous votions ce qu'ils demandent sans recevoir d'explication.

J'appelle sur la matière l'attention du ministre des Finances. Son collègue ne sait même pas combien coûte cette reconnaissance, et combien on a dépensé,—il ne connaît absolument rien. Nous avons un devoir à remplir, et le ministre des Finances devrait s'armer de patience et passer quelques heures en tête à tête avec son collègue afin de lui inculquer quelques notions élémentaires, qui lui permettraient de fournir quelques explications sur ce simple item. Nous devons nous arrêter sur cette pente, et je ne vois pas de meilleure occasion que celle-ci pour protester contre ces méthodes.

M. CLANCY : L'honorable ministre (M. Borden) pourrait-il dire au comité, si ceux qui font cette reconnaissance sont des fonctionnaires permanents ? Je vois ici les noms de M. English, M. Anderson et M. Bogert.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le capitaine English est un des professeurs de l'école militaire de Kingston, et les autres sont des élèves de cette institution. On envoie une escouade d'hommes, pour deux ans peut-être, et ensuite on les remplace par une autre.

M. CLANCY : Je ne me plains pas de la paie que ces hommes reçoivent. Je vois qu'ils ont travaillé un certain nombre de jours ; l'un, le capitaine English, à $8 par jour et ses dépenses, et les autres à $3.50 par jour et leurs dépenses. Sont-ce là des élèves de l'école militaire ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. CLANCY : Quel ouvrage font-ils ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ils font un levé complet du pays, indiquant les routes, l'emplacement de chaque édifice et de chaque maison, la hauteur de chaque colline, et ainsi de suite. C'est un levé topographique qui requiert des connaissances techniques, et qui est en même temps d'une grande utilité pour le pays, ainsi qu'aux jeunes gens qui exécutent ces travaux. Je ne crois pas que la paie soit exagérée, vu la nature du travail que l'on fait.

M. MACDONALD (King) : Dois-je comprendre que ces jeunes gens sont des élèves de l'école militaire ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, ils font ce travail au cours des vacances.

M. MACDONALD : Et quant ils sont suffisamment instruits dans la matière, d'autres élèves les remplacent ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. MACDONALD : Ainsi, ils reçoivent leurs instructions à l'école militaire, et le gouvernement les paie pour les travaux qu'ils font ? Cela me paraît étrange.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Il y a ici deux questions en jeu. L'une, c'est la pratique répréhensible de demander un faible crédit et de dépenser une somme considérable. Voilà un point que l'on a déjà discuté assez longuement. Cela me semble un état de choses extraordinaire.

L'autre question, c'est que le ministre, ayant dépensé pour cet exercice, $10,000 de plus que le crédit de $15,000, est incapable de ne rien dire, si ce n'est qu'il a dépensé cette somme. Il ne peut même pas nous donner les item des dépenses. Le levé topographique représente comparativement une très faible somme, comme le ministre l'admettra.

J'ai eu une certaine expérience en qualité de ministre de la Couronne, et je ne puis comprendre comment un ministre peut se présenter devant le comité sans être en mesure de nous donner d'explication sur les dépenses qu'il entend faire. Un commis pourrait nous le dire en très peu de temps. Le ministre a toute l'aide qu'il lui faut, et le premier devoir d'un ministre qui demande des crédits est de se procurer un état des dépenses faites et une estimation des dépenses à faire pendant l'exercice suivant.

L'honorable ministre doit voir que, en ne fournissant pas un renseignement aussi simple, et que la Chambre est en droit d'obtenir, il se place dans une situation suspecte aux yeux de tous les hommes raisonnables. Il savait aujourd'hui qu'il demanderait à la Chambre ce crédit extraordinaire, et qu'il demanderait, en outre, tant à la gauche qu'à la droite de ratifier virtuellement un acte absolument illégal. L'expression est peut-être un peu énergique, mais la Chambre comprendra ce que je veux dire.

Le PREMIER MINISTRE : Ecoutez ! écoutez !

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Oui, l'honorable ministre a outrepassé les pouvoirs que lui conférait le bill des subsides voté l'an dernier par ce comité. Aujourd'hui, il veut ni plus ni moins faire ratifier par cette Chambre l'acte illégal qu'il a commis, en faisant une dépense plus considérable qu'il n'avait droit de faire. Il ne demande pas à la Chambre de dépenser une somme quelconque, la dette est contractée. Il veut que, vu les circonstances, nous l'approuvions d'avoir été au-devant de ce qu'il supposait être le désir de la Chambre.

A moins que le budget ne soit qu'une comédie, nous avons le droit, que dis-je ? il est de notre devoir de demander des explications au sujet de ces dépenses, sans obliger, naturellement, le ministre à révéler des choses d'une nature secrète concernant la défense nationale, tels que plans stratégiques, etc. Nous n'insistons pas pour connaître des choses que nous devons ignorer, mais il me semble que la Chambre a un très important devoir à remplir avant de voter ce crédit : c'est de savoir les raisons qui ont justifié cette dépense, dans les circonstances, et qui nous justifieraient de l'approuver.

M. FOSTER : Je ne veux pas rester ici à ne rien faire. Je crois que le ministre des Finances aurait mieux fait de laisser de côté cet article, dont la considération n'aurait pris que quelques minutes, si nous avions eu les renseignements nécessaires. J'ai protesté contre l'excès de dépenses, comme j'ai l'habitude de faire dans tout autre cas, et dans les circonstances nous manquions de renseignements.

M. SPROULE : Avant de suspendre la séance, il a été demandé certaines informations que l'on n'a pas données, et il en a été de même depuis, sur chaque item qui nous a été soumis. L'honorable ministre ne semble pas connaître son département plus que ne le connaît un habitant de l'Afrique. L'an dernier, les crédits votés pour l'administration des affaires du gouvernement, se sont élevés à environ $47,000,000, et si chacun des membres du cabinet eût dépensé dans les mêmes proportions que l'a fait l'honorable ministre, nous aurions jusqu'à présent dépensé près de $60,000,000, et cela, comme l'a fait l'honorable ministre, sans autorisation aucune. Les informations que le ministre a données au comité ne nous justifient pas d'adopter cet article. Ce n'est pas assez de dire qu'il soumettra ce renseignement lors de la dernière épreuve, car l'argent est virtuellement dépensé. Si le ministre est trop paresseux ou trop insouciant, ou s'il ne connaît pas assez pour pouvoir obtenir ce renseignement dans son département, alors je crois qu'il devrait se récuser et donner sa place à un autre plus capable.

M. CLANCY : En 1896, il a été dépensé $13,133 pour le même service ; en 1897, $13,048 ; en 1898, $14,803, comme on le voit dans le rapport de l'auditeur général. Ainsi, nous voyons dans ce dernier chiffre un excédent d'au delà $1,000, et l'honorable ministre demande aujourd'hui $10,000 de plus sans donner, en réalité, d'explication. Je crois que le comité ne ferait pas son devoir, s'il approuvait ainsi cet article.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Les honorables messieurs de la gauche semblent parler des estimations supplémentaires, comme si cela était une quantité tout à fait négligeable. J'occupe un siège dans cette Chambre depuis nombre d'années et je ne sache pas qu'il se soit passé une seule session du parlement sans que l'on ait demandé des crédits supplémentaires pour l'exercice courant. L'ex-ministre des Finances m'a accusé d'avoir commis un crime, en négligeant l'an dernier de soumettre une estimation du montant total dont j'avais besoin pour toutes les branches du service. Je lui ferai observer qu'un mi-

nistre n'a jamais pu passer l'année sans demander au parlement des crédits supplémentaires. Cela ne s'est jamais vu du temps de l'honorable député, ni sous l'administration Mackenzie. Dans un pays comme le nôtre qui se développe, et dans un département comme celui-ci, avec de nouvelles exigences chaque jour, il est absolument impossible d'arriver à une estimation exacte. Je suis allé aux renseignements, au sujet de cet item, et l'on m'informe qu'une grande partie de ce montant, $10,000 ou $12,000, est pour les impressions et la papeterie. On m'informe de plus qu'avant la production de tous les comptes jusqu'à la fin de juin, il est impossible de dire exactement quel sera le montant nécessaire. Le montant voté ne sera pas dépensé, si l'on n'en a pas besoin, et l'on m'informe que ce crédit est nécessaire. J'ai dit au comité qu'une partie du crédit pour l'année, soit $15,000, a été affectée à des dépenses faites durant l'exercice précédent, comme c'a été l'habitude dans le département. Ainsi, que je l'ai dit, les estimations principales que je demande s'élèvent à $20,000, et je suis informé qu'il faudra ce montant pour l'an prochain. Je désire clore entièrement les comptes de cette année, afin qu'aucune partie du prochain crédit ne soit nécessaire pour payer les obligations de l'exercice courant. Ainsi, l'excédent de $5,000 pourra servir aux dépenses de cette année, ce qui fera un total de $20,000, montant que je crois suffisant pour l'an prochain.

Je ne veux demander aucune faveur aux honorables messieurs de la gauche. Leur critique peut être raisonnable, mais je crois que leurs expressions à mon adresse et contre l'administration de mon département, sont peut-être un peu outrées. Je dirai, cependant, à l'honorable député que si ce crédit est voté, il sera dépensé dans l'intérêt de notre milice. Je crois que ce crédit est nécessaire. J'ai expliqué comment cet argent sera dépensé, et je serais très heureux si l'honorable député voulait laisser adopter ce crédit. Sur les estimations principales, je lui ai promis de fournir les plus minutieux détails à ce sujet. Je soumettrai un état demain.

M. CLANCY : Comme l'honorable ministre veut bien nous soumettre un état demain, je lui demanderais de nous donner des détails au sujet des impressions, vu qu'il nous a déjà dit que ces impressions coûteraient environ $10,000.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Ou $12,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ce crédit est pour l'année entière.

M. CLANCY : $10,000 ou $12,000 pour toute l'année. Depuis trois ans, ces impressions ont coûté $5,000 pour une année et $6,000 pour les deux autres. J'espère que l'honorable ministre pourra nous expliquer cette augmentation jusqu'à dix ou douze mille piastres.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je l'expliquerai.

M. FOSTER : C'est ce qu'il nous faudrait savoir dans le moment. Et l'honorable ministre croit-il que pour faire adopter un crédit en comité, il suffit de se présenter, et de dire que la dépense est nécessaire, et que le montant dépensé sera soumis au parlement? S'il devait en être ainsi, ce serait une vraie farce que de convoquer les Chambres pour voter les subsides. Lorsque l'honorable ministre nous dit qu'il suffit de $300 ou $400 pour les impressions, et qu'il ne peut expliquer pourquoi le crédit est de 50 pour 100 plus élevé que celui de l'an dernier, et de 60 pour 100 plus élevé que celui de l'année précédente, je crois que nous avons le droit de savoir la cause de cette différence.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : On a fait une nouvelle édition des règlements et c'est un volume considérable. Le commandant général actuel désire communiquer avec les officiers de la milice par voie de la presse et deux fois par semaine, il émet des ordres. Ce sont, en réalité, des ordres quotidiens, mais ils ne sont publiés que deux fois par semaine. Cela coûte cher. J'ai étudié sérieusement la question avant d'autoriser cette dépense, et j'ai cru qu'il valait la peine de tenter l'expérience. C'est une des causes de l'augmentation ; les règles et ordres en sont une autre, et les changements que l'on fait actuellement dans le service exigent beaucoup d'impressions. On admettra, je crois, que l'on fait un sage usage des deniers publics en imprimant les règles et ordres pour pouvoir les distribuer aux officiers dans tout le pays. Voilà ce que l'on fait, et cela représente une grande partie du crédit demandé.

M. FOSTER : L'honorable député (M. Borden, King) ne fait que perdre le temps du comité. Vous ne pourrez pas finir ce soir vos estimations supplémentaires. Pourquoi l'honorable ministre tient-il si fortement à cet item et nuit à tout progrès dans les affaires du comité ? Il nous soumettra un exposé demain, dit-il, alors que cet article soit suspendu et nous pourrons pas ridicules en adoptant des crédits sans informations.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Alors, passons à l'article suivant :

Collège militaire Roval, comprenant une augmentation au professeur Worrell $200, et au professeur Chartrand, $200. .....$10,400

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cela est dû à ce que le collège a eu beaucoup plus d'élèves qu'il ne pensait en avoir. Il ne s'agit en réalité que d'une question de comptabilité, car l'argent que payent les élèves revient au trésor ou au Receveur général. En réalité, il n'y a

pas de dépense, car les comptes se compensent.

M. SPROULE : Combien les élèves de ce collège ont-ils payé l'an dernier ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Environ $17,000.

M. FOSTER : Outre le montant ordinaire?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non.

M. SPROULE : Combien l'élèves y avait-il l'an dernier ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Soixante et quinze.

M. SPROULE : Chaque élève donne-t-il un montant fixe, ou cela est-il proportionné au nombre de matières étudiées ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non ; c'est un montant fixe.

M. SPROULE : Combien ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : $300, la première année, et $350 ensuite.

M. BELL (Addington) : Je vois que l'on accorde une augmentation au professeur Worrell et au professeur Chartrand ; de combien était leur traitement auparavant ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : $1,000.

M. SPROULE : De combien d'années se compose le cours ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : De 3 ans.

M. SPROULE : La première année, $300 ; la deuxième, $350 ; combien pour la troisième ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : $350.

M. SPROULE : $300 pour la première, et $350 pour les deux autres. Il y a 75 élèves. Combien y en a-t-il de 1ère année, de 2ème et de 3ème ? Si l'honorable ministre n'a pas les informations nécessaires dans le moment, il les aura peut-être quand viendra le crédit principal.

Pour acheter un champ de tir à Hamilton..... $3,000

M. FOSTER : Est-ce la pleine valeur du champ ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non ; il y a eu un crédit de $5,000 l'an dernier, et l'on a constaté qu'il fallait encore $3,000. C'est pour l'achat du terrain.

M. FOSTER : Cela fait $8,000 ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non ; $3,000 pour le terrain. Il faudra $5,000 pour la construction du tir. Il n'y a en réalité rien de fait, car nous avons seulement exproprié le terrain.

M. FOSTER : Vous n'aurez pas besoin de ces crédits alors.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le crédit de $5,000 a été voté expressément pour des fins de construction.

M. FOSTER : Je ne comprends pas l'utilité de ce crédit avant l'achat du terrain.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Si l'honorable député le désire, je dirai que ce crédit n'est pas d'une nécessité immédiate.

M. FOSTER : C'est ajouter inutilement au bill des subsides, car vous ne pouvez pas faire usage de l'argent.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous allons réserver cet item.

Pour compléter le paiement de la propriété de London $1.090

M. FOSTER : Cela complète-t-il le paiement ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

Le PREMIER MINISTRE : C'est un de vos legs.

M. FOSTER : Une partie:

Commission du projet de défense..... $6,100

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : On a obtenu un mandat du gouverneur pour cette dépense. Cette commission était composée du major général Leach, capitaine White, de la marine royale, colonel Dawson, de l'armée impériale, et du major Lake, ancien quartier-maître général ici ; ce sont tous des officiers impériaux. Ce montant est pour leur entretien leurs frais de voyage et autres. Il y a la somme de $685 pour 137 jours de salaire à $5 par jour, à M. Charles Panet, le secrétaire de la commission ; et $123 pour 123 jours de salaire à $1 par jour, à M. Claire Hugg, messager.

M. FOSTER : Ces montants ont été fixés par le gouvernement impérial ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. FOSTER : Pourquoi cela n'a-t-il pas été prévu et voté l'an dernier ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ça été le sujet d'une correspondance entre le gouvernement impérial et ce gouvernement après la prorogation des Chambres.

M. FOSTER : Adopté.

Armes, munitions et défenses :
Pour habillement..... .....$100,250

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est un crédit à voter de nouveau. Nous avions, l'an dernier, un crédit de $150,000, mais l'auditeur n'a pas voulu nous permettre d'en faire usage, parce que la dépense n'avait pas été faite avant le 30 juin dernier. Je demande $100,000, et il sera demandé $50,000 dans les estimations supplémentaires, de sorte que nous demandons à voter de nouveau $150,000.

M. PRIOR : Ce crédit est-il pour équipement Oliver ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. PRIOR : Le ministre voudrait-il nous dire si cet équipement est aimé des corps permanents et autres auxquels il a été donné ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Nous nous sommes donné beaucoup de peine à ce sujet. On a fait faire une douzaine d'équipements Oliver et deux ou trois autres que nous avons distribués pour être éprouvés, et d'après les rapports reçus, l'équipement Oliver est incontestablement le meilleur. En conséquence, cet équipement a été recommandé par l'état-major, ici, et adopté. Il n'y a eu aucune plainte à ce sujet jusqu'à présent.

M. PRIOR : Bien que les ceintures puissent être très bonnes, elles ont les anciennes gibernes, et tout militaire qui a fait la campagne avec les petites munitions en usage aujourd'hui, sait que les cartouches ne sauraient être mises dans ces gibernes. J'ai entendu beaucoup de plaintes à ce sujet, et je désirais savoir si ces plaintes sont venues jusqu'au département. L'honorable ministre sait-il si l'équipement Oliver a été envoyé aux corps dans l'intérieur de la Colombie Anglaise ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois qu'il n'a pas encore été envoyé.

M. PRIOR : J'espère que le ministre le fera envoyer sans retard, car on le désire vivement là-bas.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois que les armes ont été envoyées.

M. SPROULE : Y a-t-il une partie de ce crédit pour l'achat des armes ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non.

M. SPROULE : Ce serait peut-être le temps pour le ministre de nous expliquer la vente d'un grand nombre de vieilles carabines à 25 cts chacune.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cette vente a été autorisée sur la recommandation du colonel Lake, quartier-maître général, et cela dans le but de débarrasser le département d'un grand nombre de carabines vieilles et inutiles, et qui coûtaient cher d'entretien. Dès qu'il fut décidé de les vendre, on demanda des soumissions dans tous les principaux journaux du pays. En réponse à une question, j'ai eu l'occasion de citer à la Chambre l'annonce qui a été publiée, je crois, dans tous les principaux journaux du pays pendant deux mois. Nous avons reçu une douzaine de soumissions et la plus haute a été acceptée. Autant que je sache, toutes les carabines ont été achetées au Canada, et sont maintenant au Canada.

M. SPROULE : Alors, il doit y avoir quelque chose de défectueux dans le rapport de l'auditeur, car la dernière chose que l'on a sue c'est que ces carabines ont été vendues à une maison de New-York.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il s'agit d'une petite quantité vendue auparavant. La même maison a fait une soumission pour la grande quantité, mais à un prix beaucoup plus bas que les autres offres.

M. SPROULE : Je n'avais pas compris que l'on eût fait des soumissions.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, j'ai lu à la Chambre l'annonce et une liste des journaux dans laquelle elle est parue, et je crois qu'elle a été publiée pendant deux mois.

M. SPROULE : Je me rappelle avoir demandé au département, il y a deux ans, des carabines pour des élèves, et l'on me répondit qu'il fallait s'engager à les remettre, et le prix demandé était de $15.00. Il était impossible d'en obtenir à meilleur marché, et ce prix de 25 cents semblait extraordinaire. Plusieurs, cependant, auraient été achetées s'il eût été connu qu'elles se vendaient à ce prix.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cela est incontestable. J'ignore ce que veut dire l'honorable député lorsqu'il dit qu'il fallait se rendre responsable ; mais c'était alors la carabine reconnue dans le pays. Elle a depuis été remplacée par une autre, et elle est devenue hors d'usage, à cause du danger du mélange de munitions. Elle est plus qu'inutile, car il en coûterait au département d'en prendre soin et nous avons besoin de tout l'espace dans nos magasins pour nos nouvelles carabines.

L'honorable ministre a parlé de donner ces carabines aux élèves. C'est ce que nous faisons chaque jour, et je crois qu'il nous en reste encore 30,000. C'est avec plaisir que nous les donnons aux élèves.

M. PRIOR : L'honorable ministre en donnerait-il aux écoles de la Colombie Anglaise, si l'on en demandait ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. PRIOR : Je suis heureux d'apprendre la chose. Pendant que nous en sommes sur ce crédit, je demanderai au ministre, s'il va s'occuper de ces gibernes. Je ne voudrais pas émettre une opinion contre celle du général, mais je pense que la bandoulière est de beaucoup préférable pour les militaires. Je demanderais au ministre de s'occuper de la chose.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je remercie mon honorable ami d'avoir attiré mon attention sur ce point, et, comme c'est un officier d'expérience, s'il était assez bon de m'écrire à ce sujet, je me ferai un plaisir de m'occuper de la chose.

Somme nécessaire pour les frais d'entretien des prisonniers dans le territoire du Yukon..... .... $10,000

Le SOLLICITEUR GENERAL : Le nombre de prisonniers l'an dernier était d'environ 60, et le coût d'entretien est d'environ $1 par jour.

M. PRIOR : Je vois qu'il est question d'envoyer à New-Westminster les prisonniers condamnés à un emprisonnement de longue durée.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Après une certaine période seulement.

M. BENNETT : Bien que cela ne soit pas compris dans cet article, j'aimerais à demander des renseignements au Solliciteur général au sujet de la mise à la retraite des juges de comté de l'Ontario qui ont dépassé 75 ans. Il y a quelque temps la presse a émis cette idée comme faisant partie de la politique du gouvernement. Je crois avoir posé cette question et l'on m'a répondu que la question était à l'étude.

Il est cruel de tenir l'épée suspendue sur la tête de cette demi-douzaine de juges ; il l'est encore plus de tenir à voyager ici, ces bons amis libéraux en quête d'une place de juge. Il faudrait savoir, enfin, quelle est la politique du gouvernement à ce sujet.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Que mon honorable ami en convienne, ce genre de voyages ne date pas de 1896, il existe depuis nombre d'années. Que mon honorable ami veuille bien se le rappeler, qu'à la dernière session, cette Chambre a adopté un bill afin de créer une pension aux juges âgés de 75 ans. Ce bill a bientôt trouvé la mort au Sénat, il n'est pas à ma connaissance que le gouvernement veuille le ressusciter à la présente session. Après le rejet du bill, il s'est soulevé certaine discussion sur la question de savoir si l'on ne devrait pas permettre à ces juges de prendre leur retraite sans rien prendre de leur traitement ; personnellement et comme membre du barreau, je crois qu'on le devrait.

Entretien d'un juge au Yukon..... $1,500

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'ai adressé au Solliciteur général un mémoire où je demande une copie de l'arrêté du conseil, et de toute correspondance pourvoyant, dans ce cas, et dans le cas suivant, à l'entretien d'un juge.

Le SOLLICITEUR GENERAL : C'est très bien, d'ici à demain après-midi, mon honorable ami aura ces documents.

Dépenses de voyage de l'honorable juge McGuire, de retour du Yukon, pour reprendre l'exercice de ses fonctions.. $293

Le SOLLICITEUR GENERAL : Le statut ne pourvoyant pas à ces dépenses, nous avons fait une allocation particulière.

Approvisionnements au juge Dugas au Yukon. $957.35

M. FOSTER : Qu'est-ce que cela ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je produirai, demain, l'état de compte.

Achat de livres de droit, etc., pour les juges et le barreau du Yukon, y compris le fret..... .... $2,500

Le SOLLICITEUR GENERAL : Nous avons voulu donner au Yukon, comme il a été donné aux Territoires du Nord-Ouest, un noyau de bibliothèque ; il est essentiel que les juges qui s'en vont là-bas, soient fournis des livres dont ils peuvent avoir besoin.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

Papeterie, etc., achetée pour le Yukon, y compris le fret..... .... $500

Le SOLLICITEUR GENERAL : Cet item représente des timbres, du papier, des clavigraphes avec leurs accessoires, y compris le fret, pour l'usage du greffier.

Souscriptions à la bibliothèque canadienne de droit, à Londres, Angleterre..... ... . $250

Le SOLLICITEUR GENERAL : Cette bibliothèque a été fondée à Londres pour l'usage des avocats canadiens. Le gouvernement de la Confédération y a souscrit pour cette somme.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Est-ce pour l'usage des avocats canadiens exclusivement ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Virtuellement, oui ; exclusivement, non ; car j'y ai vu, l'été dernier, qu'un conseil d'Angleterre, retenu pour des causes du Canada, y consultait nos livres. J'y ai remarqué les rapports de la cour Supérieure, tous nos statuts et quelques autorités françaises de la province de Québec.

M. FOSTER : Où se trouve cette bibliothèque ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Au bureau du haut-commissaire, en haut. Ontario et quelques autres provinces y ont souscrit, je crois.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : C'est là une excellente idée.

Dépenses du juge en chef Strong pour séances du comité judiciaire du Conseil privé $1,000

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le gouvernement peut-il dire dans quelle position se trouve le juge en chef Strong et si, l'année prochaine, il restera juge en chef de la cour Suprême, tout en siégeant là-bas comme l'année dernière.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas de changement.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : A moins que le juge en chef ne sache le contraire, $1,000, c'est bien peu, il me semble, pour faire honneur à la position qu'il occupe à Londres, obligé qu'il est de vivre en compagnie des princes de la loi. Comme député en cette Chambre, je suis d'avis qu'on accorde un traitement, je ne dis pas extravagant, mais convenable, au représentant du Canada dans le comité judiciaire du Conseil privé.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Etant d'avis moi-même qu'on augmente ce traitement, je vais prendre note de ce que vient de dire mon honorable ami. Le juge en chef Strong nous est très utile là-bas. Il connaît à fond la loi de la province de Québec et peut être d'un grand secours à cette province, comme à toute la Confédération, dans les causes qui en viennent. Lui donner moins que ce que reçoit un avocat pour aller plaider une cause en Angleterre, c'est, d'après moi, méconnaître la véritable économie. Le premier ministre saisit toute la portée de ce qui s'est dit des deux côtés de cette Chambre et comprend la nécessité d'augmenter le traitement en question. Qu'en pense l'opposition ? Il va sans dire que je l'ignore.

Services professionnels, M. C. J. R. Bethune..... $75

M. PRIOR : Est-ce le député de Victoria ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : On ne lui donnerait pas un dollar.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le Solliciteur général allant peut-être s'absenter, c'est mon désir que nous examinions son budget principal. Je crois comprendre que les honorables députés de la gauche y ont consenti.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable Solliciteur général m'a demandé de parler de cela aux autres députés de la gauche qui appartiennent au barreau ; tous ceux que j'ai vu y consentent, moyennant qu'il soit réservé un item, n'importe lequel, pour discussion générale.

Allocation de tournée dans la Colombie Anglaise..... $3,000

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : A-t-on inscrit ou projeté d'incrire au budget un item pourvoyant à ce qu'il siège une cour complète à Victoria, ainsi qu'à Vancouver où la cour siège actuellement ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je l'ignore, mais il me semble qu'il faudrait le faire.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : A-t-il été échangé à ce sujet quelque correspondance entre le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je ne le saurais dire.

Application de la loi du travail des aubains..... $4,000

M. CLANCY : Le Solliciteur général se rappelle qu'à la dernière session, j'ai demandé si on avait nommé un agent pour la mise en vigueur de cette loi, à Wallaceburg, Ontario, et qu'on m'a répondu affirmativement. Cependant, j'ignore encore quel est cet agent. Qui est-il ? Je le demande.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Son nom, je ne puis le dire dans le moment, mais que l'honorable député veuille bien me noter sa question, et demain, à l'heure des interpellations, il aura ce qu'il demande.

M. CLANCY : Le Solliciteur général peut-il dire s'il y a eu, oui ou non, un agent nommé ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je ne le puis. Tout ce que je sais, c'est que le département a des agents dans tous les districts judiciaires de l'Ontario. Ils ont ordre, je pense, de faire respecter la loi relative au travail des aubains, et ils en dénoncent les infractions au département de la Justice qui, sur ce, décide s'il faut agir et donne instruction en conséquence, c'est-à-dire non pas d'une manière générale, mais dans chaque cas en particulier. Il me fera plaisir de pouvoir, demain après-midi, renseigner l'honorable député.

M. CLANCY : L'an dernier on a demandé la nomination d'un agent à Wallaceburg, Ontario, et au bout de quelque temps, le Solliciteur général a dit que c'était fait. Je l'ignore encore.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Si je l'ai dit, c'est parce que les officiers du département m'en avait informé. Je n'aurais pas répondu ainsi à mon honorable ami, si je n'avais pas eu raison de le faire. Quoiqu'il en soit, je vérifierai, et demain, je pourrai répondre.

Cour de l'Echiquier du Canada..... $10,650

M. GILLIES: L'an dernier, j'ai demandé au Solliciteur général de pourvoir à une expédition plus rapide des procès pour collisions en mer. D'après la pratique suivie à la Nouvelle-Ecosse, de même que dans les autres provinces, si je ne me trompe, le juge en chef est juge de la cour de l'Echiquier dans toutes les actions qui étaient autrefois du ressort de la cour de l'Amirauté. Le Solliciteur général a admis avec moi l'an dernier, qu'il en résultat un grand inconvénient pour les justiciables domiciliés loin de la capitale de la province où réside le juge en chef. Advenant une collision quelque part sur la côte, force est au plaignant de se rendre à Halifax pour la préparation des affidavit et l'émission des mandats; or, le navire en défaut peut profiter de ce temps-là pour prendre le large et échapper ainsi à la juridiction de la cour. L'an dernier, j'ai suggéré la nomination des juges de cour de comté comme juges "ad hoc" pour donner satisfaction au public. Dans notre province, il y en a sept. Etant juges "ad hoc," ils pourraient émettre une saisie contre tout navire en défaut, puis le procès se déroulerait devant la cour de l'Echiquier. Tout cela se ferait sans dépense supplémentaire, sans le moindre préjudice au salaire des juges de la cour de l'Echiquier dans les différentes provinces, et le public se trouvait grandement soulagé.

Le SOLLICITEUR GENERAL: Mon honorable ami (M. Gillies) a, sur ce point, ma plus entière approbation; comme je l'ai déjà dit l'an dernier, et comme j'en ai parlé à l'honorable député de Yarmouth (M. Flint) et à lui-même plusieurs fois, il faut remédier à cet état de choses. D'après l'exemple qu'il vient de donner, la justice est exposée à éprouver de grands inconvénients. Pour éviter cela, il serait peut-être bon de placer à différents endroits de la côte des aides-greffiers, qui, le cas échéant, émettraient, selon la pratique de l'amirauté, un mandat. Ce mandat exécuté, le procès s'instruirait régulièrement devant un juge. Cela ne souffre aucune difficulté.

Quand mes honorables amis m'ont signalé cette question, l'an dernier, j'en ai parlé au ministre de la Justice et en suis venu à la conclusion qu'on pouvait peut-être la résoudre de cette manière. M'est avis que le greffier de la cour de l'Amirauté, à Halifax, a le pouvoir de nommer des aides-greffiers.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER: Non, il lui faut pour cela un arrêté du conseil.

Le SOLLICITEUR GENERAL: Alors, on pourrait avoir recours à ce moyen. Il faut un remède, et il est, d'ailleurs, facile. Il me semble que l'honorable député, a, l'an dernier, adressé au département des représentations à ce sujet?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER: Il en est de même à la Colombie-Anglaise; comme s'en souvient le Solliciteur général à la requête du juge en chef, juge de l'Amirauté pour la province, je lui ai demandé, il y a deux mois, de proposer au ministre de la Justice l'établissement d'un greffe à Vancouver, au moyen d'un arrêté du conseil.

Nous avons deux juges; à Victoria, le juge Martin, à New-Westminster, le juge en chef, celui qui m'a prié de soumettre notre cas au gouvernement. Nous avons le même sujet de plainte que sur la côte de l'Atlantique, avec cette différence que nous avons pour les causes dont il vient d'être parlé, deux juges, et que tout ce qu'il nous faut, c'est un arrêté du conseil établissant un greffe à Vancouver.

Le SOLLICITEUR GENERAL: Si je ne me trompe, c'est ce qui s'est fait dans Ontario.

M. GILLIES: Le Solliciteur général doit se rappeler que l'acte de l'Amirauté, passé en 1891, pourvoit à l'établissement de ces greffes ou cours. Il n'y a pas besoin de nouvelle loi, dans l'espèce.

M. CLANCY: Je vois que, il y a deux ou trois semaines, on a déposé sur le bureau de la Chambre, tous les documents relatifs au cas de l'enlèvement de Thomas Maher par certain officier des Etats-Unis. Est-ce l'intention du gouvernement de demander, au nom de Maher, réparation des mauvais traitements dont il a été victime?

M. COWAN: J'en ai parlé à la Chambre, il y a trois semaines. Je me suis mis en communication avec Maher et son avocat, à Détroit, et j'ai eu aujourd'hui même à ce sujet, une entrevue avec le ministre de la Justice; on a décidé de procéder immédiatement dans cette affaire. La cause du retard—je ne sais si le Solliciteur général en est informé—c'est que le bateau a été ensuite saisi par l'officier de douane des Etats-Unis. Comme la Chambre se le rappelle, Maher a été arrêté sur la rive canadienne et enlevé de son bateau que l'officier a été ensuite chercher là, pour le vendre en décembre dernier pour la somme de $15.

Je me suis enquis de Maher et de son avocat, à Détroit, de ce qu'était devenu le bateau; ne l'ayant appris qu'hier soir, j'ai eu une entrevue aujourd'hui à ce sujet avec le ministre de la Justice.

A propos, je désirerais parler au gouvernement de la cour d'Amirauté d'Ontario. Il n'y en a qu'une seule en cette province, et la manière dont elle fonctionne est loin de nous donner satisfaction. Il y a un greffier principal à Toronto, et un sous-greffier à Windsor. Advenant une cause où les avocats des deux parties demeurent à Windsor ou dans n'importe quelle autre ville de l'ouest, il est difficile de trouver où le bref a été émis et de qui sont les pièces produites. On pourrait se servir des juges de comté, dont plusieurs, comme celui du comté

d'Essex, par exemple, ont une connaissance et une expérience profonde de l'Amirauté ; on pourrait diviser Ontario en plusieurs districts, dont un district central d'Amirauté, et avoir pour chaque district un juge. On épargnerait ainsi les frais de voyage du juge, qui est, aujoord'hui, obligé de partir de Toronto pour aller juger toutes ces causes-là. Sauf tout le respect dû au juge McDougall, un des meilleurs que nous ayons, il n'occupe pas une position plus élevée que celle de juge doyen du comté d'Essex.

Le remède dont il s'agit serait facile, économique et avantageux aux avocats et à leurs clients. L'association du Barreau de l'ouest a d'ailleurs soumis le cas au gouvernement à maintes reprises, et adopté une résolution à cet effet.

Le SOLLICITEUR GENERAL : J'approuve mon honorable ami de vouloir qu'on subdivise le district d'amirauté. En Angleterre, il n'y a qu'une cour d'Amirauté pour tout le pays ; elle siège à Londres, bien que Londres ne soit pas le grand port maritime d'Angleterre. C'est un exemple à suivre ; il faut en ces matières de l'unité.

M. CLANCY : Le Solliciteur général n'a pas répondu à ma question, est-ce mon honorable ami d'Essex-sud (M. Cowan), qui est le porte parole du ministère de la Justice ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je demande pardon à mon honorable ami ; à attendre, il n'a rien perdu, car l'honorable député d'Essex-sud a, en ce qui concerne le département de la Justice, des renseignements plus récents que je n'en ai moi-même. Avec la permission de l'honorable député de Bothwell (M. Clancy), je m'en rapporterai donc pour le moment à mon honorable ami d'Essex.

M. CLANCY : Celui-ci n'a pas répondu effectivement à ma question : le gouvernement a-t-il l'intention de faire indemniser Maher de l'arrestation illégale qu'il a subie ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Il faudrait demander cela au premier ministre. Il convient plutôt au gouvernement qu'au département de la Justice de voir s'il y a lieu de demander réparation de l'outrage—c'est le mot—infligé à Maher. Que mon honorable ami répète sa question au premier ministre, ou me permette d'y attirer son attention, et alors, je pourrai répondre.

M. QUINN : Avant qu'on adopte ce crédit, je désirerais parler au Solliciteur général de la cour d'Amirauté de Québec. Montréal n'a pas de cour de ce genre, ni de greffe de telle cour ; il y faudrait au moins un greffe, et on l'a demandé souvent au gouvernement. Non seulement il nous faut aller à Québec pour plaider une cause d'amirauté, mais il nous faut faire prendre soin d'une cause de Montréal par un avocat de Québec. Si mon honorable ami fait droit à la requête du député d'Essex (M. Cowan), il devra aussi établir à Montréal un greffe de la cour d'Amirauté où l'on pourra produire les procédures et hâter le cours des procès venant de Montréal.

Le SOLLLICITEUR GENERAL : Je m'aperçois que cette question occupe l'attention des membres du barreau. Quant à Montréal, il est évident qu'il faut un changement ; on a cru, en conséquence, qu'il conviendrait d'établir à Montréal un aide-greffier de la cour d'Amirauté qui émettrait des brefs suivant la loi et selon le cas, et advenant une cause, le juge se rendrait à Montréal pour l'entendre. Ce mode a été approuvé par le barreau de Montréal et quant à moi, je serai heureux qu'on fasse droit à la requête de l'honorable député de la division de Sainte-Anne de Montréal.

M. PENNY : Je ne suis pas avocat, mais je sais que Montréal attache beaucoup d'importance à cette question ; que le commerce et la marine y exigent l'établissement d'une cour d'amirauté. Le barreau, la marine et le commerce ont beaucoup souffert de l'obligation d'aller à Québec pour affaires de la cour de l'Amirauté, et c'est mon avis que l'établissement d'une cour de l'Amirauté à Montréal y serait d'un immense avantage.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je propose que nous réservions cet item n° 51, d'après l'arrangement dont on a parlé, et que nous adoptions l'autre, en réservant l'item général.

M. Le PRESIDENT : Nous allons laisser là le n° 51 et commencer l'examen du n° 52.

M. SPROULE : On peut s'occuper de tous les item, à l'exception de celui-là.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Toute la question est encore pendante.

Pénitencier de Saint-Vincent de Paul. $93,100

M. BERGERON : La commission a-t-elle fini ses travaux ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je suis porté à croire que la commission a fini ses séances et que son rapport a été préparé.

M. FOSTER : Les commissaires ont-ils fini de retirer leur salaire ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Ils auront fini quand le budget supplémentaire sera voté. Il y a un faible item de $53.

M. BERGERON : Combien ont-ils coûté en tout ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Le représentant de Jacques-Cartier (M. Monk) a fait une interpellation relativement au coût de la commission, et je l'ai sous la main, m'attendant à ce que la question soit posée de-

main, mais je puis donner à présent l'information demandée.

James Noxon—
Emoluments, $2,520; frais, $752.43.
O. K. Fraser—
Emoluments, $2,320; frais, $566.56.
D. A. Latortune—
Emoluments, $2,340; frais, $39.75.

M. CLANCY : Ceci n'a rapport qu'à l'année dernière. L'honorable monsieur pourrait-il nous dire quel a été le coût total ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Voilà, je crois, toutes les dépenses relatives au pénitencier de Saint-Vincent de Paul. Quelques-uns ont aussi siégé comme commissaires à Kingston. J'obtiendrai ce renseignement.

M. CLANCY : Quel a été le coût total de l'enquête, y compris Kingston ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je ne saurais dire ; l'interpellation est ainsi formulée.

Quel est jusqu'à ce jour le coût total de la commission d'enquête du pénitencier de Saint-Vincent de Paul ?
Voici la réponse : $18,076.17.

M. QUINN : Cela comprend-il tout ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je le crois. Il y a un petit item de $53 dans le budget supplémentaire.

M. QUINN : C'est un conseil que je donne à l'honorable Solliciteur général. Je crois qu'il ferait bien d'avoir une quittance finale de ces messieurs.

Pénitencier de Dorchester..... $49,900

M. SPROULE : On devrait, je crois, nous expliquer cette augmentation de $1,200.

M. GILLIES : Il y a eu une enquête dans ce pénitencier. L'honorable Solliciteur général peut-il dire au comité ce qu'a coûté cette enquête ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je ne puis dire le coût de l'enquête. Il y a eu des délais considérables à ce sujet. L'arrêté du conseil a été adopté en septembre 1898, nommant l'honorable David Laird, commissaire, mais il refusa d'accepter ce poste. Ensuite, M. Daniel Macdonald fut nommé par arrêté du conseil du 22 octobre 1898. M. Macdonald en fut averti le 26 octobre 1898. Comme il refusa aussi d'agir comme commissaire, M. E. N. Bill fut nommé par arrêté du conseil en date du 24 novembre, et on lui apprit sa nomination le 3 décembre. Depuis lors, la commission a toujours siégé. J'ai demandé un rapport intérimaire de ce qui avait eu lieu, mais il ne m'est pas encore parvenu.

M. GILLIES : Combien coûte l'enquête ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je ne saurais dire, le traitement du commissaire n'étant pas déterminé. Il y a un commissaire et un secrétaire. Il est alloué $10 par jour au secrétaire consacré aux travaux de la commission.

M. GILLIES : Le commissaire a-t-il reçu quelque chose jusqu'à ce jour ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je ne puis dire. Je suis porté à croire que rien ne lui a été payé, le chiffre de ses émoluments par jour n'étant pas fixé.

M. BERGERON : Dites-vous que le secrétaire reçoit $10 par jour ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : C'est ce qu'on m'a dit.

M. BERGERON : Combien recevra le commissaire ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Un montant à peu près proportionnel.

M. GILLIES : Qui est secrétaire ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : James Friel, de Dorchester.

M. QUINN : Si l'honorable monsieur me permet de revenir à l'item relatif à la police fédérale, j'aimerais à savoir si l'intention du gouvernement est d'accorder la requête de la police pour une augmentation de salaire.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je n'ai pas connaissance de cette requête. Si elle existe, on ne me l'a pas communiquée. Il y a dans le budget supplémentaire un crédit de $2,200 comme supplément de salaire pour des services supplémentaires récemment rendus.

M. QUINN : J'ai compris que la police avait transmis une semblable requête, demandant une augmentation de salaire.

LE SOLLICITEUR GENERAL : Cela peut être, mais je l'ignore. On demande la raison de l'augmentation du crédit pour Dorchester. Il y a une augmentation de $400 dans les salaires, le personnel ayant été augmenté d'un nouveau garde. Les frais d'entretien sont augmentés de $800 par suite de l'augmentation du nombre des détenus. Les frais de libération des prisonniers sont réduits de $300 et les dépenses d'administration sont augmentés de $500. Cette dernière augmentation provient de ce que le bois sur la réserve devient plus rare et qu'il faut une plus grande quantité de charbon. Le crédit affecté aux métiers est réduit de $200, parce que les besoins de la ferme seront moins grands l'année prochaine.

Pénitencier du Manitoba..... $41,200

Le SOLICITEUR GENERAL : Ici, il y a une augmentation de $1,100 dans les salaires, le personnel comprenant deux nouveaux gardes. Il y a une augmentation de $400 pour l'entretien, provenant de l'augmentation du nombre des détenus. J'ajouterai que la population du pénitencier est de 111 aujourd'hui, tandis qu'elle n'était que de 80 l'année dernière.

M. CLANCY : Tout augmente par ces temps-ci.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Oui, malheureusement. Les frais d'administration sont réduits de $700. Cette économie provient de l'emploi d'un charbon qui brûle moins vite.

M. QUINN : Je suppose que l'augmentation des frais d'entretien est, dans chaque cas, le résultat de l'augmentation du nombre des détenus.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Pas toujours. A tout considérer, il y a eu de fortes économies ; bien que la population ait augmenté de 1,100 qu'elle était en 1894, à 1,400, les dépenses ont diminué de $464,000, en 1894, à $356,000, l'année dernière.

M. QUINN : Pour l'entretien ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Toutes les dépenses. Je crois que les frais d'entretien ont aussi diminué. La mémoire me fait défaut, mais si l'honorable monsieur veut consulter le rapport du ministre de la Justice, il trouvera les frais d'entretien, et je crois qu'il verra que les frais d'entretien ont été réduits à Saint-Vincent de Paul et à Kingston—du moins par tête.

M. QUINN : De sorte que l'augmentation serait due à l'accroissement du nombre des détenus ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Oui.

Pénitencier de la Colombie Anglaise. $47,700

Le SOLLICITEUR GENERAL : C'est une augmentation de $2,000. L'inspecteur déclare que ce montant est nécessaire pour acheter les matériaux pour la construction d'une nouvelle aile. L'établissement a été encombré et environ 50 forçats ont été envoyés au Manitoba. La construction de quartiers nouveaux demandera plusieurs années, et le présent montant est nécessaire aux besoins de l'année courante.

M. BERGERON : Qui fait les réparations ? A Saint-Vincent de Paul c'étaient les prisonniers.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Et c'était un luxe dispendieux que l'emploi des services des pensionnaires à cet endroit. Les services des prisonniers ont pu être employés de quelque façon avantageuse aux travaux de construction, mais le mur de Saint-Vincent de Paul coûte beaucoup plus qu'il n'aurait dû coûter, parce que les détenus y ont travaillé

Environ 60 pour 100 de la pierre que le gouvernement a payée n'est jamais entré dans la construction du mur, parce que les détenus l'ont gâtée, ou qu'on l'a escamotée d'une manière ou d'une autre. Je ne puis dire si les prisonniers travaillent à ces ouvrages en Colombie Anglaise.

M. BERGERON : Cela se fait généralement.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je le sais. Mais j'ignore si cette pratique est suivie dans la circonstance présente.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Quel est le successeur de l'ancien préfet ? Est-ce un fonctionnaire qui était à l'emploi de l'Etat ou un homme du dehors.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je ne me souviens pas du changement.

M. SPROULE : L'honorable Solliciteur général nous dit que des détenus ont été envoyés au pénitencier du Manitoba. Comment sont tenus les comptes entre le Manitoba et la Colombie Anglaise ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je ne crois pas qu'on tienne de compte entre ces deux pénitenciers. Les comptes de chacun sont tenus séparément. Si un prisonnier est envoyé de la Colombie Anglaise au Manitoba, l'augmentation des dépenses est supportée par le pénitencier du Manitoba.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Vous amenez les forçats du Yukon maintenant.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Oui, en Colombie Anglaise. Il arrive chaque jour que des forçats sont envoyés d'un endroit à l'autre où il y a plus de place.

M. QUINN : Que l'honorable ministre me permette de revenir à un crédit demandé pour Dorchester. Il ne demande qu'une augmentation de $1,200, mais il y a un crédit de $6,000 dans le budget supplémentaire pour défrayer les dépenses du pénitencier de Dorchester.

Le SOLLICITEUR GENERAL : C'est pour couvrir les dépenses de la commission qui siège depuis la mi-décembre. La commission se compose d'un commissaire et d'un secrétaire, M. Friel.

Le traitement du commissaire n'est pas encore arrêté, mais le secrétaire reçoit $10 par jour quand il s'occupe des travaux de la commission.

M. QUINN : Cela ne fait pas partie des dépenses ordinaires ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Non ; j'espère que nous verrons bientôt cette enquête terminée.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable Solliciteur général dit que le traitement du commissaire n'a pas été arrêté. J'attire son attention sur l'arrêté du conseil du 21 septembre 1897, fixant à $10 par jour le traitement de ces commissaires. Cela est contenu dans le rapport de l'auditeur général.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je n'ai pas ici le rapport de l'auditeur général ; mais si l'honorable monsieur veut consulter ce rapport, il verra que cela s'applique à Saint-Vincent de Paul et à Kingston.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Non, à tous.

Ce que l'on pourra payer aux commissaires nommés pour tenir des enquêtes au sujet de travaux publics ou d'administration de département particulier, en vertu des chapitres 114 et 115 des S. R. du Canada.

Et l'arrêté du conseil décrète que le traitement ne devra pas dépasser $10 par jour.

M. FOSTER : Je crois, M. le Président, que nous avons fait une bonne journée de travail, et, comme il est minuit et demi, l'honorable ministre se rendrait aux désirs de tous les membres de cette Chambre, s'il voulait bien consentir à l'ajournement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons fait des progrès durant le dernier quart d'heure, des progrès très encourageants et satisfaisants ; mais la première partie de la journée n'a guère été fructueuse. Je suggérerais de considérer le budget supplémentaire, en laissant de côté par entente mutuelle les crédits sujets à objection.

M. FOSTER : Mon honorable ami, assurément, ne voudra pas nous convoquer à trois heures et nous retenir après minuit et demi, surtout quand il nous faut reprendre nos travaux à dix heures du matin.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nos progrès sont lents dans l'examen de ce budget.

M. FOSTER : Nous n'en sommes pas responsables.

Le MINISTRE DES FINANCES : Peu importe à qui incombe la responsabilité, nous n'avançons guère ; et, à moins d'aller plus vite, il n'est que raisonnable, à mon sens, de demander à la Chambre de siéger plus tard que par le passé. Si nous désirons finir les travaux de la session dans un délai raisonnable, il nous faut travailler davantage.

M. FOSTER : Il y a des limites que la nature impose.

Le MINISTRE DES DOUANES : Trois heures du matin était la limite du temps de l'honorable monsieur.

M. FOSTER : L'honorable ministre peut continuer la séance, mais j'affirme qu'il ne doit pas s'attendre à faire beaucoup d'ouvrage.

M. GIBSON : Je désire faire une observation. Quand l'honorable représentant d'York, N.B. (M. Foster), était ministre des Finances et que les objections comme celles-ci étaient soulevées, il avait toujours quelque raison à donner et nous faisait siéger jusqu'à deux ou trois heures du matin. Il y a d'autres membres de cette Chambre désireux d'en finir, et je demande à l'opposition s'il est juste qu'à un certain moment, elle demande au gouvernement d'arrêter le travail pour l'accommoder. Les membres de cette Chambre savent que les mêmes honorables messieurs, qui demandent l'ajournement à minuit, nous forçaient à siéger jusqu'à trois et quatre heures du matin.

M. BERGERON : Et vous nous avez retenus ici pendant cinq mois.

M. GIBSON : Je suis certain que le pays a les yeux sur ce qui se passe ici ; et nous devrions consentir, à une heure peu avancée telle que l'heure actuelle, à poursuivre nos travaux afin de les terminer vers la mi-juillet. Etant l'un des membres de cette Chambre, je suis prêt à souffrir les inconvénients de demeurer ici aussi longtemps que qui que ce soit pour aider à la marche des affaires, mais d'une manière sensée ; je proteste contre la tactique de l'opposition de paralyser les affaires de la Chambre quand sonne l'heure où les messieurs désirent regagner leur domicile. Je me rappelle qu'on nous disait qu'il nous était loisible de tirer notre révérence et de partir quand nous nous objections à continuer le travail.

J'ai vu des circonstances où la Chambre ergotait pendant des heures sur des sujets de peu d'importance, n'impliquant la dépense que de quelques dollars, et puis, dans les derniers jours de la session, elle votait des millions sans aucun examen sérieux. Je suis certain que dans l'intérêt de cette Chambre et des députés qui accomplissent fidèlement et honnêtement leurs devoirs parlementaires, l'opposition devrait consentir à accélérer la marche des affaires.

M. FOSTER : A quoi sert à ces honorables messieurs de parler d'accélérer la marche des affaires, quand nous avons adopté tous les crédits du ministère de la Justice de bon gré et par complaisance ? L'honorable ministre doit savoir que l'adoption de ces crédits demande le plus souvent toute une séance. Nous les avons laissé adopter purement, parce que nous désirions faciliter l'expédition des affaires et par complaisance pour le Solliciteur général, qui doit partir en voyage : mais après cela, et à cette heure, on ne devrait pas nous demander de siéger plus longtemps.

Je me rappelle maintes circonstances où sir Richard Cartwright se contentait de fermer son pupitre et de dire : La nature humaine à des bornes que je ne veux pas dépasser.

Je ne veux pas être aussi énergique, mais je proteste contre la prolongation de la séance.

Le MINISTRE DES DOUANES : Que répondra l'honorable monsieur (M. Foster) à l'honorable député de Lincoln à cette observation que d'habitude à cette date, lors de l'adoption du budget, le parlement a siégé jusqu'à deux heures et très souvent jusqu'à trois heures du matin ?

M. FOSTER : J'ose dire que nous siégerons aussi tard avant la prorogation. Mais à cette heure de la nuit, après avoir, dans le but de retourner chez nous, adopté une

bonne partie du budget, je ne crois pas que les honorables députés de la droite aient droit de nous demander de prolonger la séance.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'encourrai le risque de différer l'opinion avec quelques-uns de mes collègues en acceptant la proposition de l'honorable monsieur ; mais, en même temps, je dois faire comprendre qu'il faudra demander à la Chambre de siéger beaucoup plus tard qu'aujourd'hui, si nous entendons expédier les affaires.

M. FOSTER : Et si les ministres ont sous la main les informations demandées.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crains fort que toutes les informations qu'il serait possible de donner ne puissent convaincre l'honorable député.

La séance est levée et le comité rapporte progrès, et le président (M. Bain), prend le fauteuil.

M. BERGERON : Ceci est tout à fait contraire aux règlements. L'Orateur suppléant ne peut transmettre ses pouvoirs, et soit l'Orateur suppléant, soit l'Orateur lui-même, devrait occuper la présidence.

Le MINISTRE DES FINANCES : Comme à l'heure actuelle, mon honorable ami (M. Foster), désire s'en retourner chez lui, sans discuter le point d'ordre soulevé, je proposerai que la séance soit levée.

M. FOSTER : L'ajournement est impossible.

Le MINISTRE DES FINANCES : Alors, examinons les autres créditts.

M. BERGERON : Vous ne pouvez proposer que la Cambre se forme de nouveau en comité.

La motion est adoptée et la séance est levée à 12.30 heures a.m. (mercredi.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, le 21 juin 1899.

L'ORATEUR ouvre la séance à 3 heures.

Prière.

PENITENCIER DE SAINT-VINCENT DE PAUL—COMMISSION D'ENQUETE

M. MONK :

1. Quel est le coût total jusqu'à date de la commission d'enquête sur le pénitencier de Saint-Vincent de Paul ?
2. Des réclamations en rapport avec cette enquête sont-elles encore pendantes ? Et dans l'affirmative, quelles sont-elles ?
3. Quel montant a été payé à chaque commissaire ?

Le SOLLICITEUR GENERAL (M. Fitzpatrick) : 1—$18,076.17. 2—A la succession de feu E. A. Meredith, 12 dimanches avant l'adoption de l'arrêté du conseil permettant de payer pour ce travail $120.00 ; R. J. Eilbeck, pour 53 jours à Brockville, suivant les instructions de la commission, à $6.50 par jour, $344.50 ; O. K. Fraser, compte supplémentaire, $54.55, total $518.05. 3—James Noxon, émoluments, $2,520, frais, $752.43 ; O. K. Fraser, émoluments, $2,320, frais. $566.56 ; D. A. Lafortune, émoluments, $2,340, frais, $39.75.

DISTRICT DU LAC ATLIN—BRASSERIES

M. McINNES :

1. Des licences de brasseries ont-elles été données pour le district du lac Atlin ?
2. Sinon, pourquoi, et quand le gouvernement se propose-t-il de délivrer des licences pour ce district ?
3. Des brasseries sont-elles actuellement en exploitation dans le dit district ?
4. Les appareils nécessaires pour brasseries ont-ils été importés dans le dit district avec l'autorisation du gouvernement ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière): 1. Non. 2. Comme la région du lac Atlin n'a pas été arpentée et régulièrement ouverte aux colons, d'après les dispositions de l'article 7 de l'acte du Revenu de l'intérieur, le département n'a pas droit d'accorder des licences à moins d'une autorisation spéciale par arrêté du conseil. Le gouvernement n'a pas cru jusqu'ici que le développement de cette partie du pays justifiât d'accorder les permis. 3. Aucune, à la connaissance du gouvernement. 4. Non.

COLOMBIE ANGLAISE—CHAMP DE TIR

M. McINNES :

1. A-t-on fait une demande pour un champ de tir à la cible dans la cité de Victoria? Dans l'affirmative, quand ?
2. Quelque pétition a-t-elle été reçue s'opposant à l'établissement d'un tir à la cible à Oak Bay? Dans l'affirmative, de qui et quelles sont les raisons invoquées?
3. Quelque pétition a-t-elle été reçue s'opposant à l'établissement d'un tir à la cible à Esquimalt? Dans l'affirmative, de qui et quelles sont les raisons invoquées?
4. Le gouvernement a-t-il exproprié une partie des terrains du champ de tir de l'Association des carabiniers de la Confédération à Rockliffe, près d'Ottawa?
5. Le gouvernement sait-il que l'ancien champ de tir à Clover Point, Victoria, a été fermé?
6. Quelle mesure le gouvernement se propose-t-il de prendre pour établir un champ de tir à Victoria?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (M. Borden) : 1. Oui, le 25 novembre 1898. 2. Oui, de "The Victoria Golf Club ;" de Fred Peters au nom de "Oak Bay Hotel" et, sir Charles Hibbert Tupper, Robert Cassidy et autres citoyens de Victoria. Les raisons invoquées étaient : (a) Un champ de tir détruirait l'un des em-

placements les plus beaux pour la construction de maisons ; (b) un champ de tir à cet endroit serait une source de danger pour ceux qui passeraient sur le chemin du gouvernement provincial et (c) un champ de tir empiétant sur le terrain réservé au Golf Club serait aussi un danger pour les joueurs de golf, (d) le chemin est exposé aux ricochets des mauvais tireurs ; (e) la nature du terrain n'est pas favorable au perfectionnement du tir ; (f) ce serait un danger pour les vapeurs et leur cargaisons lors du passage entre l'île Trial et la rive. 3. Non. 4. Oui. 5. Le département de la Milice et de la Défense ne l'utilise plus. 6. La question est à l'étude.

COMTE DE RICHMOND, N.-E.—DRAGAGE.

M. GILLIES :

1. Quel montant a été dépensé pour draguer le havre de Descousse et le voisinage du quai public à cet endroit du 1er juin 1891 au 23 juin 1896?
2. Quel montant a été dépensé, depuis le 23 juin 1896, pour le dragage de ce havre?
3. Quel montant a été dépensé pour draguer les deux entrées du canal St. Peter, savoir : l'entrée du lac Bras-d'Or et celle qui donne sur l'Atlantique, du 1er mai 1891 au 23 juin 1896?
4. Quel montant a été dépensé pour le dragage des endroits ci-dessus depuis le 23 juin 1896?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : 1. $3,610.58. 2. Rien. 3. Les travaux se font sous la direction du ministère des Chemins de fer et Canaux. En 1892-93, un montant de $1,067.-03 fut dépensé pour draguer l'entrée du lac Bras d'Or jusqu'au canal. 4. Ce département n'a rien dépensé.

BRISE-LAMES D'ARICHAT-OUEST.

M. GILLIES :

1. Quel montant a été dépensé pour réparer le brise-lames d'Arichat-Ouest, dans le comté de Richmond, N.-E., du 1er mai 1891 au 23 juin 1896?
2. Quel montant a été dépensé pour ce brise-lames depuis le 23 juin 1896?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : 1. $2,015.38. 2. $700 ont été accordés l'année dernière ; sur ce montant nous avons dépensé $285.15 pendant l'exercice courant, et le reste du crédit sert à continuer les travaux.

QUAI DE L'ANSE DE BABIN.

M. GILLIES :

1. Quel a été le coût de la construction du quai public à l'anse de Babin, Arichat, comté de Richmond?
2. Quand a été construit le dit quai et quel montant total a été dépensé pour ce quai du 1er octobre 1891 au 23 juin 1896?
3. Quel montant a été dépensé pour ce quai depuis le 23 juin 1896?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : 1. $3,155.04. 2. La construction du quai commencée en décembre 1893, fut terminée en octobre 1894. Les dépenses totales sont mentionnées ci-dessus.

QUAI DE DESCOUSSE.

M. GILLIES :

1. Quel montant a été dépensé pour la construction et la réparation du quai public de Descousse, comté de Richmond, entre octobre 1891 et le 23 juin 1896?
2. Quel montant a été dépensé pour le dit quai depuis le 23 juin 1896 jusqu'à date?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : 1. $5,693.66. 2. Rien.

EMPLOI DE JOSEPH CLARK.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER :

1. Joseph Clarke a-t-il déjà été employé dans le district du Yukon, par le gouvernement?
(a) Dans l'affirmative, à quel titre?
(b) A-t-il jamais fait partie de la police à cheval à Fort McLeod?
(c) Comment était-il noté dans ce corps?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton): 1. Oui. (a.) Comme sténographe du commissaire de l'Or ; (b) oui, depuis le mois d'août 1892 jusqu'au 19 avril 1893 ; il a fait partie du corps de police depuis le 25 mars 1892 jusqu'au 19 avril 1893 ; (c) il était bien noté, mais il a déserté le service le 19 avril 1893 ; il s'est avoué coupable le 9 août de la même année et a été condamné à une amende de $100. On a cru qu'il avait été induit à déserter le service par d'atres membres du corps de police qui ont déserté en même temps. Personnellement, j'ignorais qu'il fût à l'emploi du gouvernement ou qu'il fît partie de la police à cheval ; c'est l'interpellation de l'honorable député qui m'a fait connaître ce fait.

PHARE DE L'ILE HOPE.

M. BENNETT :

Quel est le gardien permanent du phare de l'Ile Hope, baie Georgienne? Si quelqu'un a été nommé à cet emploi, quand a-t-il été nommé, et sur la recommandation de qui? S'il n'a pas été nommé de gardien permanent, est-ce l'intention du département d'en nommer un? Sinon, pourquoi?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : 1. Charles Vallée. Je crois avoir dit à l'honorable député, l'autre jour, que les services de cet homme n'avaient pas été retenus d'une manière permanente. Mais je vois maintenant qu'il a été nommé par arrêté du conseil en date du 20 avril 1899. Il était auparavant l'aide de M. Marchildon et quand ce dernier a été suspendu de ses fonctions, il l'a remplacé comme inspecteur des phares. C'est le ministre de la Marine et des Pêcheries qui a recommandé de faire cette nomination.

VANCOUVER—SALLE D'EXERCICES.

M. PRIOR :

1. Le gouvernement a-t-il donné l'entreprise pour la construction de la salle d'exercices militaires à Vancouver, C.A. ?

2. Dans l'affirmative, à qui, et pour quel prix ?

3. Combien de soumissions ont été reçues pour cette construction, de qui, et quels sont les prix stipulés par les soumissionnaires ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : L'entreprise n'a pas encore été accordée, et, comme le conseil est saisi de la question, il serait inopportun de faire connaître les noms des soumissionnaires et le montant de leurs soumissions.

EMPLOI DE M. McKEOWN.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER :

1. Quel emploi dans le district provisoire du Yukon avait E. McKeown (H 26, Rapport de l'Auditeur *général*) ?

2. Comment était-il noté dans les rapports et dossiers officiels du département de la Justice ?

3. Quelles étaient ses occupations à l'époque de sa nomination ?

4. Quel montant de deniers publics a été payé à cet officier jusqu'à date ?

5. S'il a quitté le service, qui remplit actuellement ses fonctions ?

6. Existe-t-il quelque document qui démontre quelles fonctions étaient remplies par cet officier ? Dans l'affirmative, où se trouve ce document ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : 1. E. McKeown a été employé comme détective au Yukon. 2. Il n'y a pas de rapport au ministère de la Justice. 3. *Même réponse qu'au n° 1.* 4. $2,881.15. 5. Il a quitté le service, mais j'ignore s'il a été remplacé. 6. Je crois que son dossier est entre les mains du commissaire du territoire ; en tous cas, il n'est pas au ministère.

MILICE—SERVICE ACTIF.

M. FOSTER :

Le département de la Milice et de la Défense sait-il qu'on a demandé à quelques-uns des majors de batteries de campagne en brigades de démissionner pour la raison qu'ils sont des officiers commandants dont le terme de commandement est expiré ? La clause 22 de l'Acte de la milice, chapitre 41 des Statuts Revisés, qui traite "de quels corps se composera la milice active" dit :—

"La milice active se compose de régiments et de "*compagnies* de cavalerie, de régiments et de batte-"ries d'artillerie de campagne, de compagnies d'in-"fanterie à cheval, de compagnies du génie, de régi-"ments et de batteries d'artillerie de place, de bataillons et de compagnies d'infanterie, et de corps de "marine, dans les proportions fixées par Sa Majesté ; "et l'effectif de chaque régiment, batterie, bataillon, "compagnie ou corps, est réglé, et les officiers en sont "nommés, au besoin, par Sa Majesté."

1. La clause 22 de l'Acte de la milice n'autorise-t-elle pas distinctement l'établissement d'un corps ou unité plus considérable qu'une batterie d'artillerie de campagne ? Les régiments et les compagnies d'artillerie de place, avant 1893, n'étaient-ils pas appelés brigades et batteries tout comme les corps d'artillerie de campagne sont maintenant appelés brigades et batteries ? Aux termes de cette clause 22, une brigade d'artillerie de campagne n'est-elle pas un corps ou unité comme un bataillon, une batterie de campagne, un corps comme une compagnie ou (comme l'unité est appelée) une batterie de place dans la clause 22 ?

2. Une batterie d'artillerie de campagne et une compagnie d'artillerie de place (effectif augmenté) n'ont-elles pas à peu près le même effectif (sauf les chevaux), savoir : un major, un capitaine, trois lieutenants et un total de cent hommes de tous rangs ? Lorsque deux, trois ou un plus grand nombre de batteries de campagne ou de place sont unies pour former (organiser) un corps ou unité plus considérable, les majors de l'artillerie de campagne sont-ils des officiers commandants tandis que les majors d'artillerie de place ne le sont pas ? Les lieutenants-colonels des brigades d'artillerie de campagne sont-ils des officiers commandants ? Les majors des brigades d'artillerie de campagne sont-ils des officiers commandants ? Dans l'affirmative, en vertu de quel règlement ou prescription de l'acte de la milice la position des officiers d'artillerie de campagne est-elle différente de celle des officiers d'artillerie de place ?

3. Vu que dans la liste de l'effectif régimentaire de la force permanente et de la milice active pour l'exercice 1898-99 émise avec l'ordre général en date du 1er juillet 1898, les 4ème, 7ème et 9ème batteries de campagne n'ont pas d'effectif, n'existent pas sauf comme partie de la 2ème brigade, les trois majors *compris* dans l'effectif de la 2ème brigade sont-ils des officiers commandants ? Dans l'affirmative, en vertu de quelle autorité ou règlement ? Et, dans l'effectif régimentaire, où se trouve l'unité qu'ils commandent ? Sont-ils inscrits sur la liste des officiers commandant le corps, mentionnée dans les listes de la milice pour janvier et avril 1899 ?

4. En vertu des Règlements et Ordres de la milice du Canada, 1898, paragraphe 76—autant que la chose peut se faire sans nuire au service public et aux exigences militaires—toutes les promotions ne sont-elles pas faites dans les corps à l'ancienneté ? Et est-ce que les majors de cavalerie, d'artillerie de place et d'infanterie ne passent pas lieutenants-colonels à l'ancienneté ? Les majors d'artillerie de campagne d'une brigade ont-ils moins d'aptitude, ou pour quelle raison sont-ils les seuls à ne pas passer lieut.-colonels à l'ancienneté ?

5. S'il est vrai que l'effectif de la 2e brigade d'artillerie de campagne est de 306, que l'effectif du 2e bataillon est de 668, quel capitaine en premier de la 2e brigade a été nommé le 11 juin 1884, et quel capitaine en premier du 2e bataillon a été nommé le 10 avril 1885 ? Les majors de la 2e brigade ont-ils des aptitudes si inférieures à celles des majors du 2e bataillon, ou pourquoi n'arriveraient-ils pas au commandement de leur corps, à l'ancienneté, comme les majors d'infanterie quand le corps est de moitié moindre que l'effectif du 2e bataillon ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (M. Borden) : J'ai divisé cette question par ordre alphabétique, et désire répondre en conséquence : A. Oui. 1. (a) Oui. 2. (a) Oui. (b) Oui. (c) Oui. (d) Oui. (e) Aucune différence. 3. (a) Oui. (b) En vertu des usages de la milice du Canada. (c) Rien ne l'indique. (d) Oui. 4. (a) Oui. (b) Oui ; s'ils sont compétents. (c) Il n'y a pas de règlements à cet effet. 5. (a) Le capitaine (major à brevet) J. S. Hendrie, du 4e de la batterie de campagne. Le capitaine (major à brevet) W. C. Mutton, du 2e bataillon des Queen's Own Rifles. (b) Voir la réponse donnée ci-dessus à 4 (c).

Les réponses suivantes m'ont été transmises par le major général commandant la milice.

M. COSTE—VOYAGE AU YUKON ET EN ANGLETERRE.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : A l'appel des motions, je me trouvais, par suite de circonstances imprévues, absent de cette Chambre. C'est pourquoi je demande qu'il me soit permis, avec le consentement unanime des honorables députés, de proposer la motion suivante :

Que les documents déposés sur le bureau de cette Chambre concernant le voyage de l'ingénieur en chef des travaux publics au Yukon et à Londres (Dossier No 118) soient renvoyés au comité des comptes publics.

La motion est adoptée.

RECLAMATIONS—MACAULAY POINT, COLOMBIE ANGLAISE.

M. PRIOR : Je désire demander à l'honorable ministre de la Milice et de la Défense (M. Borden) s'il veut bien hâter la production des documents demandés par cette Chambre et se rapportant aux réclamations faites à Macauley Point, C. A.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (M. Borden) : Je suis très obligé à mon honorable ami d'attirer mon attention sur ce sujet. Les documents demandés m'ont été remis hier, et avec la permission de la Chambre, je les produirai.

COLOMBIE ANGLAISE—LOIS.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Mon honorable ami de Victoria, C.A. (M. Prior) attirait hier mon attention sur un rapport produit quelques jours auparavant, lequel prétendait-il, était incomplet pour deux raisons ; d'abord, parce qu'il ne contenait pas certaines lettres du ministère de la Justice, et ensuite, parce que la dépêche du secrétaire des Colonies, dépêche n° 92, ne s'y trouvait pas. Je produis maintenant ces documents pris au ministère de la Justice, et je désire informer mon honorable ami qu'il trouvera la dépêche n° 92 au bas de la page 26 du rapport.

YUKON—APPROVISIONNEMENTS POUR LES JUGES MAGUIRE ET DUGAS.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Me sera-t-il permis de demander à l'honorable Solliciteur général s'il peut maintenant se rendre à la demande que j'ai faite devant le comité des subsides, hier soir, concernant les instructions par écrit au sujet des frais d'entretien et aux approvisionnements des juges Maguire et Dugas au Yukon ?

Le SOLLICITEUR GENERAL (M. Fitzpatrick) : Les détails de l'item 73 que j'avais promis, hier soir, de fournir à la Chambre, sont les suivants :

M. BORDEN.

Pour approvisionnements d'un juge dans le territoire du Yukon.....	$ 1,500.00
Pour approvisionnements du juge Dugas, au Yukon.....	957.35

Nul autre arrêté du conseil n'a été adopté à ce sujet, mais le statut nous y autorise ; et j'ai reçu instruction du ministre de la Justice de déclarer que le crédit actuellement demandé, s'il est accordé, est régi par ce statut. Quand aux avances faites au juge Dugas, lors de sa nomination, il a reçu ses dépenses de voyage pour se rendre au territoire du Yukon. Arrivé là, il a jugé nécessaire d'acheter d'autres approvisionnements; et, il a fait rapport que ces achats qui auraient coûté de $230 à $250 dans l'est du Canada, lui ont, en réalité, coûté le montant mentionné ici. Quand la facture est parvenue au ministère de la Justice, elle fut renvoyée au commissaire qui devait l'examiner et faire rapport. Quand elle nous reviendra, si elle est régulière, elle sera payée ; et ce crédit est demandé pour pourvoir au paiement quand la facture dûment certifiée nous sera remise.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'ai suivi attentivement ce qu'a dit le Solliciteur général ; cependant, à ce sujet, vu ce qui a été déclaré au comité des subsides, je voudrais savoir s'il y a eu quelque correspondance échangée entre le gouvernement et l'un ou l'autre de ces juges relativement à cette question.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Il n'y en a pas eu. Mais le juge Dugas a écrit une lettre personnelle au ministre de la Justice à ce sujet ; j'ai vu cette lettre aujourd'hui et je ne puis déclarer que je pourrais la produire sans consulter le ministre. Elle ne se trouve pas, si je suis bien informé, parmi les dossiers du ministère. Elle se trouve avec les comptes et explique au ministre les raisons de cette dépense. Je ne vois aucune objection à la production de cette lettre.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Là-dessus, il n'y a pas de doute que nous aurons des renseignements demain. Mais, ainsi que le Solliciteur le comprend bien, mon but est de m'assurer s'il y a eu une entente avec l'un ou l'autre de ces juges, quant à son traitement. M. Maguire était juge des Territoires du Nord-Ouest, et on lui a donné l'ordre de se rendre au Yukon ; quant au juge Dugas, je crois qu'il était magistrat à Montréal, et je voudrais savoir si, lorsqu'il a accepté les fonctions qu'on lui confiait, il y a eu une entente entre le gouvernement et lui quant au montant accordé pour ses approvisionnements, et dans l'affirmative, je voudrais voir la correspondance.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Il n'y a pas de correspondance à ce sujet. Mais il y avait l'entente avec deux juges qu'il leur serait alloué leurs approvisionnements. Je crois savoir que le juge Maguire a réservé sa place à la table du mess de la police à cheval, et ne réclame pas d'autres frais, ex-

cepté, peut-être, ce que le parlement voudra lui allouer pour ses dépenses d'aller et retour. La réclamation du juge Dugas serait pour un supplément.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Il n'y a pas de correspondance sur cette question ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Non, je crois qu'il n'y en a pas.

LEGISLATION ANTI-JAPONAISE ET ANTI-CHINOISE.

M. PRIOR : Avant l'ordre du jour, je dois dire que le très honorable chef du gouvernement (sir Wilfrid Laurier) qui vient de répondre à une question concernant le désaveu d'une loi de la Colombie Anglaise, a évidemment mal compris ma demande. J'attire l'attention de l'honorable ministre sur la lettre qu'il dit avoir produite. Ma demande concerne la dépêche n° 83 du Gouverneur général à M. Chamberlain et non de M. Chamberlain au Gouverneur général. Je désire avoir la dépêche qui contient l'opinion du ministre de la Justice. Je ne la trouve pas ici.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je crois qu'elle est ici. Je n'en connais rien, et je devrai m'en informer, et je donnerai une réponse demain.

ORATEUR—DELEGATIONS DES POUVOIRS.

M. BERGERON : Avant que l'ordre du jour soit appelé, je désire, M. l'Orateur, attirer votre attention sur une question que vous pourriez élucider. Hier soir, c'est M. Bain, de Wentworth, qui a déclaré que la séance était levée. Je ne sais pas si ce pouvoir lui a été délégué par l'Orateur-suppléant. Dans l'affirmative, ce serait contraire aux règlements. On m'a dit subséquemment que vous-même lui aviez délégué vos pouvoirs. Votre déclaration règlera toute la question.

Le PREMIER MINISTRE : Vous ne désirez pas que nous siégions encore à l'heure actuelle ?

M. BERGERON : Non, mais nous désirons savoir si les règlements sont observés. L'Orateur a le droit de déléguer ses pouvoirs, mais la personne à qui il les a délégués n'a pas le droit de les transmettre à une autre.

Le PREMIER MINISTRE : C'est une subtilité.

M. BERGERON : Une très jolie question.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai dit une subtilité.

M. BERGERON : Nous désirons savoir si la journée d'hier compte ou ne compte pas.

M. l'ORATEUR : Pour l'édification de la Chambre, je puis dire qu'avant mon départ, durant la soirée d'hier, vers 10 heures, j'ai prié M. Bain, de Wentworth, qui présidait le comité, de prendre le fauteuil à ma place et d'ajourner la séance de la Chambre après que le comité aurait levé la sienne. Je lui ai personnellement fait cette demande et il va sans dire que j'avais un droit absolu d'en agir de la sorte durant l'absence de l'Orateur-suppléant. Si ce dernier avait été ici, il aurait tenu la même conduite, je n'en doute pas.

MISE EN VIGUEUR DE LA LOI CONCERNANT LES AUBAINS

M. CLANCY : Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire demander au Solliciteur général s'il peut, sans inconvénient, répondre aux questions que j'ai posées hier soir, quand la Chambre était en comité.

Le SOLLICITEUR GENERAL (M. Fitzpatrick) : En réponse à la 1ère question de l'honorable monsieur (M. Clancy), je dois dire que l'agent du ministère à Wallaceburg, nommé pour faire exécuter la loi du travail des aubains, est M. O. Allen.

ARRESTATION ET EMPRISONNEMENT DE THOMAS MEAGHER.

Le SOLLICITEUR GENERAL (M. Fitzpatrick) : Je puis aussi informer mon honorable ami (M. Clancy) que, tel qu'il appert des documents produits devant cette Chambre, une volumineuse correspondance a été échangée entre le gouvernement canadien et celui des Etats-Unis, relativement au cas de M. Meagher. Comme le sait mon honorable ami, les autorités américaines ont été jusqu'à s'excuser pour cette violation de la liberté individuelle commise dans le cas de M. Meagher. Par l'entremise du gouvernement anglais, le gouvernement canadien s'est déclaré satisfait de ces excuses ou de ces explications.

Outre cettte question de privation de liberté, il en surgit une autre à propos d'une embarcation qui aurait été enlevée à M. Meagher. Ce nouveau fait n'a été porté à la connaissance du gouvernement que depuis deux jours. On n'a jamais demandé au gouvernement de faire d'autres démarches et il ne pouvait pas agir sans y être invité, soit par M. Meagher, soit par son représentant. Ce n'est qu'avant-hier que le gouvernement a connu la question du bateau.

COMMUNICATIONS ENTRE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD ET L'ANGLETERRE

M. MARTIN : J'aurais une question à poser à l'honorable ministre de l'Agriculture, mais comme il est absent, je m'adresse au ministre de la Marine et des Pêcheries. Je

voudrais savoir si le gouvernement a pris des mesures pour donner à l'Ile du Prince-Edouard des entrepôts froids et des communications avec l'Angleterre. Au cours des deux dernières sessions, j'ai interpellé le gouvernement sur cette question, et on m'a répondu que le gouvernement était en pourparlers avec des propriétaires de steamers pour établir un service régulier entre cette province et l'Angleterre.

L'ORATEUR : L'honorable député me permettra de lui faire remarquer qu'il prononce un discours sous prétexte de poser une question.

M. MARTIN : Je voudrais savoir si le gouvernement a fait quelque arrangement pour l'établissement de ce service.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'an dernier, le gouvernement avait pris des arrangements pour que quatre steamers fissent différents voyages entre l'Ile du Prince-Edouard et l'Angleterre. Mais le troisième et le plus gros n'a pas voulu partir, parce qu'il n'y avait pas assez d'eau au quai du chemin de fer. Nous nous sommes procuré un autre navire qui est parti tard en décembre, avec une forte cargaison.

De bonne heure, le printemps dernier, nous avons fait des dragages, pour permettre à ces gros navires d'accoster le quai, et à l'heure qu'il est, ces travaux sont presque terminés. Au commencement de la saison, après m'être assuré le concours du ministre du Commerce et du ministre de l'Agriculture, je me suis mis en communication avec plusieurs propriétaires de steamers pour savoir ce que je pourrais obtenir. Après une correspondance de plus d'un mois, et n'ai pu réussir à obtenir un steamer ; ces propriétaires étaient sous l'impresion qu'il faudrait construire un navire spécial pour ce service. Voyant que nous ne pouvions rien obtenir par correspondance privée, nous avons demandé des soumissions, par voie des journaux, et le délai pour les recevoir expire le 15 juillet. J'ignore si nous réussirons, mais nous faisons tout ce qu'il est possible de faire pour obtenir un navire convenable. Tous ces renseignements ont été communiqués à la Chambre de commerce de Charlottetown, qui porte beaucoup d'intérêt à cette question.

M. MARTIN : L'honorable ministre peut-il me dire quand ces soumissions ont été demandées ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il n'y a que quelques jours que nous avons demandé des soumissions publiquement, mais il y a déjà quelque temps que nous en avons demandé privément. J'ai écrit à M. Campbell, l'agent d'une compagnie de steamers à Montréal, et j'ai échangé plusieurs lettres avec lui et finalement, il y a un mois, il m'a écrit qu'il était incapable de nous procurer un navire pour cettte saison. Mais j'ai bon espoir que les soumissions qui viennent d'être demandées publiquement auront un meilleur résultat.

M. MARTIN : Ce que je veux faire remarquer, c'est que ces pourparlers durent depuis deux ans, et cette année, on a demandé des soumission.....

L'ORATEUR : A l'ordre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Des soumissions ont été demandées privément dès le mois de mai, et nous n'avons pas pu obtenir de réponse favorable. Nous demandons maintenant des soumissions publiquement, et j'espère réussir.

SUBSIDES—ELEVATEURS DANS LE NORD-OUEST

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. DAVIN : Avant que la Chambre siège en comité, je désire appeler l'attention sur une grave accusation portée contre l'honorable ministre de l'Intérieur, le représentant dans le cabinet des provinces du Nord-Ouest. J'ai ici le "Daily Tribune" du 3 juin, qui contient un article dont je vais citer quelques passages :

La défaite du bill Douglas concernant les élévateurs a été une véritable surprise, même pour ceux qui savent jusqu'à quel point les machinations politiques nous ont éloignés du gouvernement basé sur la volonté populaire, pour nous rapprocher du gouvernement basé sur la volonté des grandes corporations. Car lorsque le bill a été présenté, M. Sifton, qui fait partie du cabinet, et dont la question relève, et qui pouvait assurer une majorité favorable au bill, s'est prononcé en faveur du bill et lui a promis son appui. Plus tard, la presse officieuse a publié des articles pour en démontrer la justice et la nécessité.

Cependant, les acheteurs de grain qui sont propriétaires des élévateurs actuels ont envoyé des représentants à Ottawa, ou plutôt, les principaux d'entre eux y sont allés en personne. Quant aux moyens qu'ils ont employés pour s'assurer le concours des députés et du chemin de fer Canadien du Pacifique, nous n'avons que des preuves de circonstances pour l'établir ; mais il est évident, par le résultat que les raisons qu'ils ont données privément ont eu plus d'effet que celles qu'ils donnent habituellement en public.

Le comité était composé, pour moitié, de députés de l'ouest et pour moitié de députés qui défendent habituellement les intérêts des monopoleurs. M. Sifton qui en faisait aussi parti détenait la voix prépondérante. Au grand regret de tous les amis des colons de l'ouest, M. Sifton était absent quand le bill est venu devant le comité. Deux autres députés de l'ouest, un libéral et un conservateur, étaient aussi absents. Les partisans des monopoleurs se sont trouvés en majorité, et l'article premier, et le plus important du bill, celui qui autorisait la construction de petits élévateurs a été rejeté ; puis le comité a ajourné sa séance indéfiniment.

M. Douglas, l'auteur du bill, est un zélé partisan du gouvernement libéral et jusqu'à présent, il s'est montré le partisan également zélé de M. Sifton. Mais sa confiance dans le ministre de l'Intérieur, s'il faut en croire les journaux, a été fortement ébranlée.

Dans un interview que nous publions dans une autre colonne, il explique comment son bill a été défait. "C'est un coup terrible pour tout l'ouest", dit-il, "et nous savons d'où il part. C'est Clifford Sifton qui a tout fait... ... Il ne reste rien dans le bill pour faire cesser les griefs dont la population de l'ouest se plaint depuis des années. Ce sont les intrigues de Clifford Sifton qui ont tout fait".

Cet interview a été publié dans un journal quotidien de Toronto, il y a quelque temps, et nous n'avons pas encore vu qu'il ait été désavoué ou nié. L'accusation est des plus graves et si ces explications sont fondées, plus d'un colon de l'ouest partagera l'indignation du Dr Douglas contre le représentant de Brandon dans la Chambre et le représentant de l'ouest dans le cabinet.

Cet interview a été publié dans l'"Evening Telegram" du 19 juin, et le voici :

SIFTON A TUÉ LE BILL—LE SYNDICAT DES ÉLÉVATEURS TRIOMPHE.

OTTAWA, 18 mai.—"C'est Sifton qui a fait le coup, et personne autre."

Ces paroles ont été dites par le Révd J. M. Douglas, un partisan du gouvernement et le représentant d'Assiniboïa-est. Et elles lui ont été inspirées par la défaite du bill destiné à abattre le monopole des élévateurs dans le Manitoba et le Nord-Ouest. Ce coup de mort aux espérances des colons du Nord-Ouest qui sont à la merci de ce monopole, a revélé quelques-unes de plus jolies intrigues de Clifford Sifton.

L'influence du chemin de fer Canadien du Pacifique dans le cabinet avait fait battre le bill Douglas, l'an dernier. Le gouvernement connaissant le mécontentement qui existe dans l'ouest contre ce monopole, n'a pas osé aller plus loin. Quand le bill est revenu devant la Chambre cette année, le gouvernement et surtout Clifford Sifton l'ont appuyé en apparence. Laurier et Sifton déclarèrent que le bill avait toutes les sympathies du gouvernement, et c'est alors que les intrigues commencèrent.

On ne voulut pas confier le précieux bill de M. Douglas au comité des chemins de fer, qui non seulement avait beaucoup d'autres choses à faire, mais qui n'aurait peut-être pas vu d'un bon œil un projet de loi hostile au chemin de fer Canadien du Pacifique. Au dire de Sifton, il fallait un comité spécial pour régler cette question du peuple contre le monopole. Un comité spécial fut en conséquence nommé. C'est Clifford Sifton qui désigna les membres de ce comité et au point de vue du monopole, le choix fut bien fait. C'est un grief des cultivateurs que le bill Douglas voulait faire cesser et cependant, grâce à un mode de raisonnement qu'un homme d'une intelligence ordinaire peut comprendre, le ministre de l'Intérieur décida qu'il n'y aurait pas un seul cultivateur dans ce comité.

Pour donner à ses intentions un semblant de bonne foi, il désigna pour faire partie de ce comité, Richardson, Oliver, Douglas et Rutherford. On pouvait compter sur les six autres pour défendre les intérêts des compagnies de chemin de fer. Un chaud conservateur comme le Dr Thomas S. Proule, M.P., s'était opposé à la présence de deux d'entre eux pour un comité semblable, quelques jours auparavant MM. Haggart et Tisdale. Douglas et d'autres ont vainement protesté contre la nomination d'un semblable comité. Les dix membres se sont réunis aujourd'hui, et bientôt le bill auquel l'ouest attache tant d'importance était rejeté par le vote suivant :

Pour—Richardson, Rutherford, Olvier, Douglas.—4.

Contre—Bertram, Haggart, Tisdale, Fisher, Casgrain, Rosamond.—6.

"On n'a pas fait valoir un seul bon argument contre le bill. G. H. Bertram prétendit que les partisans du bill n'avaient pas réussi a établir leurs droits et Sidney Fisher, qui voyage déguisé en cultivateur pratique, n'a pas voulu venir en aide à ses co-cultivateurs.

"Il a suggéré d'envoyer un inspecteur s'enquérir des griefs des colons, et cette idée sera mise en avant quand le comité se réunira de nouveau. S'il n'y avait pas une élection partielle à faire prochainement à Winnipeg, le bill Douglas serait aujourd'hui vigoureux et bien portant. Les intéressés dans le monopole des élévateurs étaient naturellement hostiles au bill, et par crainte du tort qu'il pourrait faire au candidat libéral, on imagina le plan qui a si bien réussi aujourd'hui.

"Le révérend J. M. Douglas n'est pas content. Bien que zélé partisan, il ne se gêne pas pour blâmer le gouvernement de la manière inique dont ses électeurs ont été traités.

"C'est un coup terrible pour tout l'ouest", dit-il, "et nous savons d'où il part; c'est Clifford Sifton qui a fait ce coup et personne autre. Il peut espérer remporter Winnipeg par de semblables moyens, mais je saurai quoi penser des propriétaires d'élévateurs s'ils se prêtent à d'aussi détestables tactiques. On nous offre quelque chose—un inspecteur; mais que vaut cette mesquine concession? Tout le bill n'est pas rejeté, mais il n'y reste rien pour faire cesser les griefs dont la population du Nord-Ouest se plaint depuis des années. Ces sourdes intrigues de Clifford Sifton sont la cause de notre défaite. Ce langage est sévère, mais personne ne peut nier qu'il ne soit pas mérité.

M. l'Orateur, ceci est le compte rendu d'un interview avec l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Douglas). Je n'ai pas à discuter ici le sort de ce bill. C'est une question très importante, mais c'est une bagatelle auprès des graves accusations qui sont portées contre un ministre de la Couronne. Je n'ai pas provoqué ce débat dans le but d'attaquer le ministre de l'Intérieur, mais uniquement parce qu'il représente l'ouest dans le cabinet, et que les accusations venant d'un partisan n'en sont que plus graves. Je m'abstiens d'autres commentaires, et tout ce que je désire ce sont des explications.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Inutile de vous dire, M. l'Orateur, que j'apprécie à sa valeur le mal que se donne l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) pour défendre la réputation du ministre de l'Intérieur.

La démarche qu'il vient de faire est une nouvelle preuve de la sollicitude qu'il me porte et du soin qu'il prend de ma réputation. La question dont il s'agit, est de celles que nous avons parfaitement le droit de discuter ici, et je n'ai pas la moindre objection à expliquer mon attitude et mon opinion sur cette même question.

Je ne crois pas que la Chambre ait intérêt à connaître l'opinion du rédacteur du "Telegram," de Toronto, sur mon compte. Tous ceux qui lisent ce journal depuis deux ans ont eu maintes occasions de se renseigner sur ce point. Cet écrivain est parfaitement libre d'avoir de moi l'opinion qu'il voudra, mais j'ai aussi le droit de penser de lui ce qu'il me plaira de penser. Mais je ne profite pas aussi souvent que lui des occasions qui se présentent d'exprimer mon opinion sur son compte.

Je ne ferai pas perdre le temps de la Chambre à discuter des articles de journaux, car ce serait une véritable perte de temps, si les ministres entreprenaient de discuter les motifs que leur prêtent des journaux hostiles, semi-hostiles, semi-indépendants et quelquefois ministériels.

A propos du bill, la position l'honorable député d'Assiniboïa-est est celle-ci : L'honorable député professe des opinions bien arrêtées sur la question de savoir si ce parlement devrait voter une loi pour obliger les compagnies de chemin de fer du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, à accorder aux cultivateurs, pour l'expédition de leur grain, certaines facilités dont ils ne jouissent pas actuellement.

L'honorable député est d'avis que la Chambre devrait autoriser des particuliers à installer des entrepôts plats sur les terrains des compagnies de chemins de fer, presque sans conditioons. Je crois que j'expose loyalement son attitude sur la question. Elle a été discutée l'an dernier, et je ne me rappelle pas au juste comment il en a été disposé ; mais elle est revenue sur le tapis cette année. Quand l'honorable député a présenté son bill, il m'a semblé que la question des entrepôts plats n'était que secondaire et la partie la moins importante du bill.

Dans son bill, il demande un système général d'inspection des élévateurs, un ensemble de règlements et de privilèges, pour les particuliers, d'installer des entrepôts plats, partout où ils le désiront. Quand le bill est venu devant la Chambre, j'ai dit que le gouvernement en acceptait le principe d'une manière générale, c'est-à-dire qu'il était en faveur de règlements dans ce sens, et j'ai demandé que le bill fût renvoyé devant un comité spécial, pour qu'il fût étudié et discuté à fond. Comme on me reproche surtout d'avoir présidé au choix des membres de ce comité, et d'avoir agi de manière à faire rejeter le bill, je vais lire les noms des membres de ce comité :

MM. Bain, Bertram, Bourassa, Campbell, Casgrain, Davis, Douglas, Fisher, Haggart, sir Henry Joly de Lotbinière, Oliver, Richardson, Roche, Rosamond, Rutherford, Sifton, Tisdale.

Si l'on voulait former un comité qui représentât assez bien l'entente des affaires, l'indépendance et le bon jugement de la Chambre sur une question comme celle-ci, on ne pourrait pas en choisir un meilleur. On remarquera que le Nord-Ouest est très fortement représenté dans ce comité, mais cela est dû à ce que les députés de l'ouest sont très intéressés dans cette question, qui affecte presque exclusivement le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.

Il suffit de donner les noms des membres de ce comité pour se convaincre que personne ne pouvait exercer une influence illégitime sur ces décisions.

Le bill vint devant le comité, et j'ai assisté aux deux ou trois premières séances,

et j'ai écouté très attentivement la discussion. Le résultat des nouvelles connaissances que j'ai acquises au cours de cette discussion, jointes à celles que je possédais déjà sur la question, a été que j'étais parfaitement décidé à appuyer la partie du bill concernant la réglementation et l'inspection des élévateurs, mais que je ne pouvais pas être en faveur de l'article permettant la construction d'entrepôts plats, sur les terrains des compagnies de chemin de fer à côté des élévateurs. Que j'aie eu tort ou raison d'en venir à cette conclusion, c'est mon opinion, et je puis ajouter que mon collègue, le ministre de l'Agriculture, qui faisait aussi partie de ce comité, partageait absolument mon avis. C'est sur ce point que nous différions d'opinion avec l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Douglas).

Mon absence du comité a été purement accidentelle ; je n'ai jamais eu l'intention d'éluder le vote. L'honorable député d'Assiniboïa-ouest, comme tous les membres de cette Chambre, sait que s'il peut y avoir un avantage—ce qui est douteux—pour un simple député, à éluder le vote, cet avantage n'existe pas pour un ministre qui est toujours obligé de prendre la responsabilité de ses actes.

Quand cet article du bill fut rejeté, mon honorable ami (M. Douglas), voyant l'honorable ministre de l'Agriculture se prononcer contre, en a conclu que j'aurais fait la même chose, si j'eusse été présent. Cette déduction n'est pas absolue, mais, comme question de fait, si j'avais été présent, j'aurais voté avec la majorité pour faire rejeter l'article en question. D'un autre côté, j'aurais voté en faveur de l'article concernant l'inspection.

Ces explications feront comprendre exactement mon attitude sur cette question. Je répète que mon absence du comité, ce matin-là, a été purement accidentelle, et je ne supposais pas qu'un vote définitif serait pris ce jour-là.

Quelques jours plus tard, j'ai vu l'honorable député d'Assiniboïa-est, et je lui ai demandé s'il avait l'intention de demander l'adoption des autres articles du bill, lui offrant, en même temps, de l'aider de tout mon pouvoir. J'ai cru comprendre, cependant, que telle n'était pas son intention. Quant aux expressions que lui attribuent les journaux, j'ignore s'il les a réellement prononcées. Je ne le lui pas demandé, et je n'ai pas l'intention de le lui demader.

Tout ce que je sais, c'est que ma conduite a été parfaitement franche et droite et conforme à mes devoirs comme membre du gouvernement. Je suis prêt à prendre la responsabilité de tout ce que j'ai fait ou dit dans cette affaire. Comme on a insinué que ce bill a été rejeté par des moyens inavouables, j'appelle de nouveau l'attention de la Chambre sur la composition de ce comité, et cela doit suffire pour dissiper tout doute à cet égard.

M. WALLACE : La Chambre aimerait à entendre les explications de l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Douglas).

M. BERTRAM : La question soulevée par l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) exige certaines explications de la part des députés qui faisaient partie de ce comité. Les articles qu'on a cités contiennent des allusions offensantes à l'adresse des membres du comité, car il est dit que c'est par le choix du personnel du comité que l'honorable ministre de l'Intérieur a donné le coup de grâce au bill. Cela laisse entendre que les membres de ce comité étaient disposés à juger le bill autrement que sur son mérite.

Je ne m'occupe jamais de ce que les journaux peuvent dire de moi. Ils sont libres d'apprécier ma conduite comme ils l'entendront, mais je me permettrai d'ajouter que si un journal ou un député prétend que sur une question comme celle-là, je pouvais me laisser influencer par des particuliers ou des corporations, ce journal ou ce député avance une fausseté. J'avais beaucoup de sympathie pour ce bill, et quand de nombreux propriétaires d'élévateurs de Winnipeg sont venus ici, plusieurs auraient désiré me voir à ce propos, mais j'ai absolument refusé de discuter la question avec qui que ce soit. J'ai dit que je suivrais la discussion devant le comité, sans aucun parti pris, et que je me formerais une opinion d'après ce que je considèrerais être le mérite de la question. C'est une injustice de jeter du louche sur la conduite des membres de ce comité. J'ai assisté aux séances avec la ferme intention que s'il y avait un monopole préjudiciable aux cultivateurs du Nord-Ouest, de faire tout en mon pouvoir pour le faire cesser. J'ai déclaré devant le comité que je n'avais aucune sympathie pour les monopoles, et j'ai ajouté que je n'approuvais pas le remède que suggérait l'auteur du bill, même si l'existence d'un monopole eût été prouvée. J'ai expliqué mes raisonsn pour m'opposer à cet article du bill. Les insinuations à l'adresse du ministre de l'Intérieur et des membres de ce comité ne font pas honneur à ceux qui les ont faites ; car, je suis convaincu que tous les membres de ce comité ont, comme moi, agi dans le sens qu'ils croyaient le plus conforme aux intérêts du pays.

Les membres du parlement peuvent différer d'opinion sur les questions publiques ; chaque député a droit à son opinion, mais ni un député ni un jouraal n'a le droit de dire qu'un membre de cette Chambre professe en particulier une autre opinion que celle qu'il exprime en public.

Pour ce qui me concerne, je déclare que celui qui prétendra que j'ai été nommé membre d'un comité avec d'autre intenion que de travailler dans l'intérêt public, dira une chose contraire aux faits. J'ai dit dans le temps que l'auteur du bill n'avait pas établi ses droits aussi clairement que je l'espérais, et j'ai donné mes raisons pour cela ; ce qui a été dit dans les journaux est dénué de fondement. Je suis convaincu que tous les membres de ce comité ont agi au meilleur de leurs connaissances dans l'intérêt du pays, et qu'on n'a fait peser sur eux aucune influence, directement ou indirectement.

PERCEPTEUR DES DOUANES A VALLEYFIELD.

M. BERGERON : Avant que la Chambre se forme en comité des subsides, je désire signaler à l'attention du ministre des Douanes (M. Paterson) que de nombreuses plaintes nous arrivent contre la conduite du percepteur de douane à Valleyfield et à Beauharnois. Un des manufacturiers les plus importants de Beauharnois m'a dit l'autre jour que des marchandises étaient à Valleyfield depuis dix jours, et qu'il n'avait pas encore pu les avoir. Beaucoup d'autres plaintes de ce genre arrivent de Valleyfield.

Ces retards sont peut-être dus à un manque de connaissances ou d'aptitudes, mais je crois qu'il proviennent surtout de ce que cet employé consacre la plus grande partie de son temps à rédiger un journal libéral, dans lequel il m'insulte, ainsi que le parti conservateur. Je signale ce fait à l'honorable ministre, et j'espère qu'à l'avenir, cet employé se mêlera moins des journaux et qu'il se tiendra à son bureau et fera l'ouvrage pour lequel l'Etat le paie.

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : Je prendrai des renseignements sur le cas que signale l'honorable député, mais je suis convaincu que ce n'est pas parce que cet employé ne fait pas son devoir qu'il y a eu des plaintes. Je crois plutôt que dans le but de faire des économies, j'ai trop réduit le nombre des employés à ce poste.

M. BERGERON : Non.

Le MINISTRE DES DOUANES : Comme je vois par les rapports qu'il a perçu $38,000, il ne doit pas lui rester grand temps pour s'occuper d'autre chose. Ses appointements sont de $500 par année, je crois.

M. BERGERON : Oui, c'est très peu de chose.

Le MINISTRE DES DOUANES : Cela ne donne pas plus de 1½ pour 100 pour la perception, ce qui est moins que ce que nous payons dans les autres postes du Canada. Dans tous les cas, la plainte de l'honorable député mérite qu'on s'en occupe. S'il est vrai que des marchands ont eu à se plaindre de retard dans la réception de leurs marchandises, c'est peut-être parce que le percepteur n'a pas assez d'aide. Je m'occuperai de cette affaire.

M. BERGERON : Pour l'édification de l'honorable ministre, je dois dire que le prédécesseur du percepteur actuel, qui a été

destitué uniquement parce qu'il était conservateur,—ce qu'on a reconnu en lui payant son salaire et sa pension—a perçu durant sa dernière année plus de $90,000, tout en remplissant les fonctions de perçepteur du Revenu de l'intérieur et de percepteur sur le canal. C'était M. Davis, qui a été destitué uniquement parce qu'il a voté pour moi.

L'ORATEUR : L'onorable député a déjà parlé.

M. BERGERON : C'est pro bono publico, beaucoup plus qu'une foule de choses qui se disent ici.

L'ORATEUR : Je n'y puis rien:

M. BERGERON : J'espère que le ministre y verra.

M. WALLACE : Pendant que l'honorable ministre était à donner ces explications il aurait pu ajouter que la perception à Valleyfield ne ressemble pas à celle des autres postes ; il y a là de grandes manufactures qui importent de grandes quantités de marchandises imposables, et le travail du percepteur n'est pas en proportion du revenu.

M. TAYLOR : L'honorable député de Beauharnois n'a peut-être pas le droit de parler une deuxième fois, mais il y a un autre député qui a le droit de parler et que nous aimerions tous à entendre, et après le débat qui a eu lieu ici aujourd'hui, je crois qu'il devrait prendre la parole ; je veux parler de l'honorable député d'Assiniboïa-est, (M. Douglas.)

M. FOSTER : J'espérais qu'avant de reprendre son siège, l'honorable ministre des Douanes aurait fait quelque allusion à la remarque de l'honorable député de Beauharnois quand il a dit que cet employé qui reçoit un salaire de l'Etat, et qui est censé ne pas faire de politique, passe son temps à rédiger un journal hostile à un membre indépendant du parlement. L'honorable ministre a oublié de relever ce fait. Va-t-il l'approuver par son silence, puisqu'il n'en dit rien ?

M. BERGERON : J'ai porté la même plainte l'an dernier.

M. FOSTER : Nos honorables amis de la droite vont-ils poser en principe qu'ils peuvent destituer sommairement, sans enquête, sur la simple demande d'un candidat défait ou d'un député, un fonctionnaire qui exerce son droit incontestable de voter, et vont-ils ensuite, mettre à sa place et payer avec les deniers publics un homme qui perçoit quelques revenus et passe la majeure partie de son temps à calomnier les membres conservateurs de cette Chambre ? On a destitué par douzaine des employés, sans la moindre enquête, sans autre raison que la demande du candidat défait, qui veut la position pour un de ses partisans ; et cependant, le ministre emploie et paie avec les deniers publics un homme qui s'occupe régulièrement à écrire des articles de journaux contre un membre du parlement.

M. BERGERON : Il est le rédacteur du journal.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ai dit que je prendrais des renseignements.

M. FOSTER : Je n'ai pas entendu cela.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je l'ai certainement dit ; je ne veux condamner aucun de mes employés sans les entendre.

M. BERGERON : Le ministre des Chemins de fer et Canaux a dit la même chose, l'an dernier.

Quelques VOIX : A l'ordre !

L'ORATEUR : L'honorable député de Beauharnois a déjà parlé deux fois.

M. BERGERON : Je profiterai d'une autre occasion et on ne gagnera rien en m'empêchant de parler.

SAISIE DE CASIERS ET DE CORDAGES DANS L'ILE DU PRINCE-EDOUARD

M. MARTIN : Avant que la Chambre se forme en comité des subsides, je désire appeler pendant quelques instants, l'attention de la Chambre sur un rapport qui a été fait ici le 1er juin, au sujet d'un saisie de casiers et de cordages appartenant à Benjamin Compton et Cie, de Belle-Rivière, Ile du Prince-Edouard, par le croiseur "Acadia". C'est un petit établissement de cette province qui se livre à la pêche du homard et dont les filets ont été saisis quelques jours après la clôture de la saison de pêche. On sait qu'après la saison terminée, il faut un certain nombre de jours pour enlever les casiers. Quand on a 700 ou 800, et même 1,000 ou 2,000 casiers, sur une distance d'une dizaine de milles de la côte, il est impossible d'enlever tout cela le lendemain de la fermeture de la pêche, et j'ai appris de certains autres établissements semblables que cela ne se fait pas d'ordinaire.

Dans le cas actuel, les casiers et les cordages de ces pauvres pêcheurs évalués à $150 ont été saisis par l' " Acadia " quelques jours après la clôture et on me dit que le ministère de la Marine et des Pêcheries leur a refusé une enquête. Rien ne prouve que ces gens pêchaient; ils allèguent, au contraire, qu'immédiatement après la fermeture de la pêche, ils ont fermé leur établissements et qu'ils ont cessé d'amorcer leurs casiers trois jours avant la fin de la saison. Cependant, malgré tout cela, le croiseur a saisi les casiers et ces pauvres pêcheurs qui demandent une enquête, sont sans recours.

A propos de ce rapport, j'ai une autre plainte à formuler. Il commence par une lettre d'un des pêcheurs, Francis Cook, dans laquelle il est question d'un mémoire adressé au ministre le 2 août, mais ce mémoire ne s'y trouve pas. J'ignore dans quel

but le ministère a supprimé ce document, mais il a été supprimé. Si le gouvernement l'a reçu, il devrait être dans le rapport. Dans cette lettre, Francis Cook nie formellement avoir violé la loi. Voici ce qu'il dit :

Ils ont fait tout leur possible pour enlever les casiers mais le temps était mauvais et il était impossible de les enlever le jour même de la fermeture de la saison.

Ce point est établi encore plus clairement par la suite de la lettre. Je vois qu'il est aussi question de certains documents concernant cette affaire que le commandant Spain a remis au ministre chez lui à Charlottetown.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je me suis aperçu de cela et j'ai écrit au commandant de me les envoyer s'il les a.

M. MARTIN : Et à propos de la première lettre ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On ne trouve pas de lettre du 2 août, dans les bureaux du ministère.

M. MARTIN : J'en ai ici une copie, qui m'a été remise par la compagnie. Voyons d'abord ce que dit le commandant Spain.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il n'y a pas de doute sur ce point, et j'ai écrit au commandant pour avoir ces papiers.

M. MARTIN : Ils ont été remis au ministre par le commandant lui-même, dans sa propre demeure à Charlottetown, avec un rapport complet de l'affaire. Il est évident que l'honorable ministre n'en connaît rien et c'est de bon augure pour ces pauvres pêcheurs, car lorsque le ministre aura lu le rapport, il en viendra peut-être à une autre conclusion, et fera indemniser ces gens dont la propriété a été illégalement saisie et détruite. Ces engins de pêche ont été apportés à Charlottetown et vendus pour une bagatelle. Ces engins qui coûtaient $150 ont été vendus pour $8.95, sur lesquels, il a fallu prélever les frais de la saisie et de la vente, de sorte qu'il n'est rien resté.

J'ai ici le récit fait par les pêcheurs eux-mêmes. Voici celui de C. L. Barnes, de la Rivière-Murray, qui se trouve dans le rapport :

Premièrement, je n'ai jamais donné d'instructions de violer la loi, et le gérant ne l'a pas permis non plus.

Voici quelle excuse il donne pour avoir laissé ses casiers tendus quelques jours après la clôture de la saison de pêche :

Par suite de circonstances particulières, plusieurs de mes casiers étaient à plusieurs (7 ou 8) milles de la côte.

Dès le 16 juillet—date exacte de la clôture de la saison de pêche—nous avons pris des mesures pour retirer les casiers de l'eau, et à partir de ce moment tout le temps dont nous avons pu profiter a été consacré à ce travail. Depuis jeudi le 17 juillet, jusqu'au jour de la saisie, une goélette a guetté toutes les occasions offertes par le vent et la marée pour retirer les appareils et les pêcheurs, en commençant par les casiers qui étaient le plus près du rivage, ont été constamment occupés, quand le temps le permettait, à retirer les casiers.

D'après ce récit, on a tout fait pour retirer les casiers. Le travail a commencé le lendemain de la clôture et il n'y a pas de preuve qu'on ait pêché après. On s'occupait, au contraire, à enlever les appareils. On dit de plus que les casiers n'avaient pas été amorcés depuis trois jours avant la clôture, et M. Barnes continue ensuite :

A mesure qu'une ligne était débarrassée de ses casiers elle était assujétie, au milieu par un poids et les bouées nous servaient pour nous guider vers les autres. Ce sont ces lignes que l'*Acadia* a saisies.

Je crois que le commandant Spain dit que le ministre lui-même était à bord.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non.

M. MARTIN : Voici ce qu'il écrit :

Le ministre se rappellera avoir passé par là et avoir fait certaines remarques au sujet de ces lignes, quand il était à bord de l'*Acadia*, durant la dernière saison.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela était quinze jours plus tôt.

M. MARTIN : Cela ne fait rien à l'affaire. Le ministre était à bord, et bien qu'il soit aujourd'hui un haut et puissant chevalier, il n'en est pas moins tenu de s'intéresser à ces pauvres gens.

Je vais continuer à citer la lettre de ces gens, dans laquelle il est dit que les cordages qui ont été saisis servaient justement à enlever les casiers :

Quand cette injustice a été commise, nos pêcheurs et notre gérant étaient occupés à enlever les casiers.

Tout cela paraît bien extraordinaire. Le ministre oserait-il prétendre que le 15 juillet même tous les pêcheurs de l'Ile du Prince-Edouard ont commencé à enlever leurs casiers ? Est-ce la coutume ? Le ministre n'osera pas dire cela. Car du moment qu'on cesse de pêcher,—et il est prouvé que ces casiers n'avaient pas été amorcés—peu importe combien de temps on les laisse en position.

Quand cette injustice a été commise, nos pêcheurs et notre gérant étaient occupés à enlever les casiers et ils avaient un bateau chargé de casiers, à ce moment là. Ce fait et les explications du gérant sont une preuve évidente que nous faisions notre possible pour nous conformer à la loi, et devraient faire voir au département que le commandant Spain qui a ordonné à ses hommes de couper nos lignes et détruire nos casiers, a commis un acte inutile et inexcusable.

J'espère que voici une autre déclaration qui aura quelque valeur aux yeux du ministre. Il sait que ce port est très mauvais et qu'il est presque impossible d'amener ces casiers sur la grève sans accident :

Les vents, les courants, la marée, etc., rendent la navigation particulièrement difficile à cet endroit, surtout pour les bateaux lourdement chargés, et le gou-

vernement fera bien de tenir compte de ce fait avant de rien décider.

La lettre se termine par un appel à la justice. Il y a aussi une lettre du ministre lui-même en réponse à celle de M. Barnes, en date du 29 avril 1899. Il dit entre autres choses, ceci :

Vos avocats ont longuement expliqués tous les faits——

J'ignore si ces explications ont été données oralement ou par écrit, mais la présomption est qu'elles étaient par écrit. Le ministre en parle ici, mais il n'en existe aucune trace dans le rapport. Voici donc trois documents importants qui manquent. Je ne dis pas qu'on les a supprimés pour cacher la vraie situation ; je dis seulement qu'ils manquent et que je ne puis m'en servir.

——et votre affaire a reçu toute l'attention nécessaire. Ces casiers ont été saisis par les fonctionnaires du gouvernement 8 ou 10 jours au moins après le commencement de la saison prohibée.

Voilà ce que l'on trouve dans les papiers qui ont été produits. Voici maintenant cette lettre du 2 août qui ne se trouve pas dans le rapport. Il paraîtrait que le ministre ne l'a par lue, car il en serait peut-être venu à une décision toute différente. Le fait d'appartenir à la même province devrait aussi lui inspirer quelque sympathie pour ces pauvres pêcheurs. Ils ont fait leur possible pour se conformer à la loi ; ils ont essayé d'enlever leurs casiers, dans les délais voulus ; ils avaient cessé de pêcher. Je ne voudrais pas les défendre, si je les croyais coupables, mais j'ai la ferme conviction qu'ils ne pêchaient plus. Dans ces circonstances, j'espère que le ministre s'intéressera à eux, et étudiera leur cas. Je n'infligerai pas la lecture de toute cette lettre à la Chambre, je n'en donnerai que des extraits. Elle est de Benjamin Compton et Cie :

Comme nous avions la permission du ministre de la Marine et des Pêcheries d'expédier nos marchandises sans les estampiller, vu qu'elles étaient vendues en vertu d'un contrat, nous étions obligés de les rendre à Charlottetown avant le 20 juillet.

Ainsi, le ministre lui-même est peut-être cause que ces gens se sont trouvés dans l'embarras. Il leur avait permis d'expédier leurs produits sans les estampiller, les obligeant par là à les expédier à Charlottetown. Le délai expirait le 20 juin. Il fallait qu'avant cette date, ces produits fussent rendus à l'endroit d'où ils devaient être expédiés en Angleterre.

Nous arrivâmes à Charlottetown mercredi, le 17, et revînmes jeudi soir ; notre intention était d'enlever le reste des casiers vendredi et samedi, mais vu le vent et le mauvais temps, nous n'avons pas pu même tenter de quitter le rivage. Pour que nos bateaux puissent sortir il faut au moins une demi-marée à l'endroit où se trouve notre fabrique, vu qu'il y a des battures qui s'étendent à une grande distance.

Ce fait est très important à noter—ils ne pouvaient travailler qu'à certaines heures du jour quand la marée est haute.

M. MARTIN.

Durant la semaine suivante, quand la marée était propice, le brouillard était très épais et il aurait été inutile et dangereux de sortir, de sorte que nous nous sommes trouvés dans l'impossibilité de retirer un seul casier de toute la semaine.

Voilà une semaine de perdue, et ces gens donnent de bonnes raisons pour n'avoir pas retiré leurs casiers dans les délais.

Craignant d'avoir encore des difficultés avec nos propres bateaux, nous avons engagé une goélette de M. D. J. McMillan ...

Je signale ce passage à l'attention du ministre. Rien n'indique que ces casiers auraient pu être enlevés plus tôt.

...pour pouvoir les retirer tous d'un seul voyage. Elle était prête à faire le travail la semaine dernière, mais le mauvais temps l'en a empêchée. Dans l'intervalle l'*Acadia* a détruit 133 casiers et emporté 1,400 brasses de câble neuf, le tout évalué à $150.

Il n'est pas surprenant que ces gens demandent à être indemnisés, et j'espère que le ministre prendra l'affaire en considération. Quand il aura étudié plus attentivement le rapport du commandant Spain qu'il a dû lire déjà, et cette lettre qu'il n'a pas dû lire, je suis convaincu qu'il les indemnisera de la perte qu'ils ont subie.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Cette affaire a déjà été étudiée très attentivement par le département.

Je regrette fort que mon honorable ami (M. Martin) apporte l'appui de sa parole à l'assertion prétendant que ces hommes ont été maltraités.

M. MARTIN : L'honorable ministre met-il en doute la véracité de ces hommes ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je ne comprends pas ce que l'honorable député veut dire. Je ne parle pas de ces hommes, je parle de sa conduite de membre du parlement en cette Chambre. Je regrette fort qu'il apporte l'appui de sa parole à des hommes engagés dans l'industrie de la pêche dans les circonstances où ces hommes l'ont été. Nous avons tâché, pendant nombre d'années, de mettre un terme à la pêche illégale, c'est-à-dire à la pêche faite après le 15 juillet, et d'énormes sommes d'argent ont été dépensées chaque année afin de parvenir à ce résultat. Les meilleurs paqueurs de homards aident le gouvernement dans ce sens, mais on s'aperçoit que si la pêche illicite qui a lieu après le 15 juillet ne peut être supprimée d'une certaine manière, l'industrie sera entièrement détruite.

J'ai fait à grands frais les plus sérieux efforts pour mettre un terme à cette pêche illégale depuis trois ans ; je suis fier de dire que mon œuvre a été fortement soutenue par la plupart des plus grands paqueurs de homards de toutes les provinces maritimes.

Il y en a un certain nombre qui s'obstineront à faire la pêche illégalement, en dépit de toute loi et de tout règlement. Il me suffit d'exposer à la Chambre les faits dont

le capitaine Spain m'a fait rapport officiellement. Le capitaine Spain est un fonctionnaire très expérimenté, très vigilant et très prudent. Il ne va pas immédiatement s'emparer des casiers qu'on trouve lors de la clôture de la saison, pour les saisir et les détruire : il donne au propriétaire un temps raisonnable pour les enlever. Mais je demande à tout député des provinces maritimes, si 15 jours après l'expiration de la saison limitée par la loi on trouve à quelques milles du rivage des centaines de casiers renfermant des homards, le fonctionnaire ne serait pas sujet à être renvoyé s'il ne les saisissaient pas.

Voici ce dont le capitaine Spain me faisait rapport le 20 décembre :

Ces casiers (de Compton et Cie) ont été détruits par l'*Acadia* le 30 juillet dernier, dans le détroit de Northumberland——

C'est-à-dire 15 jours après l'expiration de la saison où la pêche était permise par la loi.

——où ils ont été trouvés flottants environ 15 jours après l'expiration de la saison de la pêche. L'excuse offerte par les propriétaires, dans leur lettre adressée au ministre le 2 août dernier, fut que le gros et mauvais temps ne leur avait pas permis de les enlever. Le ministre se rappellera avoir remarqué ces casiers mêmes en passant auprès à bord de l'*Acadia* dans le cours de la saison dernière.

Cela était vers le 18 juillet, lors de mon voyage aux îles de la Magdeleine ; mais on ne les a pas alors détruits parce qu'on supposait qu'on allait les enlever dans un jour ou deux.

L'excuse alléguée dans ce cas-ci est inexacte. Il avait fait beau durant assez longtemps avant le 30, et les casiers auraient dû être enlevés. Quelques-uns de ces casiers renfermaient des homards, et l'on a fait ce qu'il fallait dans ce cas-ci, comme dans les autres constatés sur toute la côte.

Que pouvait-on faire ? Ces gens étaient de mes amis et de mes partisans, et l'honorable député ne suppose pas que ni le capitaine Spain ni moi prenions plaisir à détruire des objets de cette nature. Qu'y a-t-il à faire ? A cinq milles du rivage on trouve des centaines de casiers à homards 15 jours après l'expiration de la saison de la pêche, et lorsque le fonctionnaire les a saisis on lui dit qu'il ne doit pas les détruire ; Si l'on n'appuyait pas le fonctionnaire du gouvernement lorsqu'il applique les règlements, autant vaudrait le renvoyer pour laisser à chacun la liberté de faire usage de casiers en n'importe quel temps.

M. MARTIN : J'aimerais à dire.....

M. l'ORATEUR : L'honorable député ne peut parler de nouveau.

M. MARTIN : Mais j'ai une explication à donner.

M. l'ORATEUR : Si c'est une simple explication de nature personnelle.

M. MARTIN : Je ne permets pas à l'honorable ministre de m'attribuer le désir de défendre la pêche illégale. Je ne vois pas qu'il ait prouvé qu'on ait fait la pêche illégalement. Il a fait dès le début même....

M. l'ORATEUR : L'honorable député ne peut répondre, il ne peut que donner une explication personnelle.

LA "NORTHERN COMMERCIAL TELEGRAPH COMPANY".

M. E. G. PRIOR (Victoria, C.A.) : Hier j'ai appelé l'attention du gouvernement sur certaine production de documents que j'avais demandée, relativement à la "Northern Commercial Company (à responsabilité limitée). J'ai mentionné qu'on avait produit des documents venant du département des Travaux publics, et demandé s'il n'y en avait pas encore à produire des autres départements. Je vois aujourd'hui qu'on n'a rien dit ni rien produit : je crois donc de mon devoir de soumettre la chose à la Chambre. Et je le fais, parce que cela indiquerait l'existence d'un état de choses des plus extraordinaires dans l'administration. Cela démontrera, dans tous les cas, la manière extraordinaire dont ce gouvernement d'affaires, comme il s'appelle lui-même, fait les affaires du pays avec les hommes d'affaires. Je suis également convaincu qu'après avoir exposé ce que j'ai à dire—cela me prendra un peu de temps, car il y a une foule de lettres à lire—les membres des deux côtés de la Chambre trouveront que le gouvernement à une très piètre idée de la morale en affaires. C'est un sujet qui fait très peu d'honneur à chacun des membres du gouvernement qui s'y est trouvé concerné.

Certains membres de la droite étant intéressés dans un de ces bills en discussion, peut-être s'étonnera-t-on de ne pas les voir soumettre à ma place cette matière à la Chambre. Eh bien ! j'ignore si la raison de leur abstention est ou que la fidélité politique détermine ces membres à subir en silence toutes les injustices, plutôt que de s'en plaindre et de discréditer le gouvernement, ou qu'ils ne s'intéressent nullement à la question. Pour ma part, je soulève cette question parce que, d'abord, je crois qu'une affaire comme celle-là est fort préjudiciable à la bonne réputation du Canada, et ensuite parce que plusieurs intéressés dans l'un et l'autre de ces bills sont de mes amis personnels, et que, comme ils ne sont pas ici pour se défendre, je ne crois que juste que quelqu'un se lève pour le faire.

Je dois dire que l'un de ces messieurs est un homme de haute position. En effet, l'honorable James Roche est actuellement, je crois, membre de la Chambre des communes d'Angleterre. Un autre, M. Holt, est également membre de la même Chambre. Ces messieurs sont intéressés dans ce bill, ainsi qu'un ou deux membres de cette Chambre.

J'exposerai brièvement, autant que je le puis, les circonstances de l'affaire.

M. l'ORATEUR : L'honorable député parle-t-il d'un bill inscrit à l'ordre du jour ?

M. PRIOR : Non.

L'an dernier, le parlement du Canada a adopté deux bills, savoir : le bill (n° 119) intitulé "Loi constituant en corporation la Compagnie télégraphique de Dawson à Victoria", et le bill (n° 139) intitulé "Loi constituant en corporation la 'Northern Commercial Telegraph Company'". Les promoteurs du premier de ces bills étaient John Morris Catton, de Londres ; William Stewart Rainbow, de Londres, et Charles Thomas Dupont, de Victoria, C. A., et de l'autre bill, le très honorable Lord Thurlow, de Londres ; Théodore Van Puten, de Londres ; Edward Friedburg, de Surrey, Angleterre ; William Braid, de Vancouver, C. A. ; William Naismith, de Vancouver, C. A. ; Allen Haley, de Windsor, N. B., et Isaac Burpee, de Saint-Jean, N.-B.

Après avoir demandé la production de ces documents, j'ai prié hier le gouvernement de me dire s'il n'y avait pas encore des documents à produire, car je savais qu'en réalité il y avait eu entre les membres du gouvernement et la compagnie l'échange d'une correspondance plus considérable que celle déposée sur le bureau de la Chambre. Je requérais les dépêches par télégraphe et par câble et les documents reçus par le très honorable premier ministre du Canada, par l'honorable J. I. Tarte, ministre des Travaux publics, et par l'honorable A. G. Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux, ainsi que les copies de toute lettre émanant de ces messieurs. Eh bien ! M. l'Orateur, on n'a pas produit une seule lettre d'aucun des membres du gouvernement, si ce n'est du ministre des Travaux publics, et ces documents portent la note mentionnant qu'ils sont remis au ministre des Travaux publics pour qu'il fasse rapport en tant que son département est concerné. J'ignore si c'est là la procédure ordinaire—je le suppose —mais ce qu'il importe, c'est qu'on n'a pas produit un seul document indi-messieurs rougissent de cette correspondance avec le très honorable chef du gouvernement ou avec l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. J'ignore quelle en est la cause, car je sais qu'une correspondance comme celle-là a eu lieu. Que ces messieurs rougissent de cette correspondance, qu'ils aient honte de l'existence des documents auxquels ils ont apposé leur signature, ou qu'ils les suppriment intentionnellement, c'est ce que je ne puis dire.

Je ne puis croire que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux ait ignoré qu'il avait échangé une correspondance avec une ou plus d'une de ces compagnies. L'ordre de production est aussi clair que possible : il a trait aux lettres et documents signés ou écrits par l'honorable ministre à l'adresse de cette compagnie particulière. Il me semble que cette question de construction d'une ligne télégraphique au Yukon doit avoir été soulevée au conseil, et que, par suite, chaque ministre doit en avoir entendu exposer les détails et discuter toute la chose.

Si la Chambre me le permet, je ferai maintenant lecture de la correspondance. Je ne le ferais pas si la chose n'était nécessaire. Je ne pense pas qu'on pût comprendre si je ne l'exposais du commencement à la fin.

La première lettre de ces documents produits ici est datée du 3 septembre 1897. Elle a émané de la "United States Electrical Supply Company," de New-York, et a été écrite par W. J. Clarke, à l'adresse du commissaire des Travaux publics d'Ottawa, Canada, et cette compagnie offre dans cette lettre d'entreprendre les travaux de construction d'une ligne télégraphique au Yukon. Elle dit posséder une grande expérience, et espérer qu'il lui sera permis de soumissionner à ce sujet.

La lettre suivante est une réponse de M. Roy, secrétaire du département des Travaux publics, accusant réception de la lettre précédente, et ajoutant que le département n'était pas encore arrivé à une décision à cet égard.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Quelle est la date de cette lettre ?

M. PRIOR : Le 20 septembre 1897.

La lettre suivante est datée du 26 octobre 1897, et adressée d'Ashcroft, C. A. Elle est de Daniel O'Hara, en sa qualité de secrétaire d'une assemblée tenue à Ashcroft au sujet de plusieurs questions, parmi lesquelles se trouvait celle concernant la ligne télégraphique. Cette assemblée avait été tenue le 5 octobre, et plusieurs citoyens éminents y avaient pris part, savoir, entr'autres : l'honorable C. F. Cornwall, ancien gouverneur de la Colombie Anglaise. Et voici la motion adoptée à cette assemblée :

Résolu par la population d'Ashcroft et des environs que, bien au fait de toutes les circonstances se rattachant à l'établissement de communications télégraphiques avec les régions aurifères du Nord-Ouest, ainsi qu'avec Oménica, Cassiar, la rivière de la Paix et autres parties importantes de la contrée, nous sommes fermement convaincus que la route la plus pratiquable, sinon en réalité la seule possible, que doit suivre la construction de cette ligne, est celle qui s'étend de Quesnelle, à *Telegraph Creek*, sur le Stikine, en passant par l'ancienne route du télégraphe, et de là à la ville de Dawsen en passant par le lac Teslin, profitant ainsi des fortes sommes d'argent dépensées à la recherche de la route la plus avantageuse par la compagnie connue sous le nom de ligne de terre ou de ligne Collins.

Résolu, que le gouvernement provincial soit par les présentes requis de voir à améliorer la route de terre s'étendant de Quesnelle à *Telegraph Creek*, en bâtissant des ponts sur les cours d'eau ou en y établissant un service de bateaux de passage suivant qu'il sera trouvé nécessaire, en enlevant les troncs d'arbres renversés, etc., etc., et à ce qu'on voie à envoyer des équipes d'hommes à Quesnelle, à Hazelton et à *Telegraph Creek* le plus de bonne heure possible au printemps, et à ce qu'on se mette réellement à ce tra-

vail sur la route pas plus tard qu'au mois de mars prochain, afin que cette route puisse être en état de servir aux milliers de voyageurs qui la suivront dès le mois d'avril prochain.

J'ai cité cette résolution pour démontrer que la population de la Colombie Anglaise, qui est sur les lieux et qui a vu une bonne partie de la contrée, pense que c'est là la meilleure ligne.

La lettre suivante est très importante. Elle est datée de Montréal, le 30 novembre 1897, et signée par M. Charles R. Hosmer, actuellement, et alors je suppose, gérant de la Compagnie télégraphique du chemin de fer Canadien du Pacifique. Elle est ainsi conçue :

No 4, RUE DE L'HOPITAL.

MONTRÉAL, le 30 novembre 1897.

Cher Monsieur TARTE,

La question de communications télégraphiques avec le Klondike a, durant ces derniers mois, reçu ma considération la plus attentive, et à la suite de beaucoup d'investigations faites de tous côtés je me suis absolument convaincu que la seule manière possible dont une ligne télégraphique puisse être construite et entretenue ensuite, consiste dans le prolongement de la ligne actuelle du gouvernement s'étendant de Quesnelle à la ville de Dawson en passant par Fort Fraser, Hazelton, *Telegraph Creek*, le lac Teslin et l'ancien Fort Selkirk. Je vous inclus une esquisse indiquant la route suggérée, ainsi que les distances approximatives.

Cette route est virtuellement celle dont on a fait le lever en 1866-67, la compagnie de télégraphe Russe-Américaine, qui avait complété la ligne télégraphique et l'avait mise en état de fonctionner jusque près de Hazelton, lorsqu'elle apprit que le câble transatlantique avait été posé avec succès et dut par suite abandonner le projet.

Je suggérerais que le gouvernement entreprit immédiatement la construction de la partie de cette ligne s'étendant de Quesnelle au lac Teslin, soit une distance approximative de 740 milles. D'après certaines recherches, je comprends qu'il existe une assez grande quantité de pin noir et d'épinette le long de cette ligne, surtout entre Quesnelle et Hazelton (distance de 320 milles), et je conseillerais l'emploi du bois de charpente du pays qui se trouve le long de la route relativement aux poteaux de la ligne. Ces poteaux dureraient au moins cinq ou six ans. Ces 470 milles de ligne, y compris l'établissement de stations à tous les 40 ou 50 milles, coûteraient, d'après ce que je l'estimerais de prime abord, environ $250,000, ce qui équivaudrait pour le gouvernement à un fardeau d'intérêt de $6,000 à $7,000 par année. Je pense.....

Que la Chambre veuille bien se rappeler ceci :

....pouvoir presque vous dire sans crainte de me tromper que si cette ligne était construite, je pourrais vous en faire enlever la gestion par nos gens de la compagnie du Pacifique, qui l'exploiteraient de manière à faire toucher au gouvernement 4 pour cent de ses déboursés, soit environ $10,000 par année.

Je n'ai pas besoin de vous faire remarquer la vaste importance de communications télégraphiques avec cette contrée. Le fardeau d'intérêt de $6,000 à $7,000 par année résultant de la construction de cette ligne, pourrait être économisé bien des fois, de maintes manières, dans l'administration de la région seulement. Chacune de nos stations télégraphiques pourrait former un poste de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, et l'adoption de cette ligne toute canadienne établirait rapidement et sûrement une nouvelle route et un nouveau territoire.

J'espère que le gouvernement considèrera la chose comme assez importante pour se croire justifiable d'ordonner le commencement immédiat des travaux sans être obligé d'attendre l'approbation du parlement ; car, sinon, il sera impossible de faire en sorte que la ligne soit en exploitation de manière à être de quelque utilité l'an prochain. Plus tard, la ligne pourrait être continuée du lac Teslin à Dawson.

Je n'ai pas besoin d'ajouter que je serais fort heureux de vous apporter toute l'aide dont je suis capable à cet égard.

Votre bien dévoué,

(Signé) CHAS. R. HOSMER.

Hon. J. ISRAEL TARTE,
Ministre des Travaux publics,
Ottawa.

Eh bien ! M. l'Orateur, rien n'a été fait subséquemment à cette lettre. Il n'existe plus de correspondance ensuite durant une période d'environ 18 mois. Evidemment, le gouvernement ne trouvait pas sage de construire la ligne alors. Il ne fut plus rien fait et il n'y eût plus de correspondance jusqu'à ce que fût écrite la lettre portant la date du 11 avril 1899. On n'a pas produit de réponse à la lettre de M. Hosmer, et évidemment le gouvernement ne lui a pas donné suite.

La lettre suivante, comme je l'ai dit, est en date du 11 avril 1899, et a été signée par Allen Haley, H. S. Holt et James Roche, actionnaires de la "Northern Commercial Telegraph Company," (à responsabilité limitée). Cette lettre est adressée à l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte), et est conçue en ces termes :

OTTAWA, le 11 avril 1899.

L'honorable J. ISRAEL TARTE,
Ministre des Travaux publics du Canada, Ottawa.

MONSIEUR,—En conséquence de l'entrevue que les soussignés, Dr Haley, M. P., l'un des directeurs provisoires de la "Northern Commercial Telegraph Company" (à responsabilité limitée) et président du bureau de direction provisoire de cette compagnie. M. H. S. Holt, de Londres, président des directeurs du syndicat de construction du télégraphe commercial, (à responsabilité limitée), et l'honorable James B. Roche, de Londres, ont eu l'honneur d'avoir avec vous hier, et conformément à votre avis, nous avons l'honneur de vous soumettre le mémoire suivant relativement à la construction d'une ligne télégraphique entre Skaguay et la ville de Dawson, dans la région du Yukon.

La "Northern Commercial Telegraph Company" (à responsabilité limitée) a été constituée par une loi du parlement canadien adoptée à sa dernière session, constituant le chapitre III, dans le but, entre autres choses, de construire et de mettre en exploitation suivant l'article 3 de la loi (dont un exemplaire ci-inclus), des lignes de câble et de télégraphe entre Vancouver et la ville de Dawson.

La Cie possède un capital autorisé de £100,000, et l'acte de constitution statue que dès que 25 pour cent de ce capital auront été souscrits, et que 10 pour cent en auront été payés et déposés dans une banque constituée, les actionnaires éliront un bureau de directeurs.

En octobre 1898, l'honorable James B. Roche, l'un des soussignés, ayant préalablement visité la région du Yukon, décida de s'occuper de la question de construction et d'exploitation d'une ligne de câble et de télégraphe en rapport avec la dite région, et il s'entendit avec les directeurs provisoires de la compagnie

canadienne pour se rendre à Londres afin d'adopter les mesures nécessaires pour obtenir des souscriptions de nature à former le capital de la compagnie et afin de faire les arrangements nécessaires en vue de l'achat de matériel, de l'exécution des levers, et de la construction, d'abord de la partie de la ligne télégraphique s'étendant par terre de Skaguay à Dawson, et ensuite de la pose du câble à partir d'un point de l'Ile de Vancouver jusqu'à un point au nord de Juneau.

Avant de retourner en Angleterre en octobre dernier, M. Roche visita Washington, et il s'entendit avec les autorités américaines pour obtenir la permission requise de poser et de faire atterrir le câble sous-marin dans leurs eaux et sur leur territoire en tant qu'il est nécessaire, et en même temps de construire la ligne de terre entre Skaguay et le sommet des montagnes, à travers la petite lisière de territoire américain séparant ces deux points.

A mon retour en Angleterre, M. Roche ne différa pas d'adopter les mesures voulues pour préparer le prélèvement du capital nécessaire à l'exécution des travaux en vue, ce qui eut pour effet la formation d'une compagnie—le Syndicat de construction de télégraphe commercial (à responsabilité limitée)—dans la dernière partie de janvier dernier, syndicat dont l'objet était de se charger des diverses entreprises auxquelles donneraient lieu les opérations de la compagnie canadienne.

Je dirai que la première fois que j'ai rencontré M. Roche, ce fut à la Colombie Anglaise après son retour du Yukon.

Ce syndicat a passé un contrat avec la compagnie dite *W. T. Henley's Telegraph Works (Limited)*, dont l'établissement est situé au n° 27 de la ruelle Martin, rue Cannon, à Londres, en vue d'entreprendre la construction, la pose et l'établissement de la ligne de terre. La compagnie Henley est la compagnie de construction de câbles et de télégraphes la plus solvable qui existe en Angleterre, et c'est elle qui a récemment posé le câble entre Halifax et les Bermudes. M. Sydney Gedge, M.P., est son président, et ce monsieur répondra sans doute à toute question qu'on croira devoir lui adresser.

Le fil de fer nécessaire à la ligne de terre a été commandé de bonne heure, et a été fabriqué. La moitié de ce fil de fer a été expédiée de Liverpool le 15 mars 1899, et est actuellement en route pour Vancouver.

Un lever de la route de la ligne de terre a été fait, et les contrats relatifs aux entreprises qui ont été mentionnées, ont été passés d'après ce lever. Des arrangements concernant la livraison des poteaux de télégraphe nécessaires ont également été conclus.

M. Holt, le président du syndicat, et M. Roche sont venus à Ottawa cette semaine revêtus de l'autorisation nécessaire pour souscrire le capital-actions requis relativement à la compagnie canadienne, ainsi que pour faire le paiement requis de ce capital suivant les dispositions de l'acte de constitution de cette compagnie. La compagnie canadienne a été dûment organisée, le montant requis du capital-actions ayant ainsi été souscrit, et la proportion de ce capital dont le paiement était exigé ayant été versée par une somme d'argent déposée au crédit de la compagnie à la banque de Montréal, succursale d'Ottawa.

On voit donc, M. l'Orateur, que ces messieurs n'ont pas manqué de se conformer absolument à toutes les exigences de leur acte de constitution.

Avant de retourner en Angleterre l'an dernier——

C'est-à-dire six mois avant que fut écrite cette lettre.

Avant de retourner en Angleterre l'automne dernier, M. Roche avait fait part à l'honorable ministre des Chemins de fer de ses intérêts dans la charte concernant la Compagnie télégraphique de commerce septentrionale (à responsabilité limitée), et il avait constaté son intention de continuer à agir de manière à faire atteindre son objet à cette compagnie; et ce n'est qu'il y a deux semaines qu'il apprit avec grande surprise que le gouvernement fédéral entendait construire à titre d'ouvrage public une ligne télégraphique par la même route que celle autorisée par la charte de la compagnie canadienne.

Vu les dépenses que la susdite compagnie a déjà faites et les préparatifs qu'elle a déjà faits pour exécuter le projet de télégraphe et de câble en question, et vu encore le fait que la construction et la mise en exploitation par le gouvernement d'une autre ligne télégraphique ayant le même objet pourra gravement préjudicier à la partie du projet de la compagnie ayant trait au câble sous-marin, les soussignés représenteraient respectueusement, attendu qu'il ne peut être nécessaire de construire deux lignes télégraphiques par la route en question, que le gouvernement ne devrait pas donner suite au projet de construire une ligne par cette route.

Les compagnies entendent se mettre immédiatement à l'œuvre pour construire la ligne s'étendant par terre de Skaguay à la ville de Dawson, et elles s'attendent à ce que cette ligne soit complétée et en exploitation de bonne heure en juillet prochain. Les soussignés exposent, en outre, que si le gouvernement décide d'abandonner la construction de sa ligne projetée, les compagnies prendront possession à leurs frais et sous leur responsabilité de tous les matériaux que le gouvernement peut avoir acquis en vue de cette construction.

D'après la charte de la compagnie canadienne, ainsi que par les lois publiques concernant les télégraphes, il est amplement pourvu à la priorité des messages du gouvernement et à la fixation des taux que pourra réclamer la compagnie relativement à toutes affaires.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,
Vos obéissants serviteurs.

(Signé) ALLEN HALEY,
" H. S. HOLT,
" JAMES ROCHE.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Quelle est la date de cette lettre?

M. PRIOR: Le 11 avril 1899, et elle est adressée à l'honorable J. I. Tarte.

La lettre suivante produite est de M. Gobeil, le sous-ministre des Travaux publics, et est datée du 15 avril, c'est-à-dire de quatre jours après la lettre que je viens de lire, et adressée à M. Allen Haley, M. P.

En voici le texte:

Département des Travaux Publics.
Ottawa, le 15 avril 1899.

Cher monsieur,—L'honorable ministre a pris en considération la lettre que vous lui avez envoyée relativement à la "Northern Commercial Telegraph Company", laquelle, comme vous le déclarez, a fait d'actives démarches pour construire une ligne télégraphique s'étendant de Skaguay à la ville de Dawson.

L'honorable ministre croit que vous comprendrez facilement que le fait d'accorder des chartes à des compagnies dans le but de leur permettre de construire des travaux dans un certain territoire n'empêche pas le gouvernement du Canada, s'il le juge à propos, d'entreprendre la construction de ces mêmes travaux.

Je dirai, toutefois, que jamais l'on n'a fait connaître officiellement au ministre, comme on aurait dû le faire (la chose relevant de son département)——

Que la Chambre note particulièrement les mots "la chose relevant de son département".

—l'intention de la compagnie, et il regrette d'avoir vu qu'une compaganie constituée en corporation était sur le point d'entreprendre les mêmes travaux, seulement après qu'il eut pris toutes les mesures nécessaires, envoyé une équipe d'hommes commencer la construction et acheté les matériaux requis.

L'honorable ministre croit en outre que si la compagnie éprouve quelque désappointement, cela est dû en grande partie et, en ce qui le concerne——

Notez les mots "en ce qui le concerne".

——absolument dû à ce qu'en sa qualité de ministre responsable chargé de l'établissement des lignes télégraphiques, il n'a pas été informé à temps que cette compagnie avait l'intention de commencer des travaux analogues à ceux qu'il voulait entreprendre lui-même.

Les choses--et il le regrette—sont aujourd'hui dans une position telle, qu'il ne voit pas comment le département peut s'en tirer.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre tout dévoué,
(Signé,) A. GOBEIL,
Sous-ministre.

Allen Haley, écr., M. P.

Le 21 avril, ou sept jours plus tard, M. Allen Haley a écrit au ministre des Travaux publics une lettre ainsi conçue :

OTTAWA, 21 avril 1899.

A l'honorable M. J. I. TARTE,
Ministre des Travaux publics.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date du 15 du courant, signée par votre sous-ministre, en réponse à celle que nous vous avons envoyée le 11 du courant, MM. Holt et Roche et moi, relativement à la construction d'une ligne télégraphique entre Skaguay et Dawson. Bien que la lettre de votre sous-ministre soit datée du 15, comme je l'ai déjà déclaré, je puis dire qu'elle m'est arrivée à la Chambre des communes seulement vers 5 heures, cette après-midi.

Vous vous le rappelerez, notre lettre du 11 du courant a été écrite à votre demande, afin, comme vous le disiez, de vous permettre de soumettre cette question au conseil des ministres, ce que, déclariez-vous, vous aviez l'intention de faire, mais la lettre de votre sous-ministre ne dit pas que la chose ait été soumise au conseil.

Comme nous l'avons exposé lors de l'entrevue que nous avons eue avec vous, ainsi que dans votre lettre, M. Roche, lorsqu'il s'est chargé de la construction de la ligne, au mois d'octobre dernier, a fait connaître à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux son intention à ce sujet, car on lui avait donné à entendre que le chef du ministère des chemins de fer et canaux était celui à qui l'on devait s'adresser pour cette affaire. De temps à autre, depuis cette époque, l'on a informé le ministre des Chemins de fer et Canaux des démarches que l'on faisait et des résultats obtenus. Dans ces circonstances, nous ne croyons pas que l'on puisse blâmer les représentants de notre compagnie de ce que vous ne savez pas officiellement que notre compagnie se disposait à construire la ligne télégraphique.

En outre, nous devons dire que le ministre des Chemins de fer ayant assuré M. Roche en octobre dernier que la construction projetée de la ligne télégraphique en question par la "Northern Commercial Telegraph Company" serait examinée favorablement et aurait l'appui du gouvernement, cela constituait, à notre avis, une raison suffisante pour que le gouvernement n'entreprît pas la construction d'une ligne de même nature.

La seule chose qui empêche votre département d'abandonner ces travaux semblant être les dépenses que vous avez déjà faites, je ne saurais voir pourquoi vous ne pourriez pas les abandonner, vu que les compagnies que mes associés et moi représentons ont déjà, dans notre lettre précédente, offert d'indemniser le gouvernement de toutes les dépenses, offre que je demande à renouveler aujourd'hui en leur nom.

Il n'est pas nécessaire, je suppose—ce que l'on doit admettre sûrement—il n'est pas nécessaire, dis-je, d'insister sur l'inutilité absolue de deux lignes télégraphiques dans cette région, et vu les faits cités plus haut et dans notre première lettre, nous croyons avoir le droit d'exiger que l'exécutif examine de nouveau la question de la construction de cette ligne comme entreprise publique, et nous vous prions donc très respectueusement de soumettre à cette fin la question au conseil le plus tôt possible.

Attendant votre réponse,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) ALLEN HALEY.

La lettre suivante vient de l'honorable J. Israël Tarte :

BUREAU DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.

OTTAWA, le 27 avril 1899.

M. ALLEN HALEY,
Président de la "Northern Commercial Telegraph Co." Ottawa.

MON CHER MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 21 avril, je dirai que l'exécutif m'a autorisé à continuer la construction de la ligne télégraphique de Skaguay à Dawson, puis, ensuite, de construire aussi une ligne de Quesnelle à Dawson. Lorsque j'ai reçu cette autorisation, votre compagnie ne m'avait donné à entendre, ni à moi ni à l'exécutif, que vous aviez l'intention de commencer les travaux que votre charte vous autorisait à faire.

Je ne sais pas, M. l'Orateur, à combien de membres du gouvernement une compagnie doit donner avis. On serait porté à supposer que si elle avait donné avis au ministre des Chemins de fer et Canaux, quand bien même ce dernier n'aurait pas été celui à qui elle devait s'adresser, il aurait envoyé l'avis au ministre qui devait le recevoir.

Il poursuit :

Il est dans l'intérêt public, il me semble, que l'on doit commencer aussitôt que possible la ligne entre Quesnelle et Dawson, et, de fait, celle que nous construisons actuellement constituera une partie de cette ligne. Au cours de l'entretien que j'ai eu avec vous, hier, j'ai dit qu'aucune garantie ne nous ayant été donnée portant que notre compagnie ou tout autre compagnie serait disposée à entreprendre la construction de la ligne télégraphique aux conditions mentionnées dans cette lettre, le gouvernement ne voit rien autre chose à faire que de continuer les travaux qui sont aujourd'hui commencés.

J'ajouterai que nos fonctionnaires chargés de la construction de notre ligne nous ont écrit que les travaux avancent rapidement.

Toutefois, je serai toujours heureux de recevoir des offres de votre compagnie, sans m'engager à les accepter.

Bien à vous,
(signé) J. ISRAEL TARTE.

C'est là, M. l'Orateur, toute la correspondance que le gouvernement a produite ici ; mais, de fait, je sais que ce n'est pas là tout ce qui a eu lieu. J'ignore si je puis donner

tout ce qui a eu lieu, mais je suis en mesure de donner beaucoup plus que ce que l'on a produit en cette Chambre. L'honorable ministre des Travaux publics a déclaré qu'il avait produit tout ce qu'il y avait dans son département, autant qu'il le savait.

M. Haley a répondu à la dernière lettre que j'ai lue le jour même où elle a été écrite, et, à mon avis, il est étrange que l'on ne puisse pas trouver cette lettre au ministère des Travaux publics. Et il est une autre chose qui me semble extraordinaire et très louche : c'est que cette lettre était la seule qui concernât directement le ministre des Chemins de fer et Canaux. Elle était ainsi conçue :

OTTAWA, le 27 avril 1899.

A l'honorable M. J. ISRAEL TARTE,
Ministre des Travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'accuse réception de votre lettre d'aujourd'hui relativement à la "Northern Commercial Telegraph Company".

Au sujet de votre énoncé portant que vous n'avez pas reçu avis de l'intention de notre compagnie de commencer les travaux, je vous répéterai seulement que l'honorable M. Blair, ministre des chemins de fer et Canaux, a informé mes associés par lettre, que son département était celui que l'on devait saisir de la question, et j'ajouterai qu'en conséquence, ils se sont adressés à lui dès le mois d'octobre dernier, et de temps à autre depuis cette époque. Je ne crois donc pas que l'on puisse dire que la compagnie n'a pas fait les démarches nécessaires pour faire connaître son intention au gouvernement.

Vous m'avez dit, hier, que vous préfériez beaucoup que la ligne fût entièrement construite sur le territoire canadien. J'ai fait part de la chose à mes collègues, qui me demandent de vous dire que si l'examen démontre que cette ligne peut se faire, ils sont parfaitement prêts à abandonner la partie de leur projet qui a trait au câble et à relier Vancouver et Dawson par voie de terre seulement.

Tout à vous
(Signé) ALLEN HALEY.

J'ai ici des lettres que l'avocat de M. Roche m'a confiées, lesquelles, dit-il, sont de vraies copies de celles qui ont été écrites, et le gouvernement n'en a produit aucune. En voici une de Allen Haley, H. S. Holt et Jas. Roche :

OTTAWA, ONT., le 18 avril 1899.

Au très honorable sir WILFRID LAURIER,
G.C.M.G.M.P.

MONSIEUR,—Nous avons l'honneur de nous adresser à vous en votre qualité de chef du gouvernement fédéral, au sujet de la construction d'une ligne télégraphique, en partie par câble et en partie par voie de terre entre la Colombie Anglaise et le territoire du Yukon. Hier, nous avons eu l'honneur de nous aboucher, au sujet de la même question, avec l'honorable M. Tarte, son ministère, si nous avons bien compris, étant celui qui avait la direction de la construction de la ligne télégraphique projetée au Yukon, et conformément à son conseil, nous lui avons écrit le 11 du courant une lettre dont je vous envoie une copie. Le lendemain—nous avons été peinés de l'apprendre—M. Tarte est tombé très malade, ce qui l'a retenu chez lui et ne lui a pas permis de s'occuper des affaires depuis. Vu la maladie de M. Tarte, supposons-nous, notre lettre est restée sans réponse, et comme il est de la plus grande importance que les compagnies aient une réponse le plus tôt possible, nous vous prions respectueusement de prendre la chose en mains afin de nous donner une réponse.

En outre, nous dirons que si nous avons bien compris M. Tarte, il s'agissait d'une question dont devait s'occuper le conseil des ministres, bien que, conformément à son avis, la lettre lui eût été adressée. Nous croyons donc qu'il nous est parfaitement permis de vous demander en votre qualité de chef du cabinet que vous vous occupiez de la question.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,
Vos obéissants serviteurs,
(Signé) ALLEN HALEY,
(Signé) H. S. HOLT,
(Signé) JAMES ROCHE.

Je ne vois pas de réponse à cette lettre, et l'on m'informe qu'aucune réponse n'a été reçue.

Le 27 avril, la lettre suivante a été envoyée :

OTTAWA, le 27 avril 1899.

A l'hon. sir WILFRID LAURIER, G.C. M.G.,
Président du Conseil privé, Ottawa.

MONSIEUR,—*Re* La "Northern Commercial Telegraph Company", (à responsabilité limitée.)

Relativement à l'entretien que nous avons eu avec vous cette après-midi, et conformément à votre demande, nous avons l'honneur de vous exposer les faits suivants :—

Il est inutile que je lise toute cette lettre, car une grande partie consiste en une copie de ce qui a été envoyé au ministre des Travaux publics, faisant connaître tous les faits. Elle dit que la "Northern Commercial Telegraph Company" a été constituée en corporation, et ajoute :

Lorsqu'il était à Ottawa, au mois d'octobre dernier, M. Roche a déclaré à l'honorable ministre des chemins de fer et canaux qu'il avait des intérêts dans cette compagnie, et qu'il se proposait de prendre les moyens d'en réaliser le projet : et il a reçu de M. Blair à ce sujet une lettre dont voici une copie :—

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX, CANADA,
BUREAU DU MINISTRE.

OTTAWA, le 6 octobre 1898.

CHER M. ROCHE,—J'ai appris avec plaisir que vous avez l'intention, en votre qualité de représentant de la "Northern Commercial Telegraph Company" (à responsabilité limitée), de commencer aussitôt que possible la construction de la ligne de télégraphe depuis le littoral jusqu'à Dawson, laquelle entreprise devra être suivie aussitôt que possible de la pose d'un câble ou de câbles depuis Vancouver jusqu'au point de raccordement sur la terre ferme.

C'est le désir du gouvernement de voir des compagnies privées entreprendre cet ouvrage, et l'exécuter sans délai ; et les besoins de ce district sont tels, que nous croyons qu'une entreprise de cette nature devra rapporter des profits considérables. Vous pouvez compter sur l'appui du gouvernement pour vous aider à mener cette entreprise à bonne fin.

Votre tout dévoué,
ANDREW G. BLAIR,

J. B. ROCHE, écr.,
Albermarle hotel, New-York.

Ce document n'a cependant pas été produit sur le bureau de la Chambre, et le ministre des Travaux publics a toujours dit à ces personnes que le gouvernement ignorait qu'elles avaient l'intention de continuer ces travaux.

Dans leur lettre au premier ministre, ils continuent comme suit :

Dans une autre lettre adressée par l'honorable M. Blair à M. Roche, le premier écrit ceci :—

"Depuis que vous êtes venu ici, j'ai reçu la visite du représentant de l'autre compagnie qui a été constituée à la dernière session du parlement.

Il veut parler là de la compagnie constituée sous le nom de la compagnie de télégraphe de Dawson et Victoria. Cette lettre est adressée par les trois directeurs provisoires au très honorable premier ministre, lorsqu'ils s'aperçurent qu'il leur était impossible de recevoir de réponse favorable de la part du ministre des Travaux publics, et ils citent la lettre du ministre des Chemins de fer et Canaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Quelle est la date de cette lettre ?

M. PRIOR : Sur la copie que j'ai ici, il n'y a pas de date. La lettre est adressée par M. Blair à M. Roche, et est signée "A. G. Blair."

Depuis que vous êtes venu ici, j'ai eu la visite du représentant de l'autre compagnie constituée à la dernière session du parlement. Il est évidemment venu ici à cause de certains rapports publiés dans les journaux relativement à ce que vous aviez l'intention de faire, et il était porteur de messages qui lui avaient été expédiés par le câble de la part de personnes demeurant en Angleterre et intéressées dans l'autre compagnie, et qui voulaient savoir jusqu'à quel point le gouvernement avait pris des engagements avec vous,——

Il veut parler là de M. Roche.

Et il ajoutait que si ces négociations n'étaient pas trop avancées pour être rompues, ou bien si nous n'étions pas disposés à leur accorder les mêmes avantages, il était inutile pour eux de songer à continuer cette entreprise. Je vous dis cela, afin que vous soyez au courant de ce qui se passe——

Il renseigne l'autre compagnie.

——et que ce soit pour vous une raison de plus pour déployer toute l'activité possible dans l'exécution de votre entreprise. J'ai déclaré bien franchement à cet homme que mon ministère avait conclu un arrangement avec vous, et que nous étions décidés à vous accorder la préférence, au moins tant que nous aurions la certitude que vous poussez les travaux activement ; et j'ai ajouté que sur ce point nous saurions à quoi nous en tenir seulement le printemps prochain.

Votre tout dévoué,

(Signé) ANDREW G. BLAIR.

Puis, dans cette lettre adressée à l'honorable premier ministre, on relate les circonstances telles qu'elles sont indiquées dans la lettre adressée au ministre des Travaux publics, puis l'on y ajoute :

De temps à autre, après le retour de M. Roche en Angleterre, le ministre des Chemins de fer et Canaux—qui était bien le ministre avec qui M. Roche croyait devoir correspondre—fut informé des démarches qui étaient faites et des progrès accomplis relativement à cette affaire en Angleterre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Qui a dit cela ?

M. PRIOR : C'est une lettre adressée au très honorable premier ministre, par MM. Haley, Roche et Holt :

M. Holt, qui est le président de la compagnie, et M. Roche sont venus le 9 du courant avec le pouvoir nécessaire pour souscrire les actions de capital requises dans la compagnie canadienne, et déposer les montants d'argent exigés par la charte, et la compagnie canadienne se trouva dûment organisée du moment que ces actions ont été souscrites, et le montant nécessaire déposé au crédit de la compagnie à la succursale de la Banque de Montréal à Ottawa. C'est environ dix jours avant leur départ de Londres pour le Canada (c'est-à-dire le 27 mars) que M. Roche et M. Holt apprirent à leur grande surprise que le gouvernement canadien avait l'intention de construire, à titre d'entreprise publique, une ligne télégraphique devant suivre la même route que celle qui avait été autorisée par la charte de la compagnie ci-dessus mentionnée. Ils avertirent immédiatement le ministre des chemins de fer qu'ils partaient sur le champ pour Ottawa.

Puis la lettre dit encore :

Ce n'est qu'après l'arrivée de M. Roche et de M. Holt à Ottawa que nous avons appris pour la première fois que la construction de cette ligne devant appartenir au gouvernement était sous la direction du ministre des Travaux publics, et nous transmettons avec la présente une copie de la correspondance échangée avec l'honorable ministre des Travaux publics sur cette question.

M. BERGERON : Et ces documents n'ont pas été déposés sur le bureau de la Chambre ?

M. PRIOR : Non, aucun.

Nous croyons devoir ajouter de plus que le capital nécessaire a été souscrit sur la promesse qui nous avait été faite que nous pouvions compter sur l'appui du gouvernement, et nous croyons pouvoir maintenant en toute justice demander au cabinet d'abandonner la construction d'une ligne télégraphique qui devra faire concurrence à la nôtre.

Cette lettre était adressée par les directeurs provisoires au premier ministre. Je ne crois pas qu'une réponse ait été faite à cette lettre, et le 8 de mai une autre lettre était envoyée, signée cette fois par Allen Haley et James Roche. M. Holt était à cette époque parti pour l'Angleterre. Cette lettre était adressée au très honorable premier ministre :

MONSIEUR,—*Re* Northern Commercial Telegraph Company.

Conformément à la demande que vous nous avez faite lors de notre entretien du 29 dernier, nous vous avons envoyé un mémoire des faits concernant cette affaire, et vous avez déclaré que vous soumettriez la chose au conseil lundi dernier (le premier mai) et que nous aurions une réponse le lendemain.

Nous n'avons pas reçu de réponse et l'on n'a pas même accusé réception de notre mémoire.

Comme nous avons déclaré plus d'une fois au nom de la compagnie, et à la demande du ministre des Travaux publics, que nous étions prêts à rembourser au gouvernement tous les frais qu'il pouvait avoir faits pour se préparer à commencer cette entreprise lui-même, nous retirons cette offre, qui n'a pas été acceptée, et aussi parce que nous avons décidé de commencer les travaux de notre propre ligne immédiatement.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

(Signé.) ALLEN HALEY,

(Signé.) JAMES ROCHE.

On me dit que cette dernière lettre est elle aussi restée sans réponse, et l'on n'a pas entendu parler de la chose depuis. Tous les renseignements que je puis vous donner à ce sujet m'ont été communiqués par l'avocat de M. Roche. J'ai en mains toute la correspondance échangée à ce sujet. La première partie a été déposé sur le bureau de la Chambre par le gouvernement, mais la deuxième partie, qui est la plus importante, ne l'a pas été. Je ne puis croire un instant que le gouvernement ignorait l'existence de cette correspondance. Je ne puis croire que le ministre des Chemins de fer et Canaux pouvait ignorer avoir écrit des lettres à ces personnes il y a quelques mois, dans lesquelles il les priait de construire une ligne, en leur disant qu'elles recevraient l'appui du gouvernement, et il devait savoir aussi que le ministre des Travaux publics s'était adressé au Gouverneur en conseil pour obtenir la permission de construire une ligne télégraphique devant suivre la même route que celle accordée à ces personnes en vertu de leur charte.

Avant d'aller plus loin, je dois dire aussi que l'autre compagnie, la Dawson City and Victoria Telegraph Company, était aussi à l'œuvre. Son capital était souscrit. Une somme d'argent assez considérable avait été dépensée, et ses directeurs m'ont écrit qu'ils avaient dépensé plus de £400 pour organiser cette compagnie, envoyer un ingénieur sur le littoral du Pacifique, puis ramener ce dernier à New-York, et le renvoyer de nouveau sur le théâtre des opérations, en lui payant toutes ses dépenses puis une fois rendu là, ils furent obligés de le rappeler. Ils ont aussi placé un certain nombre d'actions sur le marché de Londres, et l'on me dit qu'ils ont réclamé des dommages au gouvernement par l'entremise de Lord Strathcona. Je veux parler là de la Dawson City and Victoria Telegraph Company, qui porte aujourd'hui le nom de Compagnie de Télégraphe de la Colombie Anglaise, de Victoria et Dawson.

Si l'honorable ministre des Travaux publics avait été ici, je lui aurais posé la question à lui-même, mais l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux est peut-être capable de nous dire s'il a ou non averti son collègue, le ministre des Travaux publics, avant que ces personnes arrivent de Londres, de leur intention de construire la ligne, de ce qu'ils avaient fait, en un mot, s'il lui a fourni tous les renseignements qui lui avaient été communiqués par ces personnes. L'honorable ministre a-t-il fourni ces renseignements au ministre des Travaux publics, ou bien a-t-il gardé la chose pour lui et a-t-il laissé le ministre des Travaux publics construire la ligne télégraphique et cette compagnie dépenser son argent ? Le ministre des Travaux publics, de même que le premier ministre, ont été priés de soumettre cette question au conseil. L'ont-ils fait ? Je le suppose. L'honorable ministre des Travaux publics a dû soumettre la chose au conseil, car il n'avait pas d'autre moyen de se procurer l'argent dont il avait besoin pour continuer les travaux qu'il est en frais d'exécuter au Yukon. A-t-il à cette fin obtenu un mandat du Gouverneur-général en conseil ? Il n'est pas à ma connaissance qu'un crédit ait été voté à cet effet durant la dernière session ; il doit y avoir eu certaines transactions louches dans toute cette affaire qui ne sont connues que des intéressés.

Il y a une autre chose dont je veux parler. Dans une de ses lettres, le ministre des Travaux publics déclare qu'il ignore qu'elle est la solvabilité de cette compagnie, quelle est sa situation financière et si elle est capable ou non d'exécuter cette entreprise. Or, voici ce que m'a dit l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries le 15 de mai, en réponse à une question que je lui avais posée, question et réponse se trouvent dans les " Débats."

M. PRIOR (par sir CHARLES HIBBERT TUPPER): "1. N'est-il pas vrai que les représentants anglais de la Northern Commercial Telegraph Company (à responsabilité limitée) qui sont maintenant au Canada, ont déclaré au gouvernement que la compagnie était prête à commencer immédiatement la construction de la ligne télégraphique entre Dawson et Skaguay tel que convenu en vertu de leur charte ?

" 2. Le gouvernement a-t-il été informé par l'entremise du haut-commissaire du Canada à Londres, que la compagnie que ces personnes représentent est capable de mener à bonne fin cette entreprise, et dans les circonstances, le cabinet a-t-il l'intention d'entreprendre la construction de cette ligne lui-même, malgré l'acte du parlement adopté à la dernière session en faveur de la dite compagnie.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (Sir Louis Davies): 1. La compagnie ci-dessus mentionnée n'a communiqué, il n'y a environ que trois semaines au ministre des Travaux publics—qui est chargé de la construction des lignes télégraphiques—son intention de construire immédiatement la ligne télégraphique de Skaguay à Dawson.

Est-il possible de prétendre que le ministre de la Marine et des Pêcheries ignorait jusqu'à ce point la correspondance échangée entre ces personnes et le ministre des Chemins de fer et Canaux ?

Des démarches sérieuses avaient été faites quelque temps auparavant par le ministre pour la construction de la ligne télégraphique en question. 2° Le 22 d'avril, lord Strathcona télégraphia, à la demande de la compagnie, que cette dernière possédait des capitaux considérables. Je ferai remarquer que la question n° 2 n'est pas conforme dans sa rédaction à la règle de la chambre, car elle contient plusieurs questions rédigées sous forme d'argumentation.

Après avoir reçu un télégramme comme celui-là, il ne devait plus avoir de doute sur la solvabilité de cette compagnie et sur sa capacité à exécuter cette entreprise, qui n'est pas très dispendieuse.

Sir CHARLES TUPPER : Me permettrait-on de demander quel est le nom de cette compagnie à laquelle faisait allusion Lord Strathcona, dans son télégramme où il disait

que les capitaux dont elle disposait étaient considérables ?

M. PRIOR : Il voulait parler de la Northern Commercial Telegraph Company (à responsabilité limitée) et celle qui a envoyé les lettres que je viens de lire. Il doit se passer des choses bien extraordinaires au sein du cabinet, puisque dans une question de l'importance de celle qui nous occupe, et dans laquelle sont intéressés des hommes de la haute finance et du monde politique anglais, alors que le parlement accorde des chartes, que les capitaux nécessaires sont souscrits, et les travaux commencés ; je dis qu'il doit se passer des choses bien extraordinaires au sein du cabinet, puisque des correspondances peuvent être échangées avec l'un des membres du gouvernement, un homme qui est à la tête de l'un des plus grands ministères ; que des lettres peuvent être reçues de sa part dans lesquelles il déclare que le cabinet est disposé à accorder toute l'aide nécessaire pour leur permettre de terminer ces travaux le plus rapidement possible, et qu'une fois que ces personnes sont rendues au Canada, on leur dit qu'elles se sont trompées, qu'elles se sont adressées au mauvais ministère, lorsque de son côté le ministre des Travaux publics leur dit que ni lui ni le gouvernement n'ont jamais entendu parler de l'affaire. De sorte que ces personnes, qui ne savent peut-être pas aussi bien que nous à quel ministère il faut s'adresser——

M. FOSTER : De qui cette compagnie a-t-elle reçue sa charte ?

M. PRIOR : Du parlement du Canada.

M. FOSTER : Et du comité dont l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) est le président. ,

M. PRIOR : Comme vient de le faire remarquer l'honorable député (M. Foster), cette charte avant d'être accordée à cette compagnie a dû être approuvée par le comité dont l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux est président. Ainsi donc, s'il est vrai que les ministres manquent de confiance entre eux, et que même dans le conseil, si un des membres du cabinet propose quelque chose, sa propostition est rejetée par ses collègues, je ne crois pas avoir eu tort de soumettre cette question à la Chambre. A mon avis, nous avons là une preuve évidente de la discorde ou de la jalousie qui doit exister entre les ministres. Le ministre des Travaux publics a déclaré dans certaines lettres qu'il s'agissait là d'une entreprise trop importante pour que l'exécution en fût confiée à une compagnie privée.

Une VOIX : Il doit y avoir quelque chose dans cette transaction pour les amis.

M. PRIOR : C'est là la seule conclusion à laquelle on puisse arriver. Il est possible que je me trompe, mais je crois que le gouvernement devrait adopter comme principe que chaque fois qu'une entreprise d'intérêt public pourrait être accomplie par une compagnie privée, le cabinet ne devrait pas entrer en lice pour lui faire concurrence. Cela n'est pas juste. Il est vrai que le minisre des Travaux publics a prétendu qu'il s'agissait là d'une entreprise d'une trop grande importance et dans laquelle il y avait trop de bénéfices à réaliser pour en confier l'exécution à une compagnie privée, mais il suffit d'étudier les chartes de ces compagnies pour constater que le gouvernement se réserve le droit de modifier les taux, et même de les réduire lorsqu'ils pourront devenir exorbitants—il peut même les réduire quand ils sont à un taux raisonnable.

Comme je l'ai dit et répété plusieurs fois, le ministre des Chemins de fer et Canaux a déclaré à cette compagnie qu'elle devrait poursuivre les travaux aussi rapidement que possible, et qu'elle aurait l'appui du gouvernement, parce que ce dernier voulait que cette ligne se construisît. Il est facile de se rendre compte de ces déclarations en lisant la correspondance. Il ne peut y avoir de doute que le gouvernement possède le droit de construire la ligne. Mais je demande s'il est dans l'intérêt du public que le gouvernement se charge de construire une ligne télégraphique, lorsqu'il savait que des compagnies possédant des capitaux considérables étaient en frais de la construire ; dont les matériaux étaient achetés et déjà rendus sur le terrain. A mon avis, c'est là une violation des promesses faites et une conduite qui est de nature à nuire au crédit du Canada sur les marchés monétaires de l'univers.

Nous faisons tout en notre pouvoir pour attirer les capitaux au Canada et en particulier dans la Colombie Anglaise ; et si les capitalistes s'aperçoivent que quelque soient les chartes qu'ils réussissent à obtenir du gouvernement canadien, ils sont exposés à les perdre sous prétexte qu'elles ont une grande valeur et que le gouvernement désire s'en emparer, ou leur faire concurrence, cela aura pour effet d'empêcher les placements dans notre pays. Voici ce que disait à ce sujet le "World" du mois de mars dernier en parlant de l'autre compagnie—"The Dawson City and Victoria Telegraph Company".

On nous avait dit que cette compagnie avait accordé un contrat pour la construction de la ligne, et que l'ingénieur de section avait été envoyé à la Colombie Anglaise pour commencer les travaux ; il est donc évident que des dépenses considérables ont dû être faites. Lorsque la compagnie annonça la vente de ses actions, nous nous crûmes obligés de critiquer son prospectus à cause des estimations exagérées qu'il contenait, mais nous voulons que la compagnie soit traitée avec justice, et maintenant que le gouvernement a décidé de construire une ligne télégraphique et de faire perdre toute valeur au privilège qu'il lui avait accordé, la compagnie a certainement droit à des dommages considérables. S'il existe des raisons aujourd'hui pour que cette ligne soit construite par le gouvernement, ces raisons devaient exister il y a un an passé, et les deux chartes ci-dessus mentionnées n'auraient pas dû être accordées. Le fait que la C. B.

C. & D. C. T. Co., émettait des obligations et se préparait à entreprendre ses travaux était connu de tous, cependant il n'y a rien qui démontre que le gouvernement ait donné avis à la compagnie de son intention d'enlever toute valeur à cette charte. Cette manière de procéder est indigne d'un gouvernement et de nature à causer un préjudice considérable aux intérêts canadiens en Europe. Si les capitalistes en arrivent à la conclusion qu'ils ne seront pas traités honnêtement par le gouvernement, et qu'après avoir essayé d'exercer les privilèges qui leur ont été accordés à l'unanimité par le parlement, ce dernier leur enlève tous ses droits, ils abandonneront complètement ces placements.

Cette opinion doit être partagée par tous les hommes bien pensants de cette Chambre. Il est évident que le gouvernement s'est souvenu de la lettre qui lui a été adressé en 1897, par M. Hosmer, et dans laquelle ce dernier lui dit qu'il s'agit là d'une entreprise importante que le chemin de fer Canadien du Pacifique serait disposé à construire et à remettre ensuite au gouvernement en retour de certaines concessions. C'est probablement là ce que le gouvernement est en frais de faire. Je n'en dirai pas plus sur ce sujet pour le moment. D'autres députés devront je l'espère discuter eux aussi cette question. Il s'agit là à mon avis d'une affaire honteuse—je ne puis trouver un mot moins expressif que celui-là—que le gouvernement puisse prétendre qu'il n'a jamais reçu d'avis de la part de ces compagnies, et qu'il est bien décidé à construire un ligne qui devra enlever toute valeur à ces deux chartes. Je suis aussi d'avis que ces deux compagnies, qui ont dépensé des sommes d'argent considérables, devraient soit recevoir un dédommagement de la part du cabinet, ou obtenir la permission de continuer leurs travaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il serait peut-être convenable que je fisse connaître immédiatement ce que je sais relativement à cette question. Je me crois tenu d'en agir ainsi parce que l'honorable député a traité cette question très longuement, parce qu'il a lu une longue correspondance et essayé de décrire la conduite du gouvernement en des termes qui étaient loin d'être doux.

L'honorable député a commencé par faire allusion à certaine correspondance échangée entre M. Roche ainsi que d'autres personnes et moi-même, correspondance, qui n'aurait pas été déposée sur le bureau de la Chambre. Je désire déclarer immédiatement que je n'ai jamais eu l'intention de cacher volontairement la correspondance que je puis avoir échangée avec les personnes qu'il a nommées. J'ai expliqué hier à la Chambre que j'ignorais l'existence de ce rapport, ou qu'il eût été soumis à la Chambre, et que j'allais donner ordre aux officiers de mon ministère de faire les recherches nécessaires pour s'assurer de l'existence de toute correspondance pouvant être convenablement produite.

Si j'avais cru que l'honorable député avait l'intention de soulever de nouveau cette question aujourd'hui, j'aurais pris tous les moyens nécessaires pour activer les recherches et m'assurer immédiatement de ce qui en était. Tout ce que je puis dire, c'est que les lettres qui m'ont été adressées par M. Roche ont été lues à la Chambre ; ces lettres sont au nombre de deux et l'honorable député semble en avoir des copies en sa possession puisqu'il vient de les lire. Je suis bien persuadé que ces copies lui ont été remises par M. Roche. M. Roche n'a pas dit, et il ne dira pas qu'il lui est arrivé de m'écrire une lettre. Il ne m'en a certainement jamais écrit. Je n'ai aucune lettre de ce monsieur en ma possession, à l'exception, peut-être, d'une courte note dont je parlerai plus tard, et qui ne serait d'aucune importance dans la question qui nous occupe.

La première fois que j'ai entendu parler de cette affaire, c'était en ma qualité de représentant du gouvernement dans le comité des chemins de fer, canaux et télégraphes. Deux bills ont été soumis à ce comité durant la session de 1897, et ce dernier dut les étudier. Ceux qui surveillaient l'adoption de ces différents bills, et plus particulièrement les représentants de la Northern Commercial Company, eurent des entrevues avec moi à ce sujet ; ils s'adressèrent probablement à moi, parce que je faisais partie du gouvernement et que j'étais censé connaître quelle était la politique du cabinet relativement à la constitution des compagnies de télégraphes.

La question serait bien différente si le gouvernement se décidait à construire une ligne télégraphique ; au moment où cette décision serait prise toute l'affaire passerait sous la juridiction directe du ministre des Travaux publics. Mais on n'en était pas encore rendu là. Mon honorable ami a mentionné les noms de l'honorable député de Hants (M. Haley) et de l'honorable député de King, N.-B. (M. Domville) et peut-être le nom d'un autre député ; il est vrai que j'ai eu de nombreuses conversations avec ces honorables députés lorsque cette question a été soumise au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

Un peu plus tard, ils m'avertirent que certains capitalistes anglais allaient acquérir les privilèges de cette compagnie, et se charger d'exécuter l'entreprise, et l'un d'eux me présenta M. Roche. Il vint à mon bureau et me dit qu'il avait étudié l'affaire, qu'il avait vu nos amis qui faisaient partie de la compagnie, et qu'il désirait connaître l'opinion du gouvernement à ce sujet.

J'ai dit bien carrément à M. Roche que le gouvernement jugeait nécessaire de faire construire aussitôt que possible à travers ce pays une ligne télégraphique, et que s'il ne l'avait pas fait plus tôt, c'est qu'il avait espéré qu'une compagnie privée s'en chargerait, mais qu'il fallait y aller avec énergie, avec célérité, et que l'exécution de ce projet ne pouvait suffrir aucun retard, tant il était important et essentiel de communi-

quer par voie télégraphique avec cette partie du pays. Ces messieurs, membres du parlement, amis du gouvernement, et promoteurs de la constitution en corporation de cette compagnie me demandèrent d'écrire à M. Roche pour lui exposer les vues du gouvernement à ce sujet. C'est là la lettre qu'on a lue en premier lieu, et qui porte la date du 6 octobre. Je n'ai pas manqué d'assurer à M. Roche que si sa compagnie se chargeait de cette entreprise, elle devrait la pousser énergiquement, dans le sens des affaires, et avec la détermination de la mener à bonne fin, sinon, que le gouvernement s'en chargerait lui-même. A quelque temps de là, je reçus de M. Roche un petit message m'informant qu'il était sur le point de quitter New-York pour l'Angleterre où il allait travailler à l'immédiate réalisation du projet. C'était le 6, le 7 ou le 8 octobre. Je ne sais pas au juste si la lettre dont il a été question portait la date du 6, mais, à tout événement, j'y ai lu qu'il s'en allait à New-York et qu'il me demandait de lui dire confidentiellement si quelque actionnaire de l'autre compagnie se proposait d'agir à ce sujet. Certes, comme membre du gouvernement je préférais la compagnie aujourd'hui connue sous le nom de Compagnie commerciale du Nord. L'examen du tracé de ces deux lignes télégraphiques ferait voir aux honorables députés que cette ligne pouvait se construire plus vite et nous mettre plus vite en rapport avec Skaguay, et que, par conséquent, elle était de beaucoup préférable, ainsi que je l'ai déclaré.

Maintenant, M. l'Orateur, j'ai reçu de M. Roche une requête verbale ou écrite—peut-être écrite, mais je ne veux pas me prononcer directement—me demandant de l'avertir si la compagnie rivale donnait quelque signe d'activité ; lui ayant répondu que je le ferais, le cas échéant, je reçus de lui son adresse et lui envoyai le message qu'a lu en second lieu mon honorable ami et dont il ne paraît pas savoir la date. Il était confidentiel et que M. Roche soit membre du parlement ou non—de fait il l'est,—j'ose dire qu'il n'est pas un gentleman. Je ne puis concevoir, en effet, qu'un gentleman aille publier dans les journaux une communication qu'il a obtenue d'un autre sous le sceau du secret et de l'amitié. Dans l'unique vue de servir ses fins, il a publié ces deux lettres dans les journaux de Londres, au mépris de tous les égards que se doivent des gentlemen Non seulement je suis à dire, mais je suis à répéter ce que j'ai déjà dit à M. Roche lui-même, lorsque, peu après que le gouvernement eût agi, et peu après la session, il a cru bon de se rendre ici. Après l'ouverture de la session, il est venu me dire qu'il avait appris que le gouvernement travaillait à la construction de la ligne télégraphique. "M. Roche, lui ai-je tout de suite répondu, je dois vous dire qu'en publiant dans les journaux les communications que vous m'aviez demandées, et que je vous ai fournies sous le sceau du secret et de l'amitié, vous avez perdu tout droit à la moindre considération de ma part. Et——

M. PRIOR : Ces communications avaient-elles trait à des affaires publiques ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non monsieur. Cette deuxième lettre était de nature privée et confidentielle, comme le savait M. Roche qui me l'a demandée à ce titre. Quand je la lui eus adressée——

M. WALLACE : L'honorable ministre voudrait-il me dire si ces lettres portaient le mot "confidentiel." ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je l'ignore.

M. WALLACE : L'honorable ministre en a-t-il des copies ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. WALLACE : Alors, qu'est-ce qui vous empêche de nous renseigner ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Comment voulez-vous que je vous dise si elles portaient le mot "confidentiel" ? Je ne les ai pas vues depuis que je les ai reçues ; mais qu'à cela ne tienne, l'absence du mot "confidentiel" ne justifiait pas M. Roche de se servir de ces lettres comme il l'a fait. Il a tenté auprès de moi quelque explication boiteuse, admis son tort et le caractère confidentiel du document dont il s'agit.

M. PRIOR : Tous ceux qui connaissent M. Roche savent qu'il n'a jamais eu besoin de pareilles explications.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Que mon honorable ami en pense ce qu'il voudra, pour moi, tout ce que j'ai à dire, c'est qu'un gentleman ne se serait jamais servi, comme il l'a fait, de la lettre qu'il m'avait demandée de lui écrire sous le sceau du secret. Telle est mon opinion sur son compte, et je ne crains pas de l'émettre ouvertement. Je veux dire à cette Chambre que depuis la date de cette lettre, savoir : depuis le ou vers le six octobre, jusqu'à l'époque où le gouvernement eût agi, ayant jugé que la construction de la ligne télégraphique du Yukon ne pouvait plus souffrir de retard, depuis le 6 octobre jusqu'à cette époque, dis-je, personne, ni M. Roche, ni qui que ce soit pour lui, ne m'a jamais dit, ni laissé entendre le moindre mot, ni verbalement, ni par écrit, ni par voie télégraphique, ni par lettre, que ces messieurs eussent l'intention d'exécuter cet ouvrage, ni qu'ils eussent fait un seul pas dans cette voie. Entre ces deux dates, il y eut suspension complète, et vu son intimité avec M. Roche, l'honorable député de Victoria, C. A. M. Prior voudra bien lui demander copie de tous messages qu'il a pu me faire parvenir

entre les deux dates que je viens de mentionner.

M. HAGGART : Quand le gouvernement a-t-il décidé d'agir dans le sens que vous venez de dire ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne me rappelle pas.

M. WALLACE : Nous tenons à le savoir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La date, je ne l'ai pas à l'esprit, mais je vous la donnerai ; les honorables députés auront, en temps utile, tous les renseignements qu'ils demandent.

M. PRIOR : L'honorable député voudrait-il nous dire la date de l'arrêté du conseil ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Assurément.

M. WALLACE : Nous tenons à la connaître, et l'honorable ministre est bien capable de nous la donner, puisqu'il a donné à la Chambre celle du 6 octobre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette date, je ne l'ai donnée que parce qu'on l'avait donnée. Nous fournirons aux honorables députés celle de l'arrêté du conseil également. Ce que je tiens à dire pour le moment, c'est qu'au meilleur de ma connaissance, ni aucun membre du conseil, ni moi, n'avons jamais reçu avis quelconque que M. Roche ou qui que ce soit pour lui, eût bougé d'une semelle depuis qu'il était parti pour l'Angleterre avec l'intention si bien arrêtée de se charger de cette entreprise, et de la mener à bonne fin.

M. PRIOR : Est ce que vous n'avez pas reçu de lettres ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Aucune, monsieur, et je déclare, sans le moindre commentaire, que je n'ai aucunement entendu parler de M. Roche avant que le gouvernement eût commencé à agir lui-même. A l'approche de la session et du printemps, comme il devenait urgent d'agir au sujet de cette affaire, il en fut question. Je ne sais pas trop s'il m'est permis de rapporter ce qui s'est passé au conseil——

M. WALLACE : Mais ces lettres ne disaient-elles pas assez à l'honorable député qu'il se faisait du travail ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ces lettres, je ne les ai connues qu'après qu'il en eut été fait mention ici.

M. WALLACE : Mention ici ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, ici, à Ottawa.

M. WALLACE : Mais c'est dans le "Times," de Londres qu'on les a publiées.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Comment aurais-je pu dire qu'on les avait publiées dans le "Times" de Londres ? Je ne le savais pas. Ce que je dis, c'est qu'elles ont paru dans un journal de Londres. C'est ce qu'on m'a appris, et le premier qui me l'a appris, c'est l'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper) ; il m'a cité un journal de Londres.

Sir CHARLES TUPPER : Le "Financial Times."

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : C'est bien différents du "Times."

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quand je me suis plaint de cela à M. Roche, il m'a avoué, en effet, que les lettres avaient paru dans les journaux de Londres. Dans quels journaux ? Cela m'importait peu. Je ne m'en suis pas informé, et je l'ignore. On me permettra bien de dire, au moins, que lorsqu'il a été question de l'affaire au conseil, on y a fait la remarque que ni l'une ni l'autre des compagnies constituées à la dernière session ne s'était mise à l'œuvre. Je ne sais pas si je suis libre de rapporter ce que j'y ai dit moi-même, mais si je l'étais, les honorable députés verraient que le conseil savait parfaitement que la Compagnie Commerciale du Nord, après avoir exprimé, par l'entremise de M. Roche, sa détermination de précipiter l'exécution de l'ouvrage, n'en avait absolument rien fait, à ma connaissance, depuis le mois d'octobre dernier, et que c'est pour cela que le conseil, voyant qu'il était nécessaire de procéder, en est arrivé à la conclusion d'agir lui-même. Voilà les faits tels que je les connais. Que l'honorable député de Victoria, C. A. (M. Prior), demande à présent à M. Roche de lui fournir copie, ou mieux, l'original de toute communication qu'il a pu m'adresser à ce sujet, depuis le 6 octobre jusqu'après la date de la décision du conseil, ou des exemplaires des journaux qui les ont publiées.

M. PRIOR : L'honorable ministre (M. Blair) voudrait-il me dire si le gouvernement a reçu avis de la compagnie de la Colombie Anglaise et de Dawson-City, qu'elle était à poursuivre les travaux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Aucun avis, à ma connaissance, jusqu'à tout récemment, lorsqu'il a été question d'étudier cette affaire. On a essayé d'organiser la compagnie à Londres, mais y a-t-on réussi ? Je ne suis pas en mesure de l'assurer. M'est avis que la conclusion que l'honorable député a tirée des faits par lui exposés à cette Chambre, est loin d'être inattaquable, même au point de vue de ces faits. Le gouvernement a tenu à ce sujet une conduite déshonorante, a dit l'honorable député. Si je sais bien ce que c'est qu'une conduite convenable, j'ose dire, à mon tour, que ni la compagnie, ni aucun de ses membres n'ont la moindre raison de se plaindre de la manière dont le gouvernement les a traités.

Sir CHARLES TUPPER : Cette affaire étant très importante et même une des plus graves qui se soit jamais offerte à la considération de cette Chambre, avant de terminer, l'honorable ministre voudrait-il me permettre une question ? A ses yeux, le silence de la compagnie semble tirer beaucoup à conséquence ; cependant, le 6 octobre à Ottawa, l'honorable député faisait à cette compagnie la communication suivante :

J'ai dit carrément à ces messieurs que mon département en était venu à une entente avec vous.

Or, dans une lettre du même jour à la Compagnie commerciale, il disait :

Je suis vraiment heureux d'apprendre que c'est votre intention, comme représentant la Compagnie Commerciale du Nord, de procéder sans interruption inutile à la construction d'une ligne télégraphique depuis la côte jusqu'à Dawson City.

Mon honorable ami a compris, de la manière la plus naturelle du monde, pourquoi ces gens se présentaient à lui ; c'est qu'ils le savaient président du comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, et qu'il appartenait tout naturellement au ministre président du comité qui leur avait accordé leur charte, de les recevoir. Mon honorable ami (M. Blair) a dit à la compagnie combien il était heureux de voir qu'elle allait se mettre à l'œuvre, mais il ne s'en est pas tenu à cela, puisque, le même jour, il lui a adressé une lettre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quand était-ce ?

Sir CHARLES TUPPER : Tout cela s'est fait le 6 octobre. Une autre compagnie a abordé le ministre et celui-ci, qui s'était abouché avec la Compagnie commerciale du Nord, lui a répondu :

J'ai dit carrément à ces messieurs que mon département en était venu à une entente avec vous.

Au lieu de douter qu'il fût du ressort de son département de traiter avec elle, il a dit à l'autre compagnie, sa rivale, qu'il ne pouvait rien faire parce que son département des Chemins de fer et Canaux s'était entendu avec la Compagnie commerciale. Je prie mon honorable ami (M. Blair), de noter que cela avait lieu le 6 octobre. Or, il sait très bien qu'un compagnie ne s'organise pas dans un jour, que cet homme devait retourner à Londres, voir à se procurer le capital et à organiser la compagnie que d'après la nature même des choses, il lui était impossible, jusqu'au printemps, de faire plus que des arrangements préliminaires. Je voudrais qu'avant de terminer, mon honorable ami (M. Blair) vidât cette question de savoir si son embarras provenait du silence de la compagnie. Avait-on bien le temps de correspondre ? Il fallait organiser cette compagnie, et mon honorable ami (M. Blair) sait que le 20 mars, elle l'était, car je l'ai informé d'après le " Financial Times ", de l'usage qu'on avait fait de ses lettres à cette fin. Ce succès ayant été obtenu en grande partie par l'influence du ministre des Chemins de fer et Canaux, avant de conseiller ses collègues de construire la ligne eux-mêmes, il aurait certainement dû leur dire qu'il avait promis à cette compagnie l'aide du gouvernement, si elle s'appliquait à travailler au succès de cette entreprise. Il était tenu de s'enquérir des démarches par elle faites à ce sujet. Je ne vois donc pas à quoi mon honorable ami veut en venir, en disant à la Chambre que lorsque le gouvernement a décidé d'agir, il n'avait reçu aucune communication de la compagnie. Mais comment celle-ci aurait-elle pu communiquer avec le gouvernement ? Ce n'est que le 27 mars qu'elle a appris l'intention de ce dernier de faire l'ouvrage, et dès l'ouverture de la session, j'ai fait remarquer à mon honorable ami (M. Blair) que le gouvernement dont il était membre se trouvait, en cela, mettre à néant tout ce que ce ministre avait déjà fait à ce sujet, et quelles conséquences graves pouvait avoir l'action du gouvernement, en cette circonstance. C'est ce point que je demande au ministre d'éclaircir avant de terminer.

Advenant six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

CHEMIN DE FER NIAGARA, SAINTE-CATHERINE ET TORONTO.

M. CALVERT (par M. Clarke) propose la troisième lecture du bill (n° 69) constituant en corporation la compagnie du chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto.

M. SPROULE : En l'absence de M. Maclean, je propose :

Que ce bill ne soit pas lu maintenant une troisième fois, mais renvoyé au comité général avec instruction de l'amender de manière qu'il y soit pourvu à ce que le maximum du tarif pour voyageur en première classe sur le dit chemin n'excède pas 2 cents par mille.

A l'appui de cette motion, j'ose dire que s'il est au Canada un chemin de fer en état de transporter les voyageurs conformément à ce tarif, c'est bien celui qui traverse cette partie du pays, la plus prospère de toute la province de l'Ontario et de toute la Confédération, comme le savent presque tous les membres de cette Chambre. J'apprends de plus, qu'on a l'intention de faire de ce chemin un chemin électrique ; si tel est le cas, pas un chemin de fer électrique au Canada ne demande plus de deux cents par mille ; ce ne serait pas causer de préjudice au chemin, que de réduire son tarif à 2 cents.

M. SUTHERLAND : Je prierais mon honorable ami de ne pas insister, pour le moment, sur son amendement. Cette partie du pays, à travers laquelle va passer le chemin que l'on veut bâtir, se propose d'avoir encore d'autres chemins de fer, et si, comme le dit

mon honorable ami, celui-ci doit être un chemin de fer électrique, nul doute que son tarif ne soit en harmonie avec celui des autres chemins, et ne soit pas de 2 cents par mille. Je croirais injuste de paralyser cette entreprise, et c'est mon avis qu'il faudrait plutôt attendre qu'il fût passé un acte général. Quoique, en thèse générale, il y ait beaucoup à dire, j'espère qu'on n'adoptera pas cet amendement comme amendement à ce bill.

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

SECONDE LECTURE.

Bill (n° 152)—du Sénat—concernant la "Northern Commercial Telegraph Company" (Limitée.)—(M. Morrison.)

Bill (n° 151) —du Sénat—incorporant la Compagnie Impériale de prêts et placements. —(M. McCarthy.)

Bill (n° 157) concernant la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Sud-Ouest. —(M. Hughes.)

Bill (n°158) concernant la Compagnie du chemin de fer du district d'Edmonton, et ayant pour objet d'en changer le nom en celui de "La Compagnie de chemin de fer d'Edmonton, du Yukon et du Pacifique.—(M. Oliver.)

LA "NORTHERN TELEGRAPH COMPANY".

La Chambre continue l'examen de la motion du ministre des Finances que M. l'Orateur quitte son siège pour que la Chambre se réunisse de nouveau en comité des subsides.

M. SPROULE : L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux n'avait pas encore terminé son discours à six heures, et pourtant, je ne le vois pas ici pour continuer l'explication qu'il désirait donner à la Chambre. Comme l'honorable ministre vient justement d'entrer, je voudrais savoir s'il serait dans l'ordre en continuant son explication. Je n'allais dire quelques mots que parce qu'il était absent.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je n'ai pas encore dit ce que je me proposais de dire en réponse à la question que m'avait faite l'honorable chef de l'opposition. Il a parlé des lettres que j'ai écrites, et a dit, à ce sujet, qu'on aurait dû accorder à M. Roche quelques mois pour arranger son affaire, et que le gouvernement avait agi, comme il s'y croyait obligé, sans avoir accordé à M. Roche le délai auquel il avait droit, dans les circonstances. Je dois faire remarquer au comité la copie de la lettre que l'honorable député a lue cette après-midi à la Chambre, et le comité verra sans peine que, personnellement, je n'ai aucunement assuré à M. Roche que le gouvernement s'engageait à attendre son bon plaisir, ou à lui accorder un délai pour commencer les travaux et pour mettre l'entreprise en voie d'exécution. Ma lettre a déjà été lue, mais je désire la relire, vu la déclaration que j'ai fait à la séance de l'après-midi :

> En vérité, je suis bien heureux d'apprendre que vous avez l'intention, en votre qualité de représentant de la "Northern Commercial Telegraph Company" (à responsabilité limitée) de commencer sans délai inutiles la construction de la ligne télégraphique depuis la côte jusqu'à Dawson-City et de poursuivre ensuite avec célérité la pose d'un ou plusieurs câbles depuis Vancouver jusqu'au point de contact avec la ligne télégraphique sur la terre ferme.
>
> Le gouvernement désire fortement voir des particuliers entreprendre ces travaux et les voir poursuivre sans retard ; les besoins de ce district sont si grands que l'on croit qu'une entreprise de cette nature serait éminemment avantageuse.

Voici la garantie que renferme cette lettre :

> Vous pouvez compter sur l'appui et l'approbation du gouvernement dans vos tentatives de mener cette entreprise à bonne fin.

Nous avons conversé longtemps, et j'ai rapporté cette conversation du mieux possible, vu le temps qui s'est écoulé depuis, et je me rappelle très distinctement que M. Roche n'a pas compris que mes paroles voulaient dire que le gouvernement, en tant que j'étais en état de parler pour lui dans la circonstance, s'engageait à ne rien faire pour accomplir une telle entreprise. J'étais convaincu, en moi-même, que jusqu'à la réunion des Chambres, et je crois le lui avoir dit, le gouvernement ne prendrait aucune décision, et je crois que, si la compagnie s'était mise résolument à l'ouvrage, avait immédiatement commencé les travaux, ce que M. Roche se disait en état de faire, le gouvernement n'eût pas été enclin à intervenir. Nos pourparlers avaient appris à M. Roche que, s'il voulait être le premier à entreprendre la construction d'une ligne télégraphique, il aurait à commencer sans délai. Au cours de ces pourparlers, il déclara, pas une fois seulement, mais maintes fois, qu'il avait parcouru toute la région, qu'il s'était rendu en Colombie Anglaise, qu'il avait traversé cette partie du pays, en sa qualité de représentant d'un syndicat de capitalistes, d'après ce que j'ai compris, et qu'après avoir étudié la situation, il en était arrivé à la conclusion que le bon moyen d'établir une ligne télégraphique à cet endroit était de l'établir depuis Skaguay jusqu'à Dawson, et de la relier avec la Colombie Anglaise, soit à Vancouver ou à Victoria, au moyen d'un câble partant de Skaguay. C'est le projet mûri qu'il entretenait . Il me déclara de plus, si je ne me trompe, qu'il s'était rendu à Washington auparavant et qu'il avait conclu des arrangements avec le gouvernement américain.

Tout ceci se passait avant qu'il eût eu une seule entrevue avec moi et avant qu'il fût à ma connaissance qu'il existait une personne du nom de Roche.

Il m'apprit qu'il avait fait ces explorations avant que le parlement eût accordé la charte de constitution en corporation. Il me laisse entendre très clairement qu'il avait les ressources nécessaires, et qu'il était prêt à commencer les travaux. Ayant appris qu'il avait parcouru la Colombie Anglaise et traversé le territoire pour découvrir quels étaient les endroits les plus favorables à la construction d'une ligne télégraphique, et qu'il avait été jusqu'à Washington pour compléter ses arrangements, cela me donnait lieu de croire qu'il ne voulait pas simplement obtenir une charte, mais qu'il s'était assuré les ressources nécessaires pour lui permettre de faire les travaux sans délai. Telle était la situation alors, comme M. Roche me la dépeignait.

Mon honorable ami, le chef de l'opposition, attire mon attention d'une façon particulière, sur ce paragraphe de ma lettre où, dit-il, j'ai parlé d'une entente qui aurait existé entre le département et M. Roche. Cette lettre a été écrite par M. Roche dans l'après-midi du jour même où j'écrivais la lettre que je viens de lire. M. Roche savait parfaitement bien la portée et la nature de l'entente. Il savait que ce n'était pas de ma part une entente de nature à engager le gouvernement en aucune façon. Il savait qu'il dépendait de l'expédition dont il était chargé d'obtenir le droit exclusif de construire une ligne télégraphique. Mon honorable ami, le chef de l'opposition, prétend qu'il fallait 4 ou 5 mois à M. Roche pour retourner chez lui, conclure ces arrangements financiers, mais j'ai déjà fait remarquer qu'il ne m'avait pas représenté qu'il eût de tels arrangements à conclure et qu'il s'était présenté à moi comme ayant tous les capitaux voulus pour mener l'entreprise à bonne fin.

Considérez les faits sous leur vrai jour. M. Roche m'a fait comprendre qu'il avait acquis le charte d'incorporation de la Compagnie de télégraphe commerciale du Nord. C'était une charte canadienne ; il n'aurait pas à retourner en Angleterre pour obtenir une loi ou pour avoir la concession d'une charte. Il avait obtenu cette charte ici. Elle exigeait que la compagnie tînt une réunion et s'organisât et qu'elle fît le dépôt d'un certain montant d'argent. N'est-il pas ridicule de prétendre que nous aurions dû attendre six mois, ou jusqu'au mois d'avril, le retour de M. Roche pour qu'il organisât sa compagnie ? Prétendra-t-on qu'il était du devoir du gouvernement d'attendre que ce monsieur se décidât à agir avant d'agir lui-même, ou que le gouvernement aurait dû demander à M. Roche ce qu'il avait fait ? Je n'ai pas cru que j'étais tenu de lui demander ce qu'il faisait. Je ne connaissais même pas le lieu de son domicile.

M. FOSTER : Vous ne connaissiez pas, je suppose, le domicile du Dr Haley ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, mais c'était M. Roche qui s'occupait de cette affaire.

M. PRIOR : Une lettre adressée à M. Roche, M.P., Angleterre, lui serait parvenue.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Au départ de M. Roche de mon bureau, il m'assura que l'entreprise serait imédiatement commencée, et sans délai. Il me dit même qu'un câble serait posé cet été. Il savait parfaitement que le gouvernement était fortement convaincu de la nécessité de construire une ligne télégraphique cette saison, et la conversation qu'il avait eue avec moi lui avait appris que le gouvernement aurait à prendre une décision à sa prochaine réunion et que la convocation des Chambres aurait lieu beaucoup plus tôt qu'elle n'a eu lieu cette année. Qu'arriva-t-il cependant ? Rien ne fut fait. Quant à nous, nous n'entendîmes plus parler de la compagnie et, en réalité, cette dernière ne fut organisée qu'un mois après avoir appris que le Gouverneur en conseil avait pris cette décision.

M. SPROULE : Quand le gouvernement prit-il une décision ou adopta-t-il l'arrêté du conseil ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce fut, je crois, le 3 mars ; c'est aussi ce que pense mon très monorable ami, le premier ministre. D'abord M. Roche ne reçut pas de ma part l'assurance que le gouvernement ne prendrait aucune décision avant une certaine époque. Il ne m'en a pas demandé. Tout ce que M. Roche voulait avoir de moi c'était une lettre démontrant que le gouvernement était bien disposé. Vous pouvez voir par les termes mêmes de la lettre qu'elle ne contient rien de plus. Le gouvernement ne lui a pas dit autre chose qu'il préférait faire construire la ligne par une compagnie de particuliers, plutôt que par l'Etat. Si la compagnie avait commencé et activé les travaux, le gouvernement aurait favorisé l'entreprise. M. Roche m'a demandé, et je lui ai appris que, lorsque le temps sera venu, je n'hésiterais pas à demander au ministre de l'Intérieur s'il serait possible d'en arriver à une entente avec la compagnie pour l'usage du télégraphe par l'Etat.

M. PRIOR : L'honorable ministre (M. Blair) savait que le fil avait été acheté.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je l'ignorais. Je suis heureux que l'honorable député (M. Prior) ait mentionné ce détail parce que la première chose que nous apprit M. Roche, quand il vint à Ottawa, au commencement de la session, fut que la compagnie avait déjà le fil nécessaire ; que ce dernier avait été fourni par la compagnie Henley ou une compagnie d'un autre nom, et qu'il était rendu à Vancouver. Je lui ai dit : Si vous pouvez convaincre le gouvernement que les travaux seront poussés avec activité, il vous permettra de tenter l'entreprise. Je lui conseillai de voir le ministre des Travaux publics, la

construction de cette ligne relevant de ce département. Je crois qu'il le vit et je crois aussi que le ministre des Travaux publics a affirmé à M. Roche qu'il n'y avait pas à Vancouver de fil pour la compagnie. M. Roche m'apprit plus tard qu'il avait été sous une fausse impression, que le fil était demeuré quelque part en chemin. Quand j'ai fourni cette explication au ministre des Travaux publics—car je crois que le gouvernement était en faveur de confier l'entreprise à des particuliers, s'il était certain que les travaux seraient poussés énergiquement—quand je donnai au ministre des Travaux publics cette explication de la première déclaration de M. Roche, à savoir que le fil était à Vancouver, le ministre des Travaux publics prit, je crois, des informations et ne put même pas découvrir que le fil était en route.

M. PRIOR : M. Roche fit-il cette déclaration à l'honorable ministre en personne, ou lui écrivit-il à ce sujet ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je viens de dire que bien que j'aie pu recevoir un mot de M. Roche à cet effet, je n'ai jamais de ma vie reçu une lettre de lui. A sa première visite, durant la session, il m'apprit que le fil était à Vancouver.

M. PRIOR : Ceci se passait en avril ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, en avril. Il m'apprit plus tard qu'il s'était trompé, que le fil avait été retardé en route quelque part sur le parcours du Northern Pacific—je crois, du moins, que c'est la ligne de chemin de fer à qui il avait confié le soin de transporter le fil. Et, comme je l'ai dit, le ministre des Travaux publics prit des informations et s'assura qu'il n'y avait à aucun endroit de la côte du Pacifique de fil appartenant à la compagnie. Mais il est une chose que je puis déclarer, c'est qu'alors même que je n'aurais pas écrit de lettre le gouvernement était prêt à confier l'entreprise à toute compagnie responsable plutôt que d'entreprendre cet ouvrage lui-même. Quand ce monsieur est venu ici, s'il avait prouvé à la satisfaction du ministre des Travaux publics qu'il pouvait exécuter ces travaux avec vigueur, je crois que le gouvernement aurait été trop heureux d'accepter cette soumission. Mais le gouvernement a cru que cette compagnie n'offrait pas les garanties nécessaires et que si l'entreprise était retardée, cela serait préjudiciable aux intérêts de cette partie du pays. Il s'agissait d'avoir une ligne télégraphique le plus tôt possible. Je me demande si quelqu'un peut trouver à redire de la politique suivie par le gouvernement à ce sujet.

M. TAYLOR : Vous n'avez pas attendu que le parlement s'assemblât et votât les subsides.

M. BLAIR.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le gouvernement devait adopter une politique à ce sujet. Quant à M. Roche, le gouvernement ne s'était nullement engagé envers lui ; le gouvernement voulait étudier la question et mûrir sa politique. Le gouvernement a étudié la question avant le réunion des Chambres, afin d'être prêt à faire connaître au parlement quelle était l'attitude qu'il entendait tenir sur cette question.

M. FOSTER : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire si le parlement avait voté quelque crédit pour cela ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Oui.

M. FOSTER : Où cela se trouve-t-il ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Dans les estimations.

M. FOSTER : Mais où ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Dans le bill des subsides.

M. FOSTER : Où dans le bill des subsides?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Vous l'avez sous les yeux.

M. TAYLOR : Le bill des subsides de l'an dernier ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. FOSTER : L'honorable premier ministre voudra-t-il mentionner l'item ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : "Travaux publics" ligne télégraphique dans la Colombie Anglaise.

M. FOSTER : L'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) veut-il consulter les "Débats" et les estimations et nous dire quel a été la raison de ce vote depuis des années ? Prétend-il que ce vote était pour la construction d'une nouvelle ligne télégraphique au Yukon ? L'honorable premier ministre veut-il dire——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai qu'un mot à dire et si on me le permet——

M. FOSTER : Comme question de fait, il n'y a pas de subsides votés pour cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Lorsqu'on approchait de la date fixée pour l'ouverture du parlement, cette question a été soumise comme étant de nature à être traitée sans délai. Le conseil était en possession de tous les renseignements dont je viens de faire part à la Chambre, y compris le fait que cette compagnie commerciale du Nord avait garanti qu'elle s'occuperait de l'entreprise et la mènerait à bonne fin ; et lorsque nous avons pris des renseignements, nous n'avons pas pu nous assurer de ce que cette compagnie

eût accompli quoi que ce soit. D'après mes renseignements j'étais tenu d'avertir mes collègues du conseil que je n'avais pas appris que cette compagnie eût accompli quoi que ce soit. Il n'était pas à ma connaissance qu'elle eût fait quelque chose et il n'y a rien maintenant qui puisse donner à entendre qu'elle eût fait quelque chose. Je ne saurais voir comment elle aurait pu accomplir quelque chose de quelque importance, comment elle aurait pu prendre des engagements quand on considère que la compagnie n'a été organisée qu'un mois plus tard. Maintenant, il me semble qu'il n'y a aucune raison qui puisse donner droit aux critiques faites par mon honorables ami (M. Prior) sur l'action ou l'inaction du gouvernement. Et toutes les histoires dont se sont régalés ses amis de la gauche, à propos des divergences d'opinion et des différends au sein du conseil, a propos des différends à ce sujet—toutes ces histoires ne sont que des produits de l'imagination de l'honorable député.

M. TAYLOR : Le ministre peut-il dire à la Chambre quand la commande a été donnée à Charleson et Cie pour les matériaux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela ne relève pas de mon département, mais on me dit que c'était vers le 13 mars.

Sir CHARLES TUPPER : Je regrette de n'avoir pas été ici plus tôt pour entendre les explications données par le ministre des Chemins de fer et Canaux sur le sujet sur lequel j'ai attiré son attention, car je crois que c'était d'une grande importance. L'honorable ministre semble croire que vu qu'il n'avait pas reçu de communications de cette compagnie, c'était une raison suffisante pour porter le gouvernement à entreprendre lui-même cette construction. Je désire attirer l'attention du ministre sur ce que ses relations avec cette compagnie de télégraphe avaient eu lieu le 6 octobre, et que quiconque est au courant de ces affaires sait qu'il faut beaucoup de temps pour organiser une compagnie à Londres.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est là une compagnie canadienne et elle a été organisée ici.

Sir CHARLES TUPPER : Mais ce n'est là que le commencement de l'entreprise ; il faut que cette compagnie obtienne des fonds.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle avait les fonds longtemps avant cela ; si elle les a jamais eus, elle les possédait avant cela.

Sir CHARLES TUPPER : Mais ce n'est pas l'usage parmi les capitalistes à propos d'une entreprise importante, et il n'est pas practicable de manier les fonds pour une grande entreprise de ce genre avant que de pouvoir publier les mesures qui ont été adoptées à cet égard par le gouvernement, et la correspondance qui a été échangée entre le ministre des Chemins de fer et Canaux et la Compagnie commerciale du Nord, telle que représentée par les lettres de l'honorable ministre prouve jusqu'à la certitude qu'il était nécessaire pour les organisateurs de prendre des mesures afin d'obtenir à Londres les fonds requis pour l'entreprise. Maintenant, je pourrais dire que j'étais à Londres lorsque ces compagnies ont été lancées et j'ai cru qu'il était de mon devoir, comme la Chambre le sait, aussitôt que j'ai lu dans le discours du Trône la déclaration, qui, je crois, constituait le premier avertissement que nous avons reçu en ce pays, ou que qui que ce soit, dans aucun pays ait reçu de ce que le gouvernement avait l'intention d'entreprendre ces travaux—aussitôt que mon attention a été attirée là-dessus, j'ai cru qu'il était de mon devoir, lors de la discussion sur l'Adresse, d'attirer immédiatement l'attention du gouvernement et celle du ministre des Chemins de fer et Canaux, sur des lettres signées par cet honorable ministre qui étaient en contradiction flagrante avec la déclaration du gouvernement à l'effet qu'il avait l'intention d'entreprendre ces travaux. Je dois dire qu'il me paraît impossible d'attacher trop d'importance à ce que peuvent faire les membres du gouvernement du Canada, et spécialement à la ligne de conduite suivie par le gouvernement dans les affaires de ce genre. Nous savons tous que vu les ressources inépuisables dont jouit le Canada, c'est de la plus haute importance, lorsqu'on fait des entreprises sûres et pratiques donnant de bonnes indications de réussite, que les capitalistes qui sont portés à placer leurs fonds dans ces entreprises aient pleine et entière confiance aux déclarations du gouvernement et de même à celles des ministres de ce gouvernement. Je dis que je suis convaincu que rien ne peut nuire plus fortement aux intérêts du Canada, rien ne peut faire plus de dommage au Canada que le fait pour les membres du gouvernement de prendre une attitude de nature à détruire la confiance des capitalistes anglais en leurs déclarations. Ce n'est pas la première fois je crois, que les membres du gouvernement ont absolument manqué de prendre une attitude propre à servir les intérêts du pays; j'ai attiré l'attention de la Chambre, il y a un an, sur la conduite très remarquable du ministre de la Marine et des Pêcheries lorsqu'il a publiquement conseillé au peuple anglais, lors d'un discours qu'il a prononcé et qui a été publié dans les journaux, de ne pas placer de fonds dans l'exploitation du Yukon.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non pas.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre met en doute la vérité de cette proposition, mais j'ai, par hasard, sous la main une preuve qui règlera la question.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne me suis pas servi du langage que m'attribue l'honorable député. Je lui conseille la circonspection et la prudence.

Sir CHARLES TUPPER : Je vais dire à l'honorable ministre ce qu'il a dit, en lisant un extrait d'un journal, qui est un des partisans les plus outrés de ce gouvernement qui puissent être trouvés au Canada ou ailleurs, c'est-à-dire, le " Canadian Gazette " de Londres, qui est publié, comme chacun sait, sous la direction immédiate du gouvernement, et qui ne perd jamais l'occasion de louer tout ce qu'il fait et de défendre le gouvernement en toutes circonstances. Je vais maintenant citer l'un de ces organes, contenant le rapport d'un discours prononcé par l'honorable ministre à Tenbigh, dans le pays de Galles :

Plus tard, le même jour, sir Louis Davies a assisté à un banquet donné en son honneur, et répondant à la santé qui avait été portée en son honneur, il a donné des détails intéressants sur les diverses provinces du Canada, et sur les ressources immenses et inépuisables du Canada. A propos des régions aurifères du Klondike, découvertes dernièrement, il a dit que plusieurs personnes lui avaient demandé, s'il leur conseillerait d'y envoyer leurs fils, et qu'il avait répondu très positivement " non ", et lorsqu'on lui a demandé s'il serait sage de placer des fonds pour l'organisation de compagnies dans le but d'exploiter cette région, il a répondu, de la façon la plus forte, " non ".

Avais-je raison ou non, lorsque j'ai dit que l'honorable ministre s'est servi des termes les plus forts possibles, en sa qualité de ministre de la Couronne, pour empêcher les capitalistes de la Grande Bretagne de placer leurs fonds dans l'exploitation du Yukon ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député ne prétend pas, sans doute, lire un rapport de mon discours ?

Sir CHARLES TUPPER : Je vais maintenant citer un rapport verbatim du discours de l'honorable ministre, publié dans la " Canadian Gazette " :

En ma qualité de membre du gouvernement, dit-il, je sais à quoi m'en tenir sur ce dont je parle. Nous faisons de notre mieux pour établir un gouvernement provisoire dans cette région, mais nous conseillons à tous ceux qui sont en mesure d'attendre de ne pas se rendre au Klondike à présent ; j'espère, dit-il, que mes remarques seront prises en considération hors de cette pièce où je parle aussi bien qu'ici.

Ces remarques étaient faites au temps où, grâce à l'excitation produite par les découvertes faites dans les régions aurifères du Yukon, l'on s'y dirigeait en masse, de toutes les parties du monde, et lorsque l'honorable représentant, en sa qualité du ministre du Canada, a dit que quand on lui avait demandé s'il conseillerait aux sujets anglais, aux habitants de l'Angleterre, de se rendre dans cette région, il a répondu qu'il ne le conseillerait pas, et lorsqu'il a dit : " Quand on me demande si je conseillerais à quelqu'un de placer des capitaux en actions de compagnies formées dans le but de faire l'exploitation de ces terrains aurifères, je réponds catégoriquement : non."

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je leur conseillais d'attendre de plus amples renseignements.

Sir CHARLES TUPPER : Si l'honorable ministre (sir Louis Davies) peut trouver des expressions plus fortes que celles-là, qui soient plus de nature à empêcher les capitalistes de l'Angleterre, dont l'attention était alors attirée là-dessus, de placer leurs fonds, je me contenterai de dire qu'il a plus d'habileté que je n'en lui attribue. Je ne vois nul moyen dont il aurait pu se servir en sa qualité de ministre de la Couronne, qui puisse être plus de nature à empêcher les capitalistes anglais de placer leurs fonds en cette région, pendant cette période critique, à une époque où il serait très à souhaiter que des sujets anglais se rendent dans cette région, que celui dont il s'est servi. L'honorable ministre, quelques jours après, a été empoigné par l'honorable député du comté de King, N.-B. (M. Domville), qui lui a dit qu'il était à organiser une compagnie, et qu'on ne pouvait pas du tout douter de ce que l'honorable ministre (sir Louis Davies) essayait de lui faire tort. Malgré cette déclaration, qui a été répétée, plus tard, devant une partie des membres de la chambre de commerce, l'honorable ministre a signé une lettre, adressée à l'honorable député de King, que je vais lire aux membres de cette Chambre ; et je demande aux honorables membres de cette Chambre s'ils croient que cette ligne de conduite suivie par un honorable représentant de la Couronne, est de nature à servir les intérêts du Canada. Cette lettre est datée de Londres, le 30 juillet 1897, soit une semaine après. L'honorable ministre a signé cette lettre, qui a été publiée dans le prospectus de la compagnie à laquelle l'honorable député de King était intéressé—la Compagnie des Pionniers du Yukon (limitée). En voici le texte :

LONDRES, 30 juillet 1897.

J'ai reçu votre lettre en date d'aujourd'hui, me faisant part de ce qu'on est à former un syndicat en vue d'ouvrir et d'exploiter la région du Klondike et du Yukon. Je n'hésite aucunement à déclarer que l'intention du gouvernement est et sera de rendre accessible et de développer cette riche contrée et je n'ai pas besoin de vous dire que nous serons charmés de regarder avec faveur toute compagnie *bona fide* qui a cela en vue. Le fait de vos relations avec une compagnie de cette nature serait une nouvelle garantie de ce qu'elle est *bona fide* et je serai enchanté si j'apprends que son organisation a été couronnée de succès.

(Signé) L. H. DAVIES.

Voilà l'attitude prise par un ministre de la Couronne. Il porte le peuple de la Grande-Bretagne à croire qu'il n'y a personne à qui il puisse confier ses fonds, avec plus de chance d'obtenir des résultats satisfaisants, que l'honorable député de King. Ainsi, voici un ministre de la Couronne qui dit, d'abord, qu'il ne conseillerait ni aux

capitalistes, ni au peuple de l'Angleterre, de placer quoi que ce soit pour l'exploitation des terrains aurifères du Yukon canadien, et qui, une semaine après, signe une lettre qui a contribué largement à faire réussir l'organisation de cette compagnie. Les fondateurs de cette compagnie, ceux qui y ont placé leurs fonds, basent aujourd'hui leurs réclamations surtout sur ce qu'ils ont été portés à agir ainsi grâce à cette lettre, signée par le ministre de la Marine et des Pêcheries, que l'on tient maintenant responsable, et la renommée du gouvernement du Canada souffre beaucoup en raison de la ligne de conduite suivie par l'honorable ministre. Ensuite, voici ce qu'on lit dans le " Financial Times ", du 14 décembre 1898 :

Dans un article publié hier, nous avons fait la critique du prospectus original de la Compagnie de télégraphe canadienne de la Colombie Anglaise et de la ville de Dawson (limitée) qui demandait au public de fournir, par souscription, £225,000 pour des débentures à 5 pour 100 sur première hypothèque à 95....

Après avoir pris de nouveaux renseignements, notre surprise, de ce qu'on ne fasse nulle mention du plan proposé, est rendue beaucoup plus grande, car nous avons constaté que ceux qui représentent la Compagnie canadienne de télégraphe de la Colombie Anglaise et de la ville de Dawson (limitée) sont parfaitement au courant de ce que fait la Compagnie de télégraphe Commercial du Nord (Northern Commercial Telegraph Company). Cela est rendu évident par la lettre suivante envoyée au mois d'octobre dernier par M. Blair, le ministre canadien des chemins de fer et télégraphes, au personnage qui était à arranger les affaires de la Northern Telegraph Company.

Je ne vois rien dans cette lettre qui la qualifie de personnelle, je ne crois pas que c'eût été une lettre confidentielle. Je crois que c'était là une lettre fournie aux organisations de cette compagnie par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) absolument au même titre que celle qui a été signée par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, que celui-ci a donnée à l'honorable député de King, pour aider à la fondation d'une compagnie. Je crois que c'est très curieux et très significatif que de constater que l'honorable ministre a, le 6 octobre, fait savoir à la compagnie, qu'il était

Certainement très satisfait d'apprendre que c'est votre intention, comme représentant de la Northern Commercial Telegraph Company (limitée) d'entreprendre, sans délais inutiles, la construction de la ligne télégraphique de la côte jusqu'à Dawson-City, ce qui doit être suivi ensuite, avec une promptitude raisonnable, par la pose d'un cable entre Vancouver et le point de raccordement avec la ligne de terre.

Ce n'est pas là une lettre privée. C'est une lettre d'un ministre de la Couronne. C'est là la lettre du président du comité des chemins de fer, des canaux et des lignes télégraphiques, avec le consentement duquel cette charte avait été accordée conformément aux lois du Canada, et pour lequel fait, désapprouvée en partie par le gouvernement, il sera tenu responsable. La lettre est datée du 6 octobre 1898, et on y lit, entre autres choses :

J'ai dit à ces messieurs, très franchement, que mon département avait conclu une entente avec vous.

Je demanderai à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux si c'était là une entente privée. Est-ce ainsi que des ministres s'occupent d'affaires de cette sorte ? Concluent-ils des ententes privées ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'entente est indiquée dans la lettre.

Sir CHARLES TUPPER : S'entendent-ils privément avec les organisateurs de compagnies ? L'honorable ministre dit que c'était une entente privée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vous demande pardon.

Sir CHARLES TUPPER : C'est ainsi. Il a dénoncé l'homme avec qui il avait conclu une entente, en cette Chambre, comme n'étant pas un gentleman et pour quelles raisons. Il l'avait abordé en sa qualité d'homme politique, non comme homme privé, mais en qualité de ministre de la Couronne. Il l'avait abordé comme un ministre qui lui avait donné à entendre que cette affaire était de la compétence de son département.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Prétendez-vous citer ce que j'ai dit ?

Sir CHARLES TUPPER : J'ai cité vos termes exacts, mot à mot ; ce que vous avez dit. Je dis que l'honorable ministre a écrit une lettre adressée à cet homme pour le convaincre que cette affaire relevait complètement de son département, car il a dit :

J'ai dit à ces messieurs, très franchement, que mon département avait conclu une entente avec vous.

Ces messieurs auxquels il fait allusion étaient à former une compagnie dans le même but, et l'avaient aussi abordé, et il écrit à l'homme avec lequel il avait auparavant eu des relations : d'autres m'ont fait des propositions, mais j'ai refusé de leur donner de l'aide.

J'ai dit à ces messieurs, très franchement, que mon département avait conclu une entente avec vous.

Etait-ce là une entente privée ? S'il en est ainsi, l'honorable ministre s'est mis dans une position très équivoque, vis-à-vis cette Chambre. Si les ministres de la couronne entreprennent d'entrer en relations avec les organisateurs de compagnies et de conclure des ententes avec eux, il est temps que cette Chambre s'éveille et qu'elle regarde en quel état sont les affaires. Ce n'était pas là une entente privée. L'honorable ministre a reçu des propositions, en sa qualité de ministre du département qui a donné à entendre à cet homme que cette affaire relevait de son département, parce qu'il a dit que son département avait conclu cette entente avec lui. Cet homme lui a fait des propositions non pas comme affaire privée, mais afin de savoir ce qu'il pourrait attendre du gouvernement

actuel. Le ministre lui avait déjà dit que le gouvernement lui donnerait toute l'aide possible.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai rien fait de semblable.

Sir CHARLES TUPPER : Oui. Le ministre (M. Blair) a écrit qu'il était très satisfait d'apprendre que c'était l'intention de la compagnie d'entreprendre sans délais inutiles la construction de la ligne de télégraphe, de la côte à Dawson City. Il a fait savoir à cet homme qu'ayant reçu des propositions de la part d'une autre compagnie, il a répondu à cette dernière qu'elle arrivait trop tard, vu que le département avait conclu une entente avec la Commercial Company à l'effet que le gouvernement donnerait à celle-ci son appui. L'honorable ministre (M. Blair) veut-il nier cela ? Voici ce qu'il a écrit :

J'ai dit à ces messieurs, très franchement, que mon département avait conclu une entente avec vous.

Est-ce que cela veut dire quelque chose, ou bien est-ce que cela ne signifie rien ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il avait une lettre de moi pour montrer ce que cela signifiait.

Sir CHARLES TUPPER : Oui, il avait deux lettres écrites par vous. L'une à l'effet que vous étiez charmé de ce qu'il avait fait l'entreprise, et l'autre lui disant que vous aviez refusé de donner de l'aide à une compagnie rivale, parce que vous aviez promis de donner la préférence à sa compagnie. C'était là une affaire conclue entre le ministre et cet homme. Rien ne la marquant comme devant être secrète ou confidentielle ; mais maintenant le ministre dénonce cet homme parce qu'il s'est servi de ces lettres, lorsqu'il croyait et lorsqu'il savait qu'elles étaient publiques.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Puis-je poser une question à l'honorable député ?

Sir CHARLES TUPPER : Certainement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (sir Charles Tupper) prétend-il sérieusement m'attribuer le langage en question tout en croyant que je m'en suis servi ?

Sir CHARLES TUPPER : Je dis que je l'ai obtenu, suivi de votre signature.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je demande à l'honorable député, si, oui ou non, il prétend dire, devant le parlement, que j'ai déclaré que chacune de ces deux lettres étaient privées et confidentielles ?

Sir CHARLES TUPPER : Si l'honorable ministre (M. Blair) dit qu'il n'a pas dénoncé l'homme à qui il a adressé ces lettres et déclaré qu'il n'était pas un gentleman parce qu'il avait publié ces lettres qui étaient confidentielles, je prétends que les " Débats " prouveront que j'ai raison et que l'honorable ministre se trompe.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les " Débats " ne prouveront rien de tel.

Sir CHARLES TUPPER : Et qu'est-ce que les " Débats " prouveront ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les "Débats" prouveront que j'ai déclaré au parlement que j'ai écrit une deuxième lettre à cet homme, qui était confidentielle, qu'il savait être confidentielle et que lorsqu'il a publié cette seconde lettre il a prouvé qu'il n'était pas un gentleman. Voilà ce que les " Débats " prouveront ; c'est là ce que l'honorable député (sir Charles Tupper) m'a entendu dire et cependant, il dénature sciemment mes remarques.

Sir CHARLES TUPPER : J'ai ces deux lettres en main, et ni l'une, ni l'autre n'est privée, ni l'une, ni l'autre n'est confidentielle.

M. l'Orateur, si elles l'étaient, l'honorable ministre (M. Blair) ne devrait pas continuer à siéger comme faisant parti du ministère de la Couronne. Si cette promesse de donner l'aide et l'appui du gouvernement à cette compagnie, de prendre fait et cause pour cette compagnie, cette promesse de refuser d'avoir rien à faire avec une compagnie rivale, est une promesse confidentielle, elle porte en elle-même une indication de la conduite du ministre qui devait avoir pour effet de lui enlever le droit de siéger en qualité de ministre de la Couronne.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (sir Charles Tupper) est libre d'avoir l'opinion qu'il lui plaira, mais il n'est pas libre de prétendre que j'aie dit quelque chose que je n'ai pas dit.

Sir CHARLES TUPPER : J'ai dit que le ministre a déclaré que ces lettres écrites par lui-même étaient confidentielles. Mais maintenant il n'ose pas dire qu'elles étaient confidentielles, car s'il le faisait, il s'avouerait coupable d'avoir donné son appui à l'organisation d'une compagnie avec la promesse de lui procurer l'appui du gouvernement au préjudice d'une autre compagnie. S'il dit qu'il a agi ainsi de façon confidentielle, pouquoi l'a-t-il fait ? La seule excuse que le ministre puisse donner pour avoir écrit cette lettre, c'est qu'il agissait dans l'intérêt du pays, qu'il cherchait à faire placer des fonds dans une entreprise importante, et s'il en est ainsi, comme cela doit être, alors celui qui a reçu cette lettre avait parfaitement le droit de s'en servir pour l'aider à obtenir ces fonds. Voici ce que le ministre a écrit, et de sa nature même, c'est là une lettre publique :

Le gouvernement désire ardemment que des entrepreneurs privés prennent cette construction en main

et qu'elle soit faite immédiatement ; et les besoins de la région sont de nature à nous porter à croire qu'une entreprise de cette sorte donnerait des profits très considérables.

M. l'Orateur, je dis que c'était le but de cette lettre, le but qu'elle a atteint, que d'aider l'intéressé, puissamment, à obtenir les fonds. Lorsqu'une construction publique importante et avantageuse est proposée, et lorsqu'une charte a été accordée par ce parlement du Canada, pour permettre à quelqu'un d'entreprendre les travaux, je prétends que le gouvernement du Canada fait bien d'aider les entrepreneurs en disant qu'il approuve l'entreprise. Je ne veux pas attaquer le ministre à cause de ce qu'il a promis l'aide et l'appui du gouvernement publiquement, mais je l'attaque parce qu'après avoir ainsi promis l'aide du gouvernement du Canada, après s'être engagé lui-même très fortement pour l'aide à donner à cette compagnie, maintenant que cette compagnie a dépensé une grosse somme d'argent sur la foi de ces promesses, il change de conduite et permet au gouvernement de détruire cette entreprise privée. Quel qu'étranges qu'aient été les actions du gouvernement actuel du Canada, je ne puis croire que le premier ministre et son gouvernement, ayant pris connaissance des faits qui ont été démontrés à cette Chambre aujourd'hui, soient prêts à se décider à se servir des fonds publics du Canada pour détruire une entreprise qu'ils ont encouragée. Et remarquez, M. l'Orateur, jusqu'à présent, le gouvernement n'a pas été autorisé, par le parlement, à dépenser un seul dollar des fonds publics pour les fins d'une entreprise semblable. Sans y être autorisé, sans en avoir le droit, sans que le parlement en soit informé, il se propose maintenant de faire des travaux publics qui auront pour effet de détruire une entreprise privée qu'ils ont promis d'appuyer, et au sujet de laquelle un ministre de la Couronne a déclaré aux organisateurs qu'ils auraient la préférence du gouvernement et qu'ils pourraient compter sur son appui. Si le ministre des Chemins de fer avait instruit le gouvernement de ces faits, tels qu'ils sont aujourd'hui portés à la connaissance de la Chambre, je ne puis croire que le gouvernement aurait voulu prendre la décision qu'il fait connaître maintenant. Et si le gouvernement veut agir ainsi, alors c'est très malheureux pour le Canada, que d'avoir un gouvernement semblable. Ce n'est pas là une affaire applicable à cette compagnie seulement, cela implique la bonne foi du Canada. Si les ministres de la Couronne sont aussi étourdis que l'a été le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) il y a plus d'un an, et que le ministre des Chemins de fer et Canaux, l'est aujourd'hui ; si les ministres sont assez étourdis pour promettre l'aide du gouvernement aux entreprises des corporations privées et ensuite détruire les résultats de ces travaux et de ces dépenses, alors nous sommes dans une triste position, vraiment. Et, M. l'Orateur, le gouvernement a agi sans en avertir aucunement la compagnie, ainsi que le fait remarquer le promoteur de ce bill, qui est l'un des membres de la Chambre des communes de la Grande Bretagne. Il nous dit que c'est le 27 mars qu'il a appris pour la première fois que le parlement du Canada n'agissait pas franchement à son égard, et qu'alors il était à conclure tous ses arrangements et à faire tout ce qui était nécessaire pour mener à bonne fin cette entreprise de la meilleure manière possible.

Si l'honorable ministre s'était assuré que ces entrepreneurs—auxquels il avait confiance lorsqu'il a écrit ces deux lettres—car je suppose qu'il a pris la peine de se renseigner sur leur position avant que de se permettre des déclarations de cette nature—n'étaient pas en mesure de faire ces travaux, et que bien qu'ils aient été bien disposés, les travaux traîneraient et ne seraient pas terminés, sous leur direction, alors agissant justement et impartialement, il aurait retiré cette préférence qu'il avait accordée, et signée en sa qualité de ministre des Chemins de fer et Canaux, et l'aurait donnée à cette compagnie-ci. Mais qu'a-t-il fait ? Il appert qu'on est entré en correspondance avec Lord Strathcona, qui a câblé au gouvernement que cette compagnie a toutes les ressources et l'habileté nécessaires à la réussite de l'entreprise. Voilà où l'on en est et il me semble qu'on ne pouvait frapper plus fatalement le crédit du Canada. Essayez de faire organiser une compagnie pour le service rapide transatlantique en Angleterre, demain et qu'aurez-vous à affronter ? Je ne crois pas que le gouvernement actuel ait jamais l'importance, non pas pour lui-même, mais pour le Canada, qu'il y a à ce que le gouvernement du Canada agisse franchement envers les capitalistes de la Grande-Bretagne, et nous en avons ici un exemple. Qu'il essaie de faire organiser une compagnie pour l'établissement d'un service rapide en Angleterre, maintenant, ce qui dépendrait d'un acte du parlement du Canada et de l'action du gouvernement du Canada et il rencontrera partout des capitalistes anglais qui diront : nous ne pouvons pas nous intéresser à cette entreprise, car après avoir dépensé un million de dollars, le gouvernement nous dira qu'il a changé d'avis, et qu'il s'est décidé à construire et à exploiter lui-même une ligne rapide. D'abord, l'importance, pour le Canada, d'intéresser les capitalistes anglais à ce pays ne peut pas être estimée trop haut ; ensuite, afin d'éviter de rendre absolument impossible la question de l'entreprise, à l'aide des capitaux anglais, des affaires les plus sûres et les plus claires, la première condition du succès, c'est de voir à ce que le gouvernement du Canada soit considéré comme égal en tous point au gouvernement anglais, de façon à ce que lors-

que le gouvernement sera engagé envers des entrepreneurs, l'on puisse se fier à lui pleinement, et que lorsqu'on aura placé des fonds, sur la foi des promesses du gouvernement dans une grande entreprise, les gouvernements puissent s'élever et tomber, qu'une demi-douzaine puissent se remplacer les uns les autres, et que quelque gouvernement qui soit au pouvoir, il sera tenu de remplir ces engagements qu'il approuve ou non l'entreprise. Le gouvernement du Canada n'est pas seulement tenu d'adopter cette ligne de conduite par rapport à toutes ces entreprises, afin que tout ce qu'il peut faire soit au-dessus de tout soupçon et qu'on puisse y porter intérêt, mais lorsqu'un ministre de la Couronne s'est engagé à donner de l'aide, à appuyer, à sanctionner une entreprise, il doit considérer cet engagement comme une promesse solennelle et sacrée de sa part. Il doit cela non pas seulement à lui-même ou à la Chambre, mais aussi au pays, car de la bonne foi, par rapport à ces entreprises, dépend le seul espoir qu'il reste aux Canadiens, d'intéresser le grand marché de capitaux du monde, aux entreprises pour lesquelles quelque subvention ou quelque aide du gouvernement sont en jeu. Si l'on admet que le gouvernement a induit des capitalistes à placer leurs fonds dans ce qui était représenté par le gouvernement du Canada comme étant une entreprise importante, à laquelle il était intéressé et pour laquelle il avait décidé de donner la préférence à certaine compagnie, on ne peut pas prétendre qu'il lui soit loisible, sans un seul mot d'avertissement, de déclarer : nous avons changé d'avis ; nous avons reconnu que c'est là une entreprise qui fournira plus de patronage au gouvernement, et nous permettra de pourvoir aux besoins d'un groupe d'intrigants qui nous tourmente journellement pour obtenir des places et des émoluments, et nous avons décidé de lâcher votre compagnie et prendre nous-mêmes la direction de l'entreprise. Et le gouvernement prend cette direction sans le consentement du parlement. J'ai reconnu qu'il était de mon devoir, dès que le gouvernement eût déclaré qu'il avait l'intention d'entreprendre ces travaux, de faire remarquer au ministre des Chemins de fer et Canaux, lors de la discussion sur l'Adresse, dans quelle position le gouvernement s'était mis ; j'ai demandé au ministre des Chemins de fer et Canaux, au cours de cette discussion, de se rendre justice à lui-même en se tirant de la position dans laquelle il s'était mis à ce sujet et d'expliquer à la Chambre que toute l'affaire avait raté et que ceux-ci n'avaient pas pu réussir à mener leur entreprise à bonne fin, et qu'on leur avait dit que le gouvernement avait résolu d'entreprendre lui-même les travaux.

Mais l'honorable ministre n'a pas donné un seul mot d'explication, excepté cette après-midi, lorsque l'honorable député de Victoria (M. Prior) eût exposé cette matière aussi clairement et aussi sommairement qu'il lui était possible de faire avec cette correspondance incomplète et tronquée qui, paraît-il, est tout ce que l'opposition a pu obtenir en fait de renseignements.

Il n'y a pas que les membres de la gauche qui aient trouvé à redire à l'attitude du gouvernement en cette matière ; mais pas un membre indépendent de la droite, pas un ministre qui connaît le véritable état de choses, qui ne sente que le gouvernement a suivi une ligne de conduite tout à fait injustifiable. Tout homme d'affaires, conservateur ou libéral, après avoir entendu exposer cette question sans artifices oratoires, dirait que le gouvernement a manqué à son devoir envers le pays, a offensé la justice et a commis une lourde faute au point de vue d'une administration honorable de la chose publique. Vous ne pourriez trouver douze hommes indépendants et intelligents, appartenant à n'importe lequel des deux partis politiques, qui ne condamneraient le gouvernement du Canada à de forts dommages-intérêts pour avoir causé, sans justification ni excuse, un tort presque irréparable à cette compagnie, qui se fiait aux déclarations d'un ministre de la Couronne.

Il paraît que le ministre des Travaux publics, en apprenant que son collègue, le ministre des Chemins de fer et Canaux, se chargeait de mener à bien l'établissement d'une ligne télégraphique, aurait dit : Je crois que vous aurez de mes nouvelles. J'ai des amis que j'ai déjà employés et que je désire employer de nouveau.

Et tout comme le ministre de l'Intérieur a envoyé au Yukon une foule de gens qui étaient incapables de remplir les fonctions qui leur étaient assignées, le ministre des Travaux publics, sans avoir été autorisé par le parlement et par qui que ce soit, car, paraît-il, il est le maître de l'administration, —dit qu'il va prendre la chose en mains, pour satisfaire une horde d'affamés qui sont à ses trousses, et jeter par dessus bord le ministre des Chemins de fer et Canaux, et la compagnie, laquelle, sur la foi d'un engagement de la Couronne, s'est mise à l'œuvre et envoie un de ses employés pour exécuter les travaux.

Je dis qu'il n'est pas besoin de faire un long discours, mais qu'il suffit de relater simplement les faits tels qu'ils sont exposés dans cette correspondance incomplète et tronquée. Pourquoi la correspondance entre le ministre des Chemins de fer et Canaux et les représentants de la compagnie n'est-elle pas déposée sur le bureau de la Chambre ? C'est pourtant ce que demandait la motion. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a-t-il eu honte de produire cette correspondance ? Le premier ministre a-t-il eu peur des faits méprisables qu'auront révélés les lettres échangées entre lui et les promoteurs de l'entreprise ?

Le premier ministre a eu une correspondance très importante avec un des membres les plus intelligents et les plus indépendants de cette Chambre, un partisan du gouverne-

ment, qui avait contribué à l'organisation de cette compagnie. Le député dont je parle présenta à son chef un respectueux mémoire signé par ces capitalistes anglais qui s'étaient engagés dans l'entreprise sur la foi de la parole d'un ministre de la Couronne. Est-ce que ce mémoire n'exigeait pas une réponse ? Est-ce qu'il suffisait de donner le coup de grâce à ce projet en faisant écrire par M. Gobeil une lettre informant les promoteurs que M. Tarte était maître de la situation et que personne ne pouvait rien faire dans une matière de cette nature sans l'autorité de celui qui dicte despotiquement ses volontés à l'administration ?

On a traité la Chambre avec mépris. Pourquoi ? Parce que les ministres, en réfléchissant sur l'acte déshonorant qu'ils avaient commis, avaient honte de produire les documents que la Chambre avait demandés, et que, en leur qualité de représentants de la Couronne, ils étaient tenus de produire, afin de placer l'affaire sous son véritable jour, aux yeux des communes.

Si l'on doit continuer dans cette voie, si les ministres, les uns après les autres, peuvent, au mépris de leurs devoirs, et de leur caractère officiel, traiter ainsi de grands capitalistes et envisager de cette façon des entreprises importantes, le peuple canadien aura raison de regretter le jour où il a confié l'administration des affaires du pays à des hommes qui semblent n'avoir aucun souci de leur honneur, de leur caractère officiel et des intérêts du Canada.

Le PREMIER MINISTRE : Depuis plus de vingt ans que je suis dans la vie publique, j'ai entendu l'honorable préopinant exposer de très étranges propositions, mais je dois dire que jamais je n'ai entendu exposer une théorie plus extravagante que celle que mon honorable ami vient de développer. D'après cette théorie, que l'on peut résumer en quelques mots, l'intérêt privé devrait primer l'intérêt public.

Mais avant d'aller plus loin, permettez-moi de consacrer quelques moments d'attention à un fait qui m'est personnel et que m'ont reproché l'honorable préopinant et l'honorable député de Victoria (M. Prior). La Chambre a ordonné, il y a quelques semaines, la production de la correspondance qui a eu lieu entre M. Haley, un membre de cette Chambre, M. Roche et moi en ma qualité de premier ministre. Le rapport déposé sur le bureau de la Chambre ne contient aucune de mes lettres. La raison en est que les lettres que m'ont adressées M. Haley et M. Roche, ne sont pas en ma possession, mais ont été transmises à mon collègue, le ministre des Travaux publics.

J'ai répondu à M. Haley et à M. Roche, mais n'ayant pas conservé les lettres de ces messieurs au bureau du Conseil privé, je n'y ai pas non plus déposé copies de mes réponses. La raison pour laquelle aucune de mes lettres ne fait partie du rapport que l'on a produit, c'est que le secrétaire du Conseil, en préparant les documents que la Chambre avait demandés, n'a consulté que la liasse officielle, sans fouiller, naturellement, dans ma correspondance privée. Je fais comme tous les ministres, je passe ces motions au secrétaire du Conseil, et celui-ci examine la liasse des lettres reçues et des réponses données, mais comme cette affaire a été confiée au ministre des Travaux publics qui, malheureusement, était malade, et comme la copie des réponses aux lettres qui m'avaient été adressées ne se trouvaient pas au bureau du Conseil privé, le secrétaire n'a pu préparer un rapport absolument complet.

Mais j'ai ici les lettres qui n'ont pas été produites et je vais les lire à la Chambre. J'ai répondu comme suit

OTTAWA, 19 avril 1899.

CHER MONSIEUR HALEY,—J'ai reçu votre lettre et le mémoire que vous avez envoyé au ministre des Travaux publics. Le sujet dont vous m'entretenez est très important, et devra être soumis au Conseil, comme Tarte vous l'a dit. La maladie a empêché Tarte de suivre son bureau depuis quelques jours, mais il est probable qu'il pourra reprendre ses fonctions dans un jour ou deux, et nous étudierons alors votre mémoire sans délai.

Mon honorable collègue, le ministre des Travaux publics, a été malade plus longtemps que je ne pensais. Je pensais, dans ce temps-là, qu'il souffrait d'une simple indisposition, mais j'ai constaté plus tard qu'il était frappé d'une maladie très grave.

L'échange des lettres se continua, et le 3 mai, j'écrivis ce qui suit :

OTTAWA, 3 mai 1899.

MON CHER MONSIEUR HALEY,—J'accuse réception de votre lettre en date de ce jour. J'avais compris, dans la dernière entrevue que j'ai eue sur le sujet que vous mentionnez, que vous viendriez à mon bureau, mardi, le 1er mai, et que je devais discuter le projet avec vous et vos amis et vous donner une réponse définitive

Vous dites dans votre lettre de ce jour que vous attendez une réponse de moi depuis le 1er mai, et que vous n'avez pas même reçu un accusé de réception de votre mémoire. Il y a eu malentendu, je ne sais si c'est par votre faute ou par la mienne, mais il importe peu aujourd'hui d'en chercher les causes. Dans tous les cas, permettez-moi de vous dire que je serai heureux de vous rencontrer en tout temps pour discuter la proposition de la "Northern Commercial Company."

Cette réponse démontre que j'avais vu M. Haley et son ami, M. Roche, et que j'avais manifesté le désir d'avoir une nouvelle entrevue avec eux afin de discuter la matière plus longuement. J'ai répondu, comme c'était mon devoir de le faire, à toutes les lettres qui m'ont été adressées, et je croyais avoir demandé une nouvelle entrevue à M. Roche et à M. Haley. Il semble cependant y avoir eu un malentendu, ces messieurs m'écrivirent et je leur répondis.

C'est tout ce que j'ai à dire à la déclaration de l'honorable député que j'aurais refusé de me conformer à un ordre de la Chambre et violé toutes les lois de l'honneur. J'avoue que je ne me rends pas bien

compte du crime que j'aurais commis. Je répéterai ce que j'ai dit, que je suis le gardien de mon propre honneur, et je ne veux pas que l'honorable député usurpe un rôle qui ne lui appartient pas.

Examinons maintenant le fond de la question. L'on pourrait définir en peu de mots l'attitude des honorables membres de la gauche, en disant que, d'après eux, il fallait sacrifier l'intérêt public à l'intérêt particulier de cette compagnie. Quels sont les faits ? Au cours de la dernière session, le parlement accorda une charte à deux compagnies aux fins de construire une ligne télégraphique de Vancouver ou Victoria, dans la Colombie Anglaise, à Dawson. L'une de ces chartes est la propriété de la compagnie dont on a parlé toute l'après-midi, la "Northern Commercial Telegraph Company." L'autre charte appartient à la "Compagnie de Télégraphe de Dawson et Victoria."

Ici, permettez-moi d'ouvrier une parenthèse, pour demander pourquoi on a accordé une charte à deux compagnies pour la même entreprise, à savoir : pour construire une ligne télégraphique pour relier la capitale de la Colombie Anglaise à la capitale du Yukon. On ne croyait certainement pas que deux compagnies se mettraient à l'œuvre et construiraient deux lignes distinctes.

M. PRIOR : Il y avait deux routes différentes.

Le PREMIER MINISTRE : Aboutissant au même point. J'ose dire que les deux routes n'étaient pas tout à fait les mêmes, mais lorsqu'on affirme qu'il y a deux routes différentes, on ne fait que jouer sur les mots, si les deux routes sont seulement à quelques milles de distance l'une de l'autre et sont destinées à relier la Colombie Anglaise au Yukon. Je ne sache pas que, si une ligne eût été construite par une compagnie, l'autre compagnie aurait exécuté la même entreprise.

L'on nous dit que nous causons un tort considérable à l'une de ces compagnies, parce que le gouvernement entreprend lui-même la construction d'une ligne télégraphique. Mais est-ce que l'une des compagnies n'aurait pas éprouvé des dommages si l'autre avait construit cette ligne ? Le grand argument que l'honorable député a présenté, cette après-midi, c'est qu'on n'avait besoin que d'une seule ligne et que l'on avait accordé une charte à deux compagnies. Pourquoi cela ? Parce que, ainsi que nous le savons tous, il faut du temps et de l'argent pour mettre à flot une compagnie de cette nature et que le succès n'est pas toujours assuré. C'est pour cette raison que le parlement n'a pas hésité à accorder deux chartes dans l'espérance que l'une des deux compagnies pourrait mener l'entreprise à bonne fin.

Nous savons qu'il n'y a pas seulement une compagnie qui ait tenté de s'organiser sous l'empire de cette charte. On a essayé de lancer une autre compagnie, mais sans succès. La seule qui ait fait quelque chose, et dont nous ayons à nous occuper ici est la "Northern Commercial Telegraph Company."

Voyons maintenant ce qu'elle a fait. Cette compagnie a obtenu sa charte le 13 juin 1898. Du 13 juin au 6 octobre suivant (1898), près de 4 mois, la compagnie semble n'avoir pas donné signe de vie. Le 6 octobre, M. Roche, qui se disait un des membres de la compagnie, parut sur la scène. Il eut une entrevue avec mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et Canaux, lequel lui écrivit la lettre qu'on a lue. Je donne à cette lettre la même interprétation que l'honorable chef de l'opposition et le ministre des Chemins de fer et Canaux ; en voici la substance : Vous voulez construire une ligne télégraphique, très bien ; nous allons donner la préférence, pourvu que vous exécutiez promptement les travaux. C'est à cette condition que le gouvernement a promis, par la bouche du ministre des Chemins de fer et Canaux, de favoriser la compagnie.

Je le demande à l'honorable député (sir Charles Tupper), je le demande à tous les membres de cette Chambre, est-ce que M. Roche, ou la compagnie qu'il représentait, s'est conformé à cette condition ? A-t-on exécuté promptement les travaux ? Qu'est-ce que le dossier prouve ? Que M. Roche, ou la compagnie a laissé passer les mois de novembre, décembre, janvier, février et la moitié de mars sans rien faire.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. PRIOR : Pardon, pardon.

Le PREMIER MINISTRE : On n'a absolument rien fait du 6 octobre au 16 mars. Lorsque les Chambres ont été convoquées. M. Roche n'avait encore rien fait pour remplir la promesse que le ministre des Chemins de fer et Canaux avait exigée de lui, à savoir : qu'il commencerait les travaux sans délai et les exécuterait promptement.

M. PRIOR : Cela n'est pas exact.

Le PREMIER MINISTRE : Pourquoi l'honorable député veut-il contester la vérité de mon assertion ? Il a parlé durant trois quarts d'heure, cette après-midi, a-t-il prouvé que M. Roche avait fait quelque chose depuis le 6 octobre jusqu'à la convocation des Chambres ? Je ne vois rien dans le dossier, je ne vois rien dans le discours de l'honorable député, qui démontre que M. Roche ait fait quoi que ce soit pour remplir la promesse que le ministre des Chemins de fer et Canaux avait exigée de lui. Novembre s'est écoulé, décembre s'est écoulé, janvier s'est écoulé, février s'est écoulé, et mars est arrivé ; on a laissé passer cinq mois sans rien faire, et aujourd'hui, l'honorable député dit que nous avons manqué à notre devoir lorsque, constatant que la compagnie ne donnait pas signe de vie, nous primes la résolution de

ne pas perdre une autre année, mais de commencer les travaux et d'établir au plus tôt cette ligne télégraphique.

Mais il y a plus. L'honorable chef de l'opposition a enrichi la science parlementaire d'une nouvelle théorie. Ce n'est plus maintenant l'intérêt public qu'il faut considérer lorsqu'il s'agit de l'exécution d'une entreprise publique. Je défie n'importe lequel des membres de la gauche de dire que ce n'était pas là une entreprise de première nécessité, en 1899, que de construire une ligne télégraphique au Yukon. Personne ne se lèvera pour affirmer une chose semblable. L'entreprise était d'une urgente nécessité.

M. PRIOR : Vous avez raison.

Le PREMIER MINISTRE : Et nous avons eu raison d'agir comme nous l'avons fait.

M. PRIOR : Je n'ai pas dit cela.

Le PREMIER MINISTRE : A en croire l'honorable chef de l'opposition, après avoir décidé d'entreprendre les travaux, nous aurions dû nous croiser les bras et attendre que la compagnie, qui dormait depuis cinq mois, vînt se réveiller. La première chose à faire, d'après l'honorable député, c'était de nous procurer l'adresse de M. Roche et nous enquérir des intentions et des actes de ce monsieur.

Si nous avions agi ainsi, que serait-il arrivé ? Nous aurions éprouvé de nouveaux retards et nous aurions été obligés de renvoyer à une autre session l'étude de ce projet. Nous résolûmes d'agir sans délai.

Je suis aussi jaloux de mon propre honneur que l'honorable député l'est du sien, et je demande, non seulement au peuple canadien, mais aussi au peuple anglais,—et je ne crains le jugement ni de l'un ni de l'autre,—si après avoir attendu cinq longs mois, nous étions tenus d'attendre une heure de plus. L'honorable député nous a lancé à ce sujet, un défi que je relève sans hésiter, et je demande au peuple canadien de dire aujourd'hui si, après avoir attendu cinq mois pour savoir ce que M. Roche ou cette compagnie allait faire, nous n'avions pas le droit de consulter que les intérêts du Canada, et non ceux de ce monsieur, et de la "Northern Commercial Telegraph Company."

Nous résolûmes donc de prendre l'entreprise en mains. Je croyais que c'était le 3 mars, ma mémoire m'a trompé ; ce n'est que le 13 mars que nous avons adopté l'arrêté du conseil. L'ouverture des Chambres a eu lieu trois jours après, et voici la déclaration que Son Excellence a faite devant les communes et devant le pays :

Les revenus provenant du Yukon ont été, jusqu'à ce jour, assez considérables pour faire face aux fortes dépenses qu'il a fallu encourir pour faire respecter la loi et maintenir l'ordre ; et il a été jugé à propos, dans l'intérêt général, d'autoriser la construction d'une ligne télégraphique dans le but d'établir des communications rapides avec la population de ces territoires éloignés.

Voilà la déclaration de Son Excellence, et nous avons cru avantageux de profiter d'un crédit qui avait été voté pour la construction d'une ligne télégraphique à la Colombie Anglaise pour commencer les travaux sans délai.

M. FOSTER : Le premier ministre me permettrait-il de l'interrompre pour lui demander quel est cet item du budget ? Il a dit cette après-midi qu'il pourrait nous l'indiquer.

Le PREMIER MINISTRE : Certainement. Voici l'item : "Ligne télégraphique, C.A., $12,000.

M. FOSTER : C'est ce crédit que mon honorable ami (sir Wilfrid Laurier) a dépensé ?

Le PREMIER MINISTRE : Nous résolûmes de profiter de l'argent que nous avions en main pour commencer les travaux immédiatement, et il me fait plaisir de dire que nous avons une ligne de Skaguay au lac Bennett, et qu'on est actuellement à établir des communications télégraphiques entre ce dernier endroit et le lac Atlin, de sorte que nous pouvons recevoir une dépêche de cette région en quatre jours. Nous avons l'intention de pousser les travaux et de les terminer cet été. Et il n'y a pas un homme qui mettra en doute la sagesse de la politique que nous poursuivons.

C'est le 16 mars qu'a été faite la déclaration que je viens de vous lire. Le 11 avril, M. Roche, disparu depuis cinq mois, M. Roche dont nous n'avions pas eu de nouvelles depuis le 6 octobre, entre en scène avec un mémoire que l'honorable député de Victoria nous a lu cette après-midi.

M. PRIOR : Le premier ministre dit que nous n'avons pas eu de nouvelles de M. Roche, mais est-ce que ce monsieur n'a pas écrit au ministre des Chemins de fer et Canaux dans l'intervalle qui sépare le 6 octobre du 11 avril ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député ne veut certainement pas m'insulter de propos délibéré.

M. PRIOR : Non.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit à l'honorable député (M. Prior) que je n'avais pas reçu, directement ou indirectement, de lettre de M. Roche depuis le 6 octobre, et que je n'avais jamais eu aucune communication avec ce monsieur. L'honorable député m'a posé cette question, et j'ai répondu : non. Je lui demande maintenant de rétracter son insinuation.

Le PREMIER MINISTRE : M. l'Orateur, il y a quelque chose de plus. Il n'est pire aveugle que celui qui ne veut pas voir et il n'est pire sourd que celui qui ne veut pas entendre. L'honorable député de Victoria (M. Prior) a entendu cette après-midi mon

honorable ami, le ministre des Chemins de fer et Canaux, dire à *mainte et mainte reprise* : Si M. Roche a reçu un mot de moi, ou si j'ai reçu un mot de lui, je lui demande de le produire.

L'honorable ministre a fait plus. Il a dit à *l'honorable député de Victoria d'écrire à* son ami, M. Roche, et de lui demander de produire tout ce qu'il avait reçu ou copie de tout ce qu'il avait envoyé. Mais quelle *preuve faut-il donc à l'honorable député* ? Celui-ci n'a qu'à communiquer avec son ami et client, M. Roche, et lui demander s'il a eu quelque correspondance avec le ministre des Chemins de fer et Canaux. *Ce dernier* a déjà donné une réponse et je suis certain que M. Roche la corroborera.

Comme je l'ai dit, M. Roche, perdu, le ciel sait où, depuis le 6 octobre jusqu'au 11 *avril, parut de nouveau sur la scène à cette* dernière date. Le 11 avril, M. Roche arrive ici, se plaint amèrement et dit qu'il est prêt à commencer les travaux. Prêt à commencer quels travaux ? M. Roche nous disait dans le temps qu'il n'était pas prêt à poser un câble de Victoria à Skaguay. Lorsque cette compagnie fut constituée en corporation en juin dernier, M. Roche avait le choix entre l'un ou l'autre de ces deux projets, ou poser un câble sous-marin ou construire une ligne télégraphique sur la terre ferme.

M. Roche *nous informa le 11 avril qu'il* préférait poser un câble. Nous mîmes à l'étude cette proposition, et je ne crois pas violer un secret de cabinet en vous déclarant,—c'est ma conviction, et je pense que c'est la *conviction* de tous les membres de cette Chambre, que ce qu'il nous faut pour établir des communications avec le Yukon, ce n'est pas un câble qui se trouverait en *territoire américain*, mais c'est une ligne située, d'un bout à l'autre, en territoire canadien.

Nous n'avons donc pas accepté l'offre de M. Roche. Il est vrai que celui-ci prit certaines précautions dans le temps et nous fit télégraphier que la "Northern Commercial Telegraph Company" était capable de mener à bien cette entreprise. Je ne doute pas des ressources de la *compagnie* ; elles me paraissent plus que suffisantes ; mais nous ne pouvions adopter ce projet. Ce que nous voulions, c'était d'établir, cette année, une *ligne entre Skaguay et Dawson*, avec un embranchement du lac Bennett jusqu'au lac Atlin, et de ce dernier endroit jusqu'aux environs de Quesnelle. C'est là le projet que nous avions en vue et qui sera exécuté l'an prochain.

Je demande de nouveau à la Chambre si, en décidant d'établir des communications avec le Yukon au moyen d'une ligne télégraphique sur terre plutôt que par un câble sous-marin, nous n'avons pas servi les meilleurs intérêts du Canada ? Voilà, M. l'Orateur, les raisons qui ont dicté notre conduite. *Qu'y a-t-il dans les accusations qu'on*

Sir WILFRID LAURIER.

nous a lancées à la face ? Si jamais il y a eu une tempête dans un verre d'eau, c'est bien aujourd'hui. Ce n'est pas même une tempête dans un verre d'eau, mais c'est simplement une tentative de trouver des fautes où il n'y en a pas et d'accuser d'injustice le gouvernement, qui n'a fait que servir les meilleurs intérêts de notre commune patrie.

M. GEO. E. FOSTER (York, N.-B.) : L'honorable député qui vient de parler a fait un appel à la miséricorde de ses *partisans*, et avec le raisonnement sophistique qu'il sait si bien employer, il a essayé de détruire les faits qui sont contre lui. Mais une discussion passionnée n'a pas ici sa place, et cette question demande une analyse froide et sévère. Je désire entreprendre cette analyse, sans cependant retenir la Chambre trop longtemps. Prenons d'abord la question des *informations demandées au gouvernement*.

Ou le gouvernement se compose de ministres solidaires, ou c'est simplement un corps sans esprit d'union. Chaque fois qu'un ministre produit un rapport demandé nous constatons tout de suite que ce rapport est incomplet sur quelque point important, parce qu'un autre département n'a pas étudié la question et par conséquent a négligé de donner les renseignements de son ressort. M. l'Orateur, lorsque la Chambre des communes donne un ordre au gouvernement de produire certains documents, lorsque les ministres sont désignés dans cet ordre, comme dans ce cas-ci où le premier ministre est désigné, je dis que les ministres devraient *se conformer à ces ordres* et il ne convient à aucun d'eux de dire : je ne connais rien de la chose ; j'ignorais que cela s'adressât à moi. Il est du devoir du gouvernement de produire ce rapport, et le gouvernement se compose des chefs des divers départements. Lorsque la Chambre donne un ordre et que le gouvernement dépose sur le bureau le rapport demandé, ce rapport est *supposé renfermer* tous les renseignements nécessaires à la discussion de la question. Sans l'honorable député de Victoria, C.-A., (M. Prior) nous aurions discuté et passé ce *crédit sans les renseignements nécessaires*. Le gouvernement nous met dans une telle position aujourd'hui, que lorsque des rapports sont soumis à la Chambre, nous avons raison de croire qu'ils ne renferment pas *des renseignements complets*. Nous ne savons rien de la question qu'après une étude en *comité* et après avoir cherché nous-mêmes les documents.

La plus lamentable excuse que nous ayons eue dans la Chambre, c'est celle que mon honorable ami a tenté de nous donner pour n'avoir pas fourni cette partie du rapport. Et pourquoi ? Combien a-t-il eu de temps pour préparer ce rapport ? 4 ou 5 semaines. Au dernier moment il a trouvé ces renseignements dans 3 ou 4 heures lorsqu'il a compris qu'il fallait les soumettre, et le

premier ministre a dû déclarer que ce rapport était complet, alors qu'il ne l'était pas, alors que l'on avait laissé de côté les détails les plus importants, surtout en ce qui a trait à la correspondance du ministre des Chemins de fer et Canaux de même que la sienne.

Ainsi nous nous plaignons d'abord de la négligence du gouvernement et du peu de confiance que les députés peuvent avoir dans les rapports que les ministres soumettent sur ordre de la Chambre.

Maintenant, il y a une autre erreur commise par le premier ministre et cela ne lui fait pas honneur. Il a eu l'audace de déclarer ici qu'il y avait un crédit à cet effet dans le bill des subsides. Je suis prêt à abandonner demain mon siège dans cette Chambre, si j'ai tort, en disant qu'il n'y a pas dans ce bill un seul crédit qui, sauf par quelque malversation, puisse s'appliquer à cette question de la construction d'une ligne télégraphique dans le Yukon. Mon très honorable ami nous a dit, ce soir, que dans les estimations pour la Colombie Anglaise il y avait un crédit pour la construction de cette ligne. Il n'y a pas de crédit semblable. L'honorable ministre des Finances pourrait-il nous dire quel est ce crédit ?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding): Il a été voté une somme considérable pour cette fin, et, si mon opinion vaut quelque chose, je crois que c'est là une application parfaitement légale et raisonnable de cet argent.

M. FOSTER : Je vais expliquer la chose à la Chambre qui en jugera. Ne soyons *par partisans, mais froids et calmes* pendant un instant.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. FOSTER : Je sais que c'est demander aux honorables messieurs de la droite une chose un peu difficile, mais j'espère qu'ils voudront bien y consentir.

Je vais prendre d'abord les estimations de l'an dernier, sur lesquelles est basé le bill des subsides. Il s'agit d'un crédit de $12,000 demandé par le ministre des Finances pour la construction de cette ligne télégraphique dans le Yukon. Voici ce que nous trouvons à la page 79 des estimations :—"Travaux publics, perception des revenus".—Cela pour payer seulement le personnel et l'exploitation des lignes actuelles du gouvernement dans la Colombie Anglaise. A la lettre "B" nous trouvons les détails suivants : $12,000 pour les lignes télégraphiques dans la Colombie Anglaise ; personnel, $9,065. Il s'agit des hommes engagés par le gouvernement et payés pour voir à l'entretien des lignes télégraphiques jusqu'au mois de décembre. Ainsi de ce crédit de $12,000, il faut soustraire $9,000 pour les gages de ces hommes. Maintenant $2,935, pourquoi ? Pour payer le personnel et les réparations faites à ces lignes dans la province de la Colombie Anglaise. Cela complète votre crédit de $12,000.

Le ministre des Finances, le premier ministre et le gouvernement n'avaient pas plus le droit d'affecter ainsi ces deniers publics qu'ils n'avaient le droit d'appliquer le crédit de la ferme expérimentale, à la construction d'un chemin de fer dans le Klondike. Que dit la constitution, quelles sont les règles établies depuis que l'Angleterre nous a accordé un gouvernement responsable ? Le premier principe veut que dans la Chambre des communes, il soit soumis des crédits spécifiés. D'après le deuxième principe, ces crédits doivent être dépensés, et le troisième principe veut qu'aucun denier ne soit dépensé autre que ceux votés par le parlement. Le chef de la Chambre et le ministre des Finances ont déclaré sur leur honneur que c'était là un crédit qu'ils pouvaient consacrer à la construction d'une ligne télégraphique dans le Yukon. A tout événement, s'ils veulent construire cette ligne, j'aimerais savoir si celle que mes honorables amis construisent actuellement, se trouve dans la Colombie Anglaise.

Le MINISTRE DES FINANCES : Lorsque nous serons en comité des subsides, nous discuterons ces articles et fournirons à mon honorable ami tous les renseignements qu'il désire.

M. FOSTER : Oui, mais l'honorable ministre sait qu'il s'agit d'un crédit de la Colombie Anglaise, et si même, il est spécifié que ce crédit doit être affecté à la construction des lignes télégraphiques dans la Colombie Anglaise, les honorables ministres ne pourraient détourner ces deniers pour la construction d'une ligne télégraphique dans les territoires du Nord-Ouest, ou dans le district de Yukon.

Le MINISTRE DES FINANCES : On m'informe qu'il y a peu de dépenses de faites et que les travaux déjà exécutés se trouvent dans la Colombie Anglaise.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ecoutez ! écoutez !

M. FOSTER : L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries applaudit, comme s'il croyait la difficulté réglée. Si nous nous occupions de l'Ile du Prince-Edouard où vous avez une section de l'Intercolonial. Lorsque vous avez affecté un certain montant à cette partie du chemin de fer dans l'Ile, pour payer les agents de station, les chefs de trains et les cantonniers et les frais d'exploitation, l'honorable ministre croit-il que l'on pourrait prendre cet argent pour construire un chemin de fer dans l'Ile du Prince-Edouard ? Peut-on détourner ces deniers des fins pour lesquelles ils ont été votés et faire travailler pour rien les hommes que l'on emploie. Nous voici rendus au 21 juin, les onze douzièmes de ces deniers ont été payés à ceux pour qui ils avaient été votés et qui les ont gagnés jusqu'à présent. Va-t-on se servir de un douzième de ce crédit de $12,000 pour la construction d'une ligne té-

légraphique ? Voudrait-on voler ces gens qui ont besoin de leur argent et qui l'ont gagné ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je croyais que l'honorable député (l'honorable M. Foster) voulait donner un exemple de modération.

M. FOSTER : Oui, mais il est excessivement difficile de rester calmes devant une transaction comme celle-là. Je suis très sérieux, mais non en colère, car je parlerais différemment. Supposons qu'à la veille de la réunion du parlement, trois jours avant l'ouverture de la session, les ministres se soient réunis et aient passé un arrêté du conseil autorisant une dépense de $100,000 ou $200,000, sans pouvoir démontrer qu'il ait été fait quelques travaux à ce sujet ; supposons, comme cela s'est vu dans le cas des revenus du Yukon que nous voyions les honorables messieurs agir contrairement à la loi qui déclare que tous deniers publics devront rester entre les mains du Receveur général jusqu'à ce qu'ils soient payés en vertu d'un vote de cette Chambre ; supposons qu'avant que les revenus des douanes eussent été confiés au Receveur général les honorables messieurs s'en soient emparés et les aient affectés pour des fins non prévues ni autorisées par le parlement ; supposons que l'on constate que ces messieurs aient agi ainsi l'an dernier, contrairement à tout principe constitutionnel qui qualifie semblable action de la part d'un membre du gouvernement, de détournement des deniers publics—et un membre du gouvernement n'a pas plus le droit d'agir ainsi, qu'un whip de l'un ou de l'autre côté de la Chambre. Quel droit a un ministre d'intervenir entre un percepteur de douane et le Receveur Général ou la banque dans laquelle la loi lui dit de déposer des revenus, de quel droit, dis-je, un ministre peut-il dire à ce fonctionnaire : ne déposez pas cela dans la banque, mais donnez-le moi, car j'en ai besoin pour certaines dépenses : voilà ce qu'ont fait les honorables ministres, à maintes reprises. Nous voyons ces libéraux, ces amis de la constitution, ces hommes qui devaient faire entrer le pays dans une nouvelle voie de progrès, agir comme des brigands auprès des fonctionnaires nommés pour percevoir le revenu, que la loi leur enjoint au risque de leur honneur et leur position de remettre entre les mains du Receveur général. Un percepteur des douanes se rendant à la banque, va-t-il abandonner les deniers publics à un brigand qui le menace ? Non, il y perdra la vie plutôt ; cependant dans le cas dont il s'agit, le gouvernement dit : ne vous inquiétez pas de la loi ; donnez-nous cet argent, nous allons le dépenser comme bon nous semblera, pour des choses ni prévues ni autorisées par le parlement. L'honorable premier ministre fait appel à ses partisans. Il aura à s'adresser à un corps plus important que son parti, car il lui faudra se présenter devant le peuple, avec le titre de chef d'un gouvernement qu'il a entrepris de faire des dépenses de deniers publics non votés, plus que cela même, de deniers qui n'ont pas été mis au crédit du Receveur général, conformément à la loi. Voilà ce qu'ont fait ces messieurs sur les banquettes du trésor.

Le Ministre des Finances prétend-il me dire qu'à même ces $12,000, le gouvernement a défrayé les dépenses faites jusqu'à présent ? Supposons que vous n'ayez payé aucun des fonctionnaires à même ces $9,000 ; que vous ayez retenu cet argent ; avez-vous, jusqu'aujourd'hui, 21 juin, dépensé ce montant de $12,000. Mais, M. l'Orateur, ces hommes dans la Colombie Anglaise ont été payés et le ministre des Finances ne leur doit pas plus que $1,000 ou $2,000 pour le mois de juin ou le mois de mai. Ainsi le gouvernement n'a dépensé que $1,000 ou peut-être $2,000, et cependant on nous déclare que la raison pour laquelle on s'est attaqué à M. Roche et sa compagnie, c'est parce qu'il n'avait pas agi avec toute la diligence voulue et qu'il n'était pas prêt à compléter les travaux. Ainsi le gouvernement n'a dépensé que $1,000, pour les ouvriers, mais il a fait d'autres dépenses, et comme il n'avait pas de mandat du gouverneur, où a-t-il pris l'argent ? Il a pris l'argent des percepteurs du revenu, demandant un peu plus tard à la Chambre un bill d'indemnité, pour sauver ces hommes de la peine que la loi inflige aux brigands qui empêchent un honnête homme de remplir son devoir et lui enlève l'argent qui lui est confié.

C'était là un point important, je crois, et je l'ai traité sérieusement, bien que je ne l'aie pas développé avec assez d'énergie. Je demanderai à l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) et à l'honorable député de Wentworth-nord (M. Somerville), ces deux grands critiques des crédits autrefois, de dénoncer avec moi cette opération vicieuse des membres du gouvernement, qui prétendent respecter la loi et les coutumes constitutionnelles de ce pays. Consentiront-ils à la chose ?

M. LANDERKIN : Je ne le pense pas.

M. FOSTER : Mon honorable ami (M. Landerkin) est tout à fait démoralisé ; je ne me suis pas adressé à lui, et je ne retirerai pas cependant mon appel fait à ces deux honorables messieurs.

Maintenant, j'aborderai un autre point, c'est ce qui a trait aux lettres privées. Nous ne voulons pas ennuyer le ministre des Chemins de fer et Canaux ; s'il prétend qu'il n'a pas voulu dire que les deux lettres étaient confidentielles, nous nous contenterons de sa déclaration que l'une d'elles l'était. Mais je le demande à la Chambre et au pays, s'il n'est pas vraiment édifiant, de voir le représentant du gouvernement, dans le département, où a été préparé cette charte

et que les promoteurs de cette compagnie, croyaient chargé de pouvoir, n'est-il pas édifiant, dis-je, de voir le ministre écrire aux promoteurs d'une compagnie, une lettre confidentielle dans les termes de cette lettre adressée à M. Roche ? L'honorable ministre a été malheureux dans sa réponse qu'il a faite sans en calculer les conséquences, il a cru qu'il suffisait de se lever et de dire : M. Roche n'est pas gentleman, car cette lettre est confidentielle. Est-ce une habitude chez le premier ministre de permettre à ses collègues dans les départements, où il se fait d'immenses dépenses, lorsqu'il s'agit de grandes entreprises publiques, d'écrire des lettres confidentielles à une des compagnies rivales, d'engager ainsi leur influence. Je ne le crois pas, et si la chose était à recommencer, je crois que le ministre des Chemins de fer et Canaux ne serait pas aussi empressé d'invoquer comme argument que c'était une lettre confidentielle. Nous ne pouvons supposer que c'était une lettre confidentielle, comme il s'agissait de l'intérêt public. Le premier ministre nous a dit que la grande raison était l'urgence et cependant, si nous devons en croire le ministre des Finances, nous voyons que jusqu'au 20 juin, le gouvernement n'a pas dépensé plus que $1,000 ou $1,500.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas dit cela.

M. FOSTER : Alors, le gouvernement n'a pas dépensé plus que $12,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Peu importe combien l'on a dépensé ; l'honorable député (M. Foster) ne doit pas m'attribuer des choses que je n'ai pas dites.

M. FOSTER : Je m'explique. Lorsque l'honorable ministre et le premier ministre se sont vus forcés de répondre, ils ont dit qu'ils avaient pris l'argent à même ce crédit de $12,000 pour la Colombie Anglaise.

Le MINISTRE DES FINANCES : Lorsque l'honorable député a demandé d'où provenait cet argent, je répondis que nous lui soumettrions les détails au comité des subsides.

Des VOIX : Non.

M. FOSTER : L'honorable ministre n'a-t-il pas cité ce crédit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Une partie de l'argent provenait de ce crédit.

M. FOSTER : L'honorable ministre peut-il me dire d'où venait le reste ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je donnerai ces détails à l'honorable député (M. Foster) en comité des subsides.

Mr. FOSTER : L'honorable ministre ne fait pas son devoir dans le moment. Nous discutons la question.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député est loin de la question.

M. FOSTER : Je ne suis pas éloigné de la question. Lorsque j'ai défié le premier ministre d'indiquer le crédit dont il parlait, il a répondu que c'était le crédit de $12,000 de la Colombie Anglaise et le ministre des Finances a corroboré cette déclaration.

Des VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. FOSTER : N'est-ce pas ce crédit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je donnerai avec plaisir les informations voulues lorsque nous serons en comité des subsides.

M. FOSTER : Le ministre sait qu'un gouvernement qui se sent fort de ses droits ne donnerait pas une semblable réponse aux membres indépendants de cette Chambre.

Des VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. FOSTER : Nous discutons dans le moment une question d'une grande importance. Il y a en outre en jeu la parole du premier ministre. L'honorable premier ministre a déclaré à la Chambre qu'il avait entrepris ces travaux avec un crédit à cet effet, un crédit qu'il a désigné, et le ministre des Finances a dit que de fait c'était ce crédit. Lorsque je dis maintenant à l'honorable ministre qu'il n'a pu avoir de ce crédit plus de $1,000 ou $1,500, il dit qu'il pouvait y avoir d'autres crédits.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas dit cela. J'ai dit qu'une partie provenait de ce crédit et que l'honorable député aurait tous les renseignements en comité des subsides. Il ne s'agit pas de discuter la question dans le moment.

M. FOSTER : Est-ce là l'idée que l'honorable ministre a de la question ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. FOSTER : Est-ce là le cas qu'il fait de la parole du premier ministre ? Le premier ministre a dit: "Nous avons fait ceci avec un crédit compris dans le bill des subsides," puis il lit l'article, et le ministre des Finances corrobore ses paroles. Il nous dit maintenant que cette discussion n'est pas à propos. Il devrait respecter la parole du premier ministre et la sienne.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous tiendrons notre parole.

M. FOSTER : L'honorable ministre a-t-il si peu de respect pour sa parole et de considération pour le premier ministre qu'il refuse de fournir à la Chambre le renseignement demandé ? Il est ministre des Finances et il lui serait facile de nous dire d'où vient la balance de ce montant.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ce que je ferai en temps opportun.

M. FOSTER : Mais c'est justement le temps maintenant.

Le MINISTRE DES FINANCES: Non.

M. FOSTER : Autrement ces messieurs se trouveraient à n'ergoter que sur des raisons indignes d'un gouvernement, on les trouverait coupables d'une faute plus grave, celle d'avoir représenté des faits sous un faux jour à la Chambre. Qu'arrivera-t-il demain matin ? Le télégraphe a joué ce soir et les journaux grits, dans tout le pays, diront demain que le très honorable premier ministre a déclaré que le gouvernement avait fait voter, l'an dernier, un crédit pour la construction d'une ligne télégraphique au Yukon, ainsi qu'on peut le constater au bill des subsides. Cependant, si les journaux s'emparent de cette question, ils ne pourront s'empêcher de dire, ce que la discussion a établi, que de ce crédit voté pour des fins tout à fait différentes, on ne saurait retirer plus de $1,000 à $1,500. Ils pourront ajouter que, mis au pied du mur, ces deux honorables messieurs n'ont pu trouver un mot de défense ; ils n'ont pu que dire que la question sera discutée dans chacun des détails au fur et à mesure qu'elle viendra devant le comité des subsides.

Je suis content, parfaitement content, qu'il en soit ainsi.

Mais occupons-nous maintenant de cette lettre que le ministre des Chemins de fer et Canaux déclare être une lettre confidentielle.

Le premier ministre a dit qu'une des raisons pour lesquelles le gouvernement n'a pas accepté le tracé indiqué par la compagnie était que ce tracé avait été mal fait. J'espère que l'honorable député de Hants (M. Haley) prendra note de ce détail. La compagnie voulait construire une ligne partie par câble sous-marin, partie par télégraphe sur terre. Le premier ministre a déclaré que lui-même et son gouvernement repoussaient cette idée. Ils ne voulaient que d'une ligne qui se fût trouvée que sur le territoire anglais. Cependant, M. Blair, un membre important de ce gouvernement, en octobre 1898, déclarait ce qui suit :

Le gouvernement désire beaucoup que cet ouvrage soit exécuté par entreprise privée et mené à bonne fin sans retard ; les besoins de ce district sont tels que nous croyons qu'une entreprise de cette nature serait des plus avantageuses. Vous pouvez compter sur le concours et l'appui du gouvernement pour mener à bonne fin cette entreprise.

Quelle entreprise ? Un câble à Skaguay et une ligne télégraphique sur terre à partir de cet endroit. Dans cette lettre, M. Blair venait de dire :

Une ligne télégraphique partira d'un point quelconque de la côte pour se rendre à Dawson-City, puis sera ensuite, dans un délai raisonnable, prolongée par la pose d'un ou de câbles de Vancouver au point où se fait la correspondance avec la ligne de la terre ferme.

C'était là le projet, projet adopté par le ministre des Chemins de fer et Canaux, et par le gouvernement. En octobre 1898, on n'avait pas assez de loyauté qui pût empêcher la construction de ce télégraphe jusqu'à Skaguay. Trois mois plus tard, cette loyauté avait pris des proportions telles que le gouvernement considérait que le même projet ne méritait pas d'occuper son attention. Il disait : pas de ligne télégraphique par câble sous-marin, ce serait manquer de loyauté.

Pourtant MM. Roche, Haley et Holt avaient fait connaître, au nom de leur compagnie, au gouvernement que dirige le très honorable ministre qu'ils étaient prêts à abandonner cette partie de l'entreprise concernant le câble sous-marin et à ne construire qu'une ligne télégraphique par terre. On peut juger exactement de la valeur de l'argument invoqué par mon honorable ami ; pour ma part, je ne le crois pas des plus forts.

L'honorable premier ministre a dit que la compagnie n'avait rien fait, n'avait pas fait toute la diligence voulue. Je m'adresserai à la Chambre pour lui demander de ne considérer que les faits. Le premier ministre croit que le fait que deux compagnies demandaient à être constituées en corporation pour établir une ligne télégraphique au même endroit, était de nature à laisser planer un doute sur le résultat de l'entreprise poursuivie par ces deux compagnies. Mais, il faut bien le remarquer, le tracé suivi par ces deux compagnies est entièrement différent, ainsi que les promoteurs de l'entreprise l'ont bien expliqué. Dawson City est le point central, mais l'une de ces compagnies peut se proposer d'atteindre un point tout à fait distinct et éloigner de milliers de milles de celui que l'autre compagnie veut atteindre. Cependant, mon honorable ami croit que c'est là chose à laisser planer le soupçon que de voir deux compagnies demander d'être constituées civilement pour construire des lignes télégraphiques dans cette région si étendue du pays, lignes dont le centre d'opération sera à Dawson City, mais dont le point de départ sera séparé par des centaines de milles, vers le sud.

Mon honorable ami et son gouvernement ont cependant accordé des subventions à des chemins de fer auxquels ils permettaient de passer d'un endroit à un autre, alors que ces voies ferrées ne se trouvaient séparés que par une faible distance. On ne voyait pas alors que cela fût de nature à laisser planer du doute.

Il fallait que mon honorable ami fût à bout d'argument pour invoquer une raison semblable.

Il dit, en outre, que les promoteurs de l'entreprise dont je parle n'ont pas fait diligence. Je laisse à n'importe quel homme d'affaires à juger cette question. Ces gens ont obtenu leur charte au mois de juin 1898, il y a un an. Qu'avaient-ils fait alors ? Leur compagnie était organisée ; ils avaient accordé certains contrats et souscrit leur part d'argent, ce qui n'est pas peu dire, l'argent nécessaire à l'entreprise avait été souscrit et ils avaient le télégramme de lord Strathcona pour démontrer qu'ils avaient les fonds nécessaires pour mener l'entreprise à bonne fin.

Il me semble que mon honorable ami ne se montrait pas si exigeant quand il s'agissait de M. Petersen et du service rapide. M. Petersen n'était après tout qu'un courtier en matières maritimes. Il n'était pas constructeur de navires ; il ne s'occupait pas de prélever des fonds pour la construction de navires. Il avait simplement un contrat qu'il a voulu ensuite faire sujet de spéculations en Angleterre. Le gouvernement lui a accordé pour cela un, deux ans et près de trois ans ; il affirmait énergiquement, au contraire des prétentions des membres de ce côté de la Chambre, que l'on devait accorder du temps à M. Petersen.

Voici une compagnie qui a obtenu une charte au mois de juin 1898, pour construire une ligne télégraphique dans une contrée nouvelle et inconnue, où l'organisation gouvernementale n'est pas encore établie,—cependant, on constate qu'en moins de neuf mois cette compagnie est organisée, qu'elle a donné le contrat pour la fourniture du fil dont elle a besoin—que ce fil a été expédié de ce côté de l'océan.

Mon honorable ami dit que ce fil n'est jamais arrivé à Victoria ; on ne saurait nier, toutefois, que le contrat ait été donné pour sa fourniture et qu'il fût à bord du navire chargé de le transporter ici.

Mais qu'a fait M. Roche ? Il a été avec ses associés voir le lord haut-amiral, le même homme devant lequel ils devaient s'incliner et qu'ils devaient traiter avec tant de déférence quand ils cherchaient à obtenir leur charte du comité des chemins de fer et canaux et qu'ils considéraient comme l'homme de la situation. Ils l'ont vu au mois d'octobre 1898, quatre ou cinq mois après avoir obtenu leur charte et ont eu une entrevue avec lui. C'est alors qu'il leur a dit aussi clairement que dans la lettre qu'il leur a écrite, que le gouvernement et lui-même approuvait le projet, souhaitait succès aux promoteurs de l'entreprise et leur promettait aide pourvu qu'ils fissent diligence raisonnable.

De plus, craignant qu'une compagnie rivale n'essayât de nuire à cette compagnie ri écrivit la lettre qu'il dit maintenant avoir écrite sous le sceau du secret et dans laquelle il annonçait à ces messieurs qu'une autre compagnie essayait de leur faire opposition, mais qu'il leur avait donné la préférence sur cette compagnie. Ces messieurs s'en sont allés ayant cette promesse du ministre et du gouvernement. Ils étaient sous l'impression qu'un gouvernement honnête ne pouvait les jouer en aucune façon sans au moins leur en donner avis.

Mais l'honorable ministre dit qu'il ne pourrait trouver M. Roche. Ah ! non ; le ministre des Chemins de fer et Canaux sait toujours trouver quelqu'un quand il le veut, vous pouvez en être certain. On connaît parfaitement le nom de l'endroit où demeure le député de Hants. Si on lui eût envoyé un télégramme on aurait pu connaître l'adresse de M. Roche, en moins d'une heure. En télégraphiant à ce dernier, il aurait pu se rendre ici ; M. Roche n'est pas un inconnu.

Après avoir promis à ces messieurs l'appui du gouvernement et leur avoir affirmé, que grâce à la surveillance active qu'il était pour exercer, aucune compagnie rivale ne pourrait les devancer, il était naturel pour M. Roche et ses associés de croire qu'avant que le gouvernement décidât de leur enlever l'entreprise, on leur demandât de commencer de poursuivre les travaux.

Et en outre, je suppose que M. Roche, membre de la Chambre des communes d'Angleterre, doit connaître personnellement la coutume suivie dans ces circonstances. En effet, il savait, comme membre du parlement, que le gouvernement n'avait pas de crédit voté pour cette entreprise qu'il n'avait pas fait connaître du reste à ce parlement. Mais le ministre des Chemins de fer et Canaux lui a déclaré dans une lettre signée par lui, que le gouvernement ne déciderait rien en rapport avec cette question avant le printemps suivant, c'est-à-dire, le printemps dernier, et cependant, on blâme M. Roche, membre du parlement anglais où tout se fait suivant la constitution, d'avoir cru qu'il en était ainsi dans le parlement canadien, et qu'ainsi que le lui écrivait le ministre des Chemins de fer et Canaux l'opportunité de l'entreprise ne serait considérée qu'au printemps, qu'elle serait alors soumise au parlement qui déciderait la question avant qu'aucune dépense fût encourue.

M. Roche et ses associés, comptant là-dessus, avaient pleinement raison de croire que le gouvernement n'entreprendrait pas ces travaux sans au moins les avertir de commencer l'ouvrage immédiatement ou qu'autrement le gouvernement leur enlèverait l'entreprise.

On dit qu'il y avait urgence. Le gouvernement est-il plus avancé aujourd'hui, avec ces $1,000 ou $2,000 qu'il a soutirés des ouvriers qui ont eu tant de difficulté à poser cette ligne, si l'on peut aujourd'hui ajouter foi à la parole d'un ministre, qu'il l'aurait été si cette compagnie qui avait tout l'argent nécessaire avait construit cette ligne télégraphique ? Quel travail a-t-on pu faire durant l'hiver ? Le gouvernement n'a rien fait. Il n'a décidé l'entreprise que le 30 mars, alors qu'un arrêté du conseil a été adopté, pas un pouce d'ouvrage n'avait été fait à cette date. Il a retardé encore. La question lui avait été signalée en 1897 par une lettre de M. Hosmer, mais le gouvernement a retardé l'entreprise durant toute une année, et ce n'est que huit mois plus tard, c'est-à-dire, le 13 mars 1899 que cet arrêté du conseil a été adopté.

On ne saurait invoquer la question d'urgence pour se disculper, car si l'on avait permis à la compagnie de se préparer pour ces travaux, elles les aurait poursuivis avec tout autant de vigueur et aussi rapidement

que le gouvernement. Cette ligne aurait été construite avant l'hiver, ce qui ne peut se faire maintenant.

Mais où se trouve l'urgence ? Est-elle nécessaire à l'ordre, à l'exécution de la loi ? On ne saurait imaginer qu'il existe quelque difficulté à ce propos dans le territoire du Yukon où le gouvernement a des centaines d'hommes, et où il trouve le moyen de dépenser des milliers de dollars pour faire observer l'ordre et la loi. Il ne s'agissait que d'une question de facilités de communication, et la compagnie aurait pu construire cette ligne pour la fin de l'année, et c'est là tout ce que le gouvernement espère faire. Je n'ai pas l'intention de prolonger cette discussion, mais je veux insister spécialement sur le premier, et encore plus particulièrement, sur le second point. Il ne s'agit ici que d'une question d'affaires que des hommes d'affaires peuvent parfaitement juger. Le gouvernement doit apporter une attention spéciale aux rapports qu'il a avec les corporations qui n'ont, du reste, d'existence que par lui. En effet, c'est le gouvernement qui leur accorde les privilèges dont elles jouissent, et ces corporations agissent en vertu de ces privilèges ; il doit donc apporter un soin jaloux à ne pas tromper la bonne foi de ceux qui demandent ces privilèges. Le moins que le gouvernement eût pu faire dans la circonstance qui nous occupe, aurait été de demander à ces messieurs, surtout après les promesses faites par le ministre des Chemins de fer et Canaux, de se conformer à sa charte et de mener l'entreprise à bonne fin, à la satisfaction du gouvernement.

Mais la conduite actuelle du gouvernement est de nature à nuire à la réputation et au crédit du Canada en Angleterre, on ne saurait en douter. Personne ne souscrit de l'argent pour une entreprise pour laquelle le parlement a accordé une charte, pour ne retirer aucun avantage du placement fait, et voir cette entreprise échouer, alors qu'un ministre, qu'un gouvernement, se sont engagés à protéger cette entreprise, ce qu'ils refusent de faire maintenant pour des raisons insignifiantes. Dans le cas qui nous occupe, les promoteurs du projet voient leurs privilèges méconnus, et n'en retireront certainement aucun avantage.

Mais qu'est-il arrivé ? Le gouvernement se jette dans une entreprise qui lui coûtera plus cher ; le pays devra payer un montant d'argent considérable pour la construction et l'exploitation de cette ligne télégraphique tous les ans ; le gouvernement qui a pourtant assez d'ouvrage, s'impose de nouvelles obligations. Cette entreprise aurait dû être confiée à des particuliers qui avaient le capital nécessaire pour la mener à bonne fin. Mais le gouvernement veut ne se servir de cette ligne que pour la transmission des dépêches qui le concernent, soit une proportion d'un centième ou d'un millième du nombre de messages qui devraient être expédiées dans cette région qui est appelée à de grands développements. En vertu des privilèges qui lui étaient accordés, la compagnie aurait débarrassé le gouvernement de tout ce travail, de toutes ces dépenses d'administration, de toute la responsabilité qui pèse maintenant sur le département des Chemins de fer et Canaux et elle aurait transmis les dépêches du gouvernement au prix que ce dernier aurait lui-même fixé. Il n'y avait rien de mieux à faire, dans les circonstances, que d'accorder cette entreprise à une compagnie responsable, et le gouvernement, ainsi qu'il en avait le droit en vertu d'une clause de la charte accordée, aurait pu déterminer lui-même le prix d'expédition de ses propres dépêches.

M. N. CLARKE WALLACE (York-ouest) : Je crois qu'il est nécessaire d'étudier davantage l'attitude prise par les ministres qui se sont occupés de cette affaire. Le ministre des Chemins de fer et Canaux nous a dit hier, qu'il ne savait pas que ce rapport avait été demandé le 17 mai. Que font donc les ministres ? Quelle idée se font-ils de leurs devoirs ? Quand nous demandons des renseignements sur l'Intercolonial, le ministre ne veut pas nous les donner. Tous les ministres devraient être ici prêts à défendre leur conduite et à répondre à mes questions, et leur coutume invariable est de s'absenter, de sorte que les députés de la gauche parlent devant les banquettes vides.

J'ai déjà été à la tête d'un département, et quand le parlement décidait qu'un renseignement quelconque devait être fourni, on aurait arrêté toute autre affaire, et mis tout le personnel sur pied pour le fournir. Mais aujourd'hui, on se contente de nous donner des réponses vagues.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux a tellement peu de respect pour les ordres de la Chambre, que 5 semaines après avoir reçu instruction de produire certains documents, il prétend n'en rien connaître. La Chambre a dû être bien surprise d'apprendre que cette question, après avoir été discutée devant le comité des chemins de fer et télégraphes, est allée au ministère des Travaux publics. Ainsi un capitaliste demeurant en Angleterre, s'est présenté devant le comité, et a eu des entrevues avec le ministre des Chemins des fer et Canaux, a obtenu la promesse que le projet qu'il soumettait serait approuvé par le gouvernement dès qu'il aurait subi l'épreuve du comité, et après cela, il se trouve à avoir affaire à un autre ministre tout à fait étranger à la question.

Pourquoi ne l'a-t-on pas averti de la chose ? Pourquoi ne pas le lui avoir dit dans les lettres que le ministre lui a écrites ? La première laisse entendre que toute l'affaire est entre les mains du ministre des Chemins de fer et Canaux. Ainsi qu'on peut le voir dans l'extrait suivant de la lettre écrite à M. Roche :

C'est avec beaucoup de plaisir que j'ai appris votre intention comme représentant de la Northern Commercial Telegraph Company (limitée) de procéder sans

retards inutiles à la construction de la ligne télégraphique entre la côte et Dawson et de passer plus tard un câble reliant Vancouver à cette ligne. Le gouvernement désire vivement laisser cette entreprise à l'initiative privée ; et cette partie du pays se trouve dans de telles conditions que cette entreprise doit nécessairement être très avantageuse. Vous pouvez compter sur l'appui et l'encouragement du gouvernement pour la mener à bonne fin.

J'aurai l'occasion de revenir sur cet appui et cet arrangement du gouvernement. Pour le moment, il s'agit de faire remarquer que le ministre faisait croire à cette compagnie que c'était lui qui était chargé de cette affaire et qu'il représentait le gouvernement du Canada. Dans une autre lettre, il parle de la compagnie rivale, il déclare qu'elle n'aura pas l'appui du gouvernement, et supplie la Northern Commercial Company de se mettre à l'œuvre au plus tôt.

Je mentionne ce fait pour vous mettre au courant de ce qui se passe et comme une raison de plus pour hâter les travaux avec toute la diligence possible. J'ai dit à ce monsieur qu'il y avait une entente entre vous et mon département.

Mais n'est-ce pas déclarer aussi catégoriquement que possible que c'est ce département qui a charge de l'affaire ? Il a donc délibérément trompé cet homme-là. Chaque ligne de cette correspondance fait voir que le ministre croyait avoir la direction des lignes télégraphiques du pays :

J'ai dit à ce monsieur bien franchement qu'il y avait une entente entre vous et le département et que nous vous donnions la préférence du moins jusqu'à ce que nous ayons la preuve que les travaux n'étaient pas poussés avec assez de diligence.

Le gouvernement n'a jamais fait d'enquête pour savoir où en étaient les travaux. Quelle est la date du décret ministériel autorisant la construction de cette ligne ?

M. FOSTER : Le 13 mars, trois jours avant l'ouverture du parlement.

M. WALLACE : Le ministre a-t-il expliqué à la Chambre les raisons qui ont déterminé le gouvernement à passer le décret du 13 mars ? A-t-il dit à la compagnie rivale ce qu'il faisait savoir à M. Roche dans cette même lettre.

Nous vous donnons la préférence du moins jusqu'à ce que nous ayons la preuve que les travaux n'étaient pas poussés avec assez de diligence, et j'ai dit que, sous ce rapport, nous ne serions pas en état de prendre une décision avant le pr ntemps prochain.

Le ministre a renvoyé ces hommes en Angleterre pour leur permettre de mûrir le projet, se procurer l'argent nécessaire et acheter leur matériel. Quand tout fut prêt, ils ont appris, le 27 mars, qu'ils avaient été indignement trompés et que le gouvernement avait décidé de construire cette ligne lui-même. M. Roche proteste immédiatement par câblegramme et le ministre répond que M. Roche n'est pas un gentleman et qu'il peut agir envers lui comme il l'entendra. Savait-il que M. Roche n'était pas un gentleman, le 13 mars, quand le gouvernement décida de construire la ligne lui-même ?

Il nous dit qu'il n'a eu aucune communication avec M. Roche, sauf ces deux lettres qu'il lui a écrites ; qu'il n'a reçu de lui qu'une simple note indiquant qu'il avait reçu une lettre ou quelque chose de la sorte.

Il dit aujourd'hui que M. Roche n'est pas gentleman, M. Roche pourrait peut-être rétorquer l'argument. Après avoir fait des arrangements à l'automne, alors qu'il s'en allait en Angleterre pour compléter ses plans, car il ne voulait rien conclure avant le printemps, alors, autant que nous le disent les rapports, sans communication aucune, sans un câblegramme lui disant : Si vous ne vous mettez pas immédiatement à l'œuvre, le gouvernement va entreprendre les travaux ; sans rien faire de la sorte, l'honorable ministre laisse tout arrangement de côté, et entre lui-même dans l'entreprise. Dans cette affaire, M. Roche et ses amis avaient eu la promesse solennelle du gouvernement; leur bill avait été passé par le parlement qui s'engageait à les traiter avec justice, lorsqu'ils auraient obtenu leur charte du gouvernement, et il se trouve que, sans un mot d'avis, le gouvernement construit une ligne rivale. Il y a là, M. l'Orateur, une violation de parole qui n'a pas été justifiée, et le peuple canadien rougira de cette manière d'agir du gouvernement.

Nous venons maintenant à la question suivante : Etait-ce sage de la part du gouvernement d'entreprendre ces travaux ? Où il est nécessaire de dépenser un quart de million ou un demi-million, ou toute autre somme pour établir des communications télégraphiques, la coutume constitutionnelle et la loi veulent que le gouvernement demande l'autorisation du parlement. C'était le devoir du gouvernement de venir nous expliquer son projet. Il est arrivé à une décision à ce sujet, trois jours avant la réunion des Chambres. Cela me rappelle un autre projet qui fut soumis au parlement alors qu'il avait été adopté trois, cinq, six ou sept jours avant l'ouverture de la session, je veux parler du fameux chemin de fer du Yukon. Il y a une similitude remarquable dans le fait de cet arrêté du conseil immédiatement avant l'ouverture de la session. Le gouvernement a le plus souverain mépris des vues du parlement. Bien qu'il ait ici une majorité il ne croit pas qu'il vaille la peine de lui demander son consentement. Le gouvernement n'avait aucune autorisation de commencer ces travaux. Le parlement n'avait jamais été consulté à ce sujet. Mais c'est une coutume pour eux de se jouer du parlement.

Hier soir le ministre de la Milice et de la Défense nous demandait $274,000, dont il avait besoin avant le 1er juillet, tandis qu'il y avait déjà 95 pour 100 de cette somme de dépensé. Ainsi l'on dépense les deniers publics sans même se donner la peine de les demander au parlement. Ces hommes ne

savent plus où s'arrêter. "Attendez ce que nous ferons l'an prochain" comme dit le ministre des Travaux publics, et les autres ministres veulent suivre son exemple. Ils se rient du parlement, méprisent l'opinion publique. Le résultat des élections partielles, disent-ils, prouvent qu'ils ont la confiance du peuple. Ils savent mieux que nous comment ils ont remporté ces élections. Je dis qu'un mépris aussi flagrant de la loi, une semblable violation des principes qui doivent guider les hommes et les corporations, un tel manque de bonne foi, ne se sont jamais vus dans ce parlement, à ma connaissance, et je suis sûr que le pays condamnera cette conduite.

La motion est adoptée.

(En comité.)

Accise—somme additionnelle requise pour service des douanes..... $1,000 00

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière): J'ai expliqué lors de la discussion des estimations supplémentaires, l'obligation dans laquelle je me trouvais de demander un plus fort crédit pour ce service. Nous avons dépensé $15,000 par année depuis plusieurs années, et l'an dernier nous avons réduit ce crédit à $12,000. Mais la réduction était trop forte et je suis obligé de demander ce montant de $1,000.

INSPECTION DES POIDS ET MESURES ET DE LA LUMIÈRE ELECTRIQUE.

Salaires..... 4,025 00
Dépenses casuelles..... 1,100 00
Lumière électrique—
Dépenses casuelles..... 1,400 00

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR: En 1896-97, la première année que j'ai pris charge du département, les salaires étaient de $56,850. L'année suivante, en 1897-98, nous avons réduit le crédit, de $56,850 à $49,000, une diminution de $7,000. L'an dernier nous avons fait une nouvelle réduction de $7,000, ce qui mettait ce crédit à $42,000. Nous avons constaté que nous sommes allés trop loin dans la voie de l'économie, et c'est pour cela que je suis obligé de demander ce montant de $4,025. On pourra voir cependant que nous demandons moins que la moyenne.

M. CLANCY: J'aimerais à demander au ministre du Revenu de l'intérieur si l'on a donné des instructions aux inspecteurs des poids et mesures au sujet de l'emploi de certains instruments destinés à déterminer le poids du grain. Si je comprends bien, la législation passée, l'an dernier, mit hors d'usage l'ancien instrument. A-t-on adressé des instructions aux inspecteurs attirant leur attention sur la nouvelle loi?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR: Nous n'avons pas inspecté le petit instrument dont parle mon honorable ami (M. Clancy) et qui a une capacité de 1-16 de boisseau, et je ne sache pas que l'on ait donné des instructions pour attirer l'attention des officiers sur le fait qu'à l'avenir on ne pourrait peser qu'un boisseau à la fois. La loi est très claire, on a mis de côté l'ancien instrument et l'on pèse maintenant le grain au boisseau.

M. CLANCY: Le département, je crois, n'a pas jugé à propos de faire examiner l'ancien instrument. D'après le débat qui a précédé, la raison de cela, j'imagine, c'est qu'il ne voulait pas en prendre la responsabilité. Il m'est inutile d'attirer l'attention de mon honorable ami sur la nécessité de faire examiner tout instrument en usage. Il sait qu'il ne convient pas de permettre l'emploi d'une machine pour déterminer le poids ou la valeur du grain, sans en avoir fait d'abord l'examen. Puisque l'ancien instrument a été mis de côté par la loi, il me sera permis, je crois, de demander au ministre du Revenu de l'intérieur d'adopter dès maintenant la mesure du boisseau et d'attirer l'attention des inspecteurs sur ce changement dans la loi.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR: Je ne sache que l'on ait fait un instrument pour la mesure d'un boisseau, comme le petit instrument, qui n'avait qu'une capacité de 1-16 de boisseau. Mon honorable ami (M. Clancy) a eu l'occasion de voir appliquer ces instruments. Nous les avons examinés dans mon département, l'an dernier, si mon honorable ami se le rappelle bien; mais depuis l'adoption de la nouvelle loi fixant le boisseau complet, je ne sache pas que l'on ait construit un semblable instrument. Les anciens instruments n'ont pas été examinés depuis nombre d'années. Nous ne nous en occupons plus, et il ne sera plus permis à l'avenir d'en faire usage.

M. CLANCY: L'honorable ministre doit comprendre qu'il importe, pour les raisons que j'ai expliquées, de donner à ce sujet des instructions aux inspecteurs des poids et mesures. Il est évident que d'après la loi actuelle, toute personne qui fait usage d'un de ces instruments, de la capacité d'un seizième de boisseau, est passible de poursuite; mais on pourrait éviter ces poursuites, qui sont coûteuses, en donnant instruction aux inspecteurs, de ne plus permettre à l'avenir l'usage de ces instruments. Comme le ministre pourra le voir, cela mettrait fin à la chose, tandis qu'en agissant autrement, on expose les gens à des poursuites. Je crois que 99 personnes sur 100 ignorent aujourd'hui que l'usage de ces anciens instruments est illégal. Je crois que l'honorable ministre jugera à propos de diriger l'attention des inspecteurs sur ce changement.

M. CAMPBELL: Je pense que l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) comprend mal la loi. Il est stipulé, je crois, que dans le cas d'un différend entre un acheteur

et un vendeur de grain, l'épreuve par un de ces instruments, n'est pas légale. Vous pouvez, cependant, faire usage d'un boisseau, d'un demi-boisseau, ou d'une mesure moindre autorisée par le gouvernement. Mais si l'acheteur et le vendeur s'entendent pour baser le prix sur le poids déterminé par l'instrument, je ne crois pas que la loi inflige de pénalité. L'instrument n'est pas légal, mais si l'acheteur et le vendeur en acceptent l'épreuve je ne vois pas de loi qui puisse les punir.

M. CLANCY : L'honorable député peut constater par le statut, que l'article défend l'emploi de balances pour déterminer le poids des articles mentionnés dans l'article 16, je crois, de l'Acte des poids et mesures—d'une capacité moindre qu'un boisseau. En l'absence de toute convention au contraire, c'est la loi actuelle du pays. N'est-ce pas ainsi que l'honorable ministre interprète la loi ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Le statut dit :

Nul instrument employé pour peser ou déterminer le poids d'aucun des articles mentionnés dans l'article 16 de l'Acte des poids et mesure ne devra être d'une capacité certifiée de moins d'un boisseau.

Mon honorable ami (M. Clancy) se rappellera que l'an dernier je n'ai pas partagé son opinion et que je croyais qu'il n'était pas juste d'intervenir entre l'acheteur et le vendeur lorsqu'ils s'entendaient sur une certaine mesure pour déterminer la valeur intrinsèque d'un boisseau de blé. D'après certains arrangements faits dans Ontario, on accorde tant pour chaque livre au-dessus de soixante, et l'on déduit en proportion pour chaque livre au-dessous de ce chiffre. J'ai pensé qu'il était sage de permettre l'usage d'une petite mesure, comme celle d'un seizième de boisseau, que l'acheteur pouvait transporter facilement pour s'assurer non pas du poids, mais de la valeur de toute une cargaison. Nous avons fait dans notre département l'essai de cette petite mesure, en présence de plusieurs membres du parlement, et nous avons constaté qu'il y avait une perte légère pour le vendeur. Conséquemment, mon honorable ami (M. Clancy) a jugé à propos de soulever la question. Durant mon absence, on a présenté dans le Sénat, l'amendement par lequel, l'usage des petites mesures d'un seizième de boisseau, était aboli. Je demanderais que nos officiers, dans leurs tournées d'inspection des poids et mesures, informent le public et les acheteurs de grains, qu'à l'avenir on devrait faire usage du boisseau, plutôt que de la petite mesure d'un seizième.

M. SPROULE : C'est là une sage mesure, car je sais que l'on continue de se servir du seizième de boisseau. L'honorable député de Kent (M. Campbell) dit que dans le cas d'une entente entre l'acheteur et le vendeur, la chose serait légale, et je crois qu'il a raison s'il s'agissait d'un contrat régulier ; mais je ferai observer que le vendeur n'a rien à dire à ce sujet. L'acheteur offre tel prix pour le blé, et le cultivateur se croit obligé d'accepter l'offre qui lui est faite. Il ignore qu'il a des recours en justice ; il croit que l'acheteur se conforme strictement à la loi et ainsi ce dernier a tous les droits sans qu'il y ait aucun contrat entre le vendeur et lui. Ce n'est pas assez pour le ministre de l'Intérieur de dire qu'il n'a pas donné instruction aux inspecteurs d'examiner ces petites mesures, parce que l'usage n'en est pas permis par la loi. Je sais personnellement qué bon nombre d'acheteurs ignorent qu'il est illégal de se servir de ces mesures et ainsi continuent d'en faire usage.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Nous n'en avons pas fait l'inspection depuis plusieurs années. Je crois que j'aurais tort de refuser d'instruire aujourd'hui le public du changement opéré dans la loi.

M. SPROULE : Même à défaut de l'inspection, l'usage de ces machines était très légal jusqu'à l'an dernier. Je sais que les meuniers font encore usage des petites mesures et cela, parce qu'ils ignorent que ce soit contraire à la loi.

M. CAMPBELL : J'espère que le ministre réfléchira avant de donner de semblables instructions. Ces petits instruments ne servent pas à peser le blé mais à en déterminer la valeur. Vous ne pouvez déterminer la valeur du blé aussi bien par l'inspection que par le poids. Vous déterminez la valeur d'une petite quantité, quelle qu'elle soit, par son poids. Autrefois, le cultivateur qui achetait du grain de mauvaise qualité et qui le nettoyait avec soin, obtenait toujours pour plus que la valeur, et c'était le contraire pour celui qui achetait du grain bien net ; mais en établissant un système pour faire l'épreuve du grain, chacun a ce qu'il doit recevoir. Il n'y a pas de meilleure méthode pour déterminer la valeur du grain. Je l'ai suivie depuis cinq ou six ans, et je puis dire que l'on ne pourrait acheter du grain des cultivateurs d'York-ouest, sans recourir à ce système. On s'est plaint beaucoup à Toronto de ce que l'on faisait subir l'épreuve l'an dernier, alors que le grain était rare et de qualité inférieure, tandis que cette année, le grain qui est de bonne qualité et en abondance est vendu sans épreuve. On se plaint de ce que ce mode n'est pas appliqué chaque année. Je le répète, on ne saurait adopter de méthode plus juste pour déterminer la valeur du grain, et si l'acheteur et le vendeur en sont contents, je crois qu'il faut la maintenir.

M. SPROULE : L'honorable député de Kent (M. Campbell), ne doit pas être un lecteur assidu des journaux, car il aurait appris que l'an dernier et l'année précédente, plusieurs sociétés agricoles ont passé des

résolutions condamnant ce système. Je sais, personnellement qu'une charge de grain a été vendu à 80c. le boisseau, après l'épreuve, mais on a appris par la suite, qu'elle ne valait que 58 lbs au boisseau, tandis que le poids étalon était de 60 lbs. Cependant, on avait fait l'épreuve d'un boisseau de ce grain, et il pesait 61 lbs.

M. CAMPBELL : Vous ne l'aviez pas bien pesé.

M. SPROULE : Il fut pesé sur des balances qui avaient subi l'inspection. Avec l'instrument dont on se sert aujourd'hui, il est facile de faire des erreurs. Par exemple, si le grain est jeté de haut dans la machine, le poids sera plus grand, parce qu'il sera plus compact. Dans le cas dont j'ai parlé, le cultivateur a perdu 3 cents par boisseau sur son grain. Quoi qu'en dise l'honorable député je sais que les cultivateurs sont très mécontents de ces machines. Maintes fois, depuis deux ans, ils ont discuté la question dans des réunions agricoles, et chaque fois, ils ont passé des résolutions condamnant cette méthode.

M. McNEILL : Je suis très heureux du changement que le ministre a fait dans la loi. Je crois que cela est sage, et il serait malheureux de retourner à l'ancien système. Je ne comprends pas bien l'honorable député de Kent, lorsqu'il dit que l'épreuve du grain est le meilleur moyen de le vendre. Nous savons que le plus juste moyen est de peser le grain ; mais la question est de savoir si l'on obtient un poids juste avec ces petites mesures. Le ministre nous a informés que le département, après mûr examen, a constaté que l'instrument en question ne pesait pas juste. Après cette déclaration du ministre, je ne comprends pas pourquoi l'honorable député désire le maintien de cette injuste méthode. C'est une question qui intéresse vivement le cultivateur et ils ne sont assurément pas satisfaits de l'usage de ces petites mesures. Que l'acheteur se conforme à la loi, en se servant de la mesure du boisseau, et il n'y aura pas de plainte.

M. CAMPBELL . Comment pouvez-vous faire usage de cette mesure ? En prenant une petite mesure, vous pouvez dire quel sera le poids d'un boisseau. Alors après avoir déterminé la valeur du blé pour le meunier, vous le pesez sur les balances étalons et vous payez le cultivateur en conséquence. Voilà un moyen sûr de dire si le grain pèse 60 ou 61 livres, et l'avantage de ce système est que vous pouvez transporter l'instrument sur une charge de grain ou n'importe où.

M. McNEILL : L'honorable député me pose une question, et il dit que c'est là une méthode sûre ; cependant le ministre vient de nous déclarer, qu'il a été constaté dans le département, que cette épreuve était tout à fait trompeuse. Cependant, l'honorable député, qui est un acheteur, veut faire croire au comité, que c'est une épreuve juste. Je suis étonné de voir des membres du comité faire une semblable déclaration, surtout mon honorable ami, qui est personnellement intéressé dans cette question.

M. CAMPBELL : Je ne suis pas personnellement intéressé, et cela m'est tout à fait indifférent. Il y va de l'intérêt du vendeur et de l'acheteur.

M. McNEILL : D'avoir une machine trompeuse ?

M. CAMPBELL : Celle dont on se sert n'est pas trompeuse.

M. McNEILL : Réglez la chose avec le ministre.

M. CAMPBELL : Vous pouvez remplir un boisseau de grain, mais soyez sûr de votre mesure en le pesant.

M. McNEILL : Plus la mesure est petite, plus elle est trompeuse.

M. CAMPBELL : Pas du tout.

M. ROGERS : Je sais personnellement qu'il a été commis beaucoup d'injustice par ce système. L'instrument peut être entre les mains d'un homme honorable, comme mon honorable ami de Kent, mais malheureusement, dans les mains d'un homme malhonnête, c'est la chose la plus facile au monde de calculer les intérêts de l'acheteur. Nombre de cultivateurs à qui j'ai parlé de la chose sont très contents de ce changement. Il n'en résultera aucune injustice, car tout homme d'affaires possède toujours une mesure, et cette mesure étalon coûtera meilleur marché que les autres.

M. CLANCY : Je ne crois pas que l'honorable député de Kent (M. Campbell) ait clairement exposé la question. Il sait parfaitement qu'il y aura encore des injustices. Quel a été le résultat de l'épreuve faite par le ministre du Revenu de l'Intérieur ? Il a eu la bonté d'envoyer à la ville acheter un boisseau de blé pesant 62¾ lbs. On a examiné ce blé, et l'on a constaté qu'il avait en plus du poids réglementaire 10½ onces. Cela représente une perte pour le vendeur, d'après ce qu'a dit mon honorable ami de Grey-est, qui nous a démontré que l'air pouvait s'introduire et laisser des espaces libres entre le grain, qui alors paraît plus léger et alors il en résulte que le prix est moins élevé.

Seize expériences ont été faites, et sur les seize cinq seulement ont produit 62 livres, les onze autres produisant seulement 61 livres. Par conséquent, mon honorable ami le sait parfaitement bien, il n'y a pas moyen de faire usage, pour constater le poids d'un seizième de boisseau, d'un instrument qui ne soit inexact, même dans le cas où l'on serait généralement disposé à agir franchement, comme on l'est il n'y a pas de doute.

Je n'hésite pas à dire qu'il est impossible de faire ce qu'il faut dans de semblables circonstances. Les cultivateurs ne veulent pas priver l'acheteur de céréales des moyens d'en déterminer la valeur. Il est juste d'avoir un instrument destiné à constater le poids des grains, mais il est encore plus juste que cet instrument soit exact autant que possible.

Mon honorable ami, le député de Kent, dit qu'il serait désavantageux de faire usage d'un boisseau. Qu'a-t-il l'habitude de faire lorsqu'il s'approche de la voiture d'un cultivateur ? Il dit : " Si le grain pèse 60 livres, je vous donnerai tant ; s'il n'a pas ce poids, je vous donnerai moins; et s'il pèse davantage, je vous le paierai plus cher." Il me semble que c'est forcer beaucoup la note de dire qu'il n'est pas aisé de constater le poids d'un boisseau. En effet, on a tout simplement à remplir une mesure de cette dimension pour la placer sur la balance, et cela fixera le prix.

Pourquoi les cultivateurs insistent-ils pour que ce changement ait lieu ?

L'association des meuniers a établi une règle que l'honorable député suit religieusement, et que voici, d'après le compte rendu des " Débats " du Sénat de l'an dernier. Le prix par boisseau du blé pesant 60 livres, ou conforme à l'étalon, serait de 60 cents le boisseau, dans le cas où ce prix serait celui du blé de ce poids. Si le blé pèse 59 livres, le prix en serait d'un cent de moins, bien que les 60 livres aient à être fournies dans chaque cas. S'il pèse 58 livres, la diminution devra être de deux cents ; s'il pèse 57 livres, de 5 cents ; s'il pèse 56 livres, de huit cents; s'il pèse 55 livres, de 12 cents ; s'il pèse 54 livres, de 16 cents ; et de 20 cents, s'il pèse 53 livres. Cependant, le cultivateur devra toujours fournir les 60 livres malgré la diminution du prix. Que cette règle soit bonne ou mauvaise, c'est ce que je ne discuterai pas, attendu que ce ne serait pas pertinent au sujet.

Il se peut qu'il existe cette différence dans la valeur du blé, mais ce que veulent les cultivateurs, c'est que le poids soit constaté d'une façon absolument exacte. Aussi, demandent-ils maintenant que ce poids soit constaté non pas d'un seizième de boisseau, mais par boisseau, et non autrement.

Il est une chose que je désire encore signaler à l'honorable ministre, c'est la coutume de remplir la mesure en faisant s'écouler le grain par un petit entonnoir. Cet entonnoir crée des espaces d'air de nature à influencer sur la mesure du boisseau. En effet, cela a été cause, dans une grande mesure, des différences de la mesure du boisseau.

Qu'on me permette d'indiquer ce qui résultera. Voici un tableau indiquant quel en serait l'effet. Ainsi, le boisseau de 60 livres obtiendrait le prix-type de 60 cents le boisseau, le boisseau de 61 livres, un cent de plus ; le boisseau de 62 livres, 2 cents de plus ; le boisseau de 63 livres, 3 cents de plus ; le boisseau de 64 livres, 4 cents de plus.

Maintenant, voyez un peu le fonctionnement du système dans les deux cas. Ainsi, dans le cas où le blé pèse 4 livres de moins que le poids voulu, il vaut 8 cents de moins ; mais dans le cas où il pèse 4 livres de plus, il vaut 4 cents de plus seulement. Et si l'on prend un boisseau de chacune de ces deux sortes de blé pour les mêler ensemble, on aura deux boisseaux de ce mélange pesant 60 livres chacun, c'est-à-dire le poids-type, et cependant, malgré cela, il en sera déduit 4 cents par boisseau sur le prix.

Mon honorable ami croit qu'un instrument destiné à peser un seizième de boisseau est populaire. Je puis affirmer, au contraire, qu'il est très impopulaire. Les cultivateurs sont parfaitement disposés en faveur d'une mesure équitable tout autant pour le producteur que pour le marchand, et ils désirent voir mettre un terme aussi vite que possible à l'état de choses actuel.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Si nous ne sommes pas intervenus jusque-là, c'est qu'en réalité, nous ne sommes pas tenus de le faire ; car, tout en étant chargé d'inspecter les poids et mesures, le département n'est nullement obligé d'avertir les gens qu'ils n'ont pas le droit de se servir de poids ou mesures qui n'ont pas été inspectés depuis plusieurs années. D'un autre côté, si en donnant un avis de ce genre nous pouvions empêcher quelqu'un de se trouver dans la pénible position d'être passible d'amende et de punition, je m'occuperais certainement de voir à ce que le renseignement soit envoyé aux fonctionnaires, afin qu'ils puissent le communiquer à ceux avec qui leurs fonctions les mettent en rapport. Telle est la loi, et nous ne pouvons faire autrement que de l'observer.

Inspection des denrées—Pour faire face aux dépenses de certains membres de la commission concernant les étalons des grains et de la halle aux blés de Winnipeg, appelés à Ottawa afin d'être consultés au sujet de certaine législation maintenant soumise au parlement. $600

M. BENNETT : Je voudrais savoir si M. Smith a été nommé dans la division de Toronto, et, dans l'affirmative, quel est son salaire. M. Smith résidait autrefois à Orillia.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : M. Smith a été nommé sous-inspecteur des poids et mesures, et son salaire est de $500 ou $600, je ne puis dire exactement en ce moment.

M. BENNETT : Il vient d'Orillia, et je veux savoir l'endroit qu'on lui a assigné maintenant.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Il appartient à la division de Toronto. Chaque arrondissement que doit inspecter un certain corps de fonctionnaires

comprend plusieurs comtés. M. Smith désirait, si je me rappelle bien, demeurer dans Orillia, et nous n'y avons trouvé aucun inconvénient.

M. BENNETT : Puis-je savoir la date de la nomination de M. Murdoch, qui vient du comté de Grey ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Il est inspecteur des poids et mesures, et il a été nommé il y a environ deux ans.

M. BENNETT : La raison pour laquelle je pose cette question est qu'il y a environ deux ans, le ministre a mis à la retraite M. Bolster, lequel était encore dans la force de l'âge et parfaitement capable de remplir les fonctions de sa charge. La raison donnée de cette mise à la retraite était l'économie, et je vois que l'honorable ministre fait comme ses collègues qui mettent des fonctionnaires à la retraite pour faire de la place à d'autres. Il a nommé M. Smith qui remplit virtuellement les mêmes fonctions.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Non, M. Smith remplace M. Todd. Je n'ai pas remplacé M. Bolster.

M. BENNETT : Qui M. Murdoch a-t-il remplacé, alors ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je ne me rappelle pas dans le moment.

M. SPROULE : Il a remplacé M. Lyon.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : J'ai nommé M. Smith avant la mise à la retraite de M. Bolster. Comme m'en fait souvenir mon honorable ami (M. Sproule), M. Murdoch a remplacé M. Lyon.

M. BENNETT : Le ministre aurait pu au moins accorder à M. Bolster le privilège de succéder à M. Todd, plutôt que de mettre ce fonctionnaire à la retraite, pour faire une nouvelle nomination. Je pose cette question simplement en vue de renseigner la population de mon comté, où l'on savait fort bien que M. Bolster était renvoyé dans la force de l'âge, et qu'il était capable de remplir les fonctions de sa charge aussi bien que M. Smith, son successeur.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Quel âge avait M. Bolster ?

M. BENNETT : Je ne pourrais dire exactement ; environ 57 ans, je suppose.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Lorsque l'honorable député saura son âge, il verra que j'avais le droit de le mettre à la retraite.

M. FOSTER : Ces fonctionnaires-là sont-ils salariés par le gouvernement ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Non.

Sir HENRI JOLY DE LOTBINIERE.

M. FOSTER : Qui les paie ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Il ne s'agit là que de frais de voyage, ils ne reçoivent pas de salaires.

M. FOSTER : Le gouvernement les nomme, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui.

M. FOSTER : Et les paie pour leurs services ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Le gouvernement paie seulement les frais de voyage à même les fonds affectés à l'inspection des étalons. Mais dans ce cas-ci, j'ignore si mon honorable ami sait qu'il y a environ un mois ou six semaines...

M. FOSTER : Je n'ai pas besoin d'explications là-dessus, je veux savoir si ces fonctionnaires, nommés par le gouvernement, d'après ce que je comprends, pour fixer l'étalon des grains, sont salariés.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Non, mais leurs frais de voyage sont payés. Un ou deux viennent de Montréal, un ou deux de Toronto, et quelques-uns des différentes parties du Nord-Ouest—ils sont seize en tout. Ils ne reçoivent pas de salaire, mais leurs frais de voyage sont payés.

M. FOSTER : Je crains que mon honorable ami (sir Henri Joly de Lotbinière) ne me comprenne pas encore. On ne leur paie pas de salaire, mais leur accorde-t-on une allocation ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Non, seulement leurs frais de voyage lorsqu'ils se réunissent pour discuter l'étalon des grains.

M. FOSTER : Mais ce crédit n'est pas destiné à cette fin.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Non, c'est là un cas spécial qui a surgi il y a environ six semaines lorsqu'a été soulevée la question d'amender la loi concernant l'inspection.

M. FOSTER : Mon honorable ami les a fait venir pour avoir leur avis ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui.

Douanes — Montant requis pour biffer l'ancien compte resté en suspens au port de Montréal..... $1,764 30

M. FOSTER : Mon honorable ami (M. Paterson) voudra-t-il expliquer cet item ?

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : Je vois qu'on a eu à ce port ce qu'on appelle un compte en suspens, lequel compte a couru des années durant, et il semble très désirable qu'il soit déclaré biffé, et

qu'on ne le laisse pas plus longtemps traîner dans les livres. Différents montants existant dans les livres depuis nombre d'années représentent des dépenses faites à ce port sans l'autorisation du département. Ce compte a couru de 1868 à 1890. Les percepteurs sous la direction de qui ces dépenses ont été faites sont disparus, et il n'existe maintenant aucun moyen d'en recouvrer le montant. Il vaut mieux faire biffer le compte : inutile de conserver un compte comme celui-là dans les livres.

M. FOSTER : Je suppose que ce compte a trait à la contractation de comptes ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui.

M. FOSTER : Quelle en est la nature ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Elle en est variée. Ainsi, en février 1868, il a été déboursé dans la cause Spellman, par le département l'accise, $108.44.

M. FOSTER : Que va faire mon honorable ami au sujet de cet item de $108 ? Va-t-il rembourser cet argent au département de l'accise.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, je vais obtenir un crédit pour biffer en entier le compte en suspens.,

M. FOSTER : Si l'honorable ministre reçoit $1,764.30, il doit les payer à quelqu'un.

Le MINISTRE DES DOUANES : Au port de Montréal, afin que ce compte puisse être biffé.

M. FOSTER : Un compte a-t-il couru depuis 1868, sans être encore payé ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il ne l'a jamais été, et il existe encore là.

M. FOSTER : Y a-t-il un homme à Montréal à qui le gouvernement doit $108 depuis 1868, et qui n'a pas été payé avant ce jour ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Le percepteur doit l'avoir payé ; mais le percepteur n'y a pas été autorisé par le département et il porte ce paiement au compte en suspens.

M. FOSTER : Alors, le percepteur est-il resté sans être remboursé depuis 1868 jusqu'à présent ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il ne l'a pas payé de sa poche, il l'a probablement fait à même son fonds destiné aux dépenses imprévues.

M. FOSTER : Et il a obtenu ce fonds du département des douanes ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui. C'est payé, mais les livres ne sont pas dégagés. Ça court dans ce cas-là.

M. FOSTER : Qu'est-ce qui court ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Le compte en suspens, mais nous voulons le biffer. Il est inutile de garder un compte en suspens dans les livres. Ce compte représente un grand nombre d'item dus au département, et qu'il est impossible de recouvrer.

M. FOSTER : A qui allez-vous payer cet argent ? Il n'est dû à personne.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il devra être envoyé au port pour que ces montants soient balancés.

M. FOSTER : Devez-vous au port de Montréal $108 depuis 1868 ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non.

M. FOSTER : Alors, pourquoi voulez-vous payer cela ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Les percepteurs du port de Montréal devraient cela au département, vu qu'ils ont fait la dépense sans être autorisés par celui-ci.

M. FOSTER : Où ont-ils pris l'argent ?

Le MINISTRE DES DOUANES : A même le fonds de dépenses imprévues qui est à leur disposition.

M. FOSTER : Alors, c'est déjà payé. Pourquoi voulez-vous le payer encore? L'hoque l'honorable ministre ne comprend-il pas la chose ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je la comprends, et je suis surpris, de mon côté, que l'honorable député ne la comprenne pas.

M. WALLACE : Nous devrions, je crois, obtenir plus d'explications que n'en a fourni le ministre. Le percepteur actuel est-il responsable de ce montant ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non.

M. WALLACE : Son prédécesseur l'était-il?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il est mort.

M. WALLACE : Les deux prédécesseurs de M. Ryan sont morts également. Si ce compte a été payé à même le fonds des dépenses imprévues, pour quel objet le parlement voterait-il ce crédit ? Ce montant n'est dû à personne. On dira à la prochaine session: " Qu'a-t-on fait de ces $1,764 ? Le ministre, je crois, a posé le principe, il y a un an ou deux, qu'on peut affecter à une fin un crédit destiné à un autre. Je trouve cette doctrine fort peu convenable, elle fait fi des intentions du parlement qui accorde des crédits pour des objets spéciaux. Supposons que l'honorable ministre emploie, suivant la doctrine qu'il a énoncée, ces $1,764 aux fins qu'il lui plaira dans son département. L'appliquera-t-il à salarier des officiers de douanes qu'il peut croire nécessaires ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Certainement, je ne pourrais rien faire de la sorte. C'est ce que l'honorable député doit savoir.

Voici un grand nombre d'item qui subsistent dans les livres de Montréal, et qui s'y trouvaient alors que mon honorable ami dirigeait le département. Ces item ont été payés sans l'autorisation du département; ils son dûs au département, et nous voulons voir à ce qu'ils soient payés. Les percepteurs, sous la direction de qui ces déboursés ont été faits sont disparus. Nous voulons dégager les livres, et nous demandons, par suite, au parlement d'accorder un crédit qui permette de régler le montant et de le déclarer payé. Si les percepteurs responsables vivaient encore nous pourrions leur demander de payer eux-mêmes ce compte, mais ils sont morts.

M. FOSTER: Le ministre voudra-t-il nous dire à qui il va payer cet argent et de qui il va obtenir un reçu ?

Le MINISTRE DES DOUANES: Nous enverrons cet argent au port de Montréal.

M. TAYLOR: Que fera le port de Montréal ?

Le MINISTRE DES DOUANES: Il l'emploiera à balancer ces comptes.

M. TAYLOR: Où ira l'argent ?

Le MINISTRE DES DOUANES: Il sera renvoyé au receveur général.

M. TAYLOR: A quoi sert-il de prendre de l'argent dans une poche pour la mettre dans l'autre ?

Le MINISTRE DES DOUANES: C'est qu'on ne peut clore le compte d'aucune autre manière. Cest messieurs ne se montrent pas plus intelligents que les autres en posant de semblables questions. Je ne crois pas qu'il soit bon de laisser sans le clore dans les livres un compte en suspens depuis 1868 jusqu'à 1899. Nous nous proposons de le clore. Nous ne constatons aucun compte de ce genre dans les autres ports. C'est sous l'ancien régime qu'on a dû tolérer l'existence d'un semblable état de choses.

M. WALLACE: Plus l'honorable ministre explique le cas, plus il l'embrouille. La radiation du compte n'atteindrait-elle pas le but ? Vous envoyez ces $1,764 au port de Montréal, pour dire au percepteur de faire quoi ? De rayer ce compte. Et alors, où va l'argent ? Il devrait être remis au parlement du Canada à titre de perception subséquente de revenu. Mais il n'y a point de telle perception. Sous quel chef cet argent reviendra-t-il ?

Le MINISTRE DES DOUANES: Il reviendra au receveur général.

M. WALLACE: Sous quel chef ?

Le MINISTRE DES DOUANES: Eh bien! je ne sais trop sous quel chef on pourra renvoyer cet argent. Je suppose qu'on pourra le faire sous le chef de "Montant reçu relativement à compte resté en suspens."

M. WALLACE: Je représente humblement que le receveur général ne tient pas de compte en suspens comme cela à cet égard.

M. FOSTER: Cet argent va-t-il aller au bureau de Montréal ou au receveur général ?

M. WALLACE: Le bureau de Montréal doit faire quelque chose relativement à cet argent. L'honorable ministre dit que cet argent est renvoyé au receveur général à Ottawa. Le compte en suspens du département consiste en argent avancé, dont il doit être rendu compte plus tard suivant la manière dont le département l'a voté.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Ne suppose-t-on pas là que le percepteur du port de Montréal a en sa possession une somme d'argent qu'il n'a pas réellement ?

M. WALLACE: Non.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Oui, ça doit être ainsi.

Le MINISTRE DES DOUANES: Si ce n'est pas payé, ça constitue un compte en suspens. Ça devrait avoir été payé à même le fonds des dépenses imprévues, mais ça n'a pas été remboursé par les personnes qui le devaient, et les autorités ne peuvent percevoir ce compte d'elles. Par conséquent, le compte subsiste payé à même les fonds des dépenses imprévues, mais sans l'autorisation du département. Comme on ne peut le percevoir, il en a fait un compte en suspens.

M. QUINN: Il me semble qu'il s'agit simplement d'une question de tenue des livres. Les fonctionnaires du port de Montréal ont fait certaines dépenses qui n'ont pas été admises par le département à Ottawa, de sorte que ces dépenses ont été portées au débit d'un compte en suspens depuis 22 ans. Le percepteur du port de Montrréal dit: "J'ai été absolument étranger au paiement de cet argent. J'ai trouvé ce montant de $1,764, et je veux qu'il soit rayé; je désire faire mettre mes comptes en ordre." Cet argent voté, l'honorable ministre des Douanes l'envoie à Montréal, et le percepteur du port de Montréal le renvoie à Ottawa.

M. FOSTER: Ensuite, où l'argent ira-t-il ?

M. QUINN: Ensuite, il n'y a plus lieu d'en rendre compte.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: L'auditeur général n'est pas autorisé à admettre ces item maintenant; mais ce crédit adopté, il les admettra, et ce compte se trouvera balancé.

M. QUINN: Il les admettra également si l'honorable ministre (M. Paterson) produit une explication indiquant que le percepteur de Montréal est autorisé, nonobstant toute disposition de la loi concernant les adminis-

trations publiques à réclamer ces $1,764 pour faire face aux exigences de ce compte. Pourquoi votez-vous cet argent ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il ne s'agit nullement d'argent.

M. QUINN : Vous votez ces $1,764 au département des douanes pour qu'on les dépense de quelque manière. Cet argent doit être dépensé.

Comment cet argent doit-il être dépensé ? Je comprendrais que la Chambre autorise une entrée dans les livres pour balancer les comptes ; mais si elle autorise le paiement de $1,764 au percepteur ou au ministre des Douanes, cet argent servira à payer un compte éteint, ou qui ne vaut rien.

M. FOSTER : Nous demandons les détails.

Le MINISTRE DES DOUANES : Les voici :

1868—Argent dépensé dans la cause de Spellman pour être payé par le département de l'accise..... $108 44

M. FOSTER : Vous êtes obligé d'aller dans le département de l'accise, alors. Si c'est une dette qui concerne le département de l'accise, le ministre du Revenu de l'intérieur sera obligé de demander un crédit pour la payer.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je demande un crédit pour payer le compte en suspens.

M. FOSTER : Il a été payé il y a 25 ou 30 ans.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je demande un vote pour permettre au percepteur, à Montréal, de faire disparaître cette dette, et de la faire disparaître d'une manière que l'auditeur général approuvera.

M. HAGGART : Il n'y a qu'une manière de rectifier ces comptes. On les envoie généralement devant le comité des comptes publics. Ce comité n'a pas le droit de les rayer complètement. La meilleure manière est de demander un vote de la Chambre.

Le MINISTRE DES DOUANES : Cela peut aussi se faire de la manière que je propose, et les employés du département sont aussi de cet avis. Nous demandons un crédit qui nous permettra de balancer les comptes. Nous voulons faire disparaître cette dette, mais il nous faut l'autorisation du parlement pour cela.

M. WALLACE : Il y a quelques années, le comité des comptes publics a eu à s'occuper d'une question comme celle-là. Le ministre du Revenu de l'intérieur du jour (M. Costigan) présenta une résolution pour une affaire tout à fait semblable. Il s'agissait de créances qu'on ne pouvait pas encaisser, et la résolution a été votée par le comité des comptes publics, après une enquête par un sous-comité. Le comité raya la créance et permit de faire une contre-entrée. Le cas actuel est semblable, et c'est de cette manière qu'il a déjà été réglé par le parlement. Ces $1,764 seront envoyés à Montréal pour éteindre cette dette et seront renvoyés ensuite au receveur général.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'argent ne sera pas envoyé du tout.

M. WALLACE : Il faut en faire quelque chose. M. John Lewis, le percepteur en 1868, a dépensé $63.94 qu'il a pris à même le crédit affecté aux dépenses éventuelles et les a payées lui-même. M. Lewis est mort et ses héritiers n'ont pas de réclamation pour cela, contre le gouvernement. Maintenant le ministre nous dit que personne n'était autorisé à prendre cet argent à même ce crédit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, ce n'est qu'une formalité.

M. WALLACE : Le ministre des Chemins de fer et Canaux dit non, mais le ministre des Douanes dit oui.

M. FOSTER : C'est un malentendu de plus entre eux.

M. WALLACE : Je ne sais pas lequel croire. Il vaut peut-être mieux demander au premier ministre lui-même.

Le PREMIER MINISTRE : Puisque l'honorable député s'adresse à moi, je vais lui répondre. Je n'ai pas la prétention d'être un homme de chiffres, mais je crois posséder une part raisonnable de bon sens, et cette question peut se comprendre à l'aide du simple bon sens.

Je me rappelle cette cause de Spellman. Il y a eu un procès à propos d'une distillerie clandestine. M. Villeneuve prit une voiture à Laprairie, et il a dû payer le cocher. Le moyen régulier aurait été de demander au parlement un crédit spécial, mais à cette époque le parti conservateur qui était au pouvoir n'était pas particulier et le compte fut payé à même le crédit affecté aux dépenses éventuelles.

M. Lewis qui ne voulait pas payer cela de sa poche, mit le compte au débit des dépenses éventuelles et le paya lui-même. M. Lewis paya Villeneuve, Villeneuve paya le cocher et M. Lewis se remboursa à même les dépenses éventuelles. Depuis 1868, le bureau de Montréal est débiteur du gouvernement pour ce montant et nous voulons simplement balancer les livres. Nous pourrions voter un acte spécial du parlement pour couvrir le cas, mais c'est aussi bien de voter l'argent à présent. Nous enverrons le chèque au percepteur qui l'entrera dans ses livres, et le chèque reviendra au trésor. C'est une simple formalité et c'est la manière la plus raisonnable de régler l'affaire.

M. WALLACE : Ce chèque retourne au trésor, comme faisant partie des recettes du port de Montréal, tandis qu'il n'en est rien. C'est une fausse entrée que rien ne justifie.

Le PREMIER MINISTRE : La faute en est à l'honorable député (M. Wallace). Il aurait dû régler cette affaire quand il était ministre des Douanes.

M. WALLACE : Je ne me rappelle pas qu'elle m'ait été soumise. Aujourd'hui, la Chambre en est saisie et le premier ministre nous explique que le chèque sera envoyé au percepteur à Montréal et que ce dernier le renverra à Ottawa. On n'a pas le droit d'inclure cela dans les recettes du port de Montréal. S'il s'agissait d'un million, on dirait : Voyez comme les affaires augmentent.

Le PREMIER MINISTRE : Nous perdons trop de temps sur cet item, s'il ne peut pas être voté, laissons-le de côté.

M. HENDERSON : Je me demande comment le receveur général va pouvoir entrer cette somme. Va-t-il l'inclure dans les recettes du port de Montréal, ou va-t-il la mettre encore avec les comptes en suspens, pour que dans cinq ans, on soit obligé de passer un acte spécial ?

Le PREMIER MINISTRE : Nous avons assez perdu de temps ; laissons cet item de côté.

M. FOSTER : Il vaut peut-être mieux voter cet argent à titre d'expérience et l'an prochain le ministre expliquera comment il a arrangé l'affaire.

Le PRESIDENT : L'item est voté.

Somme additionnelle requise pour appointements et dépenses éventuelles—Ontario. $5,000

M. FOSTER : Voilà une forte augmentation.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce crédit est presque entièrement pour Toronto, où nos dépenses éventuelles seront d'environ $3,000 plus élevées que le crédit que nous avons demandé l'an dernier. Il y a plus de $1,000 pour le transport seulement. Il a aussi fallu mettre deux employés à Depot-Harbour, pour surveiller l'expédition du grain ; c'est un service nouveau.

M. FOSTER : De quel transport s'agit-il ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Dans les grandes villes c'est le gouvernement qui paie pour faire transporter les marchandises à l'entrepôt d'examen.

M. WALLACE : Le ministre ne donne que des explications générales. Quand il s'agit de sommes aussi considérables, il devrait entrer dans tous les détails.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne puis pas donner d'explications plus complètes. En préparant des estimations de $300,000 pour la province de l'Ontario, avec de nouveaux services à créer, et de nouvelles dépenses à faire, surtout dans un temps de reprise générale des affaires, il est impossible de donner les détails. L'honorable député (M. Wallace) n'a jamais pu le faire, et ce reproche peut peut-être venir d'un autre mais pas de lui. Quand je suis arrivé au ministère, j'ai dû payer quelques milliers de piastres de dettes laissées par lui. Ces estimations ont été préparées avec beaucoup de soin. Il faut $1,000 de plus pour le transport des marchandises à Toronto ; on ne savait pas non plus qu'il se ferait assez de trafic à Depot Harbour, pour nécessiter la présence de deux employés.

M. FOSTER : Que paie-t-on à ces employés.

Le MINISTRE DES DOUANES : $500 chacun, je crois.

M. WALLACE : Je crois que l'honorable ministre fait erreur en disant qu'il a dû payer des dettes que j'ai laissées comme contrôleur des Douanes. Il s'est écoulé neuf mois entre mon départ et son arrivée, et j'aimerais à savoir comment il a pu payer des dettes contractées par moi.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je parle du département tel que je l'ai trouvé à mon arrivée. Je dirai, des dettes auxquelles l'honorable député n'avait pas pourvu, en faisant ses estimations trop basses.

M. WALLACE : Le ministre se trompe. J'ai démissionné le 12 décembre et les estimations pour l'exercice suivant n'étaient pas préparées. Je ne suis pas responsable des estimations qui ont été faites après mon départ.

Colombie Anglaise et District du Yukon—Somme additionnelle requise pour appointements et dépenses éventuelles, à même laquelle on pourra payer les appointements à des douaniers permanents, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil $32,085

Le MINISTRE DES DOUANES : Je demande à réduire ce crédit à $16,519.68.

M. FOSTER : Il nous faut des explications détaillées. D'abord quelle somme a-t-on votée dans le budget principal pour la Colombie Anglaise et le district du Yukon ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Dans le budget principal $75,915 et dans le budget supplémentaire, $12,000, soit un crédit total de $87,915. Ces deux crédits ont dû être mis ensemble, parce que les douaniers qui font le service du Yukon, se tiennent à White Pass qui se trouve dans la Colombie Anglaise.

M. FOSTER : Pourquoi le ministre demande-t-il cette forte somme de $16,519 ?

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est surtout pour le district du Yukon. Nous

avons mis "nonobstant les dispositions de l'acte du service civil" parce que nous avons cru qu'il était préférable, quand il y a des nominations à faire, de prendre des hommes connaissant bien le service et ceci nous permet de les prendre dans les bureaux de Victoria, de Westminster, ou de Vancouver. C'est à ces endroits que nous avons pris ces employés qui étaient permanents et recevaient un salaire fixe. Pour les envoyer au Yukon, il a fallu les payer plus cher, et c'est pour cela que nous ajoutons "nonobstant, etc."

M. FOSTER : A-t-on été obligé de les remplacer aux endroits d'où ils viennent ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui ; ce crédit couvre tous les salaires réguliers et les allocations additionnelles.

M. WALLACE : L'ex-ministre des Finances a demandé quels étaient les crédits votés l'an dernier pour le Yukon et la Colombie Anglaise et le ministre a répondu : $95,915. Je vois, cependant, qu'il y a eu un crédit pour la Colombie Anglaise seule.

Le MINISTRE DES DOUANES : Les chiffres sont, $75,000 dans le budget principal et $12,000 dans le budget supplémentaire, pour la Colombie Anglaise et le district du Yukon.

M. FOSTER : Il y a $15,500 pour le Yukon à la page 67 du budget principal pour l'exercice 1898-99 et $25,000 pour le prochain exercice.

Le MINISTRE DES DOUANES : Cette somme devra être ajoutée au total

M. FOSTER : $91,415 pour les deux ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui.

M. WALLACE : Quels ont été les revenus du Yukon ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Durant le dernier exercice, nous n'avons pu nous procurer des rapports réguliers, mais voici ce que nous avons pu obtenir : A Chilkoot et à White Pass, du 26 janvier 1898, au 1er février 1899, les revenus ont été de $317,772.60. A Tagish, du 3 sepembre 1897 au 3 juin 1898, de $41,797.09. An Sentier Dalton, du 30 juin au 16 août 1898, de $11,205.38. A Dawson, pour l'exercice 1897-98, de $63,185.39. A Dawson, du 1er juillet 1898 au 31 mars 1899, $200,393.32, faisant un total de $634,353.77.

M. FOSTER : Ces $16,519 que demande le ministre ont-elles toutes été payées à ces douaniers envoyés au Yukon ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non ; une partie de cette somme servira pour le personnel à Vancouver.

M. WALLACE : Ainsi, les revenus des deux années s'élèvent à environ $634,000.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce sont les rapports que j'ai reçus jusqu'à présent.

M. WALLACE : Depuis un an.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il y a peut-être certains revenus dont on n'a pas encore rendu compte. Il y a deux postes dont nous n'avons pas de rapports.

M. WALLACE : Dawson est encore un poste. Le ministre dit-il qu'il n'a pas encore les rapports de Dawson ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, nous avons les rapports de Dawson.

M. WALLACE : Il semblerait que l'argent n'est pas envoyé au ministre, mais que les fonctionnaires le dépense à leur guise.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'aurai à expliquer bientôt pourquoi ce crédit est diminué de $15,000. Dans la Colombie Anglaise, un nouveau fonctionnaire avec des appointements de $900 et un nouveau douanier à Nelson.

M. FOSTER : Combien y a-t-il d'employés à Kaslo, actuellement ?

Le MINISTRE DES DOUANES : D'après les tableaux du Commerce et de la Navigation de 1898, il n'y en a qu'un. Quant à dire si les affaires ont nécessité un nouvel employé depuis——

M. FOSTER : Kaslo n'a pas fait de progrès ; c'est Nelson qui a pris de l'extension.

M. WALLACE : Il y a près de deux ans, le ministre a demandé des crédits pour deux employés à Kaslo. Dans le temps il a expliqué cette augmentation en disant que cette ville faisait de rapides progrès. A présent, il parle d'un nouvel employé, et alors cela doit faire trois. Cependant il n'y a pas autant d'affaires à Kaslo qu'il y a trois ans, quand un seul employé suffisait.

Le MINISTRE DES DOUANES : Les revenus de Kaslo, l'an dernier ont été de $9,341. M. Sutherland était douanier à cet endroit. Le percepteur est M. J. F. Mackintosh.

M. WALLACE : Cela ne fait que deux, et vous en aviez deux auparavant. Pourquoi ces $900 en plus ?

Le MINISTRE DES DOUANES : A New-Westminster, nous avons dû nommer un nouveau commis à $750 et deux douaniers et par conséquent, les dépenses éventuelles ont été augmentées.

M. WALLACE : Nous aimerions à avoir des explications à propos de Kaslo.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il nous a fallu augmenter le personnel à Vancouver, vu l'augmentation du trafic. L'inspecteur en chef McMichael, de cette division est allé faire l'examen des livres et a constaté que le personnel était insuffisant et l'avait été depuis longtemps. Il était absolument nécessaire de nommer de nouveaux employés.

M. FOSTER : Combien d'employés avez-vous ajoutés à ce bureau.

Le MINISTRE DES DOUANES : Environ dix. Quelques-uns des employés de Vancouver ont été nommés pour remplacer d'autres qui étaient partis pour d'autres endroits. Un avait été envoyé à Atlin et un ou deux à d'autres endroits. Dans tous les cas, il nous a fallu augmenter considérablement le personnel.

M. FOSTER : Le personnel de Kaslo n'a pas été augmenté ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui ; l'honorable député de Yale (M. Bostock) me dit que oui.

M. FOSTER : Alors, combien y a-t-il d'employés à Kaslo, actuellement ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Mon honorable ami (M. Bostock) me dit trois.

M. FOSTER : Je ne vois pas la raison de cette augmentation ; Kaslo n'est pas une ville qui progresse.

M. BOSTOCK : Comme cette ville fait partie de la division électorale que je représente, on me permettra de donner quelques explications. A l'époque où il n'y avait qu'un seul employé, comme le dit l'honorable député de York (M. Wallace) Kaslo était un poste secondaire. Depuis il est devenu un poste de première classe. Le percepteur est M. Mackintosh. Il y a aussi un douanier préposé aux arrivages, M. Vroom, et il est obligé d'avoir un commis pour l'ouvrage du dehors. Ce dernier est M. Sutherland. Il est vrai que les affaires ont diminué à Kaslo pendant quelque temps, mais grâce au développement du district, au haut du lac Koutanie, elles reprennent rapidement.

M. CLANCY : Cet inspecteur Sutherland a-t-il été recommandé par l'inspecteur en chef?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il arrive quelquefois que l'inspecteur désigne celui qu'il voudrait voir nommer.

M. CLANCY : Je veux savoir si c'est l'inspecteur en chef qui a recommandé la nomination d'un troisième employé.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je crois que toutes les nominations qui ont été faites dans la Colombie Anglaise l'ont été à la demande de l'inspecteur en chef. Il a visité toute la province et m'a envoyé un rapport très complet de tous les postes. Je ne suis pas certain d'avoir mis en pratique toutes ses recommandations ; je crois que nous avons fait une ou deux nominations de moins. Mais, en général, nous nous sommes guidés sur les rapports de ce fonctionnaire. Quant au choix des titulaires, j'ai pleine confiance dans l'honorable député de cette division.

M. FOSTER : L'honorable ministre demande un excédent de $16,500. Cette somme est-elle due à ces employés, ou ont-ils été payés ? Ils doivent avoir reçu leurs appointements du mois de mai, et il ne reste que le mois de juin à payer. Y a-t-il des arrérages de dus ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Les salaires du mois de juin vont s'élever à une somme considérable.

M. FOSTER : Quelle partie de ces $16,500 sont pour les salaires et quelle partie pour dépenses éventuelles ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne puis pas le dire.

M. FOSTER : Alors laissons cet item de côté et passons au suivant.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce détail est-il bien important ?

M. FOSTER : Oui, il est important.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député veut que je lui apporte la liste de tous les salaires payés dans la Colombie Anglaise et un état des dépenses éventuelles ?

M. FOSTER : Je veux savoir combien de ces $16,500 sont destinées aux salaires et combien aux dépenses éventuelles. Supposons qu'il y a $14,000 pour les salaires ; alors ces employés attendent-ils que ce crédit soit voté pour retirer leurs appointements; ou bien ont-ils été payés à même un autre crédit et celui-ci est-il destiné à parfaire la somme ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Très bien, j'apporterai les détails.

Somme additionnelle pour impressions et papeterie $9,000

M. FOSTER : Dans le budget de l'an dernier qu'a-t-on voté pour les impression et la papeterie de l'exercice courant ?

Le MINISTRE DES DOUANES : $25,000.

M. FOSTER : Pourquoi demandez-vous $9,000 de plus ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Le tarif différentiel nous a occasionné beaucoup de dépenses. Il faut deux séries de livres. Les dépenses pour dix mois ont été de $22,339.46 et il reste trois mois d'impressions à payer, et nous calculons qu'il nous faut encore $9,000.

M. WALLACE : Si à $22,000 pour dix mois on ajoute un cinquième de cette somme, cela donne $27,000. Pourquoi, alors, a-t-on voté $25,000 ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il reste les impressions de trois mois à payer.

M. WALLACE : Cela comprend-il les trois derniers mois ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Cela nous mènera jusqu'à la fin de l'exercice.

M. WALLACE : Quel est le montant des comptes d'impression pour les trois mois ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Mon sous-ministre croit que nous aurons besoin de cette somme de $9,000 pour atteindre la fin de l'exercice.

M. WALLACE : Quel est le montant des comptes du dernier trimestre ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'ai pas ce renseignement ici.

M. WALLACE : Les avez-vous reçus ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous ne pouvons pas les avoir reçus, parce que ces comptes sont ceux de la fin de l'année.

M. WALLACE : Vous dites avoir dépensé $22.339 en dix mois ; dans ce cas ajoutez un cinquième à ce montant pour trois mois, ou $4,468, cela vous donne une somme totale de $26,807. Il y a un crédit de $25,000 de voté, ce qui laisse une différence de $1.807. Comment se fait-il qu'il ait besoin de cinq fois ce montant ou de $9,000 ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce montant va être plus élevé que cela, car il est destiné à payer trois mois d'impression.

M. WALLACE : Quel est le coût des impressions pour un mois ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous ne pouvons pas dire quelle sera la quantité de papeterie dont nous aurons besoin.

M. WALLACE : L'honorable ministre ne nous a pas expliqué à quoi il devait employer cette somme de $9.000, et nous voulons le savoir.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce montant est destiné à payer les frais d'impression et la papeterie.

M. WALLACE : L'honorable ministre n'est toujours pas capable d'expliquer comment il va s'y prendre pour dépenser cette somme en frais d'impression et papeterie. Il dit avoir dépensé $22,339 en dix mois à cette fin. A ce taux là pour douze mois il lui faudrait $26.827. Mais mon honorable ami prétend qu'il y a un mois d'impression qui ne figure pas dans ces estimations.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ai dit trois mois.

M. WALLACE : Ajoutez $1.000 pour payer un mois d'impression et cela va faire $27,807 ; or, il a été voté une somme de $25,000. Ce qui laisse une différence de $2.807. L'honorable ministre ne demande pas moins, $9,000. J'espère donc qu'il va nous dire l'emploi qu'il veut faire de cette somme.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'ai pas les comptes ici. Si vous désirez absolument obtenir ce renseignement, vous allez être obligé d'attendre.

M. FOSTER : L'honorable ministre a déclaré que les impressions de dix mois avaient coûté $22,000.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il reste encore quelques comptes à payer.

M. FOSTER : Les impressions de dix mois coûtent $22.000. Trois mois d'impressions à ce taux ne vous donnent pas plus de $27,000 pour l'année.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je vais être obligé d'esssayer de trouver une meilleure explication que celle que j'ai donnée.

M. FOSTER : L'honorable ministre a demandé $34.000. Vous feriez mieux de laisser cet item de côté et de prendre le suivant :

Montants additionnels requis pour l'entretien et les réparations à faire aux croiseurs du gouvernement....	$10,000

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce crédit était de $25,000.

M. FOSTER : Et il est ici de $10,000 plus élevé ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui.

M. FOSTER : Quel est le nombre de steamers que le gouvernement a gardés à son service ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous avons le steamer "Constance", qui est considéré comme étant la propriété du gouvernement. Nous nous sommes servi du "Stanley" durant quelques mois, et nous avons dû louer un autre navire, une fois le "Stanley" abandonné. Ce dernier steamer coûtait trop cher d'entretien. Le "Constance" coûte environ $18,000. Une somme de $8,000 a été dépensée pour faire des réparations au "Stanley". Des réparations devront aussi être faites au "Constance". Elles devront coûter environ $2,000.

M. FOSTER : Le "Constance" est-il actuellement en service actif ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui.

M. FOSTER : Dans ce cas il est inutile pour mon honorable ami de demander à ce qu'il lui soit accordé un crédit pour payer ces réparations, car il ne lui reste plus que huit jours pour faire ces réparations à un navire qui est actuellement en service.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce steamer a été réparé lorsqu'il a été désarmé l'automne dernier. Le "Gladiator" est le navire que nous avons engagé. Il coûte environ $1,250 par mois. Le "Constance" coûte environ $18,000 par année, mais ce chiffre n'est qu'approximatif parce qu'il voyage durant les mois de mai et juin. L'année dernière nous avons employé le "Stanley", et c'est le "Gladiator" qui l'a remplacé. Les dépenses ont été beaucoup augmentées par suite des besoins du service des gardes-côtes mais un nombre considérable de saisies ont été faites durant l'année qui ont rapporté des profits considérables au trésor. Ce dernier service a même eu pour résul-

tat d'augmenter le revenu en empêchant la contrebande, mais les bénéfices provenant de ce chef ne figurent pas dans les rapports des douanes. Ils se trouvent dans les rapports de mon honorable ami le percepteur du Revenu de l'intérieur.

M. FOSTER : Cela n'explique pas pourquoi l'honorable ministre demande ces $10,000, et à quel usage ils sont destinés. Nous reconnaissons tous l'utilité du service des gardes-côtes. Ce que j'ai voulu faire remarquer à mon honorable ami c'est qu'il demande $2,000 pour réparations au "Constance", lorsque ce dernier navire est en service actif et qu'il lui sera impossible de rien faire avec ce montant. Il ne lui sera d'aucune utilité.

Le MINISTRE DES DOUANES : Voici comment l'estimation est préparée dans ce cas : Le "Constance" au 31 décembre 1898, a coûté $12,867.20, puis du 1er avril au 1er juillet 1899, y compris une demi paie pour les mois d'hiver, disons $6,500. Pour un nouvel arbre de couche et réparations disons $2,367.

M. FOSTER : Ces réparations ont-elles été faites ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui.

M. FOSTER : Ces réparations ont été faites lorsque le navire a été mis en calesèche ?

Le MINISTRE DES DOUANES : *Je le crois. Il a fallu pour cela une somme de $2,367. Du 1er juillet au 1er octobre 1898, $7,836.02. Le "Gladiator" en 1898, a coûté pour deux mois et demi, $2,389.22.*

M. FOSTER : Est-ce que le "Gladiator" est un navire à vapeur ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui.

M. FOSTER : Un remorqueur ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je le crois.

M. FOSTER : Comment l'honorable ministre s'est-il arrangé pour avoir ce remorqueur ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous donnons une somme déterminée pour l'usage du navire, et toutes les dépenses sont payées par le propriétaire. Pour les deux mois et demi il a coûté $2,389.22, et pour ce printemps nous calculons qu'il va coûter $2,500 par mois pour deux mois et demi, ou en tout $4,489.22. Cela forme un total de $34,012.44, et le crédit étant de $25,000, il est nécessaire d'obtenir une balance de $9,000.

M. FOSTER : *Où le "Gladiator" a-t-il fait le service ?*

Le MINISTRE DES DOUANES : Principalement sur les côtes du Cap-Breton. Le "Stanley" était employé dans la baie des Chaleurs et dans le golfe Saint-Laurent.

M. FOSTER : Mon honorable ami a-t-il l'intention d'employer de nouveau le "Stanley" ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, il coûte trop cher.

M. WALLACE : L'honorable ministre peut-il nous donner quelques renseignements au sujet du nombre et de la valeur des saisies faites, afin de justifier l'augmentation extraordinaire du crédit destiné au "Constance" ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Depuis le commencement de la saison, les officiers du service des gardes-côtes ont saisi sept cargaisons de liqueurs spiritueuses, et la vente des cargaisons et des navires a rapporté $13,381.49. Le nombre de saisies faites par l'équipage de ce navire depuis l'ouverture de la navigation en 1898 jusqu'aujourd'hui est de 102.

M. WALLACE : Je vois que l'officier du revenu à bord du "Constance" ne reçoit que $950.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'espère que les résultats pratiques de son travail se feront sentir dans le ministère du Revenu de l'intérieur par une augmentation dans le revenu.

M. WALLACE : L'honorable ministre donne maintenant pour excuse que le "Constance" empêche la contrebande par sa présence.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est bien là ma prétention.

M. WALLACE : Cette prétention est assez difficile à établir ; vous pouvez tout au plus vous en faire une idée approximative. Cette augmentation de dépense n'est guère justifiable.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est là une question sur laquelle nous pouvons différer d'opinion. L'augmentation dans les revenus de l'accise a été de plus de $1,000,000. Mais je ne prétends pas bien entendu que tout ce montant est dû au service des gardes-côtes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Tout le crédit va être laissé de côté, mais seulement pour prendre en considération ces item de peu d'importance.

District provisoire du Yukon— Rivières Yukon et Lewes—Améliorations, etc., et lignes télégraphiques..	$25,000

Le MINISTRE DES FINANCES : Cet item ainsi que l'item 107, de $2,500 pour la construction de lignes télégraphiques dans la Colombie Anglaise ont déjà été discutés assez longuement par la Chambre. Le 13 mars un arrêté du conseil était adopté autorisant à faire certaines démarches pour construire une ligne télégraphique jusqu'à Dawson. Bien qu'il n'y eût pas d'argent de

voté à cette fin on a cru devoir escompter les crédits du prochain exercice afin d'envoyer des ingénieurs dans cette partie du pays pour y faire des travaux préliminaires avant l'ouverture de l'exercice, afin de pouvoir tirer le plus grand avantage possible de la saison actuelle. Je crois que l'opinion publique dans le pays justifiera la conduite du gouvernement en cette affaire, bien qu'il ait été obligé de prendre l'argent nécessaire pour subvenir aux frais de cette expédition sur les crédits non encore votés, et se soit servi d'un crédit qui, comme dirait l'honorable député (M. Foster), n'était pas destiné au moment où il a été voté, à être appliqué à cet usage.

M. FOSTER : De quelles sommes voulez-vous parler ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je prétends que le crédit couvrait les sommes votées, bien qu'il soit vrai que lorsque l'honorable ministre les a obtenues, il n'a pas déclaré quelles étaient destinées à cet usage. Le montant d'argent dépensé jusqu'ici est relativement peu considérable. Ces ingénieurs n'ont pas été envoyés dans cette région simplement pour construire une ligne télégraphique, mais aussi dans le but d'entreprendre certains travaux destinés à améliorer les rivières qui se trouvent sur la route des voyageurs depuis la défilé de White jusqu'à Dawson. Ainsi donc en étudiant cette question il ne faut pas oublier que les montants dont je suis en frais de parler, n'étaient pas destinés uniquement à la construction de la ligne télégraphique, mais aussi pour les besoins d'un service comprenant des travaux à faire dans les rivières.

Cette brigade d'ingénieurs était sous la direction de M. J. B. Charleson, qui a reçu $13,000 pour subvenir aux premiers besoins de ses hommes, $8.000 ont été payés sur cette somme au moyen d'un chèque émis par le ministre des Travaux publics et porté au compte d'un crédit de $25,000 destiné à couvrir certains frais d'arpentage et d'inspection en général—et devant être employé non pas dans une province en particulier mais dans toutes les provinces.

M. WALLACE : Où peut-on trouver cet item ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il se trouve dans les estimations générales du ministère des Travaux publics pour l'année dernière, imputables sur le revenu, et il est intitulé " divers." Il peut trouver l'item correspondant pour l'année prochaine dans le budget principal à la page 55.

M. WALLACE : L'honorable ministre nous dit que ce crédit a été voté l'année dernière, et je suppose qu'il doit avoir été dépensé. Voudrait-il nous dire de quelle manière il a été dépensé l'année dernière ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je vais être obligé pour cela de consulter le rapport de l'auditeur général, ce que l'honorable député pourrait faire aussi bien que moi.

M. WALLACE : Quand un ministre prétend qu'un certain item est destiné à la construction d'une ligne télégraphique, il est tenu de nous indiquer comment ce crédit a été dépensé antérieurement pour justifier cette dépense cette année.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette partie du crédit ne sera pas employée uniquement à la construction d'une ligne télégraphique, parce que ceux qui ont été envoyés dans cette région ne sont pas seulement chargés de faire cet ouvrage, mais ils ont aussi instruction d'améliorer la navigation depuis Skaguay jusqu'à Dawson. Il est facile de constater à quel usage a été employé ce crédit l'année dernière en consultant le rapport de l'auditeur général à la page Q-209, mais cela couvre plusieurs pages du rapport, et le montant total indiqué comme ayant été dépensé est de $16,887.47.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre voudrait-il nous dire ce qui a été fait jusqu'à présent par ces employés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela m'est impossible, car il n'y a pas encore bien longtemps que ces employés sont partis, et les travaux ne font que de commencer. Cependant, je puis lui dire ce qu'ils devaient faire.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Si je comprends bien, ce montant a été dépensé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Un montant de $13,000 a été payé à titre d'avances à M. Charleson. Il doit l'avoir dépensé. $8,000 ont été placés au compte des arpentages et inspections ; $2,500 ont été pris sur ce crédit destiné à la construction de lignes télégraphiques dans la Colombie Anglaise, et auxquelles on a fait allusion plusieurs fois ce soir, et $2,500 a été pris sur le crédit destiné à certains dragages dans la Colombie Anglaise. Voilà tout l'argent qui a été payé jusqu'ici. Un montant considérable sera placé dans les estimations supplémentaires du prochain exercice pour continuer ces travaux, à moins qu'il ne survienne quelque chose qui soit de nature à modifier la politique du parlement sur cette question.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : A quels endroits ont-ils fait des dragages ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon sous-ministre me dit que dans une de ses lettres M. Charleson annonce que du dragage a été fait dans la rivière des Six-Milles, dans la Colombie Anglaise.

M. EARLE : Il n'y a pas eu un pouce de dragage de fait dans la Colombie Anglaise.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre des Finances voudrait-

il dire quelles sont les personnes engagées dans cette expédition ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette expédition est composée d'abord de M. J. B. Charleson, qui agit comme surintendant——

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Qui est ce M. Charleson ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je regrette de dire que je n'ai pas eu l'honneur de faire sa connaissance, mais je ferai bien reproduire sa photographie si la chose est nécessaire.

M. WALLACE : Je voudrais savoir de l'honorable ministre si M. J. B. Charleson qui est à la tête de cette expédition, est ce nommé Charleson qui s'est fait une réputation peu enviable lors de l'enquête du chemin de fer du défilé du Nid-de-Corbeau, et relativement à la nomination d'hommes qui ont été envoyés à cet endroit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas le plaisir de connaître cet homme. J'ai toujours été sous l'impression que les officiers possédant une réputation peu enviable avaient existé sous l'ancienne administration. Comment voulez-vous que je vous dise quelle est la couleur particulière des cheveux de M. Charleson ?

M. WALLACE : nous voulons savoir si le nommé Charleson qui a été envoyé au Yukon à la tête de cette expédition est l'homme qui a déshonoré le nom du Canada——

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois pouvoir dire sans crainte de me tromper qu'il n'y a pas actuellement à l'emploi du gouvernement de personne qui ait jamais déshonoré le nom du Canada. L'honorable député doit plutôt avoir présent à l'esprit certaines transactions qui ont eu lieu avant 1896.

M. FOSTER : Cette réponse est plus habile qu'autre chose.

Le MINISTRE DES FINANCES : La réponse est conforme à la demande.

M. FOSTER : Voici cette question : Le gouvernement a à son service un nommé Charleson qui a été chargé de la direction de cette expédition, or, voici la question qui est, je crois, tout à fait convenable : il s'agit de savoir si ce nommé Charleson est le même Charleson qui a été mêlé aux affaires du chemin de fer du défilé du Nid-de-Corbeau, celui qui a fait des promesses aux journaliers pour les engager à se rendre dans l'ouest, et qui a été la cause première de toutes les difficultés qui ont eu lieu. Il y a dans cette Chambre certains députés qui croient que M. Charleson n'a pas tenu une conduite bien enviable dans cette affaire et ces députés veulent savoir si c'est bien là le nommé Charleson qui est à l'emploi du gouvernement. Nous n'avons pas besoin de connaître la couleur de ses cheveux, tout ce dont nous avons besoin, c'est d'une réponse à cette question.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député n'a évidemment pas besoin que nous lui fournissions ce renseignement, car il vient de nous le donner.

M. FOSTER : Je veux savoir si c'est là le même homme.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je l'ignore.

M. FOSTER : Dans ce cas l'honorable ministre peut obtenir ce renseignement en s'adressant au ministère des Travaux publics.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas l'intention de demander ce renseignement au ministère des Travaux publics.

M. FOSTER : Si l'honorable ministre a l'intention de nous tenir ici.....

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai l'intention d'y demeurer aussi longtemps que l'honorable député. Il est aussi bon de vider immédiatement cette difficulté. Je suis bien disposé à fournir à mon honorable ami tous les renseignements possibles, mais la question que l'on a posée est la suivante : M. Charleson est-il celui qui a déshonoré le nom du Canada ?

M. FOSTER : Je n'ai pas demandé si quelqu'un avait ou non déshonoré le nom du Canada.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cependant c'est là la question qui a été posée.

M. WALLACE : Non.

M. FOSTER : Je veux savoir si M. Charleson, qui est à la tête de cette expédition, est le même personnage qui a été mêlé à cette affaire d'engagement de journaliers allant travailler au défilé du Nid-de-Corbeau.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne connais rien de cette affaire.

M. FOSTER : L'honorable ministre peut obtenir ce renseignement en s'adressant au sous-ministre de son département qui sait à quoi s'en tenir à ce sujet, et tant que l'on refusera de nous fournir ce renseignement ce crédit ne sera pas adopté.

M. WALLACE : Je demande à l'honorable ministre des Finances non pas si cet homme possède une mauvaise réputation, mais bien si ce nommé Charleson est le même que celui qui a été mêlé aux affaires du défilé du Nid-de-Corbeau.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous avez dit, qui a déshonoré le Canada.

M. WALLACE : J'ai dit et répété cela dans une occasion subséquente, et l'honorable ministre avec son impertinence ordinaire.....

Quelques VOIX : A l'ordre !

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député vient de faire une remarque offensante à mon adresse, et je demande qu'il la retire.

Le PRESIDENT (M. Flint) : L'appel au règlement a sa raison d'être.

M. FOSTER : Que veut dire le mot "impertinence" ? Ce mot peut être interprété de deux manières. Si quelqu'un donne une réponse évasive à une demande de renseignement, cela n'est pas pertinent à la question, et celui qui la fait se rend coupable d'impertinence. Je crois que dans un cas comme celui-là une telle expression est conforme au langage parlementaire.

Quelques VOIX : A l'ordre !

Le PRESIDENT : Je n'ai pas d'objection à ce que l'on discute la question.

M. WALLACE : Si la réponse faite par l'honorable ministre des Finances n'était pas impertiente, j'ignore quel est le véritable sens du mot.

Le MINISTRE DES FINANCES : En effet, je ne crois pas que vous compreniez.

M. WALLACE : Je ne suis pas au courant de ces réponses évasives et souvent offensantes dont l'honorable ministre des Finances semble prendre plaisir à se servir souvent dans cette Chambre.

Quelques VOIX : A l'ordre ! Retirez ce que vous venez de dire.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député ne discutait plus la question soumise au comité.

M. WALLACE : Si le président du comité déclare que le mot "impertinent" n'est pas conforme au langage parlementaire et ne devrait pas être employé à l'adresse de l'honorable ministre des Finances dans cette Chambre, alors je dirai pour me servir des propres expressions employées hier par M. l'Orateur lui-même, que nous ne répéterons plus ce mot.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il faut que l'honorable député retire cette expression. Il ne suffit pas qu'il promette de ne plus l'employer.

Le PRESIDENT : Si l'honorable député (M. Wallace) est en frais de discuter un appel au règlement; il est de mon devoir de l'entendre, mais je dois insister pour que l'appel au règlement soit discuté.

M. FOSTER : Dites-nous sur quoi a lieu cet appel au règlement.

Le PRESIDENT : Il s'agit de savoir si le fait de la part d'un honorable membre du comité de dire que les remarques qui ont été faites par un de ses collègues sont impertinentes, constitue une violation des règlements.

M. FOSTER : C'est exactement là le point qui fait l'objet de cet appel au règlement. Au cours de la discussion un honorable député se sert d'un certain argument. Un adversaire se lève et dit qu'il considère que les remarques faites par cet honorable député sont impertinentes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, ce n'est pas cela.

M. FOSTER : Je prends la question d'ordre telle qu'elle a été posée par le Président, et elle a été bien franchement posée. Une observation est ou pertinente ou impertinente. Elle est pertinente lorsqu'elle touche au sujet, et impertinente, lorsqu'elle ne s'y rapporte pas. Ce que mon honorable ami a déclaré avoir voulu dire, c'est que les observations du ministre des Finances n'étaient pas pertinentes à la question en discussion, et elles ne l'étaient pas. Lorsque mon honorable ami a demandé si ce Charleson était l'homme qui avait été mêlé dans——

Le PRESIDENT : Mon honorable ami s'éloigne de la question d'ordre.

M. FOSTER : Lorsque l'honorable député d'York (M. Wallace) a demandé si c'était le même Charleson qui avait été mêlé dans l'affaire du Pas du Nid-de-Corbeau, il a déclaré, relativement à l'observation du ministre des Finances en réponse, qu'à son avis, elle était impertinente, qu'elle ne touchait pas à la question, et elle n'y touchait pas. Elle ne s'y rattachait pas.

M. GIBSON : Il a dit : avec son ton tranchant et son impertinence ordinaires——

M. FOSTER : Le mot est parfaitement parlementaire appliqué à un argument.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A mon avis, il ne saurait y avoir de doute dans l'esprit des députés présents sur la nature des paroles employées par l'honorable député d'York-ouest. Il parlait du ministre des Finances et disait qu'il parlait avec son ton tranchant et son impertinence ordinaires. A mon avis, ces paroles ont semblé tout à fait contraires aux règlements à tout le monde.

M. FOSTER : Je prends la question telle que posée par le Président.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je demande si, oui ou non, c'est là une question discutable. Vous avez entendu les paroles dont s'est servi, M. le Président ; l'honorable député admet que c'est l'énoncé qui a été fait, et je vous demande de décider la question maintenant.

M. TAYLOR : L'honorable ministre n'a pas exposé la chose comme je l'ai comprise. L'honorable député d'York-ouest a dit : "le ministre avec son ton tranchant et sa manière impertinente ordinaires." Ce sont là les paroles qui figurent aux "Débats".

M. le PRESIDENT : Je vais maintenant décider la question d'ordre.

M. WALLACE : Vu que je suis l'une des parties intéressées, je voudrais faire la déclaration suivante : J'ai demandé au ministre des Finances si ce M. Charleson était celui qui avait été mêlé à l'affaire du Pas du Nid-de-Corbeau. Le ministre des Finances a dit qu'il l'ignorait, qu'il ne savait pas quelle était la couleur de ses cheveux. J'ai ensuite fait allusion à la réputation peu enviable de cet homme, et j'ai dit qu'à mon avis, cette réponse était cavalière. Partagez-vous mon opinion, M. le Président ? Je demande votre décision.

M. le PRESIDENT : L'honorable député ne discute pas la question d'ordre.

M. WALLACE : ——

Quelques VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

M. WALLACE : La réponse était cavalière, et je dis qu'elle n'était pas pertinente. Lorsque je posais une question relativement à l'identité de l'individu, il n'était pas pertinent de dire : " Je ne sais pas quelle est la couleur de ses cheveux " ; et, partant, ce langage n'étant pas pertinent, il doit être impertinent.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député a dit la chose une seconde fois, et j'en appelle à vous, M. le Président.

M. le PRESIDENT : La décision porte que le mot " impertinent " n'est pas parlementaire, à moins qu'il ne soit déclaré, comme explication, qu'il n'a pas été employé dans le sens dans lequel il est généralement employé. En cette circonstance, le mot dont s'est servi mon honorable ami (M. Wallace) n'était pas parlementaire.

M. FOSTER : A mon avis, il nous faudra en appeler de la décision du Président. La décision porte que l'emploi du mot " impertinent " appliqué à l'argument d'un honorable député——

M. McMULLEN : Non, appliqué à lui-même.

Quelques VOIX : A l'ordre !

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député peut en appeler, mais il ne saurait discuter l'appel.

M. FOSTER : Je consens à m'en rapporter au compte rendu des " Débats ".

M. le PRESIDENT : Dois-je comprendre que l'honorable député en appelle ?

M. FOSTER : Je vais donner les raisons de mon appel. Le Président s'est levé, après l'incident, et a exposé la question d'ordre. La question d'ordre, a-t-il dit, portait que l'honorable député avait appliqué le mot " impertinent " au ministre des Finances. Je prétends que le mot " impertinent " est aussi parlementaire que le serait le mot " pertinent."

M. McMULLEN : J'en appelle à l'ordre !

Quelques VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

M. FOSTER : C'est sur cette question que j'en appelle de la décision du Président.

M. McMULLEN : J'en appelle aux règlements. Voici mes raisons——

Quelques VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

M. FOSTER : Je crois que j'ai la parole.

M. McMULLEN : J'ai la parole au sujet d'une question d'ordre.

Le comité lève sa séance, et M. l'Orateur-suppléant (M. Brodeur) prend le fauteuil.

M. FLINT : M. l'Orateur, à titre de Président du comité général de la Chambre, il est de mon devoir de vous dire que le ministre des Finances en a appelé aux règlements parce qu'un honorable député avait qualifié ses observations d'impertinentes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Envers lui.

M. FOSTER : Qui fait ce rapport ?

M. FLINT : On a demandé le rappel à l'ordre, et, après discussion, j'ai décidé que l'observation faite était hors d'ordre et non parlementaire. Depuis cette décision, l'honorable député d'York (M. Foster) en a appelé.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Et quelle a été la décision ?

M. FLINT : Que l'emploi du mot " impertinent " appliqué par un honorable député à un de ses collègues n'était pas parlementaire.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Il s'agit de savoir si la décision du président sera confirmée.

On prend le vote sur la question.

POUR :

Messieurs

Blair,	Joly de Lotbinière (sir Henri),
Bostock,	Landerkin,
Bourassa,	Livingston,
Brown,	Mackie,
Campbell,	McClure,
Casey,	McGugan,
Champagne,	McHugh,
Copp,	McLellan (Prince),
Costigan,	McMullen,
Cowan,	Marcil,
Davies (sir Louis),	Meigs,
Davis,	Parmalee,
Edwards,	Paterson,
Erb,	Rogers,
Fielding,	Rutherford,
Fisher,	Sifton,
Fraser (Guysborough),	Stenson,
Frost,	Sutherland, et
Graham,	Tucker.—39.
Johnston,	

CONTRE :

Messieurs

Beattie,	Prior,
Clarke,	Taylor,
Earle,	Tupper (sir Charles Hibbert), et
Foster,	Wallace.—10.
Henderson,	
Monk,	

Le motion est adoptée, et la décision du président confirmée.

(En comité.)

Le MINISTRE DES FINANCES : Je demande maintenant, en conformité de la décision du président, que l'on demande à l'honorable député qui s'est servi du mot répréhensible de se rétracter.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Il a été décidé que l'honorable député doit retirer cette expressi .

M. WALLACE : En conformité de votre décision, je retire le mot " impertinent ", et j'espère que le ministre des Finances ne continuera pas à blaguer le comité.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'observation que l'honorable député a faite est tout à fait conforme aux règlements, ce qui n'est pas une chose très extraordinaire pour lui, mais elle n'est pas très convenable.

Je vais maintenant examiner la question soumise au comité. J'allais lire un télégramme reçu de M. Charleson lorsque j'ai été interrompu. Le voici :

Tagish-House, Yukon supérieur, *viâ* Skaguay, 3 p. m. 25 mai, *viâ* Vancouver, C. A., 30 mai.

A. GOBEIL, sous-ministre des Travaux publics, Ottawa.

Ligne télegraphique depuis cet endroit jusqu'à Skaguay complétée et en parfait état. Barrage, stations de télégraphe et balises sur batture à Caribou-Crossing complétés. Tous les obstacles enlevés depuis la rivière des Six-Milles. Bâtiment de premier ordre, devant servir de bureau à l'agent des bois de la Couronne et au télégraphiste, terminé. Poteaux distribués jusqu'aux rapides du Cheval-Blanc, fil et isolateurs à McClintock. Tout télégramme m'arrivera là. Le reste du fil sera transporté sur des barges. Sentier ouvert jusqu'à l'endroit où la ligne est construite. Tout parfaitement satisfaisant. Je m'efforce de me conformer à la lettre aux instructions que j'ai reçues.

J. B. CHARLESON.

C'est le dernier rapport que nous ayons reçu de celui qui dirige ces travaux.

M. FOSTER : Quel est ce M. Charleson ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est l'homme à qui le ministre des Travaux publics a confié la direction de ces travaux dans la région du Yukon.

M. FOSTER : Est-ce qu'il y a plus que deux Charleson au ministère des Travaux publics ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On m'informe qu'il n'y en a qu'un seul au ministère des Travaux publics.

M. FOSTER : Est-ce le plus âgé ou le plus jeune ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y en a qu'un seul ; partant, il ne saurait y avoir un plus vieux et un plus jeune.

M. FOSTER : Alors, celui qui est là-bas est le même M. Charleson que le ministère des Travaux publics emploie depuis un certain nombre d'années ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, depuis plusieurs années.

M. FOSTER : C'est le même homme que l'on a chargé d'engager des journaliers pour le chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau ne relève pas du ministère des Travaux publics, et il m'est impossible de donner des renseignements à mon honorable ami à ce sujet.

M. FOSTER : Le sous-ministre des Travaux publics est peut-être en état d'éclairer le comité à ce sujet. Je demande si c'est le même homme à qui l'on a confié la tâche d'engager des journaliers pour le chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai réellement fait un examen, et il m'est impossible de fournir les renseignements à l'honorable député. Nous n'avons aucun renseignement au ministère des Travaux publics relativement au Pas du Nid-de-Corbeau. Si je comprends bien, M. Charleson, puisqu'il est là depuis plusieurs années, n'a pas été employé dans un autre département que celui des Travaux publics.

M. FOSTER : Lorsqu'il était au service du ministère des Travaux publics, lui a-t-on confié la tâche d'engager des journaliers pour le chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne le sais réellement pas.

M. FOSTER : L'honorable ministre voudrait-il le demander au sous-ministre qui est là ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ce que j'ai fait, et il m'informe qu'il ne possède aucun renseignement sur la question.

M. FOSTER : Le sous-ministre ne le sait pas ? Alors, je suis obligé de dire que le sous-ministre est un homme qui ne devrait pas être au service du pays ; il se montre partisan accompli. Voulez-vous dire que le sous-ministre des Travaux publics, lorsque cette question a été discutée ici à maintes reprises, lorsque le ministre des Travaux publics l'a discutée avec nous en cette Chambre—et c'était une chose connue par tout le pays—voulez-vous me dire que le sous-ministre des Travaux publics, qui l'a examinée du commencement à la fin, ne sait pas s'il s'agissait de ce M. Charleson ou d'un autre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est une pure supposition.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le sous-ministre est assis à côté du ministre des Finances, à deux pieds du ministre des Finances, et il nous est absolument impossible de croire que ce sous-ministre ne peut

pas donner un témoignage précis sur ce point. Il n'y a pas un membre de ce comité qui croie que le sous-ministre des Travaux publics ne peut pas donner un témoignage honnête. Je n'hésite pas à dire que si le sous-ministre a déclaré au ministre des Finances qu'il lui est impossible de le renseigner à ce sujet, il ne fait pas une déclaration sincère.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai écouté la discussion qui a eu lieu au sujet des difficultés relatives au chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau. Tout ce que je me rappelle avoir entendu au cours de cette discussion, c'est que quelques-uns des journaliers ont été engagés par un nommé Charleson. A mon avis, les honorables députés vont loin lorsqu'ils disent que le sous-ministre des Travaux publics doit nécessairement savoir si l'on a confié à M. Charleson la tâche d'engager des hommes pour le chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau. Le sous-ministre des Travaux publics a dit au ministre des Finances qu'il ne sait pas si c'est le même homme, et il me semble que le comité doit accepter cet énoncé comme exact. Un député agit d'une façon très peu convenable en démentant un fonctionnaire important du gouvernement qui vient ici dans le but de donner des renseignements au ministre. Quant à moi, j'ai accepté volontiers l'énoncé que ce fonctionnaire m'a donné, mais j'ose dire que les honorables membres de la gauche n'approuveront pas un énoncé de cette nature.

M. CLANCY : Lorsque cette question a été discutée, l'année dernière, l'honorable ministre des Travaux publics, ainsi que le prouveront les " Débats," a admis qu'il s'agissait de M. Charleson, employé au ministère des Travaux publics, mais il a ajouté que M. Charleson n'était pas du tout autorisé à engager des hommes, et, en conséquence, il n'a pas assumé la responsabilité de cet acte de sa part. Le sous-ministre des Travaux publics a dû se rappeler cette discussion, et, en conséquence, il doit savoir qu'il semble être question ici du même M. Charleson. Si M. Charleson a été accusé d'avoir tenu une conduite louche lorsqu'il était à l'emploi du ministère des Travaux publics, et si on lui donne aujourd'hui un poste de confiance, est-ce qu'il ne convient pas de demander si c'est le même homme, et si l'on doit lui confier un poste de confiance?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député (M. Clancy) doit constater que ses collègues sont tout aussi oublieux que le ministre des Finances, car s'ils connaissaient quelque chose, ils ne poseraient pas ces questions pour obtenir des renseignements. L'honorable député de Bothwell (M. Clancy) affirme qu'à la dernière session, l'honorable ministre des Travaux publics a déclaré que le gentleman mentionné était un fonctionnaire du ministère des Travaux publics, que M. Charleson qui, disait-on, avait engagé des hommes pour le chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau était le même M. Charleson qui est aujourd'hui au service du ministère des Travaux publics. Partant, l'honorable député de Bothwell a répondu à la question. Il a mentionné un énoncé fait par l'honorable ministre des Travaux publics. Je ne doute pas que cet énoncé n'existe, et que l'honorable ministre ne puisse répondre à la question, s'il m'est impossible de le faire.

M. SUTHERLAND : A mon avis, l'on a attaqué le sous-ministre d'une façon très injuste. Il est ici, en qualité officielle, pour répondre à des questions qui se rattachent au ministère, et, j'en suis sûr, il n'y a pas un homme en cette Chambre ou en dehors qui dirait qu'en ce qui concerne une question d'intérêt soulevée en cette Chambre, l'on peut demander à un sous-ministre, même s'il a quelque souvenir de la chose, à faire une déclaration précise. Nous ne pouvons même pas nous rappeler ce qui a eu lieu en cette Chambre.

Mon honorable ami dit que M. Charleson s'est rendu coupable de mauvaise conduite. Je conteste cela, et je dis qu'il n'y a pas eu un mot pour le prouver. Je dirai seulement qu'il avait parfaitement le droit de faire ce qu'il a fait, et, après les heures de bureau, il ne faisait que travailler dans l'intérêt des ouvriers de sa localité.

Je suis peiné que ces honorables députés aient attaqué un fonctionnaire du ministère. Quand bien même l'on admettrait qu'il pouvait se rappeler imparfaitement ce que les journaux et même les "Débats" renferment au sujet de cet homme, cela ne justifierait pas les honorables députés d'avoir attaqué le sous-ministre. Personne ne pourrait prétendre qu'un fonctionnaire du ministère est obligé de venir ici pour répondre à des questions de cette nature. Supposons qu'il ait dit que c'était le même homme, qu'en sait-il en sa qualité officielle ? On soulève la question dans le but de critiquer M. Charleson et de blâmer l'honorable ministre de l'avoir employé. Ce soir, depuis que cette discussion est commencée, j'ai écouté l'honorable député pour découvrir de quel Charleson il voulait parler, mais il ne nous a donné aucune explication précise. Je connais un M. Charleson, qui était au service de la compagnie qui a construit le chemin du Pas du Nid-de-Corbeau. C'était le plus jeune. Il n'a jamais été au service de ce gouvernement, ni d'un autre gouvernement. Jamais il n'a été employé du ministère des Travaux publics, d'après ce que je sais. J'ignore quel est son nom de baptême, mais je sais qu'il était employé par la compagnie qui a construit le chemin, et qu'il était le fils de M. Charleson, auquel on a confié la direction de ces travaux.

Bien que les honorables députés aient critiqué sa conduite, je crois que M. Charleson est un fonctionnaire compétent et expérimenté, parfaitement en état de remplir ses devoirs, et je serais très surpris, après que

ses travaux seront terminés, de constater qu'il s'est rendu coupable de mauvaise conduite ou de négligence.

Je ne saurais voir le but de cette discussion au sujet de M. Charleson, si ce n'est qu'il est l'homme dont le nom a été mentionné en ce qui se rattache au ministère. Il m'a été donné de me renseigner auprès de M. Haney et autres, à l'époque d'une autre enquête au sujet des cantonniers, et l'explication que j'ai eue portait que M. Charleson aidait aux hommes de sa localité à obtenir de l'emploi.

Je ne crois pas qu'un membre de cette Chambre puisse, de sang-froid, attaquer aussi injustement un fonctionnaire de l'Etat, et lui poser des questions en dehors de son département.

M. BERGERON : Je ne veux pas que l'honorable député d'Oxford-nord (M. Sutherland) dise que nous agissons lâchement en parlant d'un fonctionnaire public.

M. BRITTON : N'est-ce pas ce que vous faites ?

M. BERGERON : Vous ne savez pas ce que je vais dire.

M. le PRESIDENT : L'honorable député doit s'adresser au président.

M. BERGERON : Je vous demande, avant de m'interrompre, d'arrêter les interruptions de ces honorables députés. Je veux être juste.

M. le PRESIDENT : A l'ordre !

Quelques VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

M. le PRESIDENT : Asseyez-vous. L'honorable député vient de déclarer que j'ai agi injustement.

M. BERGERON : Je ne l'ai pas encore dit, mais je vais le dire.

M. le PRESIDENT : L'honorable député, je suppose, n'aura aucune objection à retirer cet énoncé.

M. BERGERON : Non, M. le Président ; avant d'agir contre moi, vous deviez empêcher ces honorables députés de m'interrompre. L'honorable député de Kingston (M. Britton) s'est levé et a dit que j'agissais mal, avant que j'aie parlé.

M. BRITTON : Je vous ai posé une question.

M. BERGERON : Jamais.

M. BRITTON : Je vous ai posé une question.

M. BERGERON : Je voudrais savoir si nous sommes ici pour discuter librement.

M. le PRESIDENT : L'honorable député, je suppose, retirera l'expression dont il s'est servi lorsqu'il a déclaré que j'avais été injuste.

M. BERGERON : Je crois que vous l'avez été. Je ne l'ai pas encore dit, je réserve la chose. Je dis qu'avant que j'eusse commencé à parler, un honorable député s'est levé du côté de la droite. Vous m'avez fait taire, ce n'est pas la première fois ; la chose s'est très souvent répétée auparavant.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. BERGERON : Quel est ce point d'ordre ? Dites-le.

M. CASEY : C'est que l'honorable député (M. Bergeron) critique injustement, malicieusement et sciemment la conduite du Président.

M. BERGERON : Un autre point d'ordre pour vous, M. le Président.

M. le PRESIDENT : L'honorable député (M. Casey) a dit qu'un député de cette Chambre avait fait acte volontaire de malice.

M. CASEY : Si le Président décide que l'expression " malicieusement " est hors d'ordre, je vais la retirer. La raison qui m'avait porté à m'en servir, c'est que l'honorable député (M. Bergeron), ancien Orateur-suppléant est censé connaître les convenances du débat et devoir les respecter. Quand il ose les blesser lui-même, on est tenté de s'exprimer dans ce langage qui vient d'être déclaré imparlementaire. Mon point d'ordre, c'est qu'il se permet des imputations insidieuses à l'adresse du Président.

M. BERGERON : L'honorable député (M. Casey) n'a pas soulevé de point d'ordre, il n'a fait que se lever pour employer une expression qu'il savait devoir être déclarée hors d'ordre.

M. CASEY : Mon point d'ordre, c'est que l'honorable député (M. Bergeron) a insinué que le Président s'était montré injuste à son égard en déclarant ses interruptions inconvenantes et imparlementaires.

M. ROSAMOND : L'honorable député n'aurait pas dû se servir du mot " insinuations."

M. WALLACE : M. le Président, l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) vous a dit que plusieurs députés de la droite avaient violé les règles du parlement, et que vous aviez omis de les en reprendre. Ainsi, l'honorable député de Kingston (M. Britton) —je l'ai entendu—a interpellé l'honorable député de Beauharnois personnellement, de bord en bord de la Chambre, sans être rappelé à l'ordre. L'honorable député de Beauharnois ayant ensuite fait la même chose, l'a été, lui. M. le Président, je ne dis pas avoir entendu l'honorable député de Beauharnois ; tout ce je dis, c'est que l'honorable député (M. Bergeron) nous a simplement représenté, comme il en avait parfaitement le droit, que les honorables députés de la droite violaient impunément les règles de la Chambre.

M. le PRESIDENT : L'honorable député a dit que je m'étais montré injuste à son égard en le priant de retirer certaines expressions que je croyais imparlementaires. De plus, l'honorable député de Beauharnois s'étant

adressé aux membres du comité, au lieu de s'adresser au Président, je l'ai rappelé à l'ordre.

M. BERGERON : Mais vous n'avez pas fait de même pour le député de Kingston.

M. le PRESIDENT : A l'ordre ! J'apprends qu'un autre député s'est permis la même chose, mais je ne l'ai pas entendu.

M. BERGERON : Non, je le sais ; vous êtes sourd d'une oreille.

M. le PRESIDENT : A l'ordre ! Pareille remarque de la part du député de Beauharnois me surprend. En voilà assez. Je le prie de retirer cette expression.

M. BERGERON : Laquelle ?

M. CASEY : L'imputation à l'adresse du Président.

M. BERGERON : J'ai dit qu'il était sourd de l'oreille droite et entendait mieux de la gauche ; pour en finir, je vais dire qu'il entend bien des deux oreilles. Le président, on le sait, a l'habitude d'interrompre n'importe quel député de la gauche.

M. le PRESIDENT : A l'ordre ! Procédons à la discussion de l'item.

M. BERGERON : Le président n'entend pas très bien du côté droit quand il se fait une interruption à l'adresse d'un député de la gauche. Ainsi mon honorable ami de Kingston m'a interrompu sans être rappelé à l'ordre.

M. le PRESIDENT : Je prie l'honorable député (M. Bergeron) de vouloir bien s'occuper de l'item.

M. BERGERON : J'espère qu'à l'avenir, vous n'oublierez pas d'entendre des deux oreilles. L'honorable député d'Oxford-nord, (M. Sutherland) nous a taxés de tenir une conduite indigne, lorsqu'il est question d'affaires publiques.

M. SUTHERLAND : J'ai dit "injuste."

M. BERGERON : Nous sommes ici pour parler d'affaires publiques. Eh bien ! je serais le dernier à dire quoi que ce fût d'un homme ordinaire ou d'un sous-ministre incapable de se défendre en cette Chambre ; toutefois, je dois dire au gouvernement qu'il nous faut des renseignements sur ces points-là. Mon honorable ami (M. Foster) a fait, à l'égard de M. Charleson, une question bien raisonnable. Charleson ! voilà un nom qui a bien souvent retenti dans cette Chambre ; l'honorable député d'Oxford-nord (M. Sutherland) ne connaît pas aussi bien que moi, la famille qui le porte ; mais nous avons entendu parler du père et du fils, et plus nous entendrons parler d'eux, plus cela devra nous recommander auprès du pays. Mon honorable ami le sous-ministre—quoiqu'il ne soit pas membre de cette Chambre, je puis l'appeler ainsi—nous comprend très bien, quand nous demandons des renseignements sur le compte de l'autre Charleson.

Le MINISTRE DES FINANCES : De J. B. Charleson.

M. BERGERON : Et puis l'autre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne le connais pas.

M. BERGERON : Il y a pourtant deux Charleson au ministère des Travaux publics.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y en a qu'un, à ce qu'on me dit.

M. BERGERON C'est de bonne foi que je fais cette question ; je suis convaincu qu'il y en a deux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois l'honorable député de bonne foi, et je le lui répète, on me dit qu'il n'y a qu'un M. Charleson à l'emploi du département. Il y a bien dans la ville un marchand de ce nom, mais il ne travaille pas pour le gouvernement.

M. BERGERON : Les initiales de ses prénoms ?

Le MINISTRE DES FINANCES : W. G.

M. BERGERON : Il a deux Charleson, le père et le fils, tous deux très intelligents. Ils ont longtemps fait affaires avec le gouvernement provincial, sous le règne de M. Mercier ; aujourd'hui, c'est ici qu'ils font affaires, et il était tout naturel que l'honorable député d'York, N.-B. (M. Foster) demandât lequel des deux c'était, car l'un et l'autre ont été à l'emploi du ministère des Travaux publics.

Quelques VOIX : Non, non.

M. BERGERON : Oui. C'est le ministre des Travaux publics lui-même qui l'a dit l'année dernière. L'un des deux, J. B, a un emploi permanent, il est là depuis 1896, W. G. a aussi été employé et payé par le ministère des Travaux publics.

M. MACKIE : Qu'il plaise à l'honorable député, ce M. Charleson qu'on a vu au Pas du Nid-de-Corbeau, c'était J. B. ; il travaillait pour le Pacifique, et n'a jamais été à l'emploi du ministère des Travaux publics.

M. BERGERON : L'honorable député se trompe du tout au tout. J. B. a été à l'emploi du ministère des Travaux publics.

M. MACKIE : Dans le temps, il ne l'était pas, il travaillait pour le Pacifique.

M. BERGERON : L'honorable député se trompe, je vous dis que J. B. travaillait alors au ministère des Travaux publics, qu'il avait charge d'acheter des provisions, tandis que W. G. engageait, par l'entremise de son papa, des ouvriers pour travailler au Pas du Nid-de-Corbeau.

M. MACKIE : Je le sais, il était à l'emploi du Pacifique.

M. BERGERON : L'honorable député l'a seulement entendu dire ; moi, je lui fournis des faits : W. G. a un magasin à Ottawa, et au nom du ministère des Travaux publics son papa lui a fait engager des hommes pour travailler au Pas du Nid-de-Corbeau ; et encore par l'entremise de son papa, le fils vend des marchandises au ministère des Travaux publics.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Oh ! oh !

M. BERGERON : C'est à ce sujet que mon honorable ami d'York a questionné le ministre des Finances. Ce dernier ne faisant que remplacer le ministre des Travaux publics nous ne voulons pas le tenir responsable. Mais s'il désire faire voter ces crédits, ce à quoi nous l'aiderons, il doit nous fournir tous les renseignements possibles, au nom du ministère des Travaux publics par l'entremise du sous-ministre. S'il l'avait fait déjà, nous en aurions fini de plusieurs autres item, mais jusqu'à ce qu'il s'exécute, comme nous avons droit de l'exiger, il ne se fera pas beaucoup d'ouvrage.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce qu'il y a devant vous, M. le Président, c'est la remarque de l'ancien ministre des Finances concernant un officier du gouvernement ici présent, et incapable de se défendre.

M. FOSTER : Qu'il plaise à mon honorable ami——

Quelques VOIX : A l'ordre ! a l'ordre !

M. FOSTER: Je voudrais seulement dire——

Quelques VOIX : A l'ordre ! A l'ordre !

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'avais pas encore entendu parler de la question que j'aborde. Le point en dispute, et qui a créé tant de discussion en cette Chambre, c'est ceci : j'avoue ne rien comprendre à cette affaire Charleson. On a parlé, il y a quelque temps, d'un M. Charleson ; aujourd'hui, on parle de deux, et l'on a voulu faire dire au ministre des Finances lequel des deux est le vrai. Le ministre des Finances a répondu qu'il n'en savait rien ; alors l'opposition qui avait le droit de faire cette question, comme elle a celui d'en faire bien d'autres, a dit : mais demandez donc au sous-ministre. Le ministre le lui a demandé, et voici le sous-ministre devant nous pour nous renseigner officiellement et non pas d'après un journal, ni d'aucune autre manière. Or, on vient nous dire que cet homme-là ne mérite pas de faire partie du service public parce qu'il déclare n'avoir rien d'officiel à nous communiquer ! Aux honorables membres de ce comité de dire si, oui ou non, cela est juste ; le voilà, le point que le comité a à décider.

M. HENDERSON : Ayant tout particulièrement suivi la dernière partie de la discussion qui vient d'avoir lieu, je voudrais dire un mot de l'étiquette parlementaire que vient de nous définir l'honorable député d'Oxford-nord (M. Sutherland). En vérité, il est extraordinaire que cet honorable député ait fait, ce soir, pareil discours ; la Chambre sait, en effet, que pendant les 24 heures qui viennent de s'écouler, ce même député s'est plu à faire une charge contre un officier du gouvernement actuel, qui fut aussi à l'emploi du précédent et qui n'est pas en état de se défendre. Hier soir, l'honorable député d'Oxford-nord a accusé ce monsieur d'avoir agi d'une manière indigne d'un employé du gouvernement et s'il est coupable de ce dont on l'a accusé, on doit le renvoyer immédiatement. Or, on l'a accusé d'avoir accepté, pour le ministère de la Milice, des couvertures faites pour moitié de camelote, ce dont il fallait se garder si on n'était pas absolument sûr du bien fondé de l'accusation. C'est peut-être la chaleur du débat ou le manque de réflexion, ou le peu de conséquence qu'il voulait attacher à ses paroles, qui a porté l'honorable député à formuler cette accusation. N'empêche qu'il a ouvert par là, en cette Chambre, la voie aux attaques contre les officiers du gouvernement ?

M. LANDERKIN : Qui était cet officier ?

M. HENDERSON : M. Watson. Ce qui est juste dans un cas, l'est aussi dans l'autre. Je ne veux justifier ni l'un ni l'autre, mais il me semble que les ministres de la Couronne auraient bien fait de réprimander l'honorable député qui s'est permis cette attaque hier soir, de même que certain député de la gauche pour ce qu'il a dit d'un autre employé public. Les remarques faites par l'honorable député, hier soir, ayant créé un précédent, ce qui s'est dit ce soir sera peut-être excusable.

M. SUTHERLAND : Qu'il fût défendu à un député d'attaquer un officier du gouvernement, je ne l'ai pas dit. L'honorable député de Halton (M. Henderson) a voulu m'attribuer des expressions dont je ne me suis pas servi ; ce que j'ai dit, c'est que l'attaque faite ce soir contre le sous-ministre des Travaux publics est injuste ; je l'ai dit et je le répète, et tous les députés de cette Chambre, je le crois, partageront mon avis. Mon honorable ami prétend que j'ai attaqué un officier du ministère ? Eh bien ! il ne trouvera dans mes remarques d'hier soir, absolument rien qui se rapporte à un officier quelconque du gouvernement. Mais de ce que j'ai dit que le ci-devant gouvernement avait fourni aux volontaires du Canada des couvertures moitié camelote, au lieu de couvertures tout laine, il a essayé de conclure que j'avais fait retomber du blâme sur certain officier. Le blâme, c'est au gouvernement que je l'adresse. Quant à l'officier dont parle l'honorable député, je ne le connais pas, mais si je savais qu'un officier quelconque du département eût méconnu son devoir au point d'accepter des

articles de qualité inférieure, alors je trouverais qu'il mérite d'être attaqué, et je l'attaquerais. Je n'ai pas le moins du monde prétendu, ce soir, que le gouvernement ou ses officiers, fussent inattaquables, mais ce que je prétends, c'est que, par rapport à ce cas particulier, l'attaque était injuste, pour la raison que celui qu'on attaquait ne pouvait y répondre. Ce n'est pas un honorable député appartenant à la milice, ni aucun homme d'expérience qui l'a osé, mais je sais que pendant mon absence, on a mis en question ce que j'avais dit des couvertures. Ce que j'ai dit est vrai, tout officier dans la milice le sait ; que mon honorable ami fasse une enquête, s'il le désire ; il s'en est déjà fait une devant l'officier du ministère, et il y a été prouvé que les couvertures étaient moitié camelote.

M. PRIOR : Je le nie.

M. SUTHERLAND : Je l'affirme, et je défie l'honorable député de demander une enquête.

M. PRIOR : Où cette enquête s'est-elle faite ?

M. SUTHERLAND : Devant le comité des comptes publics ; et en ma présence, on a fait, au ministère, l'examen des marchandises et j'ai vu les couvertures.

M. BERGERON : Quand cela ?

M. PRIOR : Y avait-il là quelqu'un en état de juger de la composition d'une couverture ?

M. SUTHERLAND : Je ne sais pas ce que mon honorable ami veut insinuer par là.

M. PRIOR : Je n'insinue rien, je veux seulement dire ce que je dis.

M. GIBSON : Vous êtes plus connaissant en fait de clous.

M. PRIOR : Oui, j'ai une assez bonne connaissance du clou.

M. SUTHERLAND : Je demande à mon honorable ami dont la compagnie,—il n'appartient plus au bataillon,—a été fournie de ces mêmes couvertures, de se lever et de dire si mon exposé n'est pas vrai.

M. PRIOR : Des couvertures qu'on nous a fournies d'année en année, personne ne s'est jamais plaint.

M. SUTHERLAND : J'ai répondu à l'honorable député de Halton (M. Henderson), qui m'avait attribué l'idée qu'on ne devait pas attaquer un officier. Je n'ai jamais rien dit de tel. Tout ce que j'ai dit, c'est que, dans mon opinion, comme dans celle de toute la Chambre, je crois, l'attaque qu'on avait faite contre le sous-ministre, était souverainement injuste.

M. FOSTER : Il y a un quart d'heure que je guette l'occasion de dire un mot ; un officier qui est sans défense en cette Chambre ne devrait pas y être traité injustement. Personne ne le conçoit mieux que moi ; il n'a pas droit de répliquer, et il se trouve dans un état auquel les députés de cette Chambre devraient avoir égard. Dans la chaleur de la discussion, dans l'excitation du moment, il nous arrive à tous, de dire parfois des choses qu'il aurait peut-être mieux valu taire. Pour moi, sur ma tête, je ne saurais dire de quel langage énergique je me suis servi, mais il se peut que dans la chaleur du moment, et lorsque j'étais à demander avec instance au sous-ministre des renseignements que je croyais nécessaires, et que ce dernier pour toute réponse, m'a dit qu'il ne savait rien, ce qui me paraissait tout à fait déraisonnable, je me sois servi d'une expression beaucoup plus énergique que de raison. Si la chose m'est arrivée, j'avoue franchement que j'ai eu tort ; je voudrais être le dernier à critiquer injustement un officier. Les honorables députés verront là, je l'espère, une rétractation tout à fait sincère de toute parole blessante qui aurait pu m'échapper à l'égard du sous-ministre. Qu'il plaise à la Chambre, comme il n'est pas bien naturel que nous siégions ici en vue d'expédier beaucoup de besogne ce soir, je demanderai au ministre des Finances et aux députés de la droite s'il ne vaudrait pas mieux ajourner dès maintenant, pour revenir demain et faire plus d'ouvrage.

M. LANDERKIN : Vu l'amélioration de votre santé, m'est avis qu'on devrait continuer.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y a une heure que je n'ai pas pris part au débat du tout. Je ne sais pas s'il est bien de nature à recommander cette Chambre, mais je suis, tout de même, heureux de voir quelle franche et belle rétractation mon honorable ami a faite de ses remarques relativement au sous-ministre des Travaux publics. Les chefs de département se trouvent dans une bien singulière condition vis-à-vis de cette Chambre, ils sont obligés de venir ici fournir les renseignements qu'on leur a demandés, et il conviendrait de les traiter avec respect et courtoisie. Vu l'impossibilité où ils se trouvent de répliquer, ce serait, de notre part, abuser de leur état, que de déprécier leur caractère, de leur imputer des motifs indignes ou de dire, sur leur compte, quoi que ce soit que nous n'oserions leur dire face à face. Comme il s'est dit ce soir, inutilement, à l'adresse du sous-ministre des choses très désagréables, je suis bien aise d'avoir été tenu à l'écart. J'avoue en toute franchise à mon honorable ami qu'aujourd'hui, nous n'avons pas fait d'ouvrage du tout.

M. TAYLOR : La faute en est au gouvernement.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Pas du tout. Nous sommes ici depuis trois heures de l'après-midi, sans

avoir encore adopté pour $7,000 de crédits, et nous y resterons jusqu'en décembre prochain, si nous ne travaillons pas mieux que cela. Mes honorables amis de la gauche le savent, il nous faut travailler, nous n'avons pas envie de siéger ici toute la nuit. Ce n'est pas dans l'intérêt de notre santé que nous siégeons ici, ni en ajournant tous les soirs entre minuit et une heure, que nous pouvons espérer en fini. Je propose que nous fassions un peu d'ouvrage, même à la fin de cette journée.

M. FOSTER : Mon honorable ami ferait mieux de ne pas insister sur le présent item, car il va s'ensuivre beaucoup de discussion.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Mais cet item fait le sujet de la discussion depuis trois heures de l'après-midi.

M. FOSTER : Si mon honorable ami veut m'en croire, il laissera cet item de côté et passera à l'autre, ce dernier ne devant causer que peu de discussion.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Mais quelle discussion l'honorable député veut-il faire encore ?

M. BERGERON : L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries n'est pas raisonnable ; il sait bien pourtant que la gauche n'a, pour soumettre quelque chose à la considération de la Chambre, d'autre occasion que la réunion du parlement en comité des subsides. Cet item ayant sou levé, cette après-midi, beaucoup de discussion, mon honorable ami devrait voir que non seulement nous entendons le discuter davantage, mais encore que nous avons plusieurs questions à faire au gouvernement, en ce qui s'y rapporte. Depuis que je suis ici, on n'a pas dit un seul mot tendant à expliquer pourquoi le ministre des Travaux publics avait déjà consacré $25, 000 à la construction de cette ligne télégraphique, alors que le premier ministre, de concert avec le ministre des Chemins de fer et Canaux, était à s'entendre avec certaines personnes pour faire faire ce même ouvrage. Que le ministre de la Marine et des Pêcheries, qui est un homme fort raisonnable, en juge lui-même. Est-ce que nous devons mettre tant d'empressement à adopter cet item, et dans notre position, n'avons-nous pas tous les droits de demander, à ce sujet, tous les renseignements possibles ?

Nous avons consacré beaucoup de temps à la discussion de cette affaire, dit mon honorable ami ? Je l'admets.

Cela est vrai, mais le ministre des Finances qui représente le ministre des Travaux publics ne nous a pas encore expliqué pourquoi l'on pouvait dépenser cet argent sans l'autorisation du parlement. Je ne blâme pas l'honorable ministre de n'avoir pas des renseignements détaillés sur ces travaux, car cela n'est pas du ressort de son département ; mais il comprendra que nous désirons savoir pour quelle raison cet argent a été dépensé sans l'autorisation du parlement.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il vous le dira.

M. BERGERON : Nous avons déjà posé la question et nous n'avons pas encore eu ce renseignement.

Le MINISTRE DES DOUANES : Votre question avait trait à Charleson.

M. BERGERON : Vous cherchez à nous éloigner de la question. Charleson a peu à voir dans cette question.

Le MINISTRE DES DOUANES : Mais l'honorable député n'a pas demandé l'information dont il parle dans le moment. Il a le droit de l'avoir, mais il ne l'a pas demandée.

M. BERGERON : Mon honorable ami me permettra de l'interrompre. Nous discutons cet article depuis 2 heures et nous n'avons pu savoir du ministre des Finances pourquoi cet argent a été dépensé sans l'autorisation du parlement. Et lorsque nous entendons parler, comme cette après-midi, de correspondance entre des particuliers et le ministre des Chemins de fer et Canaux au sujet d'une entreprise de ce genre, il importe, ce me semble, que nous sachions ce que nous faisons. Mon honorable ami d'York, N.-B., (M. Foster) a parfaitement raison lorsqu'il demande que l'on suspende la considération de cet article pour étudier autre chose. Je m'en rapporterai aux députés qui sont dans cette Chambre depuis nombre d'années.

L'honorable ministre des Douanes est ici comme moi depuis 20 ans, et nous savons que sous l'ancien gouvernement, aucun crédit de $25,000 n'a été voté sans en expliquer la raison. Mon honorable ami de Wellington-nord (M. McMullen) sait que l'on n'a jamais voté un crédit de $10 sans exiger du gouvernement tous les détails possibles. Aujourd'hui, cependant, on nous demande d'approuver une dépense de $25,000 faite sans la sanction du parlement, et nous voyons de plus qu'il y a un certain imbroglio au sujet de ces travaux.

Le ministre des Travaux publics dépense de l'argent pour cette entreprise, sans en avoir été autorisé par le parlement, et le ministre des Chemins de fer et Canaux, et même le premier ministre, écrivent à une compagnie privée que le ministre des Travaux publics s'entendra avec elle. Nous ne savons pas où nous en sommes, et nous négligerions notre devoir si nous ne demandions pas d'explications à ce sujet et aussi des renseignements sur la politique que le gouvernement entend suivre à l'avenir en cette matière.

On nous dit qu'il faut voter cet article, parce que nous avons fait bien peu d'ouvrage aujourd'hui. Une autre proposition très raisonnable, il me semble, c'est de laisser cet item de côté pour en étudier d'au-

tres. Naturellement, nous sommes prêts à rester ici aussi longtemps que le voudra le ministre les Finances, mais nous croyons comprendre que les membres du gouvernement désirent retourner dans leurs foyers, et assurément, personne plus que moi ne désire la chose. Pourquoi ne pas laisser cet article de côté et étudier d'autres questions ?

M. FOSTER : Naturellement, s'il faut régler cette question, nous allons la discuter. L'honorable ministre (M. Fielding) voudrait-il séparer, dans ce crédit, ce qui est pour la Colombie Anglaise et ce qui est pour le Yukon ; et dans ce cas, voudrait-il dire combien il y a pour l'amélioration des rivières et combien pour les lignes télégraphiques ? Je ne crois pas que cet item soit bien rédigé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que la demande de l'honorable député est raisonnable ; mais la difficulté est que l'on a donné des pouvoirs généraux à M. Charleson, qui a charge de l'entreprise, et nous ne saurions diviser le crédit avant d'avoir reçu ses rapports. Autant que nous pouvons en juger, cependant, il y aura un tiers pour la Colombie Anglaise, et deux tiers pour le Yukon.

M. FOSTER : Que fait-on dans la Colombie Anglaise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le télégraphe a été posé depuis le lac Bennett, où se rend le chemin de fer du Pas de White, jusqu'au lac Tagish, une distance de 52 milles. J'ai dit que la rivière des Six-Milles était dans la Colombie Anglaise, et mon honorable ami (M. Earle) m'a repris. Je ne prétends pas être parfaitement renseigné, et j'accepte sa correction. Mais Tagish jusqu'où a été posée la ligne télégraphique, se trouve dans la Colombie Anglaise.

M. PRIOR : Qu'a voulu dire l'honorable ministre (M. Fielding) en disant qu'il était informé par une dépêche de M. Charleson, qu'un télégramme pouvait venir sur notre propre ligne de Skaguay ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que c'est de Tagish à Bennett.

M. PRIOR : Je crois qu'il a dit sur notre propre ligne depuis Skaguay.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela n'est pas exact. La ligne télégraphique du chemin de fer du Pas de White s'étend depuis Skaguay jusqu'à Bennett, et nous avons fait un raccordement à ce dernier endroit.

M. PRIOR : Si l'honorable ministre veut consulter les documents que j'ai lus, il pourra voir, je crois, que j'ai raison.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai dit: sur notre fil depuis ce point jusqu'à Skaguay. Nous avons un fil depuis Tagish jusqu'à Bennett, et depuis cet endroit, nous avons fait un arrangement pour nous servir de la ligne du Pas de White.

M. WALLACE : Sans doute, le chemin de fer doit avoir sa ligne télégraphique, et il serait ridicule, je suppose, de vouloir en construire une autre parallèle.

Mais revenons à une autre question, celle de la nomination de M. Charleson ; je crois que cela n'a pas été une très bonne nomination. D'après ce que nous avons pu apprendre avec beaucoup de recherches, M. J. B. Charleson est celui qui, l'an dernier, était impliqué dans l'affaire du Pas du Nid-de-Corbeau, bien qu'il fût tout ce temps un employé du gouvernement. Le gouvernement a nommé une commission pour s'enquérir des torts faits aux ouvriers canadiens envoyés là-bas. Le rapport de cette commission condamne en termes énergiques la conduite de M. Charleson, disant qu'il a trompé les gens qu'il a engagés. J'ai ici ce rapport. Le ministre des Travaux publics qui a défendu aussi bien qu'il l'a pu M. Charleson, disait l'an dernier :

Quant à M. Charleson, il n'est pas en ville dans le moment ; mais dès qu'il sera de retour, je lui demanderai compte de sa conduite et s'il ne peut me donner d'explications satisfaisantes, il aura à porter la responsabilité de ses actes.

Une VOIX : Quel est ce Charleson ?

M. WALLACE : M. J. B. Charleson.

M. BERGERON : C'est le papa.

M. WALLACE : A tout événement, c'est lui qui est chargé de la construction de cette ligne télégraphique et des autres travaux entrepris par le gouvernement. Le ministre des Travaux publics nous a dit qu'il ferait une enquête, dès le retour de M. Charleson, et que si ce dernier ne pouvait pas expliquer sa conduite, il en subirait les conséquences, laissant entendre qu'il le destituerait.

Mais le parlement n'a encore eu aucun rapport de cette enquête. La première chose que nous savons, c'est que M. Charleson est envoyé là-bas, avec $13,000, à la tête d'une escouade d'ouvriers pour creuser les rivières et construire des lignes télégraphiques. Ces $13,000 ne sont pas assez et il va lui falloir davantage.

Nous voyons que certains fonctionnaires là-bas se sont accaparé de $106,000 du revenu des douanes, et $92,000 du revenu des terres fédérales.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député n'est pas juste en parlant ainsi ; il devrait attendre que nous soyons rendus à cet article, et alors demander des explications.

M. WALLACE : Il me semble que ces fonctionnaires se sont accaparé les fonds en question. Mais le ministre sait que cette somme de $13,000 est bien peu de chose pour le creusement des rivières et la construction de lignes télégraphiques. Que va-t-on faire ensuite ? Il me vient à l'idée que l'on va se servir à même les fonds publics.

Le MINISTRE DES FINANCES : Où vont-ils trouvé ces fonds ?

M. WALLACE : Les douanes là-bas rapportent de forts revenus.

Le MINISTRE DES FINANCES : Qu'est-ce que M. Charleson a à faire dans les douanes ?

M. WALLACE : Qu'est-il advenu des $106,000 du revenu des douanes transmis à quelqu'un par des douaniers ? Je crois qu'il n'y a pas eu 10 pour 100, et certainement pas 20 pour 100 de dépensé pour le département des Douanes. La même chose peut se répéter, à moins que l'on n'exerce dans cette partie du pays une plus stricte surveillance dans l'administration des affaires publiques. Le ministre pourra-t-il nous dire quand les hommes sont allés là-bas ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils sont arrivés à Vancouver le 18 mars ; ils étaient partis le 11 mars.

M. WALLACE : Quand a été passé l'arrêté du conseil ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le 13 mars.

M. WALLACE : Cela rend la chose encore pire. Rien, pas même un arrêté du conseil, ni un mandat du Gouverneur général, n'autorisait cette expédition. Quand sont-ils arrivés à Skaguay ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le 30 mars.

M. WALLACE : Ils n'ont pu se mettre à l'ouvrage avant le 1er avril. Mais ce qu'il y a d'étrange, c'est que cette expédition soit partie avant que l'on eût obtenu un arrêté du conseil ou une autorisation légale pour l'exécution de ces travaux. Nous voulons approfondir la question et savoir pourquoi M. Charleson a été mis à la tête d'une entreprise aussi importante. Nous avons reçu aujourd'hui un télégramme daté du 25 ou du 30 mai. Laquelle des deux dates ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce télégramme est daté de Tagish House, le 25 mai, et de Vancouver, le 30.

M. WALLACE : Quelle est la distance de la ligne indépendante de la compagnie de chemin de fer ?

Le MINISTRE DES FINANCES : 56 milles.

M. WALLACE : A-t-on envoyé un personnel d'ici ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dix ou douze hommes sont partis d'Ottawa, les autres ont été engagés là-bas. Nous ne savons pas le nombre de ces derniers.

M. BERGERON : Quels sont les noms de ceux qui sont partis d'ici ?

Le MINISTRE DES FINANCES : M. Charleson, M. Richardson, un officier d'une grande expérience dans le service télégraphique du chemin de fer Canadien du Pacifique, M. Taché, un ingénieur du département, M. Boyer, son aide, le contremaître menuisier, M. Lafortune, un sténographe et clavigraphiste, M. Gobeil, le sous-ministre ne peut se rappeler les autres noms, mais nous les saurons plus tard.

M. TAYLOR : Je demanderai à l'honorable ministre, si ce M. Charleson n'était pas, ces dernières années, l'agent pourvoyeur du département des Travaux publics ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, M. Charleson a été employé comme surintendant du département des ouvriers. Un nommé Breton est aujourd'hui agent pourvoyeur.

M. TAYLOR : M. Charleson a-t-il acheté des provisions pour son parti d'exploration ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On lui a fait une avance de $13,000 pour acheter ce qu'il fallait.

M. TAYLOR : Comme question de fait, a-t-il acheté beaucoup ici—un wagon de fil télégraphique ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous n'avons pas les rapports de M. Charleson, mais il a acheté beaucoup de choses avant de partir d'Ottawa.

M. TAYLOR : N'y a-t-il pas des comptes au département ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le sous-ministre m'informe que les marchandises ont été achetées par M. Charleson, mais que ce dernier n'a pas encore envoyé aucun compte.

M. FOSTER : Combien a-t-il été commandé ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cent tonnes de fils télégraphiques.

M. TAYLOR : Cela a-t-il été acheté de son fils ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Certaines parties des marchandises ont été fournies par M. W. G. Charleson.

M. TAYLOR : Est-ce un fils de J. B. Charleson ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Un est le fils et l'autre le père, je ne sais pas lequel. Fils télégraphiques, W. G. Charleson ; isolateurs, Potter Association de Saint-Jean, P. Q. ; supports, Firstbrok Brothers, Toronto ; poteaux, J. Y. Rochester, autrefois de Mattawa ; carvelles, W. G. Charleson.

M. BERGERON : Dites-nous les prix.

Le MINISTRE DES FINANCES : Voici, je crois, une estimation ; $9.00 par mille de fil 8 BB, $2.50 par 100 livres ; isolateurs, $86.00 par 1,000 ; supports, $26.00 par 1,000 ; poteaux, $3.00 ; carvelles, $2.50 le baril, 12 barils.

M. BERGERON : Sont-ce là les prix de toutes les marchandises achetées.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le prix de chacun des articles est mentionné. Les prix des provisions alimentaires sont donnés séparément.

M. BERGERON : Nous ne voulons connaître que les articles achetés de Charleson.

M. TAYLOR : Qui a fourni les provisions alimentaires ?

Le MINISTRE DES FINANCES : MM. Bate & Co., il n'y a pas encore de comptes. Ces articles ont été achetés par M. Charleson.

M. EARLE : Ces marchandises ont-elles été expédiées par le gouvernement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Elles ont été délivrées à Bennett. Nous les avons achetées aux prix d'Ottawa, et le gouvernement a vu au transport.

M. BERGERON : Toutes ces marchandises ont été achetées sans soumissions ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. BERGERON : Quel est le montant total dépensé par M. Charleson avant son départ ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Plusieurs personnes ont soumis des estimations pour le fil télégraphique, et celle de M. Charleson était la plus basse. Je n'ai pas de mémoire indiquant le chiffre total de la somme dépensée.

M. EARLE : avez-vous le prix des provisions achetées ici ?

Le MINISTRE DES FINANCES : MM. Bate et Cie ont envoyé leurs comptes au département, mais comme ils n'ont pas été certifiés par M. Charleson, on les lui a expédiés et nous ne les avons pas encore reçus. Nous pourrions obtenir des duplicatas de MM. Bate et Cie.

M. EARLE : J'aimerais à les avoir, car il y a certaines transactions avec MM. Bate et Cie qu'il faudra discuter dans cette Chambre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous aurons ces duplicatas.

M. BERGERON : Le ministre a-t-il dit que les fils télégraphiques avaient été achetés de M. Charleson, sans soumission ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On a demandé les prix de trois individus et ceux de M. Charleson étaient les plus bas.

M. FOSTER : Quels étaient les noms de ces autres individus ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Lewis frères, de Montréal, et le sous-ministre ne peut se rappeler le nom de l'autre.

M. BERGERON : A-t-on demandé des prix à quelques fabricants ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

M. BERGERON : W. G. Charleson, tient un magasin de détail à Ottawa ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. BERGERON : Et c'est de lui qu'on a acheté ces marchandises, sans soumission ? Combien a-t-on acheté à Ottawa, avant le départ de l'expédition ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le sous-ministre dit que les comptes envoyés à M. Charleson pour être certifiés s'élèvent à environ $5,000 ou $6,000, cela sera payé à même le crédit de $25,000. Il s'agit des comptes qui ont été produits au département mais il peut y en avoir d'autres.

M. BERGERON : Qui pourraient s'élever au double de cela.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est possible, mais ce n'est pas probable. Les gens qui ont des comptes contre le gouvernement sont empressés de les produire.

M. BERGERON : Non pas lorsque ces comptes doivent être certifiés par un homme dans le Klondike. Ce montant de $6,000 provient-il de la somme de $13,000 avancée à M. Charleson ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non ; c'était pour défrayer les dépenses là-bas.

M. BERGERON : Ces $13,000 ont-elles été mises entre les mains de M. Charleson avant son départ ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, en chèques.

M. BERGERON : Sans aucune autorisation du parlement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'admets pas cela. J'ai déjà expliqué que $8,000 de ce montant provenaient d'un crédit de $25,000 pour explorations et inspections ; $2,500 d'un crédit pour le service télégraphique, et $2,500 d'un crédit pour le dragage.

M. FOSTER : Il faut absolument faire une distinction entre les montants pris du crédit affecté aux améliorations des rivières et ceux pris du crédit destiné à la ligne télégraphique.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il nous faudra pour cela attendre les rapports de M. Charleson.

M. FOSTER : Je ne crois pas que le département ait négligé de dire à M. Charleson, combien il devait dépenser pour les lignes télégraphiques et combien pour les améliorations des rivières.

M. BERGERON : Oh ! oui, le département des Travaux publics ferait cela pour Charleson.

Le MINISTRE DES FINANCES : M. Charleson avait une lettre d'instructions. Il ne s'agit ici que des commencements de tra-

vaux importants si le parlement veut bien approuver la chose. On estime que les améliorations aux rivières coûteront $50,000 outre la ligne télégraphique ; mais on ne peut faire qu'une seule partie de ces travaux avant d'avoir obtenu les crédits du parlement.

M. FOSTER : A quel chiffre les ingénieurs du département portent-ils le coût de ces travaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nécessairement le gouvernement doit s'en tenir au montant mis à la disposition de M. Charleson. On croit qu'il sera construit environ 550 milles de ligne télégraphique à $225 ou $250 par mille, soit un total d'environ $130,000. Il y a, en outre, les travaux suivants : une chaussée à la traverse de Caribou, $6,000 ; l'enlèvement du roc, à la rivière des Six-Milles, $2,000 ; mêmes travaux au rapide des Cinq-Doigts, $5,000 ; les mêmes à Rink-Rapids, $1,000 ; pour dépenses imprévues et surveillance, $6,000. Total $30,000.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Sur quoi base-t-on cette estimation ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Sur le rapport de M. Coste.

M. FOSTER : Cela est-il basé sur une étude approfondie de la question et le rapport de M. Coste ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela repose sur le rapport de M. Coste.

M. FOSTER : M. Coste a-t-il aussi fait un rapport au sujet de la ligne télégraphique ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela n'était pas le point principal de son rapport, mais il en fait mention.

M. FOSTER : Le pays là-bas permet-il de construire une ligne télégraphique sans arpentage, et si l'on fait l'arpentage combien cela coûtera-t-il ? J'imagine qu'il n'est pas nécessaire de faire un arpentage bien soigné.

Le MINISTRE DES FINANCES : Au contraire, en changeant le tracé nous espérons détruire la distance. Il reste à faire beaucoup d'arpentage et d'amélioration outre ce qu'a fait M. Coste.

M. FOSTER : Mon honorable ami voudrait-il nous dire combien a coûté le levé du terrain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crains bien de ne pouvoir dire quel est le coût du levé qui a été fait. Tant que nous n'aurons pas reçu les comptes, nous ne sommes pas capables de donner les détails.

M. TAYLOR : Si je ne me trompe, le ministre a dit qu'il avait donné à M. Charleson un chèque de $13,000, dont on a fait trois parts, une pour le levé des plans et du terrain, l'autre pour le dragage, et la troisième pour la construction de lignes télégraphiques à la Colombie Anglaise. Je voudrais savoir à quel crédit M. Charleson a puisé pour acheter, avant de partir, $16,000 à $18,000 de provisions.

Le MINISTRE DES FINANCES : Au crédit que nous demandons dans le moment.

M. TAYLOR : On a d'abord contracté la dette et on demande maintenant au gouvernement de l'approuver et de la payer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suppose qu'il en est ainsi.

M. TAYLOR : Où est le crédit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y en a pas d'autres que celui-ci ; on peut légitimement demander si nous n'aurions pas dû diviser cet item, mais ce n'est pas ce que nous avons fait.

M. EARLE : M. Charleson a-t-il acheté quelque chose sur les côtes du Pacifique ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai su qu'il avait acheté de la dynamite. Il pourrait bien avoir acheté autre chose, mais nous n'avons pas encore reçu de comptes.

M. BERGERON : Nous votons ici de l'argent pour certaines fins, et est-il permis sans l'autorisation du parlement, de détourner ces crédits de leur destination pour payer d'autres dépenses ? C'est pourtant ce que l'on a fait.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous n'admettons pas avoir détourné aucun crédit de sa destination, car nous prétendons que le parlement a voté ce crédit général pour nous permettre d'exécuter ces travaux.

M. BERGERON : Je ne crois pas que le ministre des Finances veuille changer la destination de ces crédits, mais nous avons proclamé, à toutes les tribunes politiques, que pas un sou de l'argent du peuple ne serait voté sans que nous sachions quel emploi on voulait en faire. Mais je fais simplement observer que l'an dernier, le parlement a voté pour le dragage, certaines sommes d'argent que le ministre des Travaux publics emploie aujourd'hui pour construire une ligne télégraphique sans l'autorisation des Chambres et de qui que ce soit, pendant que certaines personnes discutaient avec le ministre des Chemins de fer et Canaux, si elles devaient entreprendre ou non l'établissement d'une ligne télégraphique, et pendant que certaines compagnies communiquaient avec le premier ministre pour savoir si elles pourraient compter sur la bonne foi du gouvernement.

J'éprouve de la sympathie pour le sous-ministre des Travaux publics, et je serais le premier à le défendre si on l'attaquait, car je sais que c'est un honnête homme.

J'éprouve de la sympathie pour lui, lorsque je le vois forcé de venir dans cette enceinte et d'expliquer des choses faites par un homme qui n'a pas la moindre notion des devoirs d'un ministre de la Couronne, mais prend des crédits votés pour une autre fin, sans autorisation du parlement et de qui que ce soit, les donne à M. Charleson.

L'honorable ministre connaît M. Charleson. Où sont aujourd'hui les pièces justificatives ? Il sait dans quelle humiliante situation le gouvernement se trouve aujourd'hui. La somme est petite, mais le principe reste le même. Le ministre des Finances constate que son collègue (M. Tarte), a remis $13,000 entre les mains de M. Charleson, et il aimerait produire les comptes, mais la chose lui est impossible. Je vais lui dire pourquoi. Parce qu'il ne connaît pas Charleson. Mais le ministre des Travaux publics le connaît bien, il connaît ses amis, et il lui remet en mains $13,000.

Vous ne saurez jamais où est cet argent. Je dirai plus : vous serez obligés de payer les comptes qu'on devait acquitter avec cet argent. Il n'y a que ce que vous avez donné à son fils que vous ne serez pas obligés de payer de nouveau. Est-ce ainsi qu'on administre les deniers publics ? Cependant, l'honorable député d'Oxford-nord nous demande de voter $25,000 gentiment et le sourire aux lèvres.

Je dis qu'il serait peu digne d'une opposition vigilante, si nous laissions voter ces crédits, sans demander tous les détails qu'il nous est possible d'obtenir.

Lequel des ministres devons-nous croire ? Devons-nous croire le premier ministre qui a été en correspondance avec une compagnie au sujet de la construction de cette ligne télégraphique ? Devons-nous croire le ministre des Chemins de fer et Canaux qui a eu des communications avec une compagnie au sujet de la construction de cette ligne ? Nous avons eu la preuve cette après-midi que des documents demandés par les représentants du peuple n'avaient pas été produits. Nous avons obtenu ces documents d'une autre source, des gens qui ont été trompés, bernés et sacrifiés par le gouvernement.

Des gens honnêtes et respectables croyaient traiter avec le gouvernement, et nous voyons que, sans être autorisé par le parlement et sans en avoir parlé à ses collègues, le ministre des Travaux publics, après, avoir eu, avec son ami Charleson, une courte entrevue au cours de laquelle il dit : Il y a un peu d'argent à faire pour vous. Je vais vous donner $13,000 en détournant certains crédits que le parlement a votés pour d'autres fins. Vous pouvez aller au magasin de votre fils ici, à Ottawa, et acheter pour $5,000 à $6,000 de marchandises, avant votre départ pour le Nord-Ouest, là vous commencerez la construction d'une ligne télégraphique et le parlement votera ensuite un crédit de $130,000.

Le ministre des Travaux publics a agi en cette matière de la même façon qu'il a agi au sujet du dragage à Coteau Landing, lorsqu'il a donné les travaux au beau-père de son fils. J'éprouve de la sympathie pour le ministre des Finances qui est obligé d'excuser ici des choses que, j'en suis certain, il ne ferait pas lui-même.

M. TAYLOR : J'aimerais demander à l'honorable ministre à quelle date les marchandises que M. Charleson a achetées sont parties pour la côte du Pacifique.

Le MINISTRE DES FINANCES : Peu de temps après le départ de M. Charleson.

M. TAYLOR : A quelle date les marchandises vendues par Bate et fils et Charleson, ici à Ottawa, ont-elles été achetées ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a pas de doute que nous pourrions obtenir un duplicata des comptes de Bate et fils et de Charleson.

M. TAYLOR : J'avais compris que d'autres personnes avaient été invitées à soumissionner.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces marchandises étaient dans la caisse qui contenait le fil de fer. C'est le département et non M. Charleson, qui a demandé les prix du fil.

M. TAYLOR : A quelle date ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Quelques jours avant le départ de M. Charleson.

M. FOSTER : Entre le 1er et le 11 de mars.

M. BERGERON : Sans l'autorisation du Conseil.

M. TAYLOR : Est-ce que le département peut nous donner la date ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Sans doute.

M. TAYLOR : J'ai compris que Charleson et sa brigade sont partis d'Ottawa le 11, et de Vancouver le 18, et que c'est le 13 que le gouvernement s'est occupé pour la première fois de la question, en adoptant un arrêté du conseil.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le ministre avait étudié et discuté la matière et l'arrêté du conseil a été adopte le 13. Naturellement la matière avait été discutée quelques jours avant l'arrêté du conseil.

M. TAYLOR : Le 13 mars, l'arrêté du conseil est adopté et le gouvernement décide de commencer et de construire lui-même cette ligne télégraphique, et répudie l'engagement qu'il avait pris envers une compagnie à laquelle le parlement avait accordé une charte. Mais avant que le gouvernement eût pris cette décision, le ministre des Travaux publics avait nommé un fonc-

tionnaire et avait engagé le crédit du pays pour $18,000 afin d'acheter des marchandises sans compter les chèques qu'il a donnés à Charleson.

Le gouvernement a puisé l'argent à trois crédits votés pour d'autres fins, et a ordonné à Charleson de partir le 11 mars, deux jours avant l'arrêté du conseil dont j'ai parlé. Si jamais une affaire fût louche, c'est bien celle-ci. Charleson s'est rendu au magasin de son fils et a acheté un wagon de marchandises aux prix du détail. Si le gouvernement voulait acheter ces marchandises au comptant, il pourrait les avoir à $1.80. Je suis convaincu que sur le fil il pouvait épargner 30 à 50 cents en l'achetant des fabricants de Montréal.

M. Charleson est un ami du ministre des Travaux publics, et son fils tient un magasin à Ottawa ; on a acheté ces marchandises du fils, lequel a réalisé un profit de $100 à $200. Le gouvernement n'insistera pas, assurément, dans les circonstances, pour faire voter ce crédit, sans avoir produit les documents, et sans avoir fourni les renseignements que nous demandons. Notre devoir de représentants du peuple, est d'exiger ces renseignements. Quelle idée devons-nous nous faire d'un gouvernement qui, gardien des deniers publics, encourage des entreprises aussi louches ?

Le gouvernement en demandant ces crédits a l'audace de nous dire : Nous devons les avoir ; nous siégerons toute la nuit, s'il le faut. Quand même nous devrions vous insulter, comme l'a fait le ministre——

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai insulté personne.

M. TAYLOR : Vous nous avez certainement insultés. Lorsque mon honorable ami (M. Foster) a posé une question fort raisonnable .....

Quelques VOIX : A l'ordre !

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami donnait de lourds coups de poing sur son pupître, et je lui ai dit qu'il n'effraierait personne.

M. TARLOR : Je dirai aux membres de la droite que ce n'est pas en agissant ainsi qu'ils feront voter un budget. Ils n'en imposeront pas à l'opposition

Le MINISTRE DES FINANCES : Et l'opposition ne nous en imposera pas.

M. TAYLOR : L'opposition vous a traités avec courtoisie, et ne se laissera pas intimider. Ces messieurs ont commencé par dire qu'ils siégeraient ici toute la nuit——

Le MINISTRE DES FINANCES : Ne serait-il pas mieux, pour les uns et les autres, de ne chercher à intimider personne ?

M. FOSTER : Mais c'est vous qui avez eu recours aux menaces.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Occupons-nous d'affaires.

M. TAYLOR : L'honorable ministre nous conseille de nous occuper d'affaires. Qu'on me permette de dire que s'il était chargé de ces estimations, nous en aurions fini plus tôt.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais vous ne lui avez pas rendu la tâche trop facile, lorsqu'il a présenté le budget de la marine.

M. TAYLOR : Je crois qu'il s'en est assez bien tiré. Il n'avait pas d'opération louche à défendre. Je pense que celle que nous venons de discuter est la pire qui ait été exposée devant la Chambre à cette session.

Les documents que l'honorable député de Victoria (M. Prior) a produits comprennent une lettre dans laquelle l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux disait qu'il prêterait toute l'aide possible pour permettre à ces gens de construire leur ligne—vous pouvez lire entre les lignes des lettres du ministre des Chemins de fer et Canaux et du ministre des Travaux publics.

Le gouvernement foule aujourd'hui ces lettres aux pieds et entreprend lui-même la construction de cette ligne télégraphique, de sorte que les travaux coûteront deux ou trois fois plus cher que si on eût laisser agir l'entreprise privée. L'intérêt que le gouvernement paiera sur le capital engagé sera dix fois plus élevé que le coût des télégrammes qu'il aurait payé à une compagnie.

Mais le grand point était, sans doute, de permettre à M. Charleson et à une foule de meneurs affamés, de se rendre dans cette région, sans bourse délier, que dis-je ? en retirant un salaire, et là, de prospecter et d'avoir l'occasion de piller les mines du Yukon. Le gouvernement a tenté, l'an dernier, de céder toute cette région. L'affaire dont nous nous occupons est aussi mauvaise, mais on a procédé sur une moins grande échelle. On nous dit que nous avons un gouvernement d'affaires. Je ne vois pas là, cependant, de preuve de bonne administration.

Une VOIX : Adopté.

M. TAYLOR : Non, l'honorable député de Victoria (M. Prior) a encore beaucoup à dire. L'honorable ministre devrait voir que nous ferions plus de progrès en suspendant la discussion de cet item jusqu'à ce que nous ayons les renseignements que nous demandons, qu'en passant toute la nuit ici.

M. FOSTER : Je crois que la Chambre, si elle était au complet, en viendrait à la conclusion, comme les quelques députés présents en sont déjà venus à la conclusion, je crois, que le conseil que j'ai donné, il y a quelque temps, était sage et raisonnable. Le gouvernement ne devrait certainement pas insister pour faire adopter ce crédit par les quelques membres du comité qui sont restés à leur poste. Il ne s'agit pas simplement d'une somme de $25,000. Nous sommes en face d'une importante question, celle de savoir s'il est préférable que le gouvernement construise cette ligne, ou en confie l'établis-

sement à l'initiative privée, à une compagnie de télégraphe. Je n'hésite pas à déclarer que je m'oppose énergiquement à ce que l'administration entreprenne maintenant ces travaux qui nous obligeront à débourser d'un seul coup une somme considérable, mais nous imposeront une dépense annuelle pendant plusieurs années.

M. GIBSON : Est-ce que le gouvernement ne percevra pas de recettes de cette ligne ?

M. FOSTER : Que l'honorable député veuille me permettre de poursuivre mon argument. Je ne sors pas de la question, bien au contraire, je traite le sujet lui-même, et je suis parfaitement sincère, et je suis convaincu que les hommes d'affaires consciencieux qui sont ici——

M. LANDERKIN : Ecoutez ! écoutez !

M. FOSTER : L'honorable député de Greysud (M. Landerkin) est toujours excepté. On peut légitimement discuter si le gouvernement devrait entreprendre lui-même ces travaux, ou les abandonner à l'initiative privée, ainsi qu'il arrive dans presque tous les cas où il s'agit de la construction d'une ligne télégraphique.

En premier lieu, une compagnie trouve elle-même les capitaux qui lui sont nécessaires, ne demande aucune subvention, et n'impose aucune dépense au gouvernement. Le gouvernement exerce le contrôle sur l'entreprise et il peut stipuler un taux peu élevé pour ses dépêches, car il accorde une concession précieuse. On pouvait raisonnablement demander à une compagnie qui obtient un privilège de cette nature, d'envoyer gratuitement les dépêches du gouvernement, et nous pourrions trouver des compagnies de télégraphes qui accepteraient les conditions. C'est une concession précieuse, et le gouvernement aurait le droit d'imposer ces conditions au sujet de ses dépêches.

Il y a deux sortes de crédit dont le ministre a fait emploi relativement à ces lignes télégraphiques. A la page 54 du budget, il y a un crédit affecté à la construction d'une ligne alternative reliant le Cap-Beale à Victoria, en prolongeant la ligne de la Crique-aux-Français, ligne d'Alberni, dans une direction sud jusqu'aux côtes sud-ouest de l'île de Vancouver,—$4.600. Ce crédit se trouve au budget de l'an dernier, et il y a un item semblable au budget de cette année. Il y a aussi un autre crédit destiné à relier le lac Nicola au réseau télégraphique du chemin de fer Canadien du Pacifique,—$3,000.

La volonté du parlement est clairement exprimée, ces crédits sont pour construire une ligne et non pour en entretenir une. Mon honorable ami sait bien qu'il n'oserait pas venir ici, en sa qualité de ministre, et dire qu'il serait justifiable de prendre ces $3,000 pour construire une ligne entre Tagish et le lac Bennett.

Laissons là ces crédits et passons à la page 79 du budget, laquelle contient des crédits d'un ordre tout différent, à savoir : les crédits destinés, non pas à l'exécution de nouveaux travaux publics, mais à l'entretien de ceux qui existent déjà. Il y a $12,000 pour le maintien et l'exploitation des lignes télégraphiques déjà construites dans la Colombie Anglaise. Par exemple, voici ce que nous lisons : " Frais de perception des recettes—Lignes télégraphiques de la Colombie Anglaise—$12,000."

Plus bas, on donne des détails ; on a dépensé $9,065 pour exploiter les lignes télégraphiques existantes. Cette somme est affectée à l'exploitation de ces lignes et l'honorable ministre sait qu'il n'a pas le droit de prendre un seul dollar sur ce crédit pour l'employer à d'autres fins que celles y mentionnées. Une somme de $2,935 est affectée aux réparations et au personnel, ce qui fait les $12,000.

Quelle est maintenant la doctrine proclamée par le ministre des Finances et le gouvernement ? Lorsque le parlement établit une distinction entre deux crédits, l'un pour construire une ligne télégraphique dans la Colombie Anglaise, et l'autre pour l'exploitation des lignes existantes, et donne catégoriquement la destination de chacun d'eux, le ministre des Finances proclame la doctrine que vous pouvez prendre cet argent qui a été voté pour les frais d'exploitation et les dépenses du personnel, et construire de nouvelles lignes télégraphiques dans la Colombie Anglaise et le district du Yukon. C'est là une doctrine que, j'en suis convaincu, la Chambre n'approuvera pas.

Le ministre des Finances nous enseigne que, après le vote de ces crédits dont la destination est catégoriquement indiquée, le gouvernement peut, pendant les vacances des Chambres, employer ce crédit et tous les autres crédits à des fins autres que celles que le parlement avait prescrites. Voilà la doctrine que le ministre des Finances et le gouvernement énoncent de sang froid ; une doctrine qui serait huée dans les communes anglaises, une doctrine qu'aucun ministre n'oserait exposer dans la mère patrie, une doctrine enfin que mon honorable ami (M. Fielding) sait parfaitement fausse.

Le ministre des Finances viole non seulement le principe de la sanction parlementaire en matière de crédits, fait un mauvais emploi de l'argent du peuple et se rend coupable de détournement de fonds publics, mais enseigne aux serviteurs de l'Etat et aux fonctionnaires des grands départements que le vote d'un crédit ne vant rien et que l'engagement pris envers les Chambres n'est qu'un attrape-nigaud.

Depuis la Confédération jusqu'à nos jours, la grande difficulté du département des Finances a été de trouver des fonctionnaires assez scrupuleux pour respecter la volonté du parlement au sujet des crédits. Le ministre des Finances enseigne maintenant aux fonctionnaires une bien pernicieuse et bien funeste doctrine, en leur disant

qu'ils n'ont pas besoin de se conformer au désir que la Chambre a exprimé en votant le budget, mais qu'ils peuvent changer la destination de n'importe quel crédit. C'est là un tour de passe-passe qui laisse supposer une certaine habileté, et les fonctionnaires, ayant sous les yeux l'exemple du ministre et du gouvernement, sont justifiables d'en agir ainsi. Combien de temps, pouvez-vous marcher dans cette voie, sans anéantir le principe qui préside aux dépenses et démoraliser tout le service public ?

On ne doit, et on ne peut employer un seul dollar à une autre fin que celle que le parlement a mentionnée ; et le gouvernement qui agit autrement commet un acte illégal et condamnable. Lorsque le parlement a voté $12,000 pour exploiter des lignes télégraphiques dans la Colombie Anglaise, cela voulait-il dire que l'on pourrait employer $6,000, ou $3,000, ou $2,000 pour construire des lignes télégraphiques dans le district du Yukon ? Non seulement c'est changer la destination des crédits, mais c'est violer le principe qui doit présider au vote des estimations budgétaires et aux dépenses publiques.

Prenons maintenant un autre exemple. Le parlement a voté certains crédits destinés au dragage dans la Colombie Anglaise, et en réponse aux questions faites par la gauche, on a expliqué où ce dragage devait se faire. Le ministre des Finances dit maintenant qu'il est de saine et bonne doctrine, lorsque le gouvernement est embarrassé et veut faire quelque chose sans l'autorisation du parlement de prendre une partie de cet argent pour faire du dragage dans le district du Yukon. Assurément après y avoir bien réfléchi, les ministres et les députés, mettant de côté tout esprit de parti, ne sont pas pour approuver un pareil état de choses.

Depuis plusieurs années, nous avons voté un crédit de $20,000 à $30,000 pour faire des levés et reconnaissances sous la direction du département des Travaux publics. Examinez tous les item de la dépense relativement à ce crédit depuis vingt ans, jamais, depuis que je suis membre de cette Chambre, on n'a employé ce crédit à une autre fin et jamais on ne l'a employé pour des travaux de construction. Pourquoi changer la situation de ce crédit ? Parce que quelque district électoral demande un édifice ou des travaux publics.

Le département des Travaux publics dit alors : Nous n'avons pas voté de crédit à cette fin, mais nous allons faire le levé d'une rivière ou d'un port et nous allons voir si la chose est praticable et quel en sera le coût. Ce crédit n'a jamais été destiné à la construction de lignes télégraphiques ou à l'amélioration d'une rivière quelconque. C'est pourtant ce que l'on fait aujourd'hui. La vérité du principe que je viens d'énoncer ne peut être contestée, et le ministre des Finances et le gouvernement, en violant ce principe, commet un acte illégal et condamnable. C'est comme si l'on prenait, dans le trésor public, de l'argent affecté à des fins spéciales pour l'employer à une destination que le parlement n'a jamais autorisée.

Il y a trois crédits sur lesquels le ministre a pris une somme de $13,000, pour commencer à construire des lignes télégraphiques et améliorer les rivières du district du Yukon. Jamais aucun crédit n'a été voté à cette fin, ce qui veut dire que jamais le parlement n'avait autorisé le ministre à dépenser un seul dollar pour ces travaux.

Sans autorisation, sans discussion préalable dans cette Chambre, sans qu'un seul sou eût été voté à cette fin, le gouvernement ne pouvait pas entreprendre ces travaux, à moins d'être en présence d'un cas assez urgent pour justifier l'émission d'un mandat du Gouverneur général. Le gouvernement a pris cette décision le 13 mars, trois jours avant l'ouverture du parlement, et sans mandat spécial du Gouverneur général, il a pris l'argent voté pour d'autres fins et l'a employé à cette opération. Il aurait pu demander un crédit spécial, l'an dernier, ou cette année. Il a préféré violer la loi et tous les principes du gouvernement représentatif.

Une pareille conduite doit être dénoncée en plein parlement, et c'est pourquoi j'avertis le ministre des Finances qu'il a tort d'insister sur cet item. Il faudrait d'abord savoir si cette entreprise doit être exécutée par le gouvernement, ou par des particuliers ; ensuite il y a la question d'ordonner une dépense comme celle-là sans l'autorisation du parlement, et troisièmement, il y a la question de prendre les crédits destinés à certains travaux pour les appliquer à d'autres. Il faut que toutes ces questions soient discutées. D'ailleurs, comment le gouvernement s'y est-il pris pour faire exécuter ces travaux ? Il choisit un employé subalterne du département des travaux publics, ne possédant aucune des aptitudes requises pour un semblable travail, et lui donne des instructions que la Chambre ne peut connaître.

Avant de faire voter ce crédit, le ministre des Finances devrait nous communiquer les instructions que M. Charleson a reçues pour dépenser des sommes considérables que le parlement n'a pas votées. Nous devrions savoir quelle partie de cet argent doit être employée à la construction d'une ligne télégraphique et combien à l'amélioration de la navigation.

Dans le ministère des Travaux publics il y a un préposé aux achats du nom de Breton, et on découvre maintenant que ce n'est pas lui qui fait les achats. Charleson a plein pouvoir d'acheter tout ce qu'il lui faut, et il achète sans demander de soumissions et sans passer de contrat. Une grande partie des achats sont faits chez son fils, qui tient un magasin de détail à Ottawa, et l'on prétend, à tort ou à raison, que Charleson père a des intérêts dans le magasin de Charleson

fils. Non seulement on ne demande pas de soumissions, mais on permet à un employé d'acheter chez son fils, au détail.

Supposons maintenant que le parlement décide que cette ligne ne doit pas être construite par le gouvernement. Qui paierait toutes ces marchandises ? Tout cela fait voir quels abus commet le gouvernement en se lançant dans de pareilles dépenses sans y être autorisé, sous prétexte que la Chambre votera ensuite des crédits s'élevant à $160,000. Le cas est assez grave pour qu'on n'insiste pas sur cet item à cette heure de la nuit. Je ne demande pas à retarder les travaux de la session ; il y a une foule d'autres item dont nous pouvons disposer, et cela avancerait plus les affaires qu'en insistant sur celui-ci.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député croit-il qu'il pourrait discuter la question avec plus de force dans une autre occasion ?

M. FOSTER : Je crois que je pourrais mieux faire valoir ma cause devant une Chambre au complet, qu'à quatre heures du matin.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député ne l'a-t-il pas fait devant la Chambre au complet, cette après-midi ?

M. FOSTER : Ce n'était pas du tout la même question. Je veux discuter la question de savoir si cette ligne télégraphique doit être une entreprise de l'Etat, où si elle doit être laissée à des particuliers. Je resterai ici aussi longtemps qu'on voudra, mais je répète qu'il n'est pas juste de nous obliger à continuer ce débat à cette heure de la nuit. Avant de voter cet argent, il faut que la Chambre prenne communication des instructions qui ont été données à Charleson, et qu'on lui dise comment cette somme doit être partagée. Après cela, si le gouvernement désire procéder sur d'autres item, je suis à sa disposition, bien que cela soit contraire à ma santé, comme à tout le monde.

M. McMULLEN : A entendre l'honorable député on pourrait croire que le gouvernement n'a jamais construit de lignes télégraphiques dans le Nord-Ouest avant aujourd'hui. Il y a des années que le gouvernement a construit des lignes télégraphiques dans le Nord-Ouest.

M. FOSTER : Nous avons aussi construit l'Intercolonial, mais ce n'est pas une raison pour que le gouvernement entreprenne de construire 500 milles de chemin de fer sans le consentement de la Chambre.

M. McMULLEN : Cela est vrai, mais l'honorable député prétend que cette ligne devrait être construite par des particuliers. Pourquoi se départir de la coutume suivie depuis vingt ans ? Tout le monde admettra que la construction de cette ligne était d'une nécessité absolue ; le gouvernement avait chargé une compagnie privée de l'entreprise, mais comme elle n'avait rien fait après quatre mois, il a décidé de la construire lui-même.

L'honorable député dit qu'on a mal fait d'employer Charleson et il reproche à ce dernier de s'être approvisionné chez son fils. Or, le sous-ministre déclare qu'on a demandé les prix du fil de fer et que l'offre la plus basse venait d'une maison américaine. Peu importe qu'il ait été obtenu par l'entremise de Charleson ou de son fils. Le gouvernement a acheté le fil au plus bas prix, au Canada, en Angleterre et aux Etats-Unis.

Quelques VOIX : Non, non.

M. McMULLEN : C'est ce que déclare le sous-ministre des Travaux publics.

M. PRIOR : Je ne m'occupe pas de ce que dit le sous-ministre des Travaux publics ; le gouvernement aurait pu acheter ce fil à meilleur marché.

M. FOSTER : Il ne s'est adressé qu'à trois maisons.

M. McMULLEN : Il a accepté l'offre la plus basse. L'honorable député voudrait aussi faire croire que Charleson a fait des achats considérables de son fils à Ottawa. Il n'a pas acheté pour plus de $40 en tout—12 barils de clous ; et il n'y avait pas beaucoup de spéculation à faire dans cette transaction. L'honorable député cherche à faire d'une mouche un éléphant. Je ne dis pas que le gouvernement ne doit pas demander des crédits pour exécuter les entreprises publiques, mais il y a des exceptions à toutes les règles.

Dans le cas actuel, il y avait urgence et le pays approuvera le gouvernement d'avoir mis toute la diligence possible pour nous donner des communications télégraphiques avec le Yukon.

M. BERGERON : Ce n'est pas $40 mais $13,000 qu'on a données à Charleson pour dépenser.

M. McMULLEN : Il sera rendu compte de cet argent, et s'il a été mal employé, ce sera alors le temps d'agir.

M. BERGERON : Le parlement n'a jamais autorisé cette dépense. Si au moins le gouvernement disait : "Il est vrai que nous avons fait cela sans autorisation, mais nous y étions forcés, et tout a été acheté par soumission, et au plus bas prix et voici les pièces justificatives." Mais nous n'avons rien de cela. L'honorable député était plus sévère quand il était dans l'opposition ; il ne voulait pas voter un sou, sans savoir à quoi il devait être employé.

M. EDWARDS : Comment peut-on avoir ces détails à présent ?

M. BERGERON : Le ministre des Finances devrait laisser cet item en suspens jusqu'à ce que nous ayons les renseignements demandés.

M. EDWARDS : Cela prendrait des mois.

M. BERGERON : Pour ses propres affaires l'honorable député paierait-il $35,000 sans savoir pourquoi ? Où seraient aujourd'hui les beaux établissements de Rockland, si mon honorable ami conduisait ses affaires d'après ce principe ?

M. EDWARDS : Le cas n'est pas le même du tout.

M. BERGERON : Sans doute, dépenser l'argent de M .Edwards et dépenser l'argent du public n'est pas la même chose. Je demande encore au ministre des Finances de laisser ce crédit en suspens jusqu'à ce que nous ayons les renseignements demandés.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député nous demande d'attendre deux ou trois mois, jusqu'au retour de M. Charleson, pour avoir un rapport complet. Cette entreprise devait nécessairement être confiée à quelqu'un. L'opposition paraît croire que M. Charleson n'aurait pas dû être choisi pour cette besogne, mais à quoi bon retarder le crédit ? Le sous-ministre dit que tous les renseignements que l'on possède ont été donnés.

M. FOSTER : La lettre d'instructions devrait être ici.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ces instructions doivent être passablement vagues, vu qu'il s'agit de construire une ligne télégraphique dans un pays inconnu.

M. CLANCY : Comment le gouvernement sait-il qu'il faut pour cela, $25,000 ? Il doit avoir quelques données pour se guider. Tout ce débat est inutile, et personne ne peut fournir le plus petit renseignement. Je n'exige pas qu'on fixe une somme précise, mais on devrait nous donner le prix approximatif.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le ministre des Travaux publics ne pouvait pas dire combien de milles de ligne télégraphique seraient construits, ni combien il serait fait de dragage jusqu'au 1er juillet. Cet argent est destiné à payer les travaux qui se font actuellement. Le ministre, avec l'aide de ses fonctionnaires, est obligé de faire des calculs approximatifs, et ne peut rien dire de précis, avant que l'ouvrage soit terminé. Si je croyais qu'il existe d'autres renseignements, je consentirais à suspendre ce crédit, mais je sais que cela est impossible. Après une longue séance, nous n'avons voté que trois item—$7,000 en tout.

M. BERGERON : Mais ces $25,000 ne sont que le commencement——

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il faudra demander un autre crédit dans le budget supplémentaire, pour le prochain exercice, et l'opposition aura une autre occasion de reprendre cette discussion.

M. BERGERON : Le ministre des Finances a exposé la question bien clairement. Nous avons commencé à faire les choses largement, sans savoir où nous allions. On nous demande de voter $25,000 sans avoir une seule donnée des ingénieurs ou autres. Le ministre des Travaux publics donne $13,000 à M. Charleson, un homme dans lequel je n'ai pas confiance.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Mais l'honorable ministre des Travaux publics a confiance en lui.

M. BERGERON : Cela ne me fait rien, car je n'ai pas confiance dans le ministre des Travaux publics, non plus.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Si l'honorable député était ministre, le ministre actuel des Travaux publics n'aurait pas confiance en lui.

M. BERGERON : Je ne demanderais pas $25,000 si je n'en pouvais pas expliquer l'emploi.

M. EDWARDS : Mais si vous ne pouviez pas donner d'explication ?

M. BERGERON : Je n'aurais pas l'audace de venir devant le parlement, sans être en état de donner des explications complètes sur tous les crédits que je demanderais. Cette somme de $25,000, nous dit-on, n'est que la première partie d'une autre somme de $160,000. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries qui possède une grande expérience, sait bien que si nous votons ce crédit, nos acceptons le principe qu'il implique.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne vous demandons pas de l'accepter. Vous pouvez protester.

M. BERGERON : L'honorable ministre veut dire que nous pouvons demander le vote ; mais nous savons ce que cela signifie ; nous serions écrasés par une majorité de soixante. Les députés ministériels sont prêts à voter n'importe quoi. L'honorable député de Russell est prêt à voter $25,000 des deniers publics sans savoir où ils iront, mais il ne voudrait pas le faire avec son propre argent. On se rappelle encore que l'honorable député de Wellington-nord nous a retenus ici pendant 48 heures sur un crédit de $16,000 pour un bureau de poste à Laprairie ; cependant, tous les détails depuis la première pierre jusqu'au dernier clou étaient devant la Chambre. Aujourd'hui, on demande de voter deux fois cette somme, et ce n'est que le commencement d'une dépense beaucoup plus considérable.

M. FOSTER : Et l'argent est déjà dépensé.

M. BERGERON : Oui, et sans l'autorisation du parlement. Nous avons vu cette après-midi, que le ministre des Travaux publics, sans consulter ses collègues, et en trompant l'auditeur général, a pris des fonds destinés à d'autres entreprises pour les ap-

pliquer à la construction de cette ligne télégraphique, dont nous connaissons un peu le commencement et pas du tout la fin. Et à qui le ministre des Travaux publics confie-t-il $13,000 ? A un ingénieur ? Non ; M. Charleson n'est pas ingénieur. A un homme qui s'y entend en fait de construction de lignes télégraphiques ? Non ; à un homme qui ne possède la confiance de personne, à Québec, où il est connu ; à un meneur d'élection ; à un homme qu'en temps d'élection, on envoie corrompre les électeurs ; à un homme très intelligent, mais qui ne jouit pas de la confiance de ceux qui le connaissent.

Où est allé cet argent ? L'honorable député de Wellington-nord dit que $40 seulement ont été dépensés à Ottawa ; où est allé le reste ? Cependant, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries voudrait que nous votions ces $25,000 sans autres renseignements.

En agissant ainsi le gouvernement ne traite pas les représentants du peuple comme ils devraient l'être. Et ceci est fait par un gouvernement libéral, un gouvernement qui se vante d'avoir été le champion des droits populaires dans le monde entier. Je répète que notre demande est raisonnable ; laissons cet item de côté et disposons des autres.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Etes-vous opposé à la construction d'une ligne télégraphique au Yukon ?

M. BERGERON : L'honorable ministre sait bien que ce n'est pas de cela qu'il s'agit. Nous sommes ici pour voir à ce que les choses se fassent constitutionnellement. Pourquoi le ministre des Travaux publics ne nous a-t-il pas dit, l'an dernier, qu'il se proposait de construire une ligne télégraphique de tel endroit à tel autre ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : A cette époque, le ministre des Travaux publics espérait que la chose serait faite par l'initiative privée ; c'était le désir du gouvernement et ce n'est que lorsqu'il fut convaincu que des particuliers ne s'en chargeraient pas, et que la population du Yukon serait privée de communications télégraphiques pendant un an encore, qu'il s'est décidé à l'entreprendre lui-même; et l'honorable député de Victoria (M. Prior) portera la responsabilité d'avoir travaillé à faire manquer le projet. Plus que tout autre il est intéressé dans le succès de l'entreprise, et ses électeurs sauront qu'il a cherché à la faire manquer.

M. PRIOR : Ai-je dit un mot sur cette question depuis le commencement du débat ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ignore si vous avez parlé, ou non ; mais qu'avez-vous fait ici toute la nuit ? L'honorable député est un ex-ministre, un des chefs de l'opposition, et il est avec ceux qui cherchent à empêcher ce crédit d'être voté.

M. BERGERON.

M. PRIOR : Ai-je fait quelque chose pour l'empêcher ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Qu'avez-vous fait ici toute la nuit ?

M. PRIOR : J'ai été en séance comme tous ceux qui siègent derrière vous.

Le MINISTRE DES DOUANES : Etes-vous en faveur de ce crédit ?

M. PRIOR : Non.

M. WALLACE : Pour ma part, je suis prêt à déclarer à l'honorable ministre des Douanes que je suis contre ce crédit, et contre le principe vicieux qu'il consacre. Je faisais partie du comité des chemins de fer et canaux, qui a accordé les deux chartes et a approuvé la construction de cette ligne, quand le ministre des Douanes n'était pas là. J'ai approuvé le principe de développer ce pays par tous les moyens légitimes, mais cela n'implique pas que je suis prêt à approuver tous les pillages et toutes les illégalités commis par le gouvernement. Le pays est convaincu aujourd'hui qu'il y a dans le gouvernement et à la remorque du gouvernement, des gens dont l'unique but est de piller le trésor public.

M. FROST : Nommez ceux qui sont à la remorque du gouvernement et dont l'unique but est de piller le trésor public.

M. WALLACE : Leurs noms est légion. L'honorable député de Leeds ignore-t-il qu'il y a à peine un de ses collègues qui ne cherche pas à se caser quelque part ?

M. FROST : Je ne connais rien de tel.

M. McMULLEN : A-t-on fait une distribution de concessions forestières ?

M. WALLACE : Je ne sache pas que le gouvernement ait des forêts à distribuer.

M. McMULLEN : Il n'en reste plus.

M. WALLACE : Mais je sais qu'il a distribué des concessions minières qui valaient des dizaines de mille piastres et des permis de dragage dans les rivières où il y a de l'or. Je sais qu'une prostituée, au Yukon, a obtenu pour $10 ou $20 un claim qu'elle a revendu $60,000, et le gouvernement considère que c'est une magnifique opération.

M. McMULLEN : Parlez-vous de choses que vous connaissez personnellement ?

M. WALLACE : Je parle de choses qui ont été dites ici même et l'honorable député en entendra bien d'autres avant longtemps. Le pays a les yeux sur les hommes qui se sont montrés les ennemis de leur pays, qui ont essayé de briser la Confédération. Aujourd'hui qu'ils ont réussi à s'introduire dans la place, que font-ils ? Ils continuent leur œuvre d'autrefois, en cherchant à briser les liens de la Confédération, tout en s'enrichissant aux dépens du pays. Nous en connaissons qui étaient des banquerou-

tiers le veille de leur arrivée au pouvoir, et qui aujourd'hui se pavanent dans la richesse et le luxe. Je voudrais que l'honorable ministre, ou l'honorable député de Wellington-nord, qui s'érigeait en chien de garde quand il était dans l'opposition et qui aujourd'hui ferme les yeux sur toutes ces iniquités parce qu'il attend aussi une position——

M. McMULLEN : Cela n'est pas vrai.

M. BERGERON : Votre expression est imparlementaire..

M. McMULLEN : Je retire le mot, me contentant de dire que l'honorable député s'écarte de la vérité des faits.

M. WALLACE : Quels sont les principaux aspects de cette proposition ? Voilà ce qu'il importe d'étudier. La question qui prime toutes les autres est celle-ci : Quel système le gouvernement se propose-t-il d'adopter ? Se propose-t-il de commencer à construire des lignes télégraphiques ? Le député de Wellington-nord dit que c'était là l'ancien système du gouvernement, qui, pendant les vingt années dernières, a construit des lignes télégraphiques par tout le pays. L'honorable député fait erreur. Lorsque le gouvernement Mackenzie entreprit de construire, aux frais de l'Etat, le chemin de fer Canadien du Pacifique, il construisit des lignes télégraphiques avant le chemin de fer, et cela était légitime et nécessaire ; mais depuis que la construction du chemin de fer en question a été laissée à l'initiative privée, le gouvernement a cessé, sinon absolument, du moins virtuellement, la construction de ces lignes. La ligne de Battleford a été construite avant le chemin de fer.

M. McMULLEN : Est-ce que le chemin de fer Canadien du Pacifique dessert Calgary et Edmonton ?

M. WALLACE : Oui.

M. McMULLEN : L'honorable député pourrait-il me dire si c'est la ligne mère du chemin de fer Canadien du Pacifique qui passe là ?

M. WALLACE : Votre question est puérile ; un écolier de dix ans vous dirait que ce n'est pas la ligne mère.

M. McMULLEN : Mon honorable ami dit que le gouvernement n'a construit de lignes télégraphiques que pour le chemin de fer Canadien du Pacifique. Il a construit une ligne de Calgary à Edmonton, avant même de songer à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. WALLACE : Je n'ai rien dit de semblable. J'ai dit que le gouvernement, à l'époque où il entreprit la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, construisit d'avance des lignes télégraphiques. Il a construit une ligne télégraphique sur Battleford, dans la prévision que plus tard, une ligne de chemin de fer s'y rendrait ; mais Battleford attend encore son chemin de fer.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le gouvernement a construit une ligne télégraphique jusqu'au Labrador.

M. WALLACE : Ce n'est pas là une ligne télégraphique dans l'acception ordinaire du mot. Cette ligne est destinée à protéger les vaisseaux qui naviguent dans ces eaux ; elle est sous la direction du ministère de la Marine et des Pêcheries, et ce n'est pas une ligne télégraphique commerciale .

Le MINISTRE DES DOUANES : Vous opposez-vous à l'établissement d'une ligne de communication télégraphique avec le Yukon ?

M. WALLACE : Non, je ne m'y oppose pas.

Le MINISTRE DES DOUANES : Voilà la question en jeu ici.

M. FOSTER : Ce n'est pas là la question qui fait le fond du débat.

M. WALLACE : La question qui se pose est celle-ci : Quel système le gouvernement entend-il adopter ? Se propose-t-il d'entreprendre la construction de lignes télégraphiques commerciales ? Existe-t-il aujourd'hui au Canada une seule ligne de ce genre?

M. DAVIN : Oui.

M. WALLACE : Laquelle ?

M. DAVIS : Celle de Battleford. Cette ligne ne rapporte pas même les frais d'exploitation. Je l'ai déjà dit, il y a vingt ans que le gouvernement a construit cette ligne, en prévision de l'établissement du chemin de fer.

M. McMULLEN : Cette ligne date de 1880. A quoi bon en parler ? C'est la ligne de Battleford à Edmonton.

M. WALLACE : Il ne s'agit pas ici de la ligne de Battleford à Edmonton.

M. McMULLEN : Oui, l'honorable député a parlé de cette ligne.

M. WALLACE : M. le Président, veuillez, s'il vous plaît, exercer votre autorité et empêcher ces incessantes interruptions. C'est une tentative d'étouffer le débat. La chose devient intolérable. Le gouvernement n'a pas fait connaître le système qu'il entend adopter. Il n'a pas dit à la Chambre s'il se propose d'entreprendre la construction d'une ligne télégraphique partant d'un endroit quelconque en territoire américain, et se rendant en territoire canadien. Le gouvernement n'est pas venu ici nous déclarer s'il entend poser un câble sous-marin, partant de nos possessions du nord, dans le territoire du Yukon jusqu'à Victoria, ou à quelque point sur l'île de Vancouver. Le gouvernement n'est pas venu nous déclarer le système qu'il entend adopter, mais il a envoyé

un individu là-bas, et cela, sans adopter d'arrêté ministériel, sans instructions officielles. Quelqu'un a dû l'envoyer. Qui est-ce ? Le maître de la situation, celui qui est parti aujourd'hui même pour l'Europe, le ministre des Travaux publics. Avant même l'adoption d'un arrêté ministériel, sans l'ombre même d'autorisation officielle, voilà qu'une expédition s'organise, l'on achète des provisions, l'on fait tous les préparatifs et l'expédition part le 11 de mars. Deux jours plus tard, l'arrêté ministériel est adopté ; le parlement s'assemble à trois jours de là, et on ne lui en souffle pas un mot.

Le MINISTRE DES DOUANES : La chose est pourtant mentionnée dans le discours du Gouverneur général.

M. WALLACE : Eh bien ! Je ne me souviens pas y avoir lu rien de semblable. Le discours du Gouverneur général a été prononcé le 16 mars, et, dans tous les cas, cette expédition est partie sans l'autorisation du parlement.

M. PRIOR : Le discours du Gouverneur général est venu après la décision prise par les ministres.

M. WALLACE : Voici ce que dit à ce sujet le Gouverneur général :

"Il a été jugé utile dans l'intérêt public d'autoriser la construction d'une ligne télégraphique, dans le but de maintenir des communications rapides avec la population de ces lointains territoires."

Il n'est fait mention ici ni du point de départ, ni du terminus de cette ligne, ni des moyens d'établir ces communications. Même aujourd'hui le gouvernement ne nous dit rien au sujet du système qu'il entend suivre. Les ministres devraient rougir de la correspondance dont le député de Victoria (M. Prior) nous a donné lecture, cette après-midi, au sujet de la violation de la promesse donnée à la "Northern Telegraph Company." Le gouvernement nous dit qu'il veut établir des communications rapides avec la ville de Dawson ; or, je ne vois pas comment le fait d'envoyer dans ce pays un individu, porteur de $13,000, peut accélérer la construction d'une ligne télégraphique. Il est constaté, en effet, que Charleson, que le gouvernement a envoyé là avec neuf ou dix hommes, n'a jamais construit un seul mille de ligne télégraphique. Le ministre devrait nous renseigner à ce sujet.

La règle suivie d'ordinaire en affaires, quand il s'agit de faire exécuter certains travaux, est de les confier à un homme du métier. Or, le gouvernement actuel, quand il s'agit de travaux de dragage, les confie tantôt à un journaliste, tantôt à un confectionneur. Le gouvernement confie la construction de ses travaux à toute sorte d'individus, sans tenir compte de leurs aptitudes, et ne consultant que son intérêt politique. Pour les travaux dont il s'agit en ce moment, le gouvernement n'a pas même pris la précaution de demander au parlement de voter un crédit ; il a tout simplement demandé la somme d'argent dont il avait besoin à un crédit affecté à d'autres usages, et l'a remise à M. Charleson pour le dépenser à son gré, et quand nous demandons des éclaircissements à ce sujet, le ministre nous répond que toute cette affaire s'est bâclée de la façon la plus vague possible et qu'il est absolument impossible au gouvernement de donner aucun renseignement. L'histoire de cette affaire est des plus singulières. Il est constaté que le ministre des Chemins de fer et Canaux avait donné sa parole et celle du gouvernement à une compagnie privée qui avait obtenu une charte pour faire cette entreprise. Or, tandis que cette compagnie s'organise, donne l'entreprise des matériaux et se prépare à pousser les travaux avec activité, voilà que le ministre des Travaux publics entre en scène, relègue à l'arrière-plan son collègue le ministre des Chemins de fer et Canaux, s'empare de l'entreprise qu'il confie à M. Charleson. Evidemment, il existe au sein du cabinet une puissance supérieure à celle des ministres des Chemins de fer et Canaux, de la Marine et des Douanes ; car je ne saurais concevoir que le ministre des Douanes surtout voulût se prêter à pareil projet et conniver à semblable violation de la promesse du gouvernement et de la loi non écrite du pays, loi qui veut que lorsqu'une compagnie a obtenu une charte pour certains travaux, il faut lui donner toutes les facilités d'exécuter son entreprise. Le ministre des Travaux publics organise son entreprise, outille M. Charleson, lui donne tout l'argent dont il a besoin pour acheter ses provisions, et une fois que l'argent est dépensé, obtient un arrêté ministériel pour autoriser cette dépense.

Le pays ne peut envisager qu'avec un sentiment d'alarme les faits portés à la connaissance du parlement. Il en conclura que le gouvernement se moque du parlement et fait preuve du plus complet mépris à l'endroit de ses propres partisans et que ceux-ci font litière de leur liberté et de leurs droits de représentants du peuple, parce qu'ils convoitent des emplois lucratifs pour eux et pour leurs proches, aux dépens du pays. Le gouvernement sait parfaitement qu'il n'a pas besoin de consulter ses partisans. Le ministre des Travaux publics, le 13 mars, fait adopter son arrêté ministériel. Il se rend au conseil des ministres, ayant besoin d'un crédit. Je conçois la stupéfaction de ses collègues, quand il leur déclare qu'il se propose de construire une ligne télégraphique. C'est en vain que ses collègues lui objectent qu'ils ne veulent pas s'engager dans la construction de lignes télégraphiques et que le Canada n'a pas un dollar à appliquer à ces travaux ; le ministre des Travaux publics écarte toutes ces objections d'un seul geste : "J'ai tout réglé d'avance", dit-il, "l'expédition est déjà partie sous les ordres de M. Charleson ; elle est rendue à Winnipeg depuis deux jours, et je veux maintenant

faire adopter cet arrêté ministériel." Je serais curieux de savoir ce qui a porté la conviction chez les ministres. Je voudrais voir les instructions données à M. Charleson. Sont-ce des instructions pour la forme ? "Votre mission est au Yukon ; tout ce que vous avez à faire est de construire une ligne télégraphique ou ce qui vous plaira ; mais n'oubliez pas de prendre quelques bons claims miniers pour les amis." Voilà, je présume, les instructions qui ont porté la conviction dans l'esprit des ministres.

Le ministre des Finances s'est plaint, l'autre jour, de ce que personne n'avait demandé la production des instructions en question. Serait-ce une impertinence de ma part de demander encore une fois avec toute l'humilité possible quelles sont les instructions données à M. Charleson ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Voulez-vous attendre la réponse ?

M. WALLACE : Je reprends mon siège, en attendant que le document soit lu.

Le MINISTRE DES FINANCES : Asseyez-vous, alors. Le député d'York, N. B., dans les observations qu'il vient de faire, a embrassé un vaste champ, et si je ne lui ai pas répondu, c'est qu'il n'a fait que ressasser des sujets rebattus. Le député de Beauharnois a fait tout un discours pour prouver que les députés de la gauche, malgré leurs demandes réitérées, n'ont pu obtenir le moindre renseignement sur le point de départ, ou le terminus de cette ligne télégraphique, ou sur tout autre sujet. L'honorable député a été le jouet de son imagination. Nous avons répondu à toute question légitime qui nous a été posée au cours de la nuit, et, sauf la lettre d'instructions à M. Charleson, qui n'a pu être produite à l'instant même, nous avons donné tous les renseignements voulus.

Je suis convenu de la légitimité de la demande relative à ces instructions, bien que la lettre n'ait pu être produite au moment même ; toutefois, nous avons donné instruction à l'un des fonctionnaires d'aller quérir ce document au ministère ; il est actuellement par devers moi et j'en vais donner lecture. Que les honorables députés comparent le texte même de ces instructions avec les imaginations auxquelles ils se sont livrées sur la nature de ce document, et la comparaison les intéressera. J'ajouterai que le ministre a présenté son rapport au conseil à ce sujet le 3 de mars ; l'affaire y a été discutée à différentes reprises et l'arrêté ministériel n'a été signé que le 13. La lettre en question qui porte la signature de M. Gobeil, le sous-ministre, a été adressée à M. Charleson, par ordre du ministre, le 10 de mars. La voici :

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 10 mars 1899.

MONSIEUR,—Le ministère, avant décidé de construire une ligne de communication télégraphique avec Dawson, dans le district du Yukon, et d'améliorer les voies navigables qui servent actuellement de route pour atteindre cette ville, m'a donné instruction de vous informer qu'il a bien voulu vous confier la direction de l'expédition qui doit se mettre en route immédiatement, pour entreprendre la construction de cette ligne télégraphique et exécuter les travaux d'amélioration qu'il a été recommandé de faire aux rivières, etc., formant la route navigable ci-dessus mentionnée.

Le rapport présenté par le ministre au Conseil privé, dont exemplaire est ci-joint, expose au long les mesures à prendre pour atteindre le but que se propose le gouvernement et vous pouvez considérer ce rapport comme faisant partie intégrante des instructions qui vous sont adressées, et l'utiliser pour votre gouverne.

Bref, les travaux que les présentes vous donnent instruction d'entreprendre et de mener à bonne fin, peuvent se résumer aux points que voici :

1° La construction d'une ligne télégraphique, partant d'un point du territoire canadien, à la tête du lac Bennett, suivant les rives de ce lac et le cours des lacs et rivières jusqu'à la ville de Dawson.

2° L'exploration en vue d'une ligne télégraphique se reliant à un point sur le lac Bennett, laissé à votre choix, et atteignant, à travers le district d'Atlin, la tête du lac Bennett, puis se dirigeant vers le sud de Telegraph Creek à Hazelton et se reliant à la ligne télégraphique du gouvernement à Quesnelle.

3° L'amélioration des rivières énumérées au rapport ci-joint, ainsi qu'au rapport de l'ingénieur en chef des Travaux publics, dont exemplaire est joint aux présentes instructions.

4° La construction, à la ville de Dawson, des édifices de la nécessité absolue desquelles il pourra être décidé, après consultation avec M. Ogilvie, l'administrateur du territoire du Yukon.

5° L'exploration, au cours de la construction de la ligne télégraphique, de la contrée qui gît sur le parcours de la route fluviale vers la ville de Dawson, en prévision de la possibilité de la construction d'un chemin à travers cette section.

Dans le but d'exécuter les travaux projetés, les fonctionnaires ci-après dénommés ont reçu ordre de vous accompagner afin de vous aider dans l'exécution de ces travaux, savoir :

Pour les travaux à exécuter sur les rivières : M. J. C. Taché, sous-ingénieur du ministère, qui touche un traitement annuel de $2,800 et auquel est adjoint, à titre d'aide, M. Aurélien Boyer, dont le traitement mensuel est de $150

Pour la construction de la ligne télégraphique, M. J. F. Richardson, ci-devant attaché aux bureaux du Télégraphe Canadien du Pacifique, et dont le traitement annuel est de $2,500.

Les messieurs ci-dessous dénommés ont reçu instruction de se mettre en relations avec vous, afin que vous puissiez leur donner les instructions nécessaires et afin qu'ils reçoivent de vous, à dater de leur départ, jusqu'au moment de leur retour après l'achèvement de leurs travaux, toutes les instructions de quelque nature que ce soit concernant leurs mouvements personnels, les travaux à exécuter, les matériaux à acheter et les hommes à engager, de fait toutes les instructions qu'il leur sera nécessaire de recevoir.

Il ne leur sera pas permis, à moins d'y être auparavant autorisés par vous, même par voie de réquisition, d'acheter de matériaux, d'engager d'hommes, de fixer de salaires quelconques, de déterminer les routes à suivre ou les travaux à exécuter, et toute dépense effectuée par eux, avec votre autorisation devra être appuyée des pièces justificatives voulues, lesquelles vous seront dûment transmises, et que vous attesterez et transmettrez, de votre côté, au ministère, afin qu'elles puissent servir de pièces justificatives des dépenses ainsi effectuées.

Sur instructions du ministre, il a été obtenu du ministre de l'Intérieur des lettres de présentation ci-incluses auprès de M. William Ogilvie, administrateur

du Yukon, ainsi que du ministre de la Milice et de la Défense, auprès de l'officier commandant le contingent militaire du district et du contrôleur de la police à cheval du Nord-Ouest, auprès des commandants des différents postes sur la route, et ces différents fonctionnaires seront censés vous rendre tous les services et vous donner toute l'aide dont vous aurez besoin pour l'accomplissement de l'œuvre qui vous est confiée.

Pour l'amélioration des rivières, il est suggéré que l'ingénieur, M. Taché, commence ses opérations sur la rivière des Trente Mille, puis sur les rapides Five-Finger et Rink, et enfin sur la rivière des Six-milles et à la traverse du Caribou sur le lac Bennett.

Dans ce but, vous avez à vous procurer la dynamite nécessaire pour miner les roches qui doivent être enlevées, ainsi que les outils voulus pour enlever les fragments de roches après le sautage.

Comme il y a en outre, une digue latérale à construire à la Traverse du Caribou, il faudra que M. Taché soit muni de tout l'outillage pour fabriquer le bois nécessaire, s'il arrivait, comme la chose est assez probable, qu'il n'y eût pas de scieries mécaniques dans le voisinage.

Pendant que ces ouvrages seront en voie de construction, et entre mains sûres, sous la direction de personnes de confiance et sous la surveillance de l'ingénieur, il sera utile que vous donniez instruction à M. Taché, au cours de l'été, d'examiner avec attention l'autre partie des lacs et des rivières où il n'est pas ordonné actuellement de faire de travaux, et cela, afin de constater quels travaux supplémentaires il serait nécessaire d'exécuter soit au cours de l'été prochain ou de la saison d'été suivante.

Quant à la construction de la ligne télégraphique, comme il importe que certaines sections de la ligne soient mises en exploitation aussitôt que la chose sera praticable, après la construction de la ligne à fils en poteaux, vous voudrez bien prendre vos mesures pour faire expédier sans retard tout le matériel nécessaire, afin qu'aussitôt qu'il aura été complété 35 à 45 milles de ligne, ils puissent être exploités pour l'utilité des voyageurs et du service du gouvernement sur la route de la ligne. Si vous veniez à constater que les autorités du chemin de fer du défilé de White n'atteindront pas la tête du lac Bennett de bonne heure cette année, il pourrait aussi être utile que vous construisiez une ligne télégraphique en gagnant le sud-ouest, de la tête du lac Bennett, soit pour établir la correspondance avec le service télégraphique du chemin de fer, à son terminus actuel, ou à Skaguay même, la construction en territoire américain ayant été stipulée en 1897, comme vous le verrez par la correspondance ci-jointe échangée entre le bureau colonial anglais et le gouvernement canadien.

Quant au tarif de la ligne télégraphique, il a été décidé, après consultation avec le surintendant du service télégraphique, d'établir ce tarif sur le pied de 50 cents pour 100 milles de télégraphe par 10 mots et une taxe proportionnelle pour les sections plus courtes, soit, disons, une taxe de $2.75, de Dawson au pied du lac Bennett et 15 cents par mot supplémentaire.

C'est là, toutefois, un point sur lequel vous pourrez vous consulter avec M. Ogilvie et son conseil, dès qu'il aura été construit une longueur de ligne suffisante pour faire surgir la question du tarif.

C'est le désir du ministre que vous vous rendiez à Dawson aussi directement que possible, en prenant, toutefois, le temps de faire les arrangements relatifs à vos employés, aux provisions, etc., à Vancouver et à Skaguay. A cette dernière localité, voyez à faire des arrangements soit pour un échange de messages télégraphiques avec la Compagnie de la passe de White, soit pour établir notre propre ligne jusqu'à Skaguay; prenez vos mesures à Vancouver ou à Skaguay pour le transport du matériel, des employés, etc., voyez à ce que votre surintendant, M. Richardson, soit en mesure de commencer les travaux avec le nombre d'hommes nécessaire, dans le plus court délai possible, à la tête du lac Bennett; voyez aussi à ce que l'ingénieur se mette à l'œuvre sur la rivière des Trente-Milles, puis alors mettez-vous en route pour Dawson.

La ligne de conduite qui vous est tracée sera naturellement sujette à variations, suivant que les circonstances vous inspireront de le faire, au cours de votre voyage.

J'ai reçu instruction de vous mettre en mains à votre départ la somme de $15,000 qui vous sera remise par le comptable en plusieurs chèques de différents chiffres, et vous voudrez bien, à votre arrivée à Dawson, déposer la balance qui vous restera en mains à la banque du Commerce, qui fait actuellement affaires dans cette ville.

C'est-à-dire après que le crédit aura été voté.

M. BERGERON: Non, ce n'est pas cela. Cela veut dire qu'il peut tirer sur le gouvernement, tant qu'il le voudra.

Le MINISTRE DES FINANCES: Cela veut dire que, lorsque le crédit aura été voté, il y aura des fonds disponibles. Cela est entendu au ministère, et il n'y a pas d'autre arrangement.

Le ministre prendra les dispositions qui vous permettront de tirer sur une succursale de la banque du Commerce à Dawson, après que les fonds qui vous ont été donnés seront épuisés, les sommes qui pourront être nécessaires de temps à autre pour l'exécution des travaux dont il est donné ici un aperçu.

C'est le désir du ministre qu'au cours de votre voyage à Dawson, vous teniez le ministre, dans la mesure du possible, au fait des événements de votre voyage et de la marche de vos travaux, et que vous déployiez tous vos efforts pour faire compléter, avant l'ouverture de la navigation, les travaux sur les rivières qui peuvent se faire sur la glace, et faire achever les autres aussitôt que possible.

Quant à la ligne télégraphique de Bennett à Dawson, le ministère s'attend à ce que les communications par fil soient établies entre Dawson et Skaguay, au commencement de novembre au plus tard, et plus tôt, si la chose est possible.

Il va sans dire que ces instructions ne donnent qu'un aperçu de la valeur des travaux que vous aurez à exécuter. Il serait oiseux d'entrer dans les détails, puisqu'une grande partie du pays à traverser est encore inexplorée; toutefois, le ministre compte sur votre expérience passée pour voir à ce qu'il soit tiré parti de tous les avantages de nature à assurer la parfaite exécution de ces travaux.

S'il est possible, les pièces justificatives pour les matériaux, achats, salaires des employés, etc., etc., devront être transmises au ministère ici, au moins tous les deux ou trois mois, et vos rapports, plus souvent, si la chose est praticable.

Vous donnerez instruction aux fonctionnaires chargés de vous accompagner dans cette expédition qu'il leur est défendu, tant qu'ils seront au service du ministère, de s'occuper de spéculations, d'achat de propriétés minières, de droits de mines, de cantons à bois, etc., etc., et vous leur notifierez l'avis qu'ils s'exposent à démission immédiate du service du ministère s'ils enfreignent cet ordre.

Je vous conseillerais également de leur donner instruction de ne pas accorder d'interviews aux représentants de journaux au sujet des détails des travaux qu'ils ont à exécuter, ou de donner des renseignements quelconques touchant la nature des devoirs qui leur sont confiés.

Votre traitement, à titre de chef de l'expédition, en vertu des présentes instructions, sera de $4,000 par année.

Il ne me reste plus qu'à vous exprimer le vœu, au nom du ministère, que vous exécutiez sans accident les travaux qui vous ont été confiés et j'espère que nous serons tous en lieu de nous féliciter de leur exécution.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
A. GOBEIL,
Sous-ministre.

M. J.-B. CHARLESON,
Ministère des Travaux publics,
Ottawa.

Je dois dire que je considère cela comme une lettre admirable. Aucun membre de cette Chambre ne saurait désirer mieux.

M. FOSTER : Cette lettre est d'une grande importance et nous aurions dû l'avoir lorsque nous avons commencé la discussion de ce crédit. On y trouve la base de l'opération. Le ministre lui-même ne le savait pas. Naturellement il ne pouvait pas le savoir.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai répondu à la question qui m'a été posée.

M. FOSTER : L'honorable ministre ne pouvait pas connaître le mode d'opération, vu que cela n'était pas du ressort de son département. Mais s'il eût produit cette lettre dès le début de la discussion—et le département aurait dû la lui donner—nous aurions eu plus de renseignements. J'ai raison de demander des informations. Il est du devoir d'un ministre de donner les informations que l'on demande.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce renseignement a été demandé tard hier soir.

M. FOSTER : Je l'ai demandé de bonne heure. On peut le voir dans les " Débats." Le ministre nous a promis aussi des duplicatas des comptes faits dans cette ville ; je ne lui demanderai pas de les produire aujourd'hui.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne les ai pas, mais je les demanderai.

M. FOSTER : Je ne prétends pas que pour passer cet item, il faille attendre les rapports de M. Charleson, ce serait trop long. La question que l'on a discutée peut paraître triviale aux honorables députés de la droite, mais c'est très important, à mon avis. Chaque fois qu'un ministre voudra entreprendre d'agir ainsi sans se soucier du parlement il devra s'attendre aux protestations de ce côté-ci de la Chambre, et à des protestations énergiques. C'est notre devoir.

Je ne prétends pas être prophète, mais je suis sûr que cette nouvelle doctrine des messieurs de la droite qui consiste à détourner de leur but des crédits ne sera pas approuvée par le peuple. Vous ne pouvez administrer les affaires publiques, si vous détournez ainsi les crédits à votre guise. Inutile pour les honorables députés de croire qu'ils peuvent ainsi violer la coutume et que nous allons accepter tout ce qu'ils nous demanderont d'adopter. Nous avons un devoir à remplir et nous le remplirons. En cela je crois être l'interprète des membres de ce côté-ci de la Chambre, et çà ne veut pas dire que nous ne voulons pas de communications télégraphiques avec le Yukon. Ce serait ridicule de vouloir invoquer cela comme argument. Je suis carrément opposé à l'adoption de cet article à cause de la manière dont cette affaire a été conduite. Je condamne le gouvernement d'avoir entrepris ces travaux alors qu'une compagnie commerciale était prête à les exécuter sans frais pour le pays et accordant des taux raisonnables pour les dépêches officielles. Je n'approuve pas les pouvoirs donnés à M. Charleson—mais il faudrait des heures pour discuter cela. Il faudrait aussi pouvoir lire ces instructions et en bien comprendre la portée. Nous n'avons pas l'intention de faire une opposition systématique à ce crédit. Nous avons discuté la question dans ses principes et aussi parfaitement que possible. Avant de considérer l'autre article ayant trait à ces travaux, nous voulons ces rapports complets de M. Coste et des ingénieurs.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ne sont-ils pas produits ; je crois qu'ils sont sur le bureau.

M. FOSTER : Je suis heureux de l'apprendre. S'il y a des rapports des ingénieurs sur les plans, je crois que nous avons le droit de les avoir.

M. PRIOR : L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) a jugé à propos de m'attaquer, et il m'a accusé d'être la cause de la longue discussion sur ce crédit. Il aura, dit-il, bien soin de faire connaître à mes commettants que j'ai fait tout en mon pouvoir pour empêcher la construction d'une ligne télégraphique dans le Yukon. J'espère qu'il fera tout en son pouvoir pour laisser savoir à tous que, par ma présence, j'ai pris part aux efforts tentés pour obtenir de plus amples renseignements.

Mes électeurs, j'en suis sûr, m'approuveront dans ce que j'ai fait pour exposer cette conduite indigne du gouvernement.

Je n'en dirai pas davantage. L'honorable ministre s'est trompé en disant que j'avais pris part à la discussion, car j'ouvre la bouche pour la première fois depuis que j'ai soulevé cette question, cette après-midi. Aucune menace de l'honorable ministre ne saurait m'empêcher de faire mon devoir dans cette Chambre.

M. BERGERON : Je veux bien me rendre à l'avis de l'honorable député d'York (M. Foster), mais j'espère que cela n'arrivera plus, et que nous ne serons plus obligés d'attendre jusqu'à six heures du matin pour obtenir des renseignements que le ministre des Finances aurait pu nous donner il y a cinq heures.

Le MINISTRE DES FINANCES : On ne les avait pas demandés il y a cinq heures.

M. BERGERON : Nous avons demandé tout ce qu'il est possible de demander. Cette lettre qui paraît satisfaire l'honorable député d'York, N.-B., ne me satisfait pas. Je suis convaincu que c'est le ministre des Travaux publics qui l'a dictée et je sais ce qu'elle veut dire. On aurait dû nous donner plus de renseignements sur toute l'affaire. Je veux aller au fond des choses. Comme cette lettre dit que Charleson devra faire savoir au gouvernement tout ce qu'il a fait, je voudrais que le ministre des Finances nous dise ce qu'il a fait depuis qu'il a reçu ces $13,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai lu une dépêche de Charleson avant l'arrivée de l'honorable député.

M. BERGERON : De quelle date ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Du 25 mai.

M. BERGERON : Quand Charleson est-il parti ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le 11 mars.

M. BERGERON : N'avez-vous qu'une dépêche de lui ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a plusieurs rapports antérieurs.

M. BERGERON : Où sont-ils ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils n'ont pas été demandés.

M. BERGERON : Comment pouvions-nous les demander, puisque nous ne savions pas qu'ils existaient ? Je suis convaincu que c'est une affaire véreuse et je cherche à le démontrer par l'honorable ministre lui-même.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas que l'honorable député réussisse à me faire dire que c'est une vilaine affaire.

M. BERGERON : Nous voulons voir ces rapports.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces rapports sont classés dans les archives et j'en ai enlevé un pour le produire devant la Chambre. Je puis faire copier les autres, mais je ne crois pas qu'il soit régulier de les enlever des régistres officiels.

M. WALLACE : Quand un ministre vient demander $25,000, il doit être en état de donner tous les renseignements possibles sur l'emploi qu'il désire faire de cet argent. Un décret ministériel a été passé le 13 mars, après l'organisation et le départ de l'expédition. Le gouvernement se fait tort en laissant supposer qu'il y a quelque chose à cacher dans cette affaire. Les instructions à M. Charleson sont certainement le document le plus extraordinaire qui ait été écrit depuis la Confédération. On autorise M. Charleson à creuser toutes les rivières qu'il rencontrera, à enlever les rochers, à employer de la dynamite, à construire une ligne télégraphique depuis le lac Bennett jusqu'à Dawson, puis une autre ligne jusqu'au lac Teslin et encore jusqu'à Quesnel—des centaines et des centaines de milles. Tout ce qu'il a à faire, c'est de dépenser l'argent comme il l'entendra. Il est averti qu'il en aura tant qu'il voudra.

M. ROSAMOND : M. le Président, ne croyez-vous que nous pourrions nous entendre pour lever la séance ; nous perdons beaucoup de temps ?

M. le PRESIDENT : C'est l'honorable député d'York-ouest qui a la parole.

M. WALLACE : Le président est trop pressé. L'honorable député de Lanark-nord (M. Rosamond) s'est levé pour faire certaines remarques et comme je ne suis pas opposé à cette interruption, le président n'avait pas à s'y opposer non plus. Je répète que jamais un fonctionnaire n'a été revêtu de pouvoirs comme ceux que le ministre des Travaux publics donne à M. Charleson. Ces pouvoirs sont, pour ainsi dire, illimités.

M. McMULLEN : Pourquoi ne votons-nous pas le crédit, puisque les renseignements ont été fournis ?

M. WALLACE : La production de ce document ne justifie pas une pareille dépense.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Que le crédit soit voté ou non, cela est tout à fait indifférent.

M. WALLACE : Quand le ministre des Finances a lu ce télégramme avec tant de satisfaction, nous ne savions pas qu'il existait d'autres rapports. On nous dit maintenant qu'il en existe plusieurs ; nous aimerions à les voir. Avons-nous le droit de demander au gouvernement de nous communiquer les rapports qu'il a reçus pour que nous sachions quel progrès M. Charleson a fait, combien d'argent il a dépensé et combien il lui en faudrait encore pour terminer ces travaux ?

En écoutant la lecture de ce document, je n'ai pas vu une seule limite mise aux pouvoirs de M. Charleson. Ces pouvoirs sont plus étendus que ceux qui ont jamais été donnés à un fonctionnaire. Il me semble qu'après la découverte que nous venons de faire par la lecture de ce document, on pourrait nous laisser respirer un peu.

M. EDWARDS : Depuis les quelques années que j'ai l'honneur d'occuper un siège dans cette Chambre, jamais je n'ai été témoin d'un cas aussi extraordinaire, non pas par lui-même, mais par la conduite de l'opposition. En 1889 ou 1890, alors que sir H. Langevin était ministre des Travaux publics, nous avons siégé toute la nuit parce que le ministre refusait de nous donner des renseignements qu'il avait en sa possession. La séance n'a pris fin qu'au retour de sir John Macdonald.

M. BERGERON : Le ministre a obtenu son point cette fois-là.

M. EDWARDS : Pas du tout, c'est l'opposition qui a eu raison. Mais aujourd'hui, que voyons-nous ? Il ne s'agit pas de documents que le gouvernement possède et ne veut pas produire ; ce que l'on blâme, c'est le principe d'après lequel cette ligne télégraphique doit être construite. La nature de ces travaux exigeait des moyens tout particuliers. D'après les explications que vient de donner le ministre, il est évident que le gouvernement était justifiable d'agir comme il l'a fait et que le pays l'approuvera. Pourquoi insister pour avoir des renseignements qui ne peuvent pas être donnés tant que la ligne ne sera pas construite. Tout ce tapage n'est que de l'obstruction, et une obstruction honteuse.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. le PRESIDENT : Je crois que l'honorable député a enfreint le règlement.

M. EDWARDS : C'est la première fois qu'il m'arrive de m'attirer un pareil reproche, et par conséquent, je dirai que cette obstruction est pour le moins étrange et sans raison d'être. On a prétendu que pas un seul député de la droite ne voudrait conduire ses propres affaires d'après ce principe ; qu'en sait-on ? Il nous arrive souvent d'avoir à dépenser des dizaines et des centaines de milliers de piastres dans des entreprise dont nous ne pourrons connaître le résultat qu'après coup, et la construction de cette ligne télégraphique est une de ces entreprises dont il est impossible d'estimer le coût à l'avance.

M. BERGERON : Continuez. Vous défendez notre cause dans ce moment.

M. EDWARDS : On prolonge ce débat toute la nuit et l'on prétend que le crédit ne sera pas voté tant que certains renseignements n'auront pas été donnés. Plus tard, l'on demande un duplicata des instructions données à M. Charleson. Le document est produit et il ne contient pas un mot pour changer la situation d'un iota. Quant aux aptitudes de l'homme auquel l'entreprise a été confiée, je déclare, d'après mon expérience personnelle, que l'on ne pouvait pas choisir un homme plus compétent que celui qui est bien au courant du commerce du bois et questions forestières. Quant aux connaissances spéciales qu'il faut posséder pour faire construire une ligne télégraphique, c'est une bien petite affaire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a un expert dans l'expédition, M. Richardson.

M. EDWARDS : On a beaucoup parlé de la réputation de M. Charleson ; sur ce sujet, je suis absolument ignorant, mais les messieurs de l'opposition semblent en connaître bien long ; et ils ont peut-être leurs raisons pour cela. Je ne connais rien de son caractère privé, mais je le crois tout à fait compétent pour accepter les travaux qui lui ont été confiés. Quant au contrôle à exercer sur les dépenses, il est inutile de comparer cette entreprise à une autre qui serait exécutée dans des circonstances ordinaires, et je suis convaincu que M. Charleson fera le travail avec autant de diligence que qui que ce soit. L'honorable député de Beauharnois a voulu faire une comparaison entre le cas actuel et le cas du bureau de poste de Laprairie. Dans le premier cas nous pouvions avoir des estimations exactes des plus infimes détails, mais dans le cas actuel, cela est tout à fait impossible. Au lieu de faire la folie de nous garder ici toute la nuit, l'opposition aurait pu parfaitement proposer une motion de censure contre le gouvernement qui a décidé la construction de cette ligne télégraphique. La tactique adoptée par l'opposition n'a pas le sens commun.

M. BERGERON : Nous avons un exemple de ce que peut faire l'esprit de parti. Mon honorable ami qui est un homme intelligent, vient ainsi de se laisser guider par esprit de zèle pour son parti. L'honorable député dit qu'il ne connaît rien de M. Charleson, et puis qu'il est convaincu que ce monsieur est capable de remplir la position. Il n'a pas plus de raisons que le ministre des Travaux publics de dire cela.

M. EDWARDS : J'ai dit qu'un homme qui connaissait le commerce de bois et était versé dans les questions forestières avait des aptitudes pour cette position, et que M. Charleson possédait ces connaissances. On a attaqué son caractère privé. Je n'ai rien entendu dire contre M. Charleson, et je ne prétends pas rien savoir de lui sous ce rapport.

M. BERGERON : Mais l'honorable député approuve l'honorable ministre d'avoir confiée $13,000 à cet homme dont il ne connaît rien.

M. EDWARDS : Le ministre le connaît, sans doute.

M. BERGERON : L'honorable député dit aussi que dans son commerce, on dépense dix mille et cent mille piastres sans demander de rapport.

M. EDWARDS : Soyons justes. J'ai dit que dans le cas de travaux comme ceux entrepris par M. Charleson, dans le commerce de bois, par exemple, il était dépensé des centaines de mille piastres dont il n'était fait rapport que par la suite. Nos opérations sont trop étendues—elles couvrent des centaines de milles—les rapports n'arrivent au département qu'après que les dépenses sont faites. Nous devons avoir des employés de confiance.

M. BERGERON : C'est le mot : employés de confiance. Mais M. Charleson n'est pas un homme digne de confiance.

M. EDWARDS : Je n'en sais rien.

M. BERGERON : Et cependant vous approuvez le ministre de lui confier une somme illimitée.

M. DAVIS : L'honorable député ne saurait connaître tous ceux que le ministre emploie.

M. BERGERON : Non, mais dans sa propre industrie il ne confierait pas d'argent à un homme qu'il ne connaît pas et qui est mal vu d'hommes en qui il a confiance. Si le parti conservateur eût agi ainsi lorsqu'il était au pouvoir, l'honorable député aurait énergiquement protesté.

M. LANDERKIN : Cette région n'était pas alors découverte.

M. BERGERON : L'honorable député devrait être couché à cette heure avancée. Quant à cette lettre dont nous avons entendu la lecture, j'admets qu'elle est bien écrite. S'il est une chose que le ministre des Travaux publics sache faire, c'est écrire une lettre ; mais dans ce cas surtout, plus ses expressions sont douces, plus elles sont dangereuses. J'ai ici certaines lettres que je consignerai aux "Débats" quelque jour. J'ai une lettre qui, bien qu'elle porte la signature du sous-ministre des Travaux publics, a été dictée, j'en suis sûr par le ministre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il doit en être ainsi, puisque le ministre est responsable.

M. BERGERON : Et je suis sûr que mon honorable ami serait heureux de voir le ministre ici pour en prendre la responsabilité.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que les choses ont très bien été.

M. BERGERON : Et nous en sommes très contents. Mais avant d'abandonner le point que nous discutions, je crois que mon honorable ami de Russelll qui est un homme d'affaires, devrait nous expliquer comment, d'après son expérience, la conduite du ministre des Travaux publics, dans le cas de M. Charleson, est justifiable. Je lui demande sérieusement si, dans son propre commerce, il mettrait $10,000 entre les mains de M. Charleson, sans en obtenir de reçu ou—

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Bergeron) croit, sans doute, que M. Charleson aurait dû laisser une liasse de reçus avant de partir.

M. EDWARDS : L'honorable député (M. Bergeron) montre à chaque instant son peu d'expérience dans les affaires. Il ne peut y avoir de rapport ou de reçu avant qu'il y ait eu des dépenses. Mais dans le cas actuel comme dans les autres dont j'ai parlé, il doit être rendu compte de chaque piastre confiée à l'agent, c'est après cela seulement que l'on pourra critiquer.

Le PRESIDENT (M. Flint) : Cet article sera-t-il adopté ?

Adopté.

M. FOSTER : J'espère que mon honorable ami consentira maintenant à ce que le comité lève sa séance.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Assurément, l'honorable député (M. Foster) va nous laisser adopter quelques item avant l'ajournement de la séance. Il y a ici certains item qui ne sauraient prêter à la moindre objection.

M. FOSTER : Si ces item ne prêtent pas à discussion, ils seront adoptés sans coup férir, à notre prochaine réunion.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député devrait consentir à laisser adopter quelques articles. Jamais encore un comité——

M. BERGERON : Nous avons déjà virtuellement voté un demi-million.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les articles votés forment une totalité d'un peu plus de $30,000.

M. WALLACE : Il y a un million de dollars dans le dernier item.

M. FOSTER : Que le ministre des Finances se décide ; allons-nous demeurer ici ou lever la séance ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous pourrions adopter une couple d'articles du budget du même ministère, page 15, formant une totalité de $12,900 ; d'autant plus que nous avons déjà discuté l'un de ces articles.

M. BERGERON : Fort bien.

Le comité lève sa séance et rend compte de l'état de ses travaux.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je propose que la Chambre lève sa séance.

M. FOSTER : Avant l'adoption de cette motion, le ministre voudra bien nous dire quelles sont les mesures à examiner, à la prochaine séance.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Si je ne me trompe, c'est l'intention du premier ministre de poursuivre l'étude du budget.

M. FOSTER : Le budget supplémentaire ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à six heures et demie du matin, le jeudi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, le 22 juin 1899.

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

PRIÈRE.

COMPTE RENDU OFFICIEL DES DEBATS.

M. RICHARDSON : Je présente le cinquième rapport du comité spécial chargé de la surveillance du compte rendu officiel des délibérations de la Chambre. Voici ce rapport :

Votre comité recommande,—

1. Que M. Wilfrid Larose soit nommé pour remplir la vacance dans le personnel des traducteurs des *Débats* au même salaire que les autres traducteurs, mais que pour la présente session il reçoive pour ses services la somme de $400.

2. Que le greffier du comité soit payé à raison de $200 par année à compter du commencement de la présente session.

3. Que Mme Alphonsine Raby, veuve de feu M. A. Raby, décédé le 4 courant, reçoive la somme de $100 à laquelle il aurait eu droit (de même que les autres membres du bureau) s'il eût vécu jusqu'au 8 courant.

M. RICHARDSON : Je propose l'adoption de ce rapport en épreuve définitive.

La motion est adoptée.

LE REMORQUEUR A VAPEUR "SHAMROCK."

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER (par M. Foster) :

Combien a-t-il été payé à John C. Kaine pour son remorqueur à vapeur *Shamrock*, pour le service des bouées entre Québec et Montréal?

2. Quelle compensation a-t-on accordée à John C. Kaine, pour la résiliation de son entreprise, lorsque le gouvernement a pris les travaux à sa charge?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : 1. La somme qu'il a été convenu de payer à John C. Kaine pour le "Shamrock," y compris ses appartenances, son ameublement, son gréement pour le service des bouées, est de $21,500. 2. Rien.

STATUTS DE LA COLOMBIE ANGLAISE.

M. PRIOR :

(1) Le secrétaire d'Etat a-t-il reçu les statuts adoptés par la législature de la Colombie Anglaise à sa dernière session?

(2) Dans le cas affirmatif, à quelle date?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Les statuts adoptés par la législature de la Colombie Anglaise à sa dernière session ont été reçus au secrétariat d'Etat le 27 avril 1898.

LA "NORTH AMERICAN TRANSPORTATION COMPANY."

M. R. LEMIEUX (Gaspé) : M. l'Orateur, avant que les ordres du jour ne soient appelés, je désire attirer l'attention de la Chambre sur un entrefilet paru le 19 courant dans le journal "La Presse" de Montréal. "La Presse" annonce que j'ai acheté un steamer, le "City of London," lequel fera le service, cette année entre Montréal, Québec et Gaspé. Le journal ajoute que le "City of London," reçoit un subside du gouvernement. Je déclare que cet entrefilet est entièrement faux en ce qui me concerne. Je n'ai pas d'objection à dire qu'à ma demande spéciale, le gouvernement subventionne depuis deux ans, au montant de $5,000, la compagnie qui a entrepris d'établir les communications directes entre Montréal, Québec et Gaspé, et je suis heureux de dire que grâce à mes efforts ce subside, porté cet année à $7,500, sera de nouveau voté durant la présente session. Le contrat entre le gouvernement et la Compagnie "North American Transportation" n'est pas encore signé, mais il le sera d'ici à quelques jours, du moins j'en ai l'assurance. Bien que j'aie dépensé beaucoup de travail et d'énergie pour assurer à mon comté l'établissement de cette ligne, je tiens à déclarer que je n'ai aucun intérêt, direct ou indirect, avec la compagnie qui l'exploite.

LES PERMIS DE VENTE DE SPIRITUEUX AU YUKON.

M. FOSTER : Je désire appeler l'attention du ministre de l'Intérieur sur un rapport déposé sur le bureau, relativement à la correspondance touchant les permis de spiritueux au Yukon. La seule correspondance déposée sur le bureau est celle échangée entre le conseil du Nord-Ouest et le gouvernement ou le ministère de l'Intérieur ici. Il ne semble pas y avoir eu de correspondance échangée entre le ministère et des particuliers, et cependant, à mon avis, il doit exister une correspondance de ce genre.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Il existe, paraît-il, une correspondance fort volumineuse, et j'ai appelé sur ce fait l'attention du fonctionnaire chargé de la confection de cet état. Il me dit qu'il y a un grand nombre de liasses à parcourir, qu'il est à l'œuvre et que la correspondance sera déposée sur le bureau aussitôt que possible. Il y a deux ou trois liasses de documents relatifs au district du Yukon, et le fait de compulser tant de documents, pour obtenir la correspondance, nécessite un travail considérable.

LE CHEMIN DE FER CENTRAL.

M. FOSTER : Le ministre des Finances a-t-il pu constater s'il existe dans ses archives une continuation de la correspondance au sujet du chemin de fer Central?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je vais donner instruction aux employés de faire des recherches dans la liasse de ces documents.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Commission géologique—
Paiement à M. John McLeish, B.A., de la différence d'appointements entre la somme de $400 par année et $1.50 par jour à partir du 6 juillet jusqu'au 31 décembre 1897, et $400 par année et $1.75 par jour, à partir du 1er janvier 1898 jusqu'au 30 juin 1899, en vertu des arrêtés du Conseil du 31 janvier, 30 juin 1898 et 31 janvier 1899, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil et de tout autre acte..... $429 39

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Voici ce dont il s'agit ici : la loi relative à la commission des études géologiques statue sur les aptitudes des personnes nommées sous l'empire de l'article 42 de cette loi. Dans la dernière partie du premier article, il est statué sur les aptitudes en question et il est stipulé que la personne ainsi nommée fera une probation de deux années au ministère. Le directeur de la commission des études géologiques a toujours donné cette interprétation au statut et il m'assure que c'est l'intention du législateur que la nomination du sujet possédant les aptitudes voulues eût le caractère d'une probation. Or, après que l'on eût payé pendant quelque temps cette augmentation de traitement, l'auditeur général éleva une difficulté, prétendant que le fonctionnaire ne pouvait être nommé qu'après un service de deux années. Le directeur était bien sûr de la légitimité de son interprétation. L'on s'en référa à mon avis et je pensai qu'il était préférable de consulter le ministère de la Justice. C'est ce qui fut fait et le ministère de la Justice décida que l'auditeur général avait raison.

Je m'étais désintéressé de l'affaire, acceptant l'interprétation donnée au statut par le directeur. L'auditeur général dit qu'il doit porter au compte du traitement de ce fonctionnaire les sommes que celui-ci a touchées de trop. Je présente une loi dans le but de fixer l'interprétation du statut, et je demande ce crédit pour couvrir le montant du traitement auquel ce fonctionnaire a droit. Il touchera $1.75 par jour à compter du jour où la nouvelle loi deviendra en vigueur.

M. FOSTER : Pour chaque jour de l'année ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. WALLACE : Ce crédit est affecté au paiement du traitement en question jusqu'au 30 de juin 1899. Que compte faire le ministre après cela ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le fonctionnaire en question touche actuellement un traitement de $400. Comme l'auditeur général a porté à son compte l'excédent de traitement qu'il prétend lui avoir été également payé, le fonctionnaire n'a rien reçu. Ce crédit met l'employé dans la même situation que s'il eût touché $1.50 par jour pour la première période de temps et $1.75 subséquemment.

M. FOSTER : Le ministre (M. Sifton) nous a révélé un fort singulier état de choses. Voici un ministre qui est censé entendu dans l'administration de son ministère, qui propose au conseil de faire un paiement illégal. Le ministre de la Justice, qui siège aussi au conseil, sanctionne probablement cette proposition et l'arrêté est adopté. L'auditeur général élève une objection et lorsque le ministre de la Justice est consulté, il décide que le conseil, dont il est membre, a adopté un arrêté illégal. Le ministre (M. Sifton) a bien raison de dire qu'il ne s'est pas occupé de l'affaire. C'est le seul moyen qu'il avait de se laver du reproche d'ignorance relativement aux nominations officielles dans son ministère. Je n'ai rien à dire contre le chiffre du traitement, qui n'est pas trop élevé.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'état de choses signalé par l'honorable député n'a rien d'insolite. La même chose est quelquefois arrivée devant les tribunaux où les juges, après s'être appuyés pendant plusieurs années sur certaines décisions, ont volontiers reconnu leur erreur, après qu'on eût révoqué en doute l'interprétation de la loi acceptée jusque là. L'honorable député (M. Foster) a assez d'expérience administrative pour savoir qu'il est impossible à un ministre qui accepte un portefeuile quelconque de toujours donner un avis légal sur toutes les lois qu'il applique. Bien loin de pouvoir les interpréter, il n'aurait pas même le temps de les lire. Le directeur de la commission des études géologiques, fonctionnaire fort compétent, fait une certaine recommandation et tant qu'il ne s'élève pas de doute sur la légalité de la chose, le ministère s'en tient là. La loi a été ainsi interprétée sous l'ancienne administration, relativement au paiement de ses fonctionnaires.

Affaires des Sauvages—Ontario et Québec—
Crédit supplémentaire pour secours, soins médicaux, médicaments et grains de semence dans la province de Québec ... 1,500 00
Paiement de 50 élèves à $60 chacun à l'école d'industrie de Mount-Elgin..... 3,000 00
Frais judiciaires du procès des frères Moïse, Sauvages..... 830 00

M. BENNETT : Je m'étais proposé de profiter du débat budgétaire pour dire quelques mots au sujet de la politique fiscale du gouvernement sur la question des produits de la forêt. N'ayant pas eu occasion de le faire, je me propose maintenant de discuter brièvement la question. Il est inutile de refaire tout l'historique de la politique fiscale du

gouvernement de l'Ontario et du gouvernement fédéral au sujet du bois ; ce serait ressasser un sujet rebattu. Je veux, toutefois, faire quelques observations sur l'inaction du gouvernement canadien en ne frappant pas de droits douaniers le bois de construction de provenance des Etats-Unis, importé au Canada, et en ne mettant pas sur l'exportation des bois en grume un embargo semblable à celui dont les a frappés le gouvernement de l'Ontario. Je n'ai pas par devers moi en ce moment la statistique relative aux quantités de billes abattues sur les réserves des sauvages et exportées au cours de l'année dernière. Je ferai observer à la Chambre qu'il y a deux catégories de billes qui, par le passé, ont été exportées de la province de l'Ontario aux Etats-Unis. Dans la première catégorie rentre le bois en grume abattu en vertu de permis accordés par le gouvernement de l'Ontario, et dans la seconde, celui abattu par les permissionnaires sur les réserves des sauvages. Pour notre compte, habitants de la province de l'Ontario et surtout de la contrée de la baie Georgienne, nous sommes bien aises de savoir que le gouvernement de l'Ontario, au moyen d'une salutaire législation que nous espérions voir imiter par le gouvernement fédéral, a empêché l'expédition de grandes quantités de billes aux Etats-Unis, comme cela se pratiquait ces années passées, et cela en frappant de l'embargo ces expéditions. Nous espérions que le gouvernement fédéral suivrait cet exemple relativement au bois en grume abattu sur les réserves des sauvages. Or, il y a quelque temps, en réponse à une interpellation que je lui ai adressée, le ministre de l'Intérieur a déclaré, si je me rappelle bien, que le gouvernement n'avait pas l'intention de frapper d'embargo l'expédition du bois en grume abattu cette année sur les réserves des sauvages. Quand je dis cette année, cela s'entend du bois qui a pu être abattu au cours de l'hiver de 1898-99. Or, tandis que dans la province de l'Ontario et au Canada nous laissons la porte ouverte aux Etats-Unis pour exporter ici de grandes quantités de bois qui viennent concurrencer nos produits sur notre marché, nous ne faisons virtuellement rien, par voie de représailles ou autrement, pour réprimer cette invasion de nos propres marchés. Je vais citer quelques données statistiques que j'emprunte aux rapports du Commerce et de la Navigation et qui feront voir toute l'étendue du commerce de bois effectué par les Américains au Canada. A la page 524 du rapport de l'année courante, je constate qu'il a été importé dans la province de l'Ontario seule de grandes quantités de produits de la forêt et en voici un résumé :

	En franchise.
Bardeaux	$ 19,772
Lattes	8,450
Planches sciées (parées d'un côté)	384,767
Bois de construction ou de charpente (coupé ou scié)	462,363
Traverses de chemins de fer et poteaux pour clôtures	68,236 20 p.c.
Chêne	484,782
Pin résineux	295,748
Cerisier, châtaignier, noyer et bois blanc	227,280
Manches de pelles	16,275
Frêne blanc	12,783

Totalité des importations de bois--$2,527,509.

Tous les articles que je viens d'énumérer ou la masse de ces articles sont admis en franchise au pays. Ainsi, nous permettons aux citoyens des Etats-Unis d'importer ici de grandes quantités de matériaux en franchise, tandis que lorsque nous essayons d'obtenir accès au marché des Etats-Unis pour nos bois, nous nous heurtons contre des droits presque prohibitifs. Le tableau que je vais lire nous permettra d'établir la comparaison:

	S'il est importé en Canada.	S'il est importé aux Etats-Unis.
	$ cts.	$ cts.
Bois de service ou de construction	En franchise.	
Bois blanc—sycomore et tilleul d'Amérique		1.00
Pin et autres bois		2 00
En sus, s'ils sont rabotés ou finis	En franchise.	0 50 par M.
" " languetés et rainés	0 25 p. c. *ad val.*	1 00 "
" " languetés et rainés des deux côtés	0 25 p. c. "	1 50 "
Si un pays quelconque ou une dépendance d'un pays quelconque perçoit un droit d'exportation sur les billes destinées à être sciées, les bois ronds non ouvrés, les bois pour douves, bardeaux ou fonds de tonneaux, destinés à être importés aux Etats-Unis, ou une taxe différentielle sur les bois de garage ou les chaînes employées par les citoyens américains pour le flottage des bois, le montant des dits droits d'exportation, taxes ou autres impôts sera ajouté comme droit additionnel aux droits auxquels les articles dénommés dans le présent numéro sont assujettis lorsqu'ils sont importés de ces pays ou de ces dépendances.		
Planches de revêtement, en pin ou en épinette	En franchise.	1 50 par M.
Bardeaux	"	0 30 "
Lattes	"	0 25 par 1,000 pièces
Poteaux pour clôtures, traverses de chemins de fer, poteaux, coupés ou sciés	"	0 20 p. c. *ad val.*

Le résultat de ces règlements est que le commerce d'exportation de nos bois canadiens aux Etats-Unis en a reçu une grave atteinte, au point qu'au commencement de l'année, une nombreuse et importante députation de marchands de bois de la baie Georgienne et de différentes parties de l'Ontario s'est rendue auprès du gouvernement pour lui faire des représentations à ce sujet. Le principal argument avancé, à cette époque, si je ne me trompe, se basait sur la prétention que le gouvernement devrait admettre en franchise au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest les bois de provenance des Etats-Unis. On répliquait avec beaucoup de raison à cet argument que les producteurs de bois dans la contrée de la baie Georgienne se trouvaient, en raison de la facilité du transport fluvial, en mesure d'expédier leurs bois au Manitoba et au Nord-Ouest à des conditions aussi favorables que l'exportateur des Etats-Unis. Quoiqu'il en soit, les marchands de bois de la baie Georgienne prétendent à bon droit qu'après avoir acquis ces concessions forestières à un prix très élevé, et qu'après avoir trouvé pendant nombre d'années aux Etats-Unis un marché pour l'écoulement de l'excédent de leurs produits forestiers, ce commerce se trouve aujourd'hui arrêté et ce marché lui est fermé. Cet inconvénient se fait d'autant plus vivement sentir cette année que d'après les journaux américains, la demande de bois est très forte. Dans le " Free Press " de Détroit, du 25 de janvier dernier, un grand marchand de bois, M. Pitts, a déclaré ce qui suit :

De fait, nous sommes à la veille d'une disette de bois aux Etats-Unis. Les affaires sont bonnes, les gens construisent, et la demande de bois est supérieure à l'offre. Avant la fin de 1899, le prix du bois de construction atteindra $4 le mille et cela ne sera pas le résultat du tarif, mais bien de la prospérité du pays. S'il nous est impossible d'obtenir le bois en grume du Canada, il y a 27 scieries mécaniques, de Saginaw, à Cheboygan, capables de scier 540,000,000 de pieds de bois par année, qui chômeront. Et si les scieries mécaniques sont en exploitation les deux-tiers de leurs produits iront alimenter les fabriques de boîtes et les moulins à planer des villes du Michigan.

On voit d'après cet article que le commerce du Canada recevrait une nouvelle impulsion, de ses expéditions de bois aux Etats-Unis, si nous y trouvions un marché plus avantageux qu'il ne l'est actuellement ; et il est regrettable que le gouvernement fédéral n'ait pas jugé à propos de suivre l'exemple du gouvernement de l'Ontario en mettant l'embargo sur tout le bois en grume abattu sur les réserves des sauvages, ce qui aurait eu pour résultat d'imprimer un vif essor au commerce sur les rivages de la baie Georgienne. Au nom du comté que je représente, je prie respectueusement le gouvernement de frapper d'embargo, l'année prochaine, tout le bois en grume abattu sur les réserves des sauvages, afin de mettre son tarif sur un pied d'égalité avec la politique fiscale du gouvernement des Etats-Unis et celui de l'Ontario. Le gouvernement a eu amplement le temps de modifier ses règlements fiscaux au sujet du commerce de bois entre le Canada et les Etats-Unis.

Comme le démontrent les rapports que j'ai cités, la valeur des produits de la fôret importés au Canada est de plus de $2,000,000. Tout en n'ayant pas de chiffres à fournir relativement aux exportations aux Etats-Unis, tout de même, je crois qu'on doit regretter, alors que nous possédons ces articles mêmes en si grand abondance dans le pays, qu'ils soient assujétis à la concurrence directe de l'exportation américaine ; et si le pays voisin désire imposer, comme il l'a fait, des droits hostiles et arbitraires sur le bois de charpente canadien, il n'est que juste qu'il reçoive le même traitement de notre part.

Je donnerai quelques exemples de cette concurrence.

La valeur du pin résineux importé l'an dernier a dépassé $300,000. Cette importation a fait directement concurrence au bois de charpente de qualité inférieure entrant dans la construction des ponts et des autres ouvrages massifs. Au sujet du bois de charpente manufacturé, ou équarri sur plus d'une face, l'importation s'est élevée à $384,000. Nous pouvons dans l'Ontario, tout comme aux Etats-Unis, manufacturer ce bois, le planer, le façonner et le rainer, et employer ainsi un grand nombre d'ouvriers dans notre propre pays plutôt que d'avoir la mortification de voir importer cet article des Etats-Unis.

Je ne puis que formuler le vœu non seulement que l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) voie à ce que durant l'hiver prochain, c'est-à-dire l'hiver de 1899-1900, les billes coupées sur les terres des sauvages soient manufacturées dans l'Ontario, mais que le gouvernement amende les règlements de douane de manière à frapper les produits américains importés au Canada de droits au moins semblables à ceux imposé sur l'exportation canadienne aux Etats-Unis.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Je voudrais savoir de l'honorable député (M. Bennett) si son argumentation s'applique au bois de charpente coupé sur les réserves des sauvages.

M. BENNETT : C'est-à-dire à tout ce que je comprends être sujet à la juridiction du gouvernement fédéral.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Qu'on me permette de donner une explication du crédit tel que conçu.

Le premier item, de $1,500 est destiné à affecter un montant supplémentaire à l'assistance, aux soins médicaux, aux médicaments et aux grains de semence requis par les sauvages de la province de Québec. Le crédit voté pour ces services, c'est-à-dire $3,600, était entièrement épuisé de bonne heure en avril. L'hiver a été dur, et le département a été assailli de demandes en conséquence. En juillet dernier, par suite d'une épidémie de rougeole, il est devenu né-

cessaire d'envoyer dans le bas du Saint-Laurent un médécin chargé d'accorder ses soins aux sauvages de Betsiamis, de Mingan et des Sept-Iles. Le coût de ce service, c'est-à-dire $600, a fort contribué à épuiser le crédit, vu qu'on n'avait pas pourvu à ce service inaccoutumé. Deux ou trois bourgades seulement de cette province possèdent des fonds destinés à supporter leurs pauvres.

Outre ces soins médicaux, ces médicaments et cette assistance, le crédit a trait aux grains de semence fournis aux sauvages qui en ont besoin pour cultiver leurs petits champs et leurs jardinets.

Quant à l'item suivant, concernant le paiement de la pension de 50 élèves, à raison de $50 par élève, à l'école industrielle de Mount-Elgin, je puis dire que nous payons autrefois cela à même le fonds des écoles des sauvages. Le fonds des écoles a diminué il y a quelques années, puis il s'est épuisé, et il est nécessaire de pourvoir au paiement de la pension de 50 enfants en faisant voter un crédit par le parlement.

M. FOSTER : Combien y a-t-il là d'élèves en tout ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cent. Il n'y a pas de changement dans le nombre des élèves. L'ancien fonds est épuisé, et il nous faut y suppléer en nous adressant au parlement.

L'item suivant, de $830, est destiné à payer les frais de justice résultant du procès de deux sauvages. Il s'agit simplement de payer les honoraires des avocats.

M. FOSTER : Où a eu lieu le procès ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : A Port Arthur.

M. BENNETT : Avant que l'honorable ministre en arrive à la question du bois de charpente, je dirai que je ne crois pas qu'il y ait eu une grande quantié de ce bois de coupé sur les réserves des sauvages pour être expédiée aux Etats-Unis. Je n'ai pas ici les chiffres, mais mon argumentation a moins trait à la quantité qu'au fait que l'attitude que je suggère empêchera l'anomalie qui existe maintenant. La loi permet actuellement l'exportation aux Etats-Unis des billes coupées sur les réserves des sauvages, tandis qu'elle défend l'exportation des billes coupées sur les terres du gouvernement de l'Ontario ; et l'on pourrait peut-être, en conséquence, trouver le moyen de mêler des billes dans une mesure qui ne serait pas possible si l'on interdisait l'exportation des billes coupées sur les réserves des sauvages.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Au sujet de l'opportunité d'imposer à l'industrie manufacturière du bois de charpente coupé sur les réserves des sauvages des restrictions semblables à celles qui sont imposées sur le bois de charpente coupé sur les terres de la couronne de l'Ontario, j'avoue absolument que c'est là un sujet qui mérite beaucoup de considération de la part du gouvernement. Je suis parfaitement prêt à aller jusqu'à dire qu'il est peu convenable de voir différer sous ce rapport, la politique des deux gouvernements relativement au bois de charpente. Mon honorable ami admettra, je crois, que j'ai lieu de lui signaler que nous ne sommes pas en ce moment en état d'examiner et considérer pleinement cette question, et de nous en occuper. Le fait est, comme on le sait, que la question du droit concernant le bois de charpente est une des plus importantes questions qui fassent l'objet de la considération de la commission mixte qui existe encore dans le but de régler les difficultés entre les Etats-Unis et le Canada ; et l'on admettra, j'en suis convaincu, qu'il ne serait pas désirable, durant le cours de ces négociations, que le gouvernement changât sa politique concernant le bois de charpente, ou au sujet de la question du bois de charpente, parce que cela serait considéré en ce moment comme un mouvement d'hostilité.

C'est ce que mon honorable ami admettra, je pense. C'est seulement l'affaire de quelques mois, et mon honorable ami, ainsi que la Chambre, comprendra tout de suite qu'il serait peu sage de compliquer inutilement la question à cause d'un délai de quelques mois.

Il est à ce sujet une autre question, que comme avocat, mon honorable ami reconnaîtra immédiatement avoir l'effet d'introduire une difficulté dans la position du gouvernement à cet égard. Je désire être bien compris. Je ne veux pas qu'on croie que j'émets une proposition à ce sujet, car je n'ai pas, sur ce point, pris l'avis du département de la Justice, comme je le ferai certainement plus tard. C'est que nous avons à considérer le fait qu'en agissant relativement aux terres des sauvages, le gouvernement se trouve dans la position d'une fidéi-commissaire à titre précaire. Le gouvernement n'a aucun intérêt quelconque dans le bois de charpente ; il possède ce bois cédé par les sauvages en qualité de fidéi-commissaire à titre précaire, sans jouissance d'aucun intérêt d'usufruit. La loi est très sévère envers le fidéi-commissaire quant à sa responsabilité dans la disposition d'une propriété. Mon honorable ami conviendra avec moi, j'en suis convaincu, qu'aucun avocat ne pourrait affirmer immédiatement que le gouvernement pourrait agir à cet égard sans craindre les conséquences. Il y a lieu de considérer avec soin quelle serait la position du gouvernement relativement aux fonds des sauvages, s'il agissait de manière à déprécier, ce qui aurait certainement cet effet, la valeur du bois de charpente, et à causer une diminution considérable des recettes.

En ce qui concerne la coupe du bois de charpente des terres fédérales, notre politique n'est pas particulièrement atteinte, car nous ne possédons pas dans la province de l'Ontario de terres fédérales où se fasse l'exploitation du bois de charpente. Au-

tant que je puis le dire à présent, les terres qui s'en ressentent sont absolument comprises aux réserves des sauvages, et nous sont confiés en fidéicommis.

En outre, il nous faut examiner avec soin la question de notre responsabilité envers les porteurs de permis de coupe de bois. Là-dessus, je ne suis pas en état de donner une opinion à l'improviste et sans remettre la question au département de la Justice, au sujet de savoir si nous pourrions faire un règlement concernant ceux qui ont acquis des concessions forestières à l'enchère publique.

Ces deux questions seront prises en considération dès que la raison pour laquelle nous ne devons pas nous en occuper, c'est-à-dire la raison résultant du cours des négociations entre les deux pays, n'existera plus.

M. BENNETT : Quant à la première raison donnée par le ministre, ce dont on se plaint c'est que le gouvernement fédéral n'ait pas emboîté le pas derrière le gouvernement de l'Ontario rendant sa politique à cet égard applicable aux billes coupées l'hiver dernier. Je comprends parfaitement qu'à cette époque avancée le gouvernement ne pourrait maintenant donner un effet rétroactif à la loi ; mais il connaissait la politique adoptée par le gouvernement de l'Ontario, et il aurait pu la suivre.

Relativement à la question de responsabilité du gouvernement envers les porteurs de permis, je suppose que les permis fédéraux sont émis aux mêmes conditions que ceux du gouvernement de l'Ontario, c'est-à-dire que le gouvernement a en tout temps, virtuellement le droit d'agir suivant son bon plaisir, et alors, si le gouvernement de l'Ontario avait le droit de faire ce règlement d'après ses permis, et si les permis des deux gouvernements sont rédigés dans les mêmes termes, le gouvernement fédéral aurait le même droit que le gouvernement provincial d'agir.

Sur le point que la chose serait préjudiciable aux intérêts des sauvages, je puis lui dire que la demande croissante concernant la coupe du bois de la rive nord de la baie Georgienne aurait l'effet de produire un prix plus élevé que celui qu'on a obtenu jusqu'à présent. Si l'on interdisait l'exportation généralement, on verrait les Américains traverser la frontière, quoique bien à contre-cœur, pour exercer l'industrie manufacturière du bois sur les rives de la baie Georgienne.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne prétends pas être familier avec l'état du marché du bois de charpente de la région en question, mais mon honorable ami (M. Bennett) ne convient-il pas avec moi que l'effet d'un règlement comme celui-là relativement au bois de charpente des réserves des sauvages, devrait, durant un certain temps au moins, vraisemblablement causer un hausse de la valeur de ce bois ?

M. SIFTON.

M. BENNETT : Voilà qui est assez sujet à discussion. On verrait en présence l'acheteur américain, qui désire transporter les billes au delà de la frontière et l'acheteur canadien, qui désire les manufacturer dans le pays. La concurrence résulterait du fait que le bois de charpente est réclamé aux Etats-Unis. La prétention de ceux qui sont au fait de ce genre d'affaires est qu'on verrait les scieries américaines s'établir au Canada, pour faire concurrence aux scieries canadiennes, et que, par suite de la demande croissante aux Etats-Unis, le prix du bois serait au moins aussi bon qu'aujourd'hui.

M. SPROULE : Je n'ai jamais pu comprendre la politique insensée suivie et par le gouvernement conservateur et par le gouvernement libéral relativement à cette question d'imposer un droit d'exportation sur les billes. Depuis quinze ans j'ai tâché de convaincre le parlement qu'il était fort peu sage de laisser continuer cet état de choses d'année en année. Lors de l'adoption du bill Dingley et du bill Wilson, on a offert à la Chambre cette même raison que nous apporte aujourd'hui le ministre de l'Intérieur. On nous a dit : " Oh ! nous sommes en négociations avec les Etats-Unis, et nous ne voulons pas troubler les relations amicales qui existent entre les deux pays. Nous nous abstiendrons donc d'agir encore quelque temps, et si le gouvernement américain ne change pas sa ligne de conduite, alors nous proposerons quelque chose. " C'est toujours la même supplication depuis quinze ans.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je suppose que mon honorable ami (M. Sproule) ne désire pas représenter mon attitude sous un faux jour. Ce que j'ai dit est clair. D'après moi, on ne devrait toucher à la question que dans quelques mois, alors que les négociations auront été closes. Mes paroles ne renfermaient rien de nature à justifier mon honorable ami (M. Sproule) de déclarer que je croyais que cette question devait être écartée indéfiniment.

M. SPROULE : Je ne veux pas défigurer le sens des paroles de mon honorable ami, et je ne l'ai pas fait non plus. J'ai dit que depuis quinze ans on nous apporte toujours la même raison pour obtenir du délai.

On nous déclarait qu'on ne devrait rien faire durant le cours des négociations. Cependant, lorsque les négociations étaient terminées, on ne faisait encore rien. Ma crainte est de voir, après la clôture des négociations en cours, le gouvernement actuel suivre, à l'instar de ses prédécesseurs, la politique consistant à ne rien faire.

Je n'ai jamais pu comprendre la sagesse de cette politique. A mon sens, il n'est rien moins qu'insensé de laisser transporter au delà de la frontière l'importante matière première de notre pays, de manière à en faire perdre le bénéfice à ceux qui la possèdent, pour en faire profiter ceux qui l'obtiennent.

Nous abandonnons un article précieux que possède le Canada, et nous n'obtenons rien en échange.

Je vois que l'honorable ministre (M. Sifton) ne prête pas attention à mes remarques. S'il veut m'écouter, je continuerai ; sinon, je m'arrête. Chaque fois que nous exposons un argument à cette Chambre nous sommes traités de la même manière. Ce n'est pas respectueux à l'égard de la Chambre, ni à l'égard du député qui a la parole.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je fais excuse à l'honorable député.

M. SPROULE : J'accepte l'excuse, mais l'offense ne devrait pas être répétée si souvent.

Le ministre a dit que le gouvernement possédait cette propriété de valeur à titre de fidéicommissaire des sauvages, et il a allégué qu'il surgissait une question légale au sujet du droit qu'aurait le gouvernement d'interdire l'exportation du bois de charpente des réserves, vu qu'il pourrait en résulter une dépréciation de la valeur de cette propriété possédée en fidéicommis dans l'intérêt des sauvages. Or, le tort subi par suite de la diminution de valeur des billes serait plus que compensé par l'avantage que retireraient les sauvages de l'emploi dans l'industrie manufacturière du bois de charpente exercée en ce pays. En effet, les scieries de la rive nord ont à leur service un grand nombre de ces sauvages.

On nous a dit que le porteur de permis possède le droit, en vertu de son permis, de faire l'exportation des billes. Je ne le crois pas. J'ai toujours prétendu que la même règle s'applique à tous permis, et fédéraux et provinciaux.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est là une des questions dont la solution devrait résulter d'un examen attentif de la loi.

M. SPROULE : J'exprime seulement l'avis qu'au départements des Sauvages, tout comme au département des terres de la Couronne de l'Ontario, on se réserve le droit de faire des changements, c'est-à-dire d'imposer aux porteurs de permis des restrictions de la nature de celles en question, comme d'augmenter les droits de coupe, suivant qu'il peut être trouvé désirable dans l'intérêt des sauvages du pays en général.

Quoi qu'il en soit, il n'existe aucune justification du grand retard apporté à la solution de cette question. Il faut la résoudre un jour ou l'autre, et le plus tôt sera le mieux ; car le produit exploité diminue toujours de plus en plus, et il ne sera plus besoin de restriction lorsqu'il aura été épuisé.

Voici une autre raison pour laquelle nous devrions considérer à présent cette question. Les personnes de la localité m'informent que le privilège que les porteurs de permis possèdent d'exporter les billes des réserves des sauvages leur permet de passer en contrebande des billes appartenant au département des terres de la Couronne de l'Ontario, sous le couvert de l'étiquette du produit des dites réserves. Les billes sont confiées toutes ensemble au cours d'eau, et le mélange en est facile. Pour empêcher cette fraude, le gouvernement provincial, paraît-il, a été obligé de nommer un certain nombre de constables pour faire la patrouille dans la région. Il en résulterait une foule de difficultés actuellement.

Alors que ces considérations s'appliquent aux billes exportées des réserves des sauvages, je ne puis comprendre pourquoi le gouvernement ne se prévaut pas du pouvoir qu'il possède d'imposer un droit d'exportation sur les billes. Il en a indubitablement le pouvoir ; il n'y a aucun doute quant à sa juridiction. Il n'y a pas de doute, non plus, que l'imposition de droits d'exportation soit compatible avec les droits des porteurs de permis. Or, si cet objet peut être accompli de cette manière par le gouvernement, c'est-à-dire sans violer les droits de personne, pourquoi ne se prévaut-il pas de son pouvoir ? On a laissé piller ce pays depuis des années, au préjudice de tout le Canada, mais surtout au préjudice de la population demeurant dans la partie de la contrée où j'habite, population qu'intéresse plus particulièrement le produit. Cette industrie se poursuit depuis quinze ans, et l'on n'est pas excusable d'attendre si longtemps pour s'occuper de la question. Le gouvernement de l'Ontario a été forcé de prendre en main l'affaire il y a un an, par la force évidente de l'opinion publique. Une élection approchait, et le sentiment public était si puissant que ce gouvernement ne pouvait se soustraire à la tâche.

Les deux partis au Canada sont également blâmables d'avoir écarté la question. Je ne condamne pas le gouvernement actuel plus que l'ancien gouvernement. Si l'on avait parcouru le pays pour voir ce qui s'y passe, on n'aurait pas attendu si longtemps pour imposer les restrictions requises. Chaque jour de retard apporté au règlement de cette question, accroît la somme des dommages et de l'injustice que subit la population de cette partie de la province de l'Ontario, ainsi que le peuple canadien en général.

M. IVES : Je n'entends pas, au sujet de cet item, examiner toute la question de l'acte de la province de l'Ontario à cet égard, ni la question de l'imposition du droit d'exportation sur les billes, le bois de pulpe et autres matières, vu que je me propose de saisir la prochaine occasion que m'offrira l'examen des subsides pour le faire. Je dirai seulement que je trouve bonne la raison alléguée par le ministre pour différer l'interdiction de l'exportation des billes des réserves des sauvages jusqu'à ce que la commission internationale ait fini ses travaux. Il s'agit là d'une affaire relativement peu importante, et certainement ce serait folie, semble-t-il, de compliquer davantage les difficultés dont cette

commission doit bientôt s'occuper en agissant à propos d'un aussi petite affaire que l'interdiction de l'exportation des billes des réserves des sauvages.

Comme le savent mes honorables amis qui siégaient dans cette enceinte en 1879, époque depuis laquelle je fais partie de cette Chambre, j'ai toujours été en faveur de l'imposition de droits d'exportation et sur les billes et sur la matière entrant dans la fabrication du papier. Je crois avoir eu l'honneur, si c'en est un, de proposer en cette Chambre la première motion en faveur de l'imposition d'un droit d'exportation sur les billes. Tout en ayant adopté ce point de vue du sujet il y a longtemps, et tout en ayant toujours insisté là-dessus, je crois cependant que l'acte du gouvernement de l'Ontario est illégal, et que s'il subissait l'épreuve des tribunaux, il ne serait pas maintenu. Je crois, en outre, que le gouvernement aurait dû le désavouer.

Je ne vois pas pourquoi l'on permettrait à la province d'Ontario de causer du préjudice aux autres provinces du Canada. Son acte introduit dans la question des complications qui portent atteinte d'une façon désastreuse au commerce qui échappe tout à fait à sa juridiction ; et cet acte est maintenant reconnu constituer le principal obstacle qui s'oppose à la conclusion par la commission internationale du règlement de la question concernant le bois de charpente.

Le gouvernement fédéral, à qui ressortit le soin de s'occuper de la question publique du commerce, aurait dû prendre en considération la question de l'imposition du droit d'exportation sur les billes, et il devra le faire. Si nous n'obtenons pas l'entrée libre du bois de charpente, ou quelque chose qui nous satisfait dans ce sens, par la conclusion d'un traité avec les Etats-Unis, le gouvernement devra alors agir ; et en agissant, il devra le faire sur toute la ligne, c'est-à-dire relativement et aux billes et à la matière entrant dans la fabrication du papier. Si l'on veut agir de manière à ce que les Etats-Unis s'en aperçoivent, et produire chez nos voisins un changement de dispositions et de politique, on peut plus facilement provoquer ce résultat en empêchant l'exportation de la pulpe, qu'en interdisant l'exportation des billes.

Comme je me propose de soulever ce point lorsque nous siégerons en comité des subsides à un date ultérieure, je ne pousserai pas plus loin mes remarques au sujet de cet item.

M. SPROULE : L'honorable préopinant fait quelque peu erreur, je crois, lorsqu'il dit avoir proposé la première motion présentée en cette Chambre à ce sujet. Si je ne me trompe, une motion dans ce sens a été faite en cette Chambre longtemps avant qu'il y siégeât. Si ma mémoire ne fait pas défaut, je suis sûr qu'une motion, de nature identique a été présentée par l'honorable député de Hamilton.

M. IVES.

L'honorable préopinant a exprimé l'avis que l'imposition d'un droit d'exportation sur les billes de la part de la province de l'Ontario est illégale, tout en disant, d'un autre côté, qu'il est favorable à l'imposition de ce droit, de sorte qu'il s'est contredit d'un moment à l'autre.

Pas plus tard qu'hier les journaux ont annoncé que le procureur général de l'Ontario est prêt à permettre aux parties intéressées de porter l'affaire devant les tribunaux. Tout en n'étant pas avocat, j'ose dire que la décision des plus hautes cours démontrera que la province de l'Ontario a agi absolument dans les limites de ses attributions en imposant cette restriction. Je ne pense pas qu'on trouve au Canada beaucoup d'avocats éminents qui partagent l'avis exprimé par l'honorable député.

M. OSLER : Je voudrais savoir de l'honorable ministre de l'Intérieur si son attention a été attirée sur l'intéressant rapport archéologique de la province de l'Ontario, de l'année 1898. Ce rapport renferme, à la page 90, une relation fort intéressante touchant la grande réserve des sauvages située près de Brantford, dont le Dr Secord est l'auteur, et qui est continuée par M. Boyle. L'état de choses revélé par le Dr Secord et par M. Boyle ne fait pas honneur au pays. Le Dr Secord, en date du 1er décembre 1898, écrit un rapport adressé, je suppose, au gouvernement de l'Ontario, dans lequel il signale le fait que sur cette grande réserve de 4.000 sauvages, située à moins de 12 milles de Brantford, la proportion de la mortalité est de 30 par 1,000, c'est-à-dire de trois fois celle du reste de la population de l'Ontario, là où elle est d'environ 10 par 1,000. En dépit de cette excessive proportion de la mortalité, il dit que la population de cette bourgade a augmenté de 2,600 qu'elle était en 1868 à 4,000 âmes, qu'elle est aujourd'hui.

Tous les vieux rites païens sont encore en usage sur cette réserve, et l'état malpropre, malsain et insalubre de cette réserve est simplement horrible. Il n'est pas rare, dit le Dr Secord, de voir des adultes tirer des vers de leur nez ou de leur gorge, et le mal contamine tout la tribu. On ne fait rien, apparemment du moins, pour essayer de remédier à cet état de choses. Les sauvages boivent l'eau qui croupit à la surface de la terre, ou vont la puiser à des puits qui n'ont que deux à trois pieds de profondeur, et la fièvre typhoïde fait des ravages à cœur d'année.

Le médecin réside à Brantford, douze milles de là, et est chargé de la police sanitaire de la réserve. On a construit là une bonne maison en brique pour le loger, mais il semble aimer mieux vivre à Brantford. Le Dr Secord ajoute que l'ignorance, la malpropreté et l'indifférence sont générales, et que des maladies très malignes règnent dans la tribu, et il recommande de construire un petit hôpital et de mettre la ré-

serve sous l'empire de l'acte concernant l'hygiène publique.

Non seulement le médecin, mais le commissaire et le payeur ne résident pas sur la réserve, ce qui oblige les sauvages de se rendre à Brantford et provoque des actes honteux. Une petite enquête sur le sujet établirait que, grâce à la connivence de certains agents, on intercepte illégalement l'argent destiné aux sauvages. Ceux-ci, pour s'en revenir chez eux, passent devant les boutiques de débitants d'eau de feu et gaspillent une grande partie de leur argent.

Voici les commentaires que fait M. Boyle sur le rapport du Dr Secord :

Le rapport du Dr Secord est plein d'enseignements et exige l'attention immédiate de tous les intéressés. Au milieu d'une agglomération d'hommes comme les Six Nations, il n'y a pas lieu de trop s'étonner de cette ignorance des lois sanitaire et du traitement des maladies, lorsque nous nous rappelons combien il nous a été difficile d'éveiller l'attention intelligente de notre population à ce sujet. Les Sauvages sont sous la tutelle du peuple canadien, et à moins que le gouvernement n'adopte la croyance inhumaine que le meilleur sauvage est celui qui est mort, il doit prendre immédiatement des mesures afin d'améliorer l'état de choses qui règne sur la réserve. On ne fait apparemment aucun effort en ce sens, et les choses vont de mal en pis.

Je vois dans l'état des comptes, page 520, que l'agent, M. Cameron, qui touche un traitement de $1,540, y compris ses dépenses, et que le Dr Secord touche un traitement de $2,850, y compris ses dépenses. Cependant ces deux messieurs ne jugent même pas à propos de résider sur la réserve.

L'attention du gouvernement doit avoir été appelée sur ce rapport bien avant aujourd'hui et l'administration ou quelques-uns de ses membres qui demeurent dans le district, devrait certainement connaître la condition des sauvages. Cependant, on ne fait rien pour remédier et mettre fin à un état de choses que tous ceux qui ont lu le rapport du Dr. Secord doivent considérer comme honteux. Les Canadiens ont toujours eu la réputation de prendre bien soin des sauvages. Il y a, je crois, un capital de $800,000 au crédit de ces sauvages et l'on pourrait certainement établir des hôpitaux et améliorer les réserves au point de vue de l'hygiène. Le peuple canadien croira difficilement qu'un semblable état de choses existe à douze miles de Brantford. J'appelle l'attention du ministre sur ce rapport, et j'espère que l'on prendra sans délai des mesures pour mettre fin au honteux système que nous révèle ce rapport.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'admets sans hésiter que les observations de mon honorable ami (M. Osler) sont sérieuses et graves. Quant aux faits, je dirai d'abord que le commissaire des affaires des sauvages sur cette réserve est M. Cameron, qui exerçait les mêmes fonctions sous l'ancienne administration, et que les conditions de résidence et de traitement sont les mêmes aujourd'hui qu'elles étaient il y a quatre ans.

Mes inspecteurs que j'ai souvent consultés sur la matière. me disent que M. Cameron est un excellent fonctionnaire, un homme qui comprend parfaitement l'administration des affaires des sauvages de cette réserve, et qu'il serait très difficile pour le département de trouver quelqu'un qui remplirait ces fonctions mieux, ou aussi bien que lui.

Passons maintenant à la question de résidence. M. Cameron a toujours, je crois, demeuré à Brantford, et il a toujours pensé qu'il est en meilleur état, à ce dernier endroit, pour administrer les affaires des sauvages que s'il résidait permanemment sur la réserve. Il va visiter les sauvages deux ou trois fois par semaine. Il en est ainsi depuis plusieurs années.

Le comptable du département m'affirme que les paiements se font sur la réserve et non à Brantford. Le département s'est beaucoup occupé des soins médicaux à donner aux sauvages. Si je ne me trompe, le Dr. Secord qui a préparé le rapport dont on a parlé est le médecin de la réserve. Il ne nous a jamais adressé un rapport de cette nature, d'après ce que m'ont dit les fonctionnaires de mon département. En justice pour le Dr. Secord, je dois dire qu'il s'est rendu ici à la dernière session et a discuté avec moi les mesures sanitaires que la réserve exigeait, et il a fortement recommandé la construction d'un hôpital. J'ai attaché beaucoup d'importance à sa recommandation et j'étais disposé à demander au parlement le crédit nécessaire, mais vu l'augmentation des dépenses dans le département des affaires des Sauvages, j'ai remis la chose à plus tard.

Comme le sait mon honorable ami (M. Osler) on nous demande constamment de l'argent pour les réserves, et il est difficile de savoir ce qui est nécessaire et ce qui ne l'est pas. Les inspecteurs du département, et surtout l'inspecteur Macrae, connaissaient bien les conditions de la réserve, et je crois que le département était d'avis que les sauvages seraient aussi bien traités dans un hôpital de Brantford que dans un hôpital situé sur la réserve. Vous ne pouvez agir avec un sauvage comme avec un blanc. Si les sauvages savaient qu'en étant malades ils iront à l'hôpital, la moitié de la réserve serait malade. Vous devez prendre les sauvages tels qu'ils sont.

Après avoir étudié la question et avoir consulté les fonctionnaires du département, j'ai pensé qu'il ne serait pas à propos d'établir un hôpital sur la réserve. J'ai cru que je pourais peut-être aller examiner les lieux, mais jusqu'à présent, je n'ai pu me décider à demander un crédit destiné à cette fin. On a conseillé de construire l'hôpital aux frais de la tribu, mais certains sauvages sont venus ici et ont fortement combattu cette idée. Nous ne pouvons légalement faire une

chose semblable sans le consentement des sauvages et il serait difficile de l'obtenir.

M. FOSTER : Qu'avez-vous à dire au sujet des conditions malsaines de la réserve,—de l'eau qui croupit et que l'on boit, etc ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous n'avons jamais reçu aucun renseignement à ce sujet, du moins à ma connaissance. Il semble étrange que le Dr. Secord ait fait ce rapport à d'autres et ne nous ait pas parlé de la chose. Il a peut-être cru que ce qu'il m'avait dit au sujet des soins médicaux et de la construction d'un hôpital suffirait pour me mettre au courant des conditions sanitaires de la réserve. Je n'aimerais pas à affirmer positivement la chose, mais je ferai examiner les casiers du département et, après dîner, je laisserai savoir à l'honorable député si nous avons reçu un rapport semblable. Dans tous les cas, s'il y en a un, je ne l'ai pas vu.

Mon honorable ami sait sans doute que les sauvages des Six Nations sont réputés assez avancés en civilisation. Ils sont indépendants et confiants en eux-mêmes et ils verraient d'un très mauvais œil toute ingérence du gouvernement dans leurs affaires. Ce n'est certainement pas un cas où le département peut dire qu'il fera ceci ou cela. Lorsqu'il faut faire quelque chose qui exige la coopération des sauvages, le commissaire doit rencontrer le conseil des sauvages et y discuter la matière avec eux ; et même dans les affaires les plus insignifiantes, il éprouve quelquefois de grandes difficultés pour faire accepter les vues du département.

Je puis assurer à mon honorable ami que, vu les déclarations qu'il a faites, je vais étudier la question, et envoyer au plus tôt un inspecteur compétent pour s'enquérir et faire rapport.

M. COCHRANE : Pourquoi obliger les sauvages à faire douze milles pour aller chez le médicin ? Ce dernier touche un traitement ; pourquoi ne réside-t-il pas sur la réserve ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai discuté la chose avec le Dr Secord lorsqu'il est venu ici ; j'étais alors décidé à lui donner l'ordre d'aller résider sur la réserve, mais après discussion, j'en vins à la conclusion que la chose n'était pas désirable. Il y a deux médecins qui sont constamment sur la réserve, et le Dr Secord demeure à Brantford. Les sauvages ont pris l'habitude d'aller à Brantford, et plusieurs d'entre eux préfèrent avoir l'un des médecins de la tribu à cet endroit afin de le consulter quand ils se rendent à la ville. Tout sauvage peut consulter les médecins en tout temps.

M. SPROULE : Il y a probablement une autre difficulté. Je ne crois pas que nous ayons le droit d'établir un hôpital sur la réserve, car c'est là une matière relative à l'hygiène publique qui est du ressort des provinces. Le gouvernement peut bien établir des hôpitaux de marine, mais il pourrait difficilement établir un hôpital sur la réserve.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je désire être juste envers tout le monde. Parlant de mémoire, je crois que le Dr Secord m'a dit que le gouvernement d'Ontario était prêt à donner la subvention ordinaire pour l'établissement d'un hôpital. Il s'agissait d'ériger un édifice.

M. SPROULE : L'hôpital doit être établi sous l'autorité du gouvernement provincial et vous pourriez obtenir une subvention. On peut faire une autre observation au sujet de la mortalité considérable, c'est que, comme le savent tous les médecins, lorsque les sauvages viennent en contact avec la civilisation, la mortalité augmente parmi eux. La consomption règne chez eux, et ils meurent d'autant plus rapidement que leurs maisons sont meilleures. Naturellement, de mauvaises conditions hygièniques augmentent le mal.

Je crois que le médecin devrait demeurer sur la réserve, et qu'on devrait payer les sauvages sur la réserve, s'ils ne le sont pas aujourd'hui. En étant payés à la ville, ils peuvent acheter du whiskey et d'autres choses qui leur sont très peu utiles.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je sais que les instructions formelles du département ordonnent de payer les sauvages sur la réserve, et le comptable du département me dit que les instructions sont mises à exécution.

M. OSLER : C'est un homme bien connu à Toronto, M. J. C. Hamilton, avocat, qui m'a fourni ces renseignements. Depuis plusieurs années, M. Hamilton s'intéresse vivement aux affaires des sauvages. Il a fait une enquête sur la matière et il m'écrit : "Non seulement le médecin, mais le commissaire et le payeur ne résident pas sur la réserve, ce qui oblige les sauvages à se rendre à Brantford pour recevoir leur argent et acheter leurs marchandises." M. Hamilton qui, sans doute, consent à ce que je donne son nom, m'affirme positivement que ces renseignements sont vrais.

M. SPROULE : Une des autres difficultés que l'on rencontre, c'est que lorsqu'une maladie épidémique ou infectieuse se déclare, il est presque impossible d'isoler les malades auxquels on permet de se mêler aux autres sauvages de la tribu et d'augmenter ainsi la mortalité.

On me dit, en outre, que la loi concernant la vaccination n'est pas convenablement observée. Quelquefois un certain nombre de sauvages se font vacciner, et il s'écoule ensuite un temps considérable avant qu'on ait recours à ce remède préventif.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : On prend toutes les précautions possibles afin de faire vacciner les sauvages. Il n'y a pas de négligence sous ce rapport.

M. SPROULE : Je suis heureux que l'on me corrige à ce sujet. Une autre chose nécessaire à leur santé, c'est que l'endroit où vivent les sauvages soit en bonne condition au point de vue hygiènique. C'est là une matière qui est du ressort des autorités provinciales. Mais on pourrait améliorer considérablement l'état de choses actuel et réduire sensiblement le chiffre de la mortalité.

J'ai toujours pensé qu'il serait bon que les autorités provinciales et le département des Affaires des Sauvages agissent de concert, afin d'établir et de maintenir, sous l'empire des lois provinciales, les hôpitaux nécessaires. Comme ces hôpitaux seraient surtout érigés et maintenus dans l'intérêt des sauvages, il serait juste de faire porter la plus large part des dépenses au département des Affaires des Sauvages.

M. HEYD : Il y a plusieurs personnes à Ottawa qui en savent plus long sur les sauvages et leurs habitudes, que les gens qui demeurent à quelques milles des réserves. L'une des grandes difficultés, c'est les relations toutes particulières qui existent entre les sauvages et la province d'Ontario. Ils vivent dans l'Ontario, mais ils ne sont pas aussi étroitement en contact avec les autorités provinciales que le reste de la population. Leurs écoles ne sont pas dirigées de la même manière. Ils sont, en apparence, complètement indépendants de la province, et se considèrent à peine comme des citoyens de l'Ontario. Donnez-leur le même système et les mêmes lois scolaires qu'aux blancs.

Je connais intimement le Dr Secord et je suis parfaitement au courant de la condition des sauvages de cette réserve. Je suis convaincu que toutes les assertions que le docteur a faites, soit dans ses rapports au commissaires des Affaires des Sauvages ou aux autorités provinciales, sont absolument exactes et vraies, car le Dr Secord est un homme parfaitement apte à remplir les fonctions qui lui sont confiées.

Il n'a à cœur que le bien-être des sauvages, et il fait de son mieux pour induire ces gens à prendre des mesures d'hygiène. Tout ce qu'il a dit au sujet de l'eau que l'on boit sur les réserves est absolument exact. Les sauvages ne connaissent pas du tout les règles de l'hygiène ou les moyens scientifiques de conserver la vie humaine. On fait tous les efforts pour les instruire, mais les sauvages ne se plient pas facilement à nos méthodes. Ils sont loin de se faire du danger la même idée que nous. Ils vivent ensemble, pêle-mêle, quelques fois dix ou treize personnes dans la même pièce. S'il y a un cas de phthisie au milieu d'eux—chose qui arrive souvent,—les malades ne sont pas isolés du tout, mais vivent avec les autres sauvages. Vous pouvez voir que, dans de pareilles conditions, la mortalité augmentera probablement d'une manière sensible. Je crois que c'est 30 pour 100 et plus, par 1,000, c'est-à-dire que la mortalité est deux fois et demie plus considérable que dans le reste de la province d'Ontario.

Je crois qu'il serait bon d'ériger là un hôpital. L'on me demanda autrefois d'accepter la charge de vice-président de l'association que lady Aberdeen avait fondée. J'écrivis à la comtesse que l'un des endroits qui exigeaient le plus impérieusement un hôpital était cette réserve, où 4,000 personnes vivent dans une ignorance absolue des lois de l'hygiène qu'on devrait leur enseigner. Les chefs des tribus sont apathiques et ne savent pas ce qu'il faut faire.

Nous avons là, près de la ville de Brantford, 4,000 personnes qui sont en voie de passer de la barbarie à la civilisation, sans savoir comment s'imprégner de ces idées qui sont absolument nécessaires pour faire d'un sauvage un homme civilisé. En général, vous pouvez compter sur un sauvage, excepté en ce qui regard le soin de sa santé.

Je crois que le gouvernement fédéral devrait remettre l'administration des affaires de cette réserve entre les mains du gouvernement d'Ontario, qui est plus souvent en contact avec les sauvages et peut s'occuper des intérêts de ces gens beaucoup mieux que nous.

On dit que le médecin ne demeure pas sur la réserve, mais ce reproche n'est pas très grave. Je connais parfaitement la situation. Le Dr Secord a deux assistants, des praticiens compétents, qui résident sur les lieux, et lui-même se rend là tous les jours, et y passe trois nuits par semaine. Vous ne vous faites pas la moindre idée du travail du médecin qui est obligé de soigner 4,000 sauvages. Ces gens là sont beaucoup plus difficiles à traiter que le seraient 4,000 blancs.

On se plaint aussi que le commissaire ne demeure pas sur la réserve. L'objection n'est pas sérieuse. Il demeure à Brantford où la plupart des sauvages vont faire leurs achats. C'est un endroit où ces gens peuvent se rendre facilement, et où ils peuvent toujours voir le commissaire. Celui-ci paie les sauvages sur la réserve, et un très petit nombre de ceux qui touchent leur argent, achètent du whiskey, car il y en a bien peu parmi eux qui sont adonnés aux liqueurs enivrantes.

Sans doute plusieurs sauvages boiraient, s'ils en avaient l'occasion, mais à Brantford il est bien difficile pour eux d'obtenir un verre de liqueur. Les observations malveillantes que l'on a faites au sujet des sauvages, sont injustifiables et fausses.

Je suis convaincu que l'on a appelé l'attention sur le mauvais état de la réserve au point de vue sanitaire, et sur la nécessité d'y porter remède. Toutes les recommandations que pourrait faire en ce sens le Dr Secord méritent d'être étudiées, car je suis convaincu que c'est un fonctionnaire qui travaille moins dans ses intérêts que pour le bien-être des gens qui vivent sur la réserve.

Connaissant bien la condition des sauvages et les efforts qu'ont faits les églises an-

glicanes et méthodistes, et certaines institutions religieuses, pour faire jouir ces gens des bienfaits de la civilisations, je regrette de constater qu'ils sont encore arriérés sous plusieurs rapports. Plusieurs d'entre eux font des progrès en agriculture, mais ils ignorent absolument les premières notions d'hygiène domestique que nous essayons à observer et à inculquer aux autres. Lorsqu'ils sont atteints de la fièvre typhoïde, ils se soucient peu de la diète : nous sommes très particuliers nous, mais là un malade n'examine pas les plats qu'on lui sert, il mange de tout.

Ils n'ont pas de gardes-malades habiles. Il n'y a sur la réserve qu'une seule garde-malade, sortie d'un hôpital, et elle a rendu de nombreux services. Le gouvernement ne peut mieux faire, je crois, que de suivre les recommandations du Dr Secord et se rendre à la prière du conseil des sauvages qui a demandé la construction d'un hôpital. Il n'y a pas un seul endroit où un hôpital serait plus utile et moins dispendieux.

Je puis assurer à nos amis qui sont animés de bonnes intentions, que les fonctionnaires du département font tout leur possible, pour favoriser les intérêts des sauvages, et j'espère que, maintenant que son attention a été appelée sur la matière, le ministre de l'Intérieur suivra les recommandations faites par le Dr. Secord et construira un hôpital, quel que soit le coût de l'entreprise. Si c'est aux frais du Canada, ce serait de l'argent dépensé pour une bonne fin.

Nous savons qu'on dépense de fortes sommes dans des entreprises qui ne se recommandent pas à moi aussi favorablement que l'établisement d'un hôpital sur cette réserve. Le gouvernement prouverait en se chargeant de réaliser ce projet, qu'il comprend ce que nous devons à ces gens-là. Nous dépensons des millions de dollars pour envoyer des missionnaires évangiliser des peuplades lointaines, et nous négligeons ces 4,000 hommes, qui sont chez nous et qui ont tout autant besoin d'aide que les peuplades dont je viens de parler. Et je dis que nous aurions lieu de nous féliciter, si cette Chambre votait $5,000 à $10,000 pour se conformer aux recommandations du Dr Secord et construire un hôpital sur cette réserve.

Ces sauvages sont convaincus que le gouvernement ne les a pas traités avec justice. Ils savent que leur argent a été mal administré par le passé. J'ai appelé l'attention de la Chambre, à la dernière session, sur le cas de l'Institut de Mount-Elgin, et j'ai fait observer que l'on avait pris l'argent de ces sauvages pour construire une maison d'école qui ne pouvait leur être d'aucune utilité, à 70 milles de la réserve.

Je ne mets pas en cause l'administration actuelle et une autre administration, mais je dis que, ayant employé cet argent sans aucun profit pour ces gens-là, nous devrions voter une somme égale pour ériger un hôpital. Les sauvages ont là onze écoles administrées à leurs propres frais ; ils font de leur mieux pour instruire leurs enfants, et nous pourrions leur venir en aide en dépensant plus d'argent à leur avantage. Ils ont demandé un crédit aux fins d'établir un hôpital, et il ne serait que juste de nous rendre à leurs désirs.

Je puis assurer à la Chambre que les fonctionnaires du département font pour le mieux avec les moyens qu'ils ont à leur disposition ; et j'espère que personne ne fera un reproche soit au Dr. Secord, soit à M. Cameron, qui est un agent très capable et exerce les mêmes fonctions depuis sept ou huit ans.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je suis bien reconnaissant à l'honorable député de Brant-sud (M. Heyd) d'avoir parlé sur une matière dont il a une connaissance personnelle.

La seule chose qui semble exiger un remède, c'est l'état malsain de la réserve ; ce qui ne se peut faire qu'avec le coopération des sauvages eux-mêmes. Si quelque membre de cette Chambre avait été chargé, comme moi, d'appliquer une loi concernant l'hygiène publique, il saurait qu'il est très difficile de faire observer les règlements sanitaires à des blancs intelligents, et que c'est une tâche encore plus difficile avec les sauvages.

Il est difficile de faire comprendre à ces sauvages qui entrent à peine dans les voies de la civilisation, la nécessité d'observer les règlements hygièniques. Dans un rapport, le Dr. Secord dit qu'il porte une attention toute spéciale à cette question et je m'en occupe aussi très activement.

M. CLANCY : L'honorable ministre a dû être frappé d'un tel état de choses, sur une réserve sauvage. Il y en a beaucoup d'autres dans Ontario, et il faut espérer qu'elles ne sont pas dans la même position. Je ne comprends pas que cette situation ait pu exister avec deux médecins sur les lieux, et que ce soit la première fois que le gouvernement en soit informé.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne serais pas porté à conclure que la même chose n'existe pas sur les autres réserves, bien que le Dr. Secord n'ait rien cherché à atténuer. Je suis assez porté à croire que la situation est à peu près la même ailleurs, et que les autres réserves ont besoin d'une semblable inspection. Cela ne s'appliquerait qu'aux réserves où la population est dense.

M. CLANCY : Ou le Dr. Secord laisse parler son imagination, ou quelqu'un a gravement négligé son devoir. J'habite près d'une réserve sauvage, et je connais un peu l'état sanitaire de cette population. La situation est loin d'être comme celle qui est décrite dans ce rapport. Ces sauvages voient toujours les changements d'un mauvais œil, et

leur état actuel est probablement dû au ministre des Douanes (M. Paterson) et à mon honorable ami (M. Heyd) qui était prêt à fondre en larmes, il y a un instant, en demandant de destituer les fonctionnaires actuels pour les remplacer par ses amis. Les sauvages aimeraient mieux périr dans leurs maisons que d'aller chez un autre médecin. Ce sont les ministres actuels qui sont responsables de la situation. A l'île Walpole, un fonctionnaire contre lequel il n'y avait rien à dire, a été mis à la porte. On l'a accusé d'ingérence politique et il a été destitué sans enquête, et les sauvages refusent d'aller trouver l'autre médecin nommé par le ministre de l'Intérieur. Dans beaucoup d'endroits on a aussi changé les agents et les médecins. Il ne sied guère au Dr. Secord d'écrire au ministre qu'il n'est pas nécessaire pour lui de vivre sur la réserve ; je ne doute pas qu'il n'ait d'excellentes raisons pour vouloir résider à Brantford, mais je trouve étrange que le ministre de l'Intérieur se laisse convaincre aussi facilement. Il sait pourtant bien que ce changement a causé beaucoup de mécontentement parmi les sauvages ; que ceux de Walpole ont protesté par une pétition, et que cet exemple a été suivi par plusieurs autres réserves d'Ontario. Si ce rapoprt est bien fondé, il y a quelque chose de défectueux et la faute en est au département. Le ministre peut y remédier en partie en obligeant ceux qu'il a nommés à ces positions à faire leur devoir au lieu d'écrire des rapports alarmants.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Laissant de côté la question politique qui a été souvent discutée, je déclare que si quelqu'un est prêt à dire ici, ou par correspondance, qu'un médicin des sauvages ne remplit pas son devoir, j'ordonnerai une enquête immédiate et qu'il sera destitué sans miséricorde, si l'accusation est prouvée.

Quant à ce qui a été dit de la réserve de Brantford, je ne crois pas que le département en soit responsable. L'honorable député (M. Clancy) doit voir lui-même que cela n'est pas le fait d'un an ou deux, mais le résultat d'une situation qui dure depuis des années. Ce médecin porte assez d'intérêt à son devoir pour prendre la peine de signaler cet état de choses à qui de droit, afin qu'il y soit apporté remède. Je suis convaincu qu'il y a beaucoup d'améliorations à faire, mais il faut un peu de temps pour cela, et le concours loyal des intéressés.

Somme additionnelle pour soins de médecins et médicaments pour la Nouvelle-Ecosse..... $700 00

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le département est assiégé de demandes de cette nature et cette année, dans les provinces maritimes surtout, les comptes des médecins ont été plus élevés que par le passé, par suite d'une épidémie de grippe et d'affections pulmonaires parmi les sauvages.

Somme additionnelle pour l'achat de grains de semence, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest.... $2,000 00

M. DAVIN : Pourquoi cette somme additionnelle, et quelle somme a été votée dans le budget principal ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : $1,570.

M. DAVIN : Le ministre se rappelle que je lui ai signalé le mauvais état de certaines réserves, à la suite de la destitution de bons fonctionnaires ; je lui ai aussi demandé un rapport faisant connaître la récolte de certaines réserves. Je voudrais savoir s'il n'y a pas eu une espèce de famine sur certaines réserves à la suite de ces changements, et si c'est pour cela qu'il faut un nouveau crédit de $2,000. Sur la réserve du Lac Croche, par exemple, qui était très prospère et où les sauvages exposaient de belles récoltes et de beaux animaux, ils ont été complètement démoralisés en 1898, et c'est pour soulager cette misère qu'il faut un nouveau crédit aussi considérable.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Tous les changements qui ont été faits dans le département des Sauvages, l'ont été dans un but d'économie et tous, sans exception, sur l'avis de l'ancien commissaire des sauvages. J'ai étudié le question moi-même avec beaucoup de soin avec le lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest qui était alors commissaire des sauvages, et l'honorable député (M. Davin) admettra qu'il était impossible de trouver un fonctionnaire plus compétent, et ce sont sur ses conseils que je me suis guidé, en grande partie. Je prends naturellement la responsabilité de tout ce qui a été fait, et je ne cherche pas à la rejeter sur lui. Quelques-uns des changements qui ont été faits, n'étaient peut-être pas désirables, mais dans l'ensemble, ils ont eu d'excellents résultats. Les affaires des sauvages sont aussi bien administrées qu'auparavant, et nous avons économisé des sommes considérables.

M. DAVIN : Quelles sont les réserves des Territoires du Nord-Ouest qui ont besoin de ces grains de semence ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il y a d'abord $280, pour les agences en général ; puis les grains seront distribués comme suit: Moose Mountain, Hobbema, Edmonton, Carlton, Duck Lake, Saddle Lake, Muscowpetungs, Le Pas, Clandeboye, Manitowapah, Birtle, et Battleford. La réserve du Lac Croche n'y est pas.

M. DAVIS : Je crois que ce nouveau crédit est devenu nécessaire parce que les sauvages cultivent plus de terre et ont besoin d'une plus grande quantité de grain pour les semences. Quant aux funestes conséquences des nouvelles nominations qui ont été faites, je n'en crois pas un seul mot. Sur la réserve de Battleford, une année, sous l'ancien agent,

tous les animaux ont péri et les sauvages se sont trouvés dans une grande misère ; avec le nouvel agent il n'y a rien de cela. Ces animaux appartiennent aux sauvages, et quand ils sont vendus, ce sont les sauvages qui retirent l'argent.

A Duck-Lake, il y a beaucoup plus de terre en semence qu'auparavant, grâce aux instructeurs qui sont actifs et zélés, et connaissent leur besogne; ce ne sont pas des cordonniers et des tailleurs comme ceux que nous avions auparavant ; et cela peut s'appliquer à toutes les agences de mon district.

M. DAVIN : Je demande encore une fois au ministre de l'Intérieur s'il n'est pas vrai qu'à la suite de changements dans le personnel, la réserve du Lac Croche, qui était très prospère, est devenue démoralisée en 1897-98 ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : A l'époque où les changements ont eu lieu on a prétendu qu'ils avaient eu de mauvais résultats pour cette agence. Je me suis consulté à ce propos avec le commissaire, et il m'a assuré que ces plaintes n'étaient pas fondées et que la réserve était plus prospère qu'auparavant, grâce aux changements introduits. Je n'ai pas fait l'inspection de la réserve moi-même ; et je parle d'après le rapport de l'inspecteur du département.

M. DAVIN : Il est naturel que le commissaire fasse un tableau aussi flatteur que possible des réserves confiées à sa direction. A propos de ce crédit je signale ce passage du rapport de M. Smart, en 1898. A la page 22, il dit :

Les terres en culture, durant l'année 1898, comprenaient *111,880* acres.

En calculant le rendement de ces terres il faut faire une distinction entre ce qu'on appelle les terres en culture et qui comprennent les terres en jachère, les terres nouvellement labourées et les paturages, et les terres réellement ensemencées ; au printemps de 1897, ces dernières comprenaient 40,368 acres.

La récolte de céréales, de légumes et de racines pour cette année s'est élevée à 1,120,900 boisseaux et 76,458 tonnes de foin et autres fourrages ; l'augmentation sur la récolte précédente, a été de 101,500 boisseaux et 2,164 tonnes.

Il est regrettable qu'il n'y ait pas eu une augmentation proportionnée dans la valeur des produits, car ils n'ont rapporté que $20,000 de plus que l'année précédente.

Je voudrais savoir si en 1898, il y a eu une augmentation sur 1897.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne puis pas donner ce renseignement sur le champ ; mais je le ferai préparer. Mais parce qu'il y a eu une augmentation en 1897, sur 1896, s'il n'y en avait pas en 1898 sur 1897, cela ne serait pas une preuve de mauvaise administration.

Les récoltes varient d'une année à l'autre et d'une localité à une autre. Il y a quelques années le Manitoba a produit plus de grain, qu'il n'en a produit depuis ; cela ne veut pas dire que la population ne fait pas de progrès, mais que cette année là, la récolte fut extraordinairement belle. L'an dernier, dans certains territoires la récolte a été plus belle qu'au Manitoba. Et l'honorable député ne peut pas établir de comparaisons basées sur la récolte d'une année ; cela ne prouve pas du tout que l'administration est meilleure ou plus mauvaise.

Somme additionnelle pour annuités et gratifications aux sauvages et métis des districts de la rivière de la Paix et d'Athabaska compris dans le nouveau traité projeté.....	$12,000 00

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai déjà expliqué que le gouvernement travaille à conclure un traité avec les sauvages. Nous nous proposons de les traiter sur le même pieds que les sauvages compris dans le traité du gouverneur Morris quand il s'est agi d'obtenir une cession de territoire dans le Nord-Ouest. Le gouvernement leur a accordé $7 par tête, comme gratification, et $5 par tête d'annuité. Il y a 2,700 sauvages et 1,000 métis,— 3,700 en tout. Dans le budget principal nous demandons $32,400, et il faut encore $12,000—ou $44,400. Je compte aussi les métis, car le commissaire a reçu instruction de les traiter sur le même pied que les sauvages, s'ils le désirent. S'ils ne le veulent pas, nous ferons pour eux ce que nous avons fait pour les autres métis et nous leur donnerons des " scrips ". Pour faciliter les négociations, nous demandons un crédit suffisant pour les comprendre dans le traité s'ils le désirent.

M. DAVIN : Qui est le commissaire et quel est son personnel ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il y a deux commissaires, un pour les sauvages et un pour les métis ; et voici pourquoi : il a fallu faire avertir les sauvages que les commissaires seraient à un certain endroit à telle date. Mais s'ils s'étaient arrêtés au petit lac des Esclaves, où se trouvent les métis, ils n'auraient pas pu se rendre au grand lac des Esclaves à temps pour y rencontrer les sauvages. Cependant, le commissaire des métis est sous les ordres du commissaire des sauvages. Les commissaires des sauvages sont : L'honorable David Laird, J. J. McKenna, un fonctionnaire du département et James H. Ross, du gouvernement du Nord-Ouest. Nous avons demandé à M. l'abbé Lacombe d'accompagner la commission, à titre de conseiller. Tous ceux qui habitent le Nord-Ouest, protestants comme catholiques, savent qu'il n'y a pas un homme aussi respecté et aimé des sauvages que l'abbé Lacombe.

M. DAVIN : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISNTRE DE L'INTERIEUR : Nous ne pouvions pas faire un meilleur choix pour aplanir les difficultés qui pourraient surgir. Je l'ai vu moi-même et je l'ai supplié d'accorder ses services à la commis-

sion et il a consenti après beaucoup d'hésitation. Il ne fait pas partie de la commission et ne possède aucun pouvoir ; il agira simplement comme conseiller. M. Harrison Young, d'Edmonton, est secrétaire de la commission. M. C. H. West, M.D., est le médecin de l'expédition. Il y a aussi deux commis. A. J. Conroy et W. W. Martin. La commission pour les métis est composée du major Walker, de Calgary, et de M. J. A. Côté, un employé du département de l'Intérieur, et de deux commis,un de langue anglaise, M. Charles Mayer, et un secrétaire français, M. Prud'homme. Il a été décidé par arrêté du conseil que MM. Laird et McKenna recevront $6 par jour, en plus de leurs appointements. Un crédit a été demandé à cet effet. Nous payons à l'abbé Lacombe $10 par jour, pour le temps du voyage. Le secrétaire, M. Young, et le Dr West, reçoivent $6 par jour. Ils n'appartiennent pas déjà au service civil. M. Conroy recevra $100 par mois et M. Martin $75. Le major Walker reçoit $10 par jour et nous demandons au parlement d'ajouter $5 par jour aux appointements de M. Côté. Les deux secrétaires reçoivent chacun $100 par mois. Le reste du personnel consiste en un interprète, un cuisinier et deux domestiques. L'expédition sera escortée de dix hommes de la police à cheval, et un officier. Toutes les provisions ont été achetées au moyen de soumissions, de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

M. FOSTER : Combien de chemin cette expédition aura-t-elle à parcourir ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le gouvernement désirerait qu'elle se rendît jusqu'au grand lac des Esclaves ; mais il est impossible de dire quel chemin elle pourra parcourir. Tout dépendra des facilités qu'ils rencontreront chez les sauvages.

M. DAVIN : Le ministre peut-il dire si des endroits commodes ont été désignés pour y rencontrer les sauvages, comme cela s'est fait, lors du traité Morris ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui, des avis ont été envoyés. Au printemps de 1897, je croyais pouvoir envoyer des commissaires durant l'été de 1898 ; mais nous n'avons pas pu faire avertir les sauvages assez tôt. Il y a environ 18 mois que ces avis sont partis. Nous en avons distribués aux officiers de la police à cheval, aux employés de la Compagnie de la Baie d'Hudson, aux commerçants, aux missionnaires et à tous ceux qui pouvaient s'en charger. On a fait connaître autant que possible aux sauvages, les endroits où ils devront rencontrer les commissaires.

M. DAVIN : Le ministre sait-il quelle quantité de provisions il faudra ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai expliqué que des soumissions avaient été demandées et que la fourniture des provisions a été donnée à la Compagnie de la Baie d'Hudson. L'automne dernier, pendant que j'étais à Winnipeg, après avoir causé avec M. Laird et M. Chipman, le principal agent de la Compagnie de la Baie d'Hudson, il a été décidé d'acheter encore d'autres provisions, et il fût convenu que M. Chipman les fournirait aux prix du contrat, et nous créditerait pour certaines provisions que nous ne prenions pas. Voici la facture :

224 sacs de farine	$3,827 00
1,404 liv. lard fumé	2,191 22
5,050 liv. de thé	1,594 54
3,614 liv. de tabac	2,867 14
Total	$ 10,479 90

M. DAVIN : Il s'agit ici d'ajouter $13,000 au crédit de $178,000 déjà voté, pour faire distribuer des provisions aux sauvages indigents et autres des Territoires du Nord-Ouest et du Manitoba. L'honorable ministre a-t-il demandé des soumissions pour la fourniture de ces provisions ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : En règle générale toutes les provisions du département des Sauvages sont achetées par soumissions, à l'exception de quelques petits articles, comme des remèdes, certains instruments, etc.

M. DAVIN : L'honorable ministre peut-il dire pour quelles réserves ces nouvelles provisions ont été achetées ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Voici un état :

Quantités additionnels de farine, lard et bœuf accordées en plus du montant déjà mentionné et accordé dans les estimations—

Rivière Swan—	
70 sacs de farine	$112 00
1,000 liv. de lard	105 00
Moose Mountain—	
25 sacs de farine	42 50
250 liv. de lard	26 25
1,500 liv. de bœuf	75 00
Lac Croche—	
150 sacs de farine	300 00
4,000 liv. de bœuf	200 00
Assiniboine—18 sacs de farine	30 60
Muscowpetung—500 liv. de lard	53 50
Touchwood—7,500 liv. de bœuf	375 00
Carlton—1,000 liv. de lard	109 00
Battleford—330 sacs de farine	722 70
Lac à l'Oignon—112 sacs de farine	329 28
Lac la Selle—	
137 sacs de farine	356 20
1,000 liv. de lard	127 37
Munitions et ficelle	100 00
Edmonton—	
1,000 boisseaux de blé à moudre	600 00
10,000 liv. de bœuf	500 00
2,000 liv. de lard	225 00
Hobbema—	
4,000 liv. de lard	450 00
1,000 boisseaux de blé à moudre	600 00
Morley—	
39 sacs de farine	68 25
35,000 liv. de bœuf	1,750 00
Piegans—268 sacs de farine	459 20
	$12,622 43

M. DAVIN : Relativement au dernier item, l'honorable ministre aurait-il l'obligeance de nous dire comment il se fait qu'il a jugé à propos de demander ce montant additionnel pour acheter du bétail ? Cela a dû être fait dans le but d'encourager les sauvages qui ont de magnifiques pâturages à se livrer avec plus de soin à l'élevage du bétail et à améliorer celui qu'ils possèdent déjà. On leur a fourni un taureau de race et ils doivent être maintenant capables de se procurer eux-mêmes leur bétail.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce montant est destiné à acheter des taureaux de race. Tous ceux qui se sont sont occupés des développements des territoires du Nord-Ouest, savent que rien n'est aussi important que l'amélioration de la qualité du bétail. Des acheteurs d'animaux, Gordon et Ironsides, qui ont pour ainsi dire le monopole de l'exportation du bétail dans le Nord-Ouest, m'ont dit qu'ils ont trouvé de meilleurs animaux sur les réserves des sauvages que dans n'importe quelle autre partie des territoires du Nord-Ouest, à l'exception peut-être de deux ou trois endroits où les compagnies qui y font des affaires ont apporté beaucoup d'attention à l'élevage du bétail ; ce progrès est en grande partie dû à la politique suivie à cet égard par l'ancienne administration, qui s'est occupée de fournir des taureaux de race aux réserves, et je me fais un plaisir de suivre l'exemple de mes prédécesseurs sous ce rapport. Je me suis occupé tout particulièrement de cette question, et j'ai demandé ce crédit afin de continuer cette politique.

Je vais donner à mon honorable ami les noms des réserves où j'ai l'intention de fournir du bétail : Piégans, 10 animaux d'un an ; Bloods, 16 ; Morley, 9 (deux ans) ; Pieds-Noirs, 4 ; Lac au Canard, 5 ; Carlton, 4 ; Battleford, 4 ; Clandeboye, 3 ; Rivière Berens, 5 ; Manitowapah, 4 ; Portage-la-Prairie, 2. Quarante-neuf têtes de bétail ont déjà été achetés dans l'Ontario par M. Thos. Harkness, à un prix moyen de $91.50.

M. BELL (Pictou) : Je me permettrai d'appeler l'attention de l'honorable ministre sur l'item 67, destiné à augmenter le nombre des visites des médecins et des médicaments à être donnés dans la Nouvelle-Ecosse. Je voudrais savoir s'il y a une partie de ce montant destiné au comté de Pictou.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne puis dire à l'honorable député de quels comtés en particulier viennent les comptes. Il y a encore certains comptes en suspens dans la Nouvelle-Ecosse. Il est bien probable que quelques-uns d'entre eux viennent du comté de Pictou.

M. BELL (Pictou) : Cette somme n'est pas destinée à augmenter le paiement annuel, mais simplement pour payer les arrérages ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Uniquement pour payer l'augmentation des comptes de cette année, afin de régler le tout.

M. BELL (Pictou) : Dans le comté de Pictou ce montant s'élève en tout à $75.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous avons fait tout ce qui était en notre pouvoir pour réduire les dépenses autant que possible, mais les demandes augmentent tous les jours.

M. DAVIN : J'approuve la politique de l'honorable ministre qui consiste à amener des taureaux de race sur les réserves des sauvages, et je crois qu'il serait aussi à propos d'y placer des étalons de race. Actuellement les sauvages reçoivent $10, $15 ou $20 pour leurs chevaux. Le sauvage est de nature un éleveur de chevaux, mais il faut lui enseigner l'élevage du bétail.

Il arrive quelquefois de les voir en possession d'un bon cheval, mais règle générale leurs chevaux sont de race inférieure, et cela est dû au peu de valeur des étalons qu'ils possèdent. Non seulement ces étalons font tort à l'élevage des chevaux de la réserve, mais il arrive souvent que ces étalons sortent de la réserve et causent des torts considérables aux chevaux des cultivateurs de race blanche.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les inspecteurs chargés de voir à améliorer l'élevage du bétail, se sont aussi occupés de cette question. Mais ces deux questions diffèrent considérablement l'une de l'autre. Le prix d'un taureau pur sang varie entre $90 et $100. Ainsi, avec une somme de $5,000 il est possible d'améliorer considérablement la race du bétail, mais un montant comme celui-là ne permettrait pas d'acheter un bien grand nombre d'étalons.

M. DAVIN : Je crois que l'on pourrait acheter un bon nombre d'étalons de race avec cette somme, ce ne serait peut-être pas des chevaux de prix, mais ils n'en contribueraient pas moins à améliorer la race des chevaux des sauvages, et le résultat de cela serait que ces derniers pourraient obtenir $75 ou $80 pour leurs chevaux tandis qu'ils ne peuvent réaliser actuellement que $20 ou $30. Du moment qu'un sauvage s'apercevrait qu'il peut obtenir un prix plus élevé pour ses chevaux, il s'efforcerait d'en améliorer la race. Je voudrais aussi savoir de l'honorable ministre s'il a demandé des soumissions dans tous ces cas là.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui, des avis publics ont été donnés.

M. DAVIN : L'honorable ministre a-t-il fait publier des listes des effets dont il avait besoin dans chaque cas ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les seuls approvisionnements qui ne sont pas achetés au moyen de soumissions dans le ministère des Affaires des Sauvages sont

de peu d'importance, et ils sont achetés par les agents locaux. Règle générale ces approvisionnements pour les sauvages sont achetés au moyen de soumissions. Des listes des effets sont fournies, et je crois que les approvisionnements sont achetés à bon marché.

M. BERGERON : Comme je n'étais pas ici quand l'item 66 a été adopté, je demanderais à l'honorable ministre de me permettre de lui poser quelques questions. Il y a un mois ou deux des requêtes furent envoyées à l'honorable ministre, de la part des sauvages de Caughnawaga, relativemnt à l'élection de leur chef. On m'avait demandé de surveiller les intérêts des sauvages, mais j'ai refusé. Je voudrais maintenant savoir ce qui a été fait à ce sujet.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je me souviens du cas dont l'honorable député veut parler. Je préférerais ne pas faire de déclaration à ce sujet avant l'ajournement.

M. BERGERON : Nous voulons, si possible, éviter la répétition des scènes qui ont eu lieu à Saint-Régis. Qu'est-il advenu de cette affaire des sauvages à Saint-Régis ? J'ai vu dans les journaux qu'une élection avait eu lieu sur la réserve, et je crois que les chefs ne sont pas satisfaits du résultat. Est-ce une élection à vie qui a été faite là, ou seulement pour trois ans ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il s'agit là d'une question que je connais bien et dont j'ai eu occasion de m'occuper attentivement, il n'y a pas encore bien longtemps. J'ai constaté, lorsque j'ai pris connaissance de cette affaire pour la première fois, que le ministère éprouverait de sérieuses difficultés à ce sujet, les sauvages de la réserve de Saint-Régis s'étant, pour ainsi dire révoltés contre l'autorité. Ce que je viens de dire, je le tiens des employés permanents du département. Les sauvages avaient, pour ainsi dire, levé l'étendard de la révolte, et déclaré aux agents du gouvernement qu'ils obéiraient à la loi si cela leur faisait plaisir.

Il y a quelques années, lorsque les brefs d'exécution furent émis contre certains sauvages, les constables chargés d'exécuter ces mandats furent simplement chassés de la réserve par les sauvages.

Toute la difficulté semble provenir du fait que la réserve canadienne est voisine d'une réserve américaine située le long de la frontière, et les sauvages de cette dernière réserve sont beaucoup plus turbulents que les sauvages établis sur notre territoire. Il y a déjà longtemps, le ministère avait établi le système électif dans cette tribu, mais lorsque l'on voulut faire une élection, les sauvages refusèrent d'obéir à cet ordre. Plusieurs députations vinrent me voir à ce sujet. L'une de ces députations déclara qu'elle voulait conserver l'ancien système d'élection en usage dans la tribu. Une autre députation me déclara de son côté que les sauvages étaient de bons et honnêtes citoyens disposés à obéir à la loi, et prêts à accepter ce qui leur serait ordonné par le ministère, mais ils ajoutaient : le ministère va être obligé de nous appuyer et d'empêcher les autres sauvages qui refusent de se soumettre au désir du ministère de nous faire violence. Ils déclarèrent de plus : Si vous n'en agissez pas ainsi, et si vous permettez aux sauvages mécontents de tenir tête au département, nous ne serons plus en sûreté sur la réserve.

Ceux d'entre nous qui se sont déclarés prêts à se conformer au désir du ministère, vont recevoir avis qu'ils n'ont rien à dire relativement aux affaires de la réserve, et les mécontents vont pouvoir conduire les affaires à leur guise. D'un côté, nous avions un certain nombre de sauvages bien disposés et qui nous demandaient de faire respecter nos propres règlements et de l'autre côté, nous avions un certain nombre d'esprits turbulents qui se disaient bien décidés à résister aux volontés du ministère.

Les meneurs ne paraissaient pas être bien nombreux, mais tous étaient du plus mauvais caractère. Après avoir étudié la question avec beaucoup de soin, de concert avec M. Macrae, qui possède une connaissance spéciale du caractère des sauvages, qui a été inspecteur dans l'Ontario, à Québec et dans les Territoires du Nord-Ouest, et qui est, je crois, aussi bon juge que n'importe quel employé du ministère sur les moyens à prendre pour maîtriser les sauvages rebelles, j'en arrivai à la conclusion que la seule chose qu'il nous restait à faire était de faire valoir l'autorité du ministère. Il était rien moins que ridicule de vouloir prétendre qu'un bref d'arrestation émis dans la province de Québec ne pouvait pas être exécuté sur cette réserve. Ils déclarèrent tout simplement qu'ils n'admettraient sur cette réserve que ceux qu'il leur plairait d'y laisser entrer.

Vn ces faits, je décidai qu'un tel état de choses devait cesser à n'importe quel prix ; et c'est pour cette raison que nous ordonnâmes une nouvelle élection. Je demandai au ministère de la Justice d'envoyer le colonel Sherwood, le chef de la police fédérale, sur la réserve afin de surveiller ces élections. L'honorable député (M. Bergeron) sait ce qui a eu lieu après cela, car toutes ces nouvelles ont été publiée par les journaux. Un incident regrettable eut lieu peu de temps après. Le chef de police fut violemment insulté, et, étant convaincu que les sauvages voulaient attenter à sa vie, il tira un coup de revolver. Un sauvage qui se trouvait près de là, fit un mouvement vers le chef de police, et le coup tiré par ce dernier eut un résultat fatal.

Après avoir étudié cette question avec soin, j'en suis arrivé à la conclusion que le colonel Sherwood n'était pas à blâmer en cette affaire, mais qu'au contraire, il méritait des félicitations pour la bravoure et le sang-froid dont il avait fait preuve en

parvenant à ne pas tirer jusqu'à ce moment.

On demanda au ministère de la Justice de prendre les procédures nécessaires pour obtenir le châtiment de ces sauvages. Cette révolte donna lieu à beaucoup de tapage durant un certain temps, et l'honorable député a dû apprendre par les journaux que la situation était excessivement tendue, mais il fut décidé que le gouvernement devait agir énergiquement. Aucun détachement militaire ne fut envoyé sur la réserve, mais les sauvages furent avertis qu'ils allaient être arrêtés, et ils finirent par se rendre. Relativement aux personnes accusées d'avoir essayé d'empêcher l'élection d'avoir lieu, et à celles qui étaient accusées d'avoir assailli le colonel Sherwood, le ministère accepta leur soumission sans condition, mais après avoir consulté le Solliciteur général, qui représentait le ministère de la Justice en cette affaire, il fut décidé de permettre aux sauvages de retourner sur la réserve, sur leur promesse de ne pas recommencer les troubles, et de comparaître de nouveau quand ils en seraient requis.

J'envoyai ensuite un officier du ministère des Affaires des Sauvages sur la réserve, avec instruction de tenir l'élection conformément aux termes de l'acte. M. Macrae vient d'arriver de cet endroit, et il me dit qu'il a tenu l'élection tel que voulu par la loi. Ainsi donc le gouvernement a gagné son point. Il ne peut y avoir de doute que cette conduite a suscité beaucoup de murmures de la part des mécontents, et cela devra durer encore quelque temps. Je crois que nous avons raison de nous réjouir que les sauvages aient reconnu l'autorité du ministère, et le résultat de cela, c'est que les affaires vont pouvoir être administrées sur cette réserve comme sur toutes les autres.

Il y a maintenant un autre point sur lequel je désire dire un mot. On a prétendu que toute la difficulté résultait du fait que le ministère avait voulu mettre de côté l'ancien système établi dans la tribu d'élire le chef. Or, il est une chose certaine, c'est que ces sauvages ignorent complètement l'ancien système électif autrefois en usage dans la tribu. Ils parlent bien de retourner à ce système, mais si vous leur demandez en quoi il consiste, ils sont incapables de vous répondre. C'est tout bonnement une vieille histoire qui circule de bouche en bouche par les membres de la tribu, et qui sert de prétexte à un certain nombre pour créer de l'agitation. Ils veulent résister à l'autorité, lorsque les membres bien disposés de la tribu ne demandent pas mieux que d'obéir à la loi. Tout est maintenant tranquille.

M. BERGERON : Dois-je comprendre que tous ces sauvages qui avaient été arrêtés et conduits à la prison de Beauharnois ont été mis en liberté en fournissant un cautionnement ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. BERGERON : Chacun d'eux ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non; mais le plus grand nombre ont été, je crois, remis en liberté en fournissant un cautionnement. Tous ont dû fournir un cautionnement, quelques-uns d'entre eux ont été obligés de fournir un cautionnement personnel et à part cela une autre caution.

M. BERGERON : Je croyais que deux d'entre eux avaient été retenus en prison. Quelques-uns de ces sauvages ont été retenus en prison ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non, ils ont tous été remis en liberté.

M. BERGERON : Sont-ils tenus de comparaître de nouveau devant le juge, ou bien s'ils ont été remis en liberté pour un temps illimité en fournissant un cautionnement ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Permettez-moi de m'expliquer. La vérité, c'est qu'ils sont tous tenus de comparaître au prochain terme de la cour criminelle, qui devra avoir lieu dans environ neuf mois dans ce district. Mais il est maintenant compris que si tout va bien d'ici là, les procédures ne seront pas poussées plus loin.

M. BERGERON : J'ai cru comprendre que le ministère avait retenu les services d'un avocat à cet endroit.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: En effet.

M. BERGERON : A Beauharnois ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne puis dire exactement s'il demeure à cet endroit, mais je sais que les services d'un avocat ont été requis pour défendre les sauvages, on a cru que c'était là la meilleure manière de procéder.

M. BERGERON : Quel est le nom de cet avocat ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : M. Brossoit.

M. BERGERON : Quel montant M. Brossoit a-t-il reçu du ministère pour ses services dans cette affaire ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Son mémoire de frais a été taxé par le ministère de la Justice à environ $470. Les comptes de cette nature me sont adressés et si je crois qu'ils sont dus, je les envoie au ministère de la Justice pour être taxés. Il ne peut y avoir de doute que nous étions tenus de payer ce montant, car c'est moi-même qui avais conseillé d'employer un avocat.

M. BERGERON : Cet argent a-t-il été remis à M. Brossoit ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui, je crois qu'un chèque a été émis pour ce montant.

M. BERGERON : Quel était le montant du mémoire de frais de M. Brossoit ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le comptable du ministère me dit qu'il croit que le mémoire de frais de M. Brossoit s'élevait à $600 et qu'il a été réduit et taxé à environ $470. Si l'honorable député désire obtenir le chiffre exact, je puis le lui fournir.

M. BERGERON : Si cela ne donne pas trop d'ouvrage à l'honorable ministre, j'aimerais à connaître le montant du mémoire de frais de M. Brossoit, et le montant qui lui a été payé.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est très bien.

Sauvages de la Colombie Anglaise..... ... $3,200

M. McINNES : Je veux profiter de l'occasion qui m'est offerte pour appeler l'attention du ministre sur certaines choses qui se rapportent aux réserves des sauvages dans la Colombie Anglaise. Sur la côte ouest de l'Ile de Vancouver, on a découvert des gisements importants de minerai d'or, d'argent, de fer, de cuivre et d'autres métaux ; les découvertes ont donné lieu à de nombreuses recherches dans cette partie de l'île. Mais il existe un certain nombre de réserves sur la côte ouest de l'île, et les mineurs ont dans plusieurs cas choisi des claims qui ont été trouvés plus tard comme étant situés sur des réserves de sauvages. Lorsqu'ils ont voulu faire enregistrer ces claims, on leur a dit que cela était impossible, attendu que ces concessions minières se trouvaient situées sur des réserves, et bien que la chose ait été soumise aux agents du ministère des Affaires des Sauvages, ils n'ont pu obtenir de réponse satisfaisante de la part de ces derniers, et rien n'a été fait à ce sujet.

Je suis informé par des personnes dignes de foi que dans un cas en particulier, il n'y a plus qu'un sauvage sur la réserve, et si cela est vrai, est-il au pouvoir de ce sauvage d'arrêter absolument le développement des richesses minières qui se trouvent sur le territoire compris dans la réserve ? Il est bien certain que tant que le conflit de juridiction existera entre les autorités provinciales et fédérales, les richesses minières que contiennent ces réserves, ne pourront jamais être exploitées, et comme je sais d'une manière certaine que des découvertes importantes ont été faites sur ces réserves, et qu'il est à désirer que ces mines soient exploitées, je crois que l'honorable ministre (M. Sifton) devrait prendre les mesures nécessaires pour faire préparer un règlement quelconque permettant l'exploitation de ces mines, ou bien s'entendre avec les autorités provinciales pour décider des moyens à prendre et des règlements à adopter pour permettre l'exploitation des gisements miniers qui existent sur ces réserves.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il s'agit là d'une question de la plus grande importance, mais qui présente de sérieuses difficultés. Le droit aux métaux précieux qui se trouvent sur les réserves des sauvages fait depuis longtemps l'objet de nombreuses contestations, et cette question a donné naissance à de nombreuses difficultés dans l'administration des affaires des sauvages. Il a été décidé dans la cause bien connue du chemin de fer de ceinture de la Colombie Anglaise que les métaux précieux appartenaient à la Couronne, tel que représentée par le gouvernement provincial, et que ce dernier avait un droit de prérogative sur les métaux trouvés sur des terrains ayant appartenu à la Couronne dans la province.

Aussitôt cette décision rendue, les provinces prétendirent que ces métaux précieux qui pouvaient se trouver sur les réserves des sauvages leur appartenaient. Cela suffit pour faire comprendre à l'honorable député la position délicate qui nous est faite à ce sujet. En premier lieu, il y a le gouvernement fédéral qui est chargé du soin d'administrer les réserves au nom des sauvages ; à part cela, nous avons les provinces qui se prétendent propriétaires des mines qui peuvent être trouvées sur ces réserves, mais il ne faut pas oublier que, quels que soient les droits des provinces aux métaux précieux, elles sont incapables d'adopter de règlement pouvant permettre à un mineur d'aller exploiter un terrain situé sur les réserves des sauvages, sans que ce mineur ait obtenu au préalable la permission de ces sauvages.

Nous avons donc là une question très compliquée. Jusqu'à présent, le gouvernement fédéral a toujours nié aux provinces le droit de pouvoir se prétendre les propriétaires des métaux précieux trouvés sur les réserves des sauvages. Cette difficulté existe dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse, de l'Ontario et de la Colombie Anglaise, et elle est un obstacle à la bonne administration de ces réserves. Il y a quelque temps—sur les sollicitations de mon honorable ami (M. McInnes)—j'ai donné instruction aux officiers du ministère d'essayer de préparer des règlements pouvant permettre d'exploiter les mines qui se trouvent sur ces réserves, et s'il devenait nécessaire d'empêcher un conflit de juridiction, je vais essayer de voir à faire conclure un arrangement entre les provinces, afin que les droits de ces personnes de travailler en vertu de ces règlements soient reconnus. Je ne crois pas que cela offre de difficultés sérieuses, et j'espère réussir à mettre à exécution les conseils de mon honorable ami (M. McInnes).

M. PRIOR : Je voudrais appeler l'attention de l'honorable ministre sur le cas de la réserve des sauvages Songhees à Victoria. Il y a quelque temps, j'ai demandé et obtenu la production de la correspondance échangée entre les autorités provinciales et

fédérales, relativement à cette question, et j'ai constaté avec peine, du moins en lisant cette correspondance, que toute l'affaire est encore dans le "statu quo".

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député (M. Prior) admettra que je ne suis pas responsable de cet état de choses.

M. PRIOR : Je dois admettre qu'en tant que j'ai pu m'en rendre compte, l'honorable ministre a fait son possible pour en arriver à un arrangement avec le gouvernement provincial, et je crois aussi que les membres de ce dernier cabinet ont fait de leur mieux pour s'entendre avec lui, mais les prétentions des deux gouvernements sont diamétralement opposées. Les faits sont les suivants : Nous avons une réserve de sauvages à Victoria, laquelle est habitée par une petite tribu de sauvages Songhees. Leur possession remonte au temps du gouverneur Douglas, aux jours de l'ancienne colonie de la Couronne. Je pense qu'il est mentionné qu'il leur a cédé la réserve des sauvages en franc-alleu.

En outre, reste le fait que la population de Victoria est très désireuse de voir éloigner ces sauvages, vu qu'ils constituent une menace pour la ville sous plus d'un rapport. Il y en a très peu, mais ceux qu'il y a, persistent à demeurer sur leur réserve, laquelle comprend 119 acres, et intercepte, sur une étroite lisière de terrain, l'accès du port à la ville. Il n'y aurait pas de difficultés, je crois, à ôter de là ces sauvages, si le gouvernement fédéral abandonnait sa prétention énonçant que l'argent provenant de la vente de la réserve doit être versé à son fonds concernant les sauvages. Mais tant qu'il s'en tiendra à cette prétention, aucun arrangement ne sera possible, car le gouvernement provincial prétend que si les sauvages la quittent, la réserve lui est réversible. L'honorable ministre a délégué M. McKenna, un des fonctionnaires de son département, auprès du gouvernement de la Colombie Anglaise, afin d'essayer d'en arriver à un arrangement ; mais, d'après la correspondance, l'arrangement n'a pas eu lieu, et l'affaire n'est pas plus avancée maintenant qu'il y a deux ans.

L'honorable ministre peut-il suggérer un moyen d'effectuer un compromis à ce sujet ? Il me semble qu'il ne devrait pas y avoir de difficulté. Le gouvernement provincial a offert d'établir les sauvages sur une nouvelle réserve, et de payer les frais de déplacement, pourvu que le gouvernement fédéral consente à ce que la propriété de l'ancienne réserve soit transférée à la province.

Je prierais l'honorable ministre de considérer la question aussitôt qu'il le pourra, parce que, indépendamment de toute politique, c'est là une question irritante à Victoria. Tout le monde en cette ville, désire voir éloigner les sauvages. Peu importe à la population que la propriété de la réserve soit attribuée à la confédération ou à la province, du moment que le terrain en peut être utilisé à des fins de chemins de fer ou à d'autres fins.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je reconnais parfaitement l'importance de la matière que l'honorable député me signale. Il y a environ un an et demi, ce sujet a été instamment porté à mon attention. On me représenta que la population et les autorités de Victoria, ainsi que les autorités de la province, étaient excessivement désireuses de voir adopter les démarches voulues pour opérer l'éloignement de ces sauvages de la réserve située près de cette ville, et pour rendre la province ou les autorités locales propriétaires de cette réserve. Je reconnus la force de cette représentation, et voici quelle était la position lorsque j'ai pris la direction de ce département.

Le département était assailli, parce qu'il n'avait pas agi, c'est-à-dire, parce qu'il avait refusé de négocier avec la province. J'ai déclaré immédiatement qu'il n'y avait pas lieu de ne pas s'aboucher avec la province pour faire ce qui était raisonnable et juste. J'ai envoyé M. McKenna à Victoria pour examiner toute l'affaire. On l'avait choisi parce qu'il avait fait quelques années auparavant un rapport sur la loi concernant les sauvages de la Colombie Anglaise, et qu'il était fort au fait de toute la question. Il se rendit dans cette province, et il négocia durant quelque temps avec les membres du gouvernement de ceux-ci. J'y ai été moi-même, subséquemment.

Telle que la question me fut soumise d'abord, voici quelle était la position. On demandait au département d'agir conjointement avec le gouvernement provincial pour faire quitter à ces sauvages la réserve, et nous avons fait une proposition que l'honorable député a lue sans doute. Cette proposition ne visait nullement à faire retirer un avantage quelconque par le gouvernement fédéral. Au contraire, celui-ci consentait à se charger de tranférer les sauvages de cette réserve sur une autre, dans le cas où la province ferait certaines choses qui ne devaient en rien lui profiter, à lui, le gouvernement fédéral. Nous agissons simplement en qualité de fidéicommissaire.

Lorsque j'ai été à Victoria, j'ai rencontré des membres de l'ancien gouvernement provincial, et j'ai été étonné, après avoir eu une conférence avec eux, de voir que ce qu'ils désiraient était, non pas de voir éloigner les sauvages de la réserve, mais de faire faire de l'argent à la province à même cette affaire. Il ne s'agissait pas de me demander de consentir à l'éloignement de ces sauvages, aux frais du gouvernement fédéral, et sans que celui-ci retire aucun bénéfice, ce que j'étais parfaitement disposé à faire ; mais on me représentait que c'était là une propriété de prix, et que le gouvernement provincial voulait en faire quelque chose. Je répondis qu'il s'agissait là d'une tout autre question,

et que je n'avais pas compris que l'affaire comportât une question financière. Je dis à M. Eberts, le procureur général, que j'avais cru que le gouvernement provincial agissait simplement dans l'intérêt de la ville de Victoria, et que j'étais disposé à l'aider ; mais j'ajoutai que le gouvernement fédéral se trouvait dans la position d'un fidéicommissaire, et que nous ne pouvions outrepasser les prescriptions de la loi. Il souleva la question de titre, et je dis : "Je ne puis régler cette question, non plus que vous. Nous sommes avocats l'un et l'autre, et l'un aura une opinion, et l'autre une autre ; mais quand la question aura été décidée, le gouvernement fédéral en passera par la décision rendue. Nous ne nous lions pas d'avance, non plus que nous vous demandons de le faire ; nous vous demandons seulement de déclarer que vous acceptez notre proposition, savoir : Que tout argent dérivant de la vente de la propriété sera employé de la manière prescrite par la loi."

Je suis encore parfaitement disposé à donner suite à cette proposition ; et si d'après une décision subséquente il y a de l'argent qui n'appartient pas au gouvernement fédéral ni aux sauvages, mais qui appartient à la province, cet argent sera remis à celle-ci. Je suis disposé à faciliter la décision de la question de toute manière raisonnable quelconque.

Mon honorable ami admettra, j'espère, que c'est là tout ce qu'il m'est possible de faire. En ma qualité de représentant légal des sauvages, je ne puis rien faire de plus qu'administrer le fidéicommis suivant les prescriptions de la loi. Je ne pourrais aliéner l'actif du fidéicommis sans engager la responsabilité du gouvernement.

A six heures la séance est suspendue.

Séance du soir.

(En comité.)

M. PRIOR : Lors de la suspension de la séance, l'honorable ministre de l'Intérieur terminait justement un exposé relatif à la situation actuelle de la réserve des sauvages dits Songhees. Je pense que ses remarques tendaient à établir que le titre de ce terrain n'avait pas été déterminé par une cour de justice.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Voici la situation : Cette réserve de sauvages a été fondée avant la Confédération, et le gouvernement provincial prétend que les sauvages possèdent le seul droit de demeurer sur le terrain et d'en jouir à titre d'usufruitier tant qu'ils jugeront à propos de l'habiter ; et que dès qu'ils quitteront ce terrain, leur droit cesse d'exister, et que le dit terrain retombe dans le domaine de la province. Je n'affirme pas que la prétention est erronée, je dis simplement qu'en ma qualité de fidéicommissaire des sauvages, je ne puis l'admettre. Si une cour de justice décide qu'elle est bien fondée, sa décision libérera naturellement le surintendant général des sauvages de toute responsabilité. Il me faut, cependant, avoir une décision valide, et c'est le devoir du gouvernement d'empêcher que la décision soit rendue par défaut.

M. PRIOR : Il me semble que le gouvernement devrait remettre la question aux tribunaux, pour la faire décider immédiatement ; car, tant qu'elle ne l'aura pas été, je suppose qu'on ne pourra rien faire au sujet de cette réserve, et d'autres dont les titres peuvent être contestés.

Je comprends que le gouvernement, en sa qualité de fidéicommissaire des sauvages, pourrait avoir tort de céder, mais il serait beaucoup plus juste que la province ou la ville de Victoria, dans ce cas-ci, obtienne tous les avantages qui pourraient découler du transfèrement de ces sauvages sur une autre réserve. Lorsque cette réserve a été concédée il y a des années, le terrain était de fort peu de valeur ; aujourd'hui, cette valeur est excessive, et le résultat n'en peut être attribué au fait des sauvages, mais à la manière dont les habitants et les contribuables de la ville, sise tout en face de la réserve, ont bâti cette ville. Vu ce fait, si quelqu'un doit retirer quelque avantage de la vente de cette réserve, ce devrait être ou la province ou la ville, et plutôt celle-ci.

Du reste, le ministre et le gouvernement provincial comprennent parfaitement ce sujet, et je ne suppose pas que tout ce que je puis dire soit de nature à l'éclairer davantage. Seulement, si le titre est douteux, on devrait le faire déterminer sans retard ; et l'honorable ministre, j'espère, fera son possible pour obtenir une décision à cet égard, et éloigner ces sauvages de la réserve pour les établir quelque part ailleurs, laissant à la partie y ayant droit l'avantage d'en recueillir le bénéfice.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'approuve dans une grande mesure le désir dont l'honorable député est animé de voir s'effectuer un règlement. Aussi entends-je faire au gouvernement provincial une proposition à laquelle il n'objectera pas, je crois, proposition qui lui fournira l'occasion de régler la question, s'il est disposé à le faire.

M. MONK : Je n'étais pas ici lorsqu'il a été question de la nature du titre des sauvages, mais n'a-t-il pas été décidé dans une cause de la province de l'Ontario, que le titre des sauvages est réversible en faveur de la Couronne, représentée par la province, dans le cas où les sauvages quittent la réserve ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Comme avocat, l'honorable député est parfaitement au fait des causes de cette nature, dont il existe un certain nombre. Dans la cause de la minoterie de Sainte-Catherine, la

décision du tribunal est allée très loin, et c'est en invoquant la portée de cette décision que le gouvernement provincial prend sa présente attitude. Mais mon honorable ami comprendra que les sauvages ont droit de rester sur leur réserve, et que nul n'a droit à cette réserve tant qu'ils sont là ; et il est de mon devoir de voir à ce que les sauvages, s'ils partent, soient placés dans une position aussi avantageuse que celle qu'ils auront quittée.

M. PRIOR : Puis-je savoir de l'honorable ministre pourquoi on demande ces $2,000 insérés dans l'item destiné à affecter un montant supplémentaire à la commission concernant les inspecteurs et les réserves de la Colombie Anglaise ? Il y avait coutume d'y avoir une commission. L'honorable Peter Reilley n'était-il pas le commissaire des réserves des sauvages, et n'a-t-il pas été mis à la retraite parce qu'il n'y avait plus d'ouvrage à faire ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il y a des comptes impayés dont l'acquittement requiert $2,000.

M. PRIOR : Cet argent a été dépensé sans qu'il y eût de crédit de voté ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous avions un crédit pour faire face aux dépenses se rattachant à la commission concernant les réserves de la Colombie Anglaise, mais ces dépenses ont dépassé le montant du crédit. On a commis des erreurs de copiste dans la préparation des détails de la résolution (n° 69). En vertu de cette résolution, il existe un item affectant un montant supplémentaire à l'achat des provisions destinées aux sauvages pauvres et laborieux du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest, soit $3,000. Or, lorsque j'ai fourni les détails, ceux-ci indiquaient un montant de $12,800.

L'item suivant est destiné à pourvoir au paiement à Clara Baker d'une gratification égale au salaire annuel de son mari, W. M. Baker, tué dans l'exercice de ses fonctions, soit $400. Une erreur de copiste a été commise, car il s'agit de $480, et non pas de $400.

Je propose donc de diminuer de $80 le dit montant de $13,000, et d'augmenter l'autre montant à $480, ce qui ne changera pas le montant total.

Le MINISTRE DES FINANCES : Bien que les estimations supplémentaires importent principalement dans le moment, il existe dans les estimations principales relatives au département des Sauvages quelques item d'une importance presque égale, attendu que ces item ont trait aux pensions dues aux sauvages devenant échues dans le cours de la première semaine de juillet, ainsi qu'à d'autres matières semblables. La cause du retard qui pourrait être expliquée à des blancs, ne pourraient l'être aussi aisément aux sauvages. Il serait donc bon, si le comité voulait y consentir, de passer un instant de l'examen des estimations supplémentaires à celui des crédits du budget principal concernant les sauvages.

M. SPROULE : Quelle différence cela fera-t-il si l'on n'accorde pas son assentiment au bill ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous pouvons avoir à accepter notre bill des subsides par acomptes ; mais s'il y a un premier bill des subsides, il sera bon qu'il contienne ces crédits, vu que leur absence de ce bill pourrait avoir l'effet de nous faire manquer à nos engagements envers les sauvages. Le principal item que je propose est l'item portant le n° 211 des estimations principales. Il y a un certain nombre d'item indiscutables, et nous pourrions les adopter d'emblée ; cependant, si l'on décide de procéder item par item, je n'objecterai pas.

M. FOSTER : Il vaudrait mieux examiner cet item 211 article par article.

Déménagement des sauvages du lac des Deux-Montagnes, d'Oka à Gibson..... $200

M. FOSTER : Combien de temps cela va-t-il durer ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Encore un bon nombre d'années, je le crains.

M. SPROULE : C'est là une réponse assez peu satisfaisante. Cet item, je crois, paraît chaque année dans les estimations depuis que je suis en cette Chambre, c'est-à-dire depuis plus de vingt ans. S'il existe une politique définie au sujet de cette matière, on devrait pouvoir en finir dans un délai raisonnable.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je dois dire que le département est obligé de payer le déménagement de ces sauvages qui expriment le désir de partir. Il n'a rien été dépensé de ce chef, l'an dernier. Le fait est que l'arrangement fait a virtuellement tourné en fiasco, mais il nous faut voter le crédit en cas qu'il soit requis.

M. SPROULE : Si je comprends bien, ce crédit est destiné à former un fonds qui doit être affecté aux frais de déménagement des sauvages, si ceux-ci désirent partir ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

Arpentages des réserves des sauvages..... $500

M. FOSTER : A quoi se rapportent ces arpentages ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Lorsque les terres des sauvages sont cédées pour être vendues, nous devons envoyer un arpenteur les diviser.

M. FOSTER : Combien a-t-on dépensé de ce chef l'an dernier ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : $490.

M. SPROULE : Cela s'applique-t-il à l'arpentage des terres des sauvages de la Baie Georgienne, qui a eu lieu ces dernières années ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non. Là où les sauvages possèdent un fonds, les frais d'arpentage sont généralement imputés sur ce fonds ; mais là où ils ne possèdent pas de fonds, il nous faut recourir à un crédit du parlement.

Pour aider à la suppression du trafic des liqueurs exercé parmi les sauvages appartenant aux bandes des anciennes provinces, qui ne possèdent pas un fonds propre.... $500

M. FOSTER : Qu'a-t-on fait à cet égard, l'an dernier ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne suis pas en possession des faits à ce sujet, dans le moment. Cet item est destiné à affecter un fonds aux dépenses incidentes. Ainsi, lorsqu'un agent intente une poursuite et doit employer un avocat, nous avons ces $500 pour payer les frais. Nous demandons ce crédit pour faire face à toute dépense spéciale qui peut être faite à cette fin.

M. FOSTER : Y a-t-il beaucoup de plaintes à cet égard ? J'ai parcouru certaines lettres du département concernant la tentative de supprimer la vente des liqueurs aux sauvages de Scugog. Je trouve qu'on n'obtient pas beaucoup de succès dans les efforts faits pour empêcher les sauvages d'être approvisionnés de liqueurs. La correspondance que j'ai lue avait trait à trois années, et il m'a semblé que les mêmes sauvages faisaient toujours usage de liqueurs, et à peu près toujours dans la même mesure. Il m'a paru que la grande difficulté consistait d'abord, à faire agir promptement l'agent des sauvages, et, ensuite, à obtenir la preuve nécessaire pour démontrer la culpabilité du blanc fournissant les liqueurs. Mon honorable ami devrait pouvoir nous dire généralement s'il y a quelque amélioration sous ce rapport.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je comprends l'importance du sujet, mais la question d'empêcher les sauvages d'obtenir des liqueurs est très difficile. Il y a quelques villes à proximité de presque chaque réserve des sauvages, et il s'y trouve un certain nombre d'hommes peu scrupuleux qui font une industrie de l'approvisionnement des sauvages à cet égard. Lorsque je résidais au Nord-Ouest, j'ai agi pendant quelques années à titre de représentant de l'agent des sauvages dans une ou deux divisions, et j'avais beaucoup à faire relativement à la tentative d'empêcher la vente des liqueurs aux sauvages. Il est très difficile d'y parvenir. La condamnation d'un homme à raison de ce délit n'empêche pas qu'on en voie un autre, quelques mois après, tâcher de faire la même chose. J'ai eu, à deux ou trois reprises, à ce sujet, une conférence spéciale avec l'inspecteur, M. Macrae, et il s'est chargé d'y voir spécialement, ce qui nous donne lieu de nous attendre à un peu d'amélioration à l'avenir.

Pour pourvoir à la construction d une prison à Saint-Régis..... $500

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Tout le monde comprendra la nécessité de cette construction. Il n'existe pas de prison sur la réserve, et sans cette lacune, nous n'aurions peut-être pas eu à déplorer les désordres qui y ont eu lieu il y a quelques années. La réserve contient de 500 à 600 sauvages.

M. FOSTER : Je puis dire au ministre qu'on supposait cet après-midi que nous procéderions à l'examen des estimations supplémentaires. Je désire, dans l'intérêt de ces messieurs qui ne sont pas maintenant présents, réserver un item de ces estimations à la discussion générale.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député veut laisser adopter les deux crédits comprenant les pensions, nous serons heureux de permettre que toute la matière soit examinée relativement à tout item réservé.

Sauvages, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest : Pensions et commutations..... $135,825

M. FOSTER : Ce crédit comprend-il les pensions concernant la région de la rivière de la Paix et d'Athabaska ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous avons voté, l'an dernier, une gratification de $7 par tête, laquelle est rayée. Nous payons la gratification parce que le traité est conclu. Mais nous en avons fait l'estimation dans le budget supplémentaire vérifié cet après-midi.

M. FOSTER : Comment allez-vous traiter ces sauvages durant le prochain exercice ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous leur payons une pension, mais l'autre item avait trait à une gratification. La gratification accordée pour l'année courante sera envoyée aux commissaires retenus durant cette année. Elle sera réellement payée par ces derniers dans le cours de l'exercice prochain.

M. FOSTER : Il s'agit là de la gratification de l'année courante.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : On leur accorde une gratification une seule fois. Ils reçoivent une gratification de $7 par tête, et une pension de $5 par tête également. Nous avons fait l'estimation de la gratification dans le budget supplémentaire de cette année.

M. FOSTER : Pendant que les sauvages restent sous traité, vous ne leur permettez pas d'échanger leur pension pour une somme à être payée une fois pour toutes ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non. Il y a eu quelque cas de ce genre par le passé, mais je ne l'ai jamais fait.

Instruments aratoires, outils et quincaillerie..... .... $12,000

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cette estimation comprend le coût des instruments aratoires et des outils destinés à remplacer ceux qui sont devenus hors d'usage, ainsi que le coût de ceux dont ont besoin les sauvages qui débutent dans la culture de la ferme, et qui, ayant été dans les écoles industrielles, doivent être aidés. Toutes les personnes qui quittent les écoles industrielles doivent être aidées.

Une grande partie de l'estimation est destinée à l'achat de matériaux nécessaires pour faire les réparations requises. Il existe dans plusieurs des agences des sauvages qui se sont surtout occupés de chasse, et qui désirent maintenant s'établir sur les réserves pour s'adonner à la culture de la ferme. Nous augmentons le crédit afin de leur fournir de l'aide en leur procurant des instruments aratoires, des voitures et des harnais. Cela a trait dans une certaine bonne mesure à la réserve des Pieds-noirs. Les sauvages de cette réserve, en particulier, auront besoin cette année de recevoir un petit nombre de voitures et de harnais pour leur permettre de récolter du foin pour leurs bestiaux. Je suis informé que les Pieds-noirs et les Piégânes font preuve de plus grandes aptitudes qu'auparavant pour demeurer sur les réserves et pour s'adonner à la culture, et le commissaire pense qu'il serait de bonne politique de les aider en leur accordant un peu plus d'aide.

M. FOSTER : Que fait mon honorable ami au sujet des gradués des écoles industrielles ? Un garçon sort de l'école industrielle après avoir terminé son cours. Quelle aide lui accorde-t-on dans le sens d'instruments aratoires ou d'autres choses semblables ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous sommes disposés à faire tout notre possible pour les faire s'établir et se livrer à l'industrie agricole. Je puis dire qu'il est très difficile d'arriver à adopter le système voulu relativement aux sauvages qui sortent de ces écoles industrielles. Lorsque j'ai pris la direction du département, j'ai trouvé un système permettant aux garçons et filles sauvages de rester à l'école beaucoup plus longtemps qu'il n'était sage, à mon avis, de le faire. Les autorités scolaires semblaient manifester la crainte de voir les élèves mal tourner si on les laissait quitter les écoles. C'était, d'après moi, montrer bien peu de confiance en cette entreprise ; il me semblait, en effet, que garçons et filles devaient être mis à l'ouvrage et habitués à pourvoir par eux-mêmes à leurs besoins aussitôt leurs études terminées. C'est ce que j'ai représenté de temps à autre, avec autant de force que possible, au commissaire des sauvages, à qui j'ai dit également qu'il ne fallait pas garder les jeunes sauvagesses aux écoles industrielles après un certain âge. La tâche est plus laborieuse en ce qui concerne les filles, car celles-ci ne manifestent aucun désir de s'en retourner vivre sur les réserves, et comme on le comprend, il ne faut pas les laisser sans surveillance et sans protection, quand elles sortent des écoles. Le commissaire fait tous ses efforts pour leur inspirer le goût de s'établir et de vivre comme des personnes civilisées. C'est aux jeunes gens qui voudront se conformer à cette manière de voir, qu'il sera accordé aide et protection, d'après cet arrangement.

M. WILSON : Dans quelle mesure ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est $50 ou $60 qu'on accorde généralement à l'élève qui débute dans sa carrière.

M. FOSTER : Quelle que soit la carrière?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non, cela dépend.

M. SPROULE : Ce n'est pas de l'argent, mais plutôt des outils et des instruments que vous donnez ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui, des outils et des instruments.

M. SPROULE : Est-ce par voie de soumissions que vous vous les procurez ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Dans la plupart des cas, oui. Chaque année, le commissaire des sauvages calcule ce qu'il lui faudra, et il est, en conséquence, demandé des soumissions, de la façon ordinaire. S'il faut autre chose qu'on n'a pas prévu, ou si le temps presse, le commissaire prend sur lui d'acheter cela, s'il trouve raisonnable le prix qu'on lui en demande. Mais on achète toujours très peu de cette manière.

M. SPROULE : Enseigne-t-on à ces jeunes gens à avoir soin de leurs outils et instruments, ou bien, s'arrange-t-on de manière à en assurer l'entretien autrement, d'année en année ? Car enfin, il paraît qu'il arrive à ces jeunes gens de s'en occuper assez peu.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il y a des réserves où il se trouve trop peu de sauvages pour qu'on y laisse un professeur d'agriculture ; dans ce cas, il n'y a qu'un agent ; c'est généralement un cultivateur. Mais sur toute réserve plus considérable, il y a un professeur, d'agriculture des plus capable. L'un et l'autre surveillent les travaux agricoles des sauvages et l'entretien des instruments. Il est difficile de faire passer aux sauvages leurs habitudes nomades, et de les soumettre à un travail suivi. C'est pourquoi l'élevage des animaux leur va beaucoup mieux que la culture des céréales ; aussi, a-t-on beaucoup mieux réussi, jusqu'à présent, à leur inspirer le goût de l'élevage,

que celui de la culture. Toutefois, les résultats sont, en somme, satisfaisants.

M. SPROULE : Quelle expérience avez-vous faite ? Appert-il qu'ils récoltent aujourd'hui plus de céréales et de légumes, qu'autrefois ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il y a un progrès constant. Je ne puis en fournir exactement la preuve, mais l'honorable député la trouvera dans les rapports des différentes agences.

M. WILSON : Vous vous procurez des instruments par voie de soumissions, dites-vous ? Mais les achetez-vous à l'avance en quantité, ou si on vous les fournit à mesure que vous en avez besoin ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : On les achète généralement en quantité, et on les tient en entrepôt jusqu'à ce qu'on en ait besoin.

M. SPROULE : Je vois qu'il y a une augmentation de $4,000. Vous attendez-vous à ce que, l'année prochaine, les écoles industrielles fournissent à l'agriculture plus de sujets que par le passé ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cette augmentation se rapporte à la réserve des Pieds-Noirs et des Piéganes.

M. SPROULE : Comment ? Mais il faut que vous vous attendiez, pour cette année ou pour l'année prochaine, à ce qu'il y en ait un plus grand nombre que dans le passé, qui optent en faveur de l'agriculture, sinon cette augmentation indiquerait tout le peu de soin que l'on prend des instruments, car leur en ayant déjà fourni, pourquoi leur en fournirait-on encore ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il ne s'agit pas de cela ; cette augmentation représente principalement les instruments fournis pour la première fois aux Pieds-Noirs et aux Piéganes ; ce qui, toutefois, n'empêche pas d'admettre que les sauvages ne sont pas irréprochablement soigneux de leurs instruments. C'est pourquoi les agents et les professeurs ont ordre d'y faire attention.

M. FOSTER : Quand nous en viendrons à l'examen de l'item réservé, le ministre, je l'espère, sera en état de nous exposer par le menu, comment fonctionne et quel résultat a obtenu le système d'éducation des sauvages, qui nous coûte si cher. C'est ce qu'on ne nous a pas encore bien expliqué, malgré les quelque $500,000 qu'il nous coûte tous les ans. Certes, le rapport annuel du ministre contient beaucoup de renseignements, mais le résumé clair et concis qu'il en ferait à cette Chambre, serait le meilleur moyen de porter la chose à la connaissance du public ; l'on verrait ainsi les effets du système au point de vue industriel, au point de vue agricole, ou à d'autre. Nous avons jeté l'argent par les portes et les fenêtres, pour réussir à faire des sauvages nomades une population agricole. Y avons-nous réussi ? j'en ai toujours douté. C'est pourquoi je veux savoir ce que deviennent leurs enfants au sortir des écoles ; retournent-ils à l'ancien état, ou s'ils entrent dans la civilisation ? Est-ce pour leur bonheur ou leur malheur, ou enfin, s'ils se trouvent dans un état mitoyen entre la civilisation et l'état sauvage, parviennent-ils à s'y tirer d'affaires ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ayant vécu pendant des années au Nord-Ouest, je suis heureux de renseigner la Chambre, et en particulier, de lui communiquer ce que j'ai appris, et l'opinion que je me suis formée sur place, à ce sujet, opinion que l'expérience de département a modifiée quelque peu, mais qui n'a pas changé. Quant à l'insuffisance du soin que nous consacrons à l'éducation des sauvages, j'en donnerai les raisons lorsque je ferai mon exposé à la Chambre. Les honorables députés le comprendront, en prenant charge d'un département où il règne déjà un système d'opérations aussi considérable que dispendieux, un ministre ne se sent pas tout à fait libre d'en inaugurer un autre et de détruire ainsi les bons effets de ce qu'a coûté le premier. Je serai heureux de voir la Chambre consacrer quelques heures à l'examen de cette question en temps opportun.

M. McMULLEN : La requête de l'ancien ministre des Finances (M. Foster), est pleine d'à propos, et la promesse du ministre de l'Intérieur me réjouit. Lorsque nous étions dans l'opposition, j'ai blâmé, pendant des années, les dépenses qui se faisaient pour les sauvages du Nord-Ouest sans avantage pour le pays ; aussi j'espère que le ministre proposera quelque moyen de les réduire ; je veux bien qu'on traite les sauvages convenablement, mais je crains que le pays n'y ait pas, jusqu'à présent, trouvé son compte.

M. DAVIN : Les écoles des sauvages dans les Territoires peuvent bien paraître ne pas avoir donné des résultats satisfaisants. C'est tâche difficile que d'instruire les petits sauvages. Cependant il y a eu à ce sujet des résultats étonnants ; les aptitudes du jeune sauvage, pour l'éducation technique surtout, sont d'un ordre fort élevé. On réussit moins vite à lui apprendre à lire, à écrire, à compter, à comprendre un genre de commerce et à devenir un sujet utile pour la société. Et puis, l'élève de 17 ou 18 ans s'en retourne parmi les siens, et quand il a passé un an, le peu qui lui reste de son éducation technique et littéraire—et ceci est surtout vrai quant aux filles—ne suffit plus à lui conserver les bonnes habitudes acquises au moyen d'un entraînement pratique. Favorable à ces écoles, j'ose dire, cependant, que si le département des Sauvages ne pourvoit pas, de façon ou d'autres, à assurer la carrière entière des élèves de nos écoles de sauvages, ceux qui prétendent que c'est gaspiller de l'argent en pure perte, que d'en consacrer le moin-

drement à leur éducation, sont bien près d'avoir raison, car enfin, il y a nombre de ces élèves qui reprennent les habitudes des sauvages dont le gouvernement ne s'est pas occupé. Mais, ce n'en est pas assez pour que j'approuve les députés des deux côtés de cette Chambre qui disent qu'il faut voir du même œil l'argent qu'on dépense pour l'éducation des sauvages, et celui que l'on consacre à d'autres fins. Dans tous ces cas-là, on se demande tout de suite : quel est le résultat ? Justifie-t-il ce qu'on a payé ? Ce principe, je puis l'appliquer au cas des enfants sauvages, car à l'égard de ces gens, nous avons un devoir tout particulier à remplir ; nous leur avons enlevé leurs terres, l'état où nous les avons trouvés accusait un progrès, assez élémentaire, il est vrai, mais que laissés à eux-mêmes, ils auraient graduellement fait aboutir à la civilisation complète à laquelle la plupart d'entre nous se vantent—à tort, j'en ai bien peur—d'appartenir. Il est à peine, dans les Territoires du Nord-Ouest, une école que je n'aie été voir, et à coup sûr, il n'en est pas une qui nous révèle parfois d'étonnantes aptitudes chez l'enfant sauvage, et parfois à votre grand découragement, à votre désespoir même, des obstacles qui barrent fatalement la voie à votre admiration. L'histoire de chacun de ces enfants l'école vous dit dans combien de cas ils retournent à leur première condition et à l'état du sauvage des réserves. C'est de ce pointlà que la prétention de ceux qui révoquent en doute l'opportunité de tant payer pour l'éducation de l'enfant sauvage, tire surtout sa force.

Je demande donc au ministre de voir s'il n'y a pas moyen de faire mieux.

D'après moi, il n'y a absolument pas lieu d'admettre à ces écoles, des enfants dont il est évidemment impossible de faire des citoyens utiles, mais si l'on choisissait les enfants, et qu'après leur avoir enseigné un commerce ou métier, le département ajoutant à sa sollicitude, s'occupât d'assurer le succès de leur carrière, il serait mieux d'en instruire peu, et de perfectionner ainsi la civilisation de ceux-là, que d'en instruire, comme on le fait à présent, un certain nombre jusqu'à un certain point, avec des résultats quasi négatifs, bien que les examens qu'ils subissent soient apparemment de nature à les recommander. Vu les efforts que l'on fait pour réduire les frais d'entretien de la police à cheval, sans préjudice à la considération dont elle jouit actuellement, on pourrait employer comme éclaireurs des indiens instruits ; un effectif restreint, sous la dépendance du commissaire, et sous le commandement des blancs, comme de raison, coûterait bien peu ; tout ce qu'il lui faudrait, ce seraient des chevaux et des vivres. La population des Territoires aura bientôt augmenté, nos rapports avec le Nord-Ouest se seront compliqués ; il s'imposera de nouveaux problèmes, et tout me dit que, comme éclaireurs le long de la frontière ou dans n'importe quelle partie du pays où ce genre de service serait requis, un corps de jeunes indiens instruits servirait on ne peut mieux d'auxiliaire à la police à cheval. Quoi que les adversaires aient à redire, conscient de ce qu'il doit aux Peaux-rouges, et en échange de ce qu'il leur a enlevé, le parlement ne consentira jamais à traiter cette question comme une simple question de livres, de schillings et de deniers.

M. SPROULE : Le ministre pourrait-il nous dire combien il y a d'élèves qui fréquentent les écoles ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Qui fréquentent les écoles ordinaires, 2,476, les pensionnats, 902, et les écoles industrielles, 1,146.

M. SPROULE : Est-ce que c'est le département qui leur fournit les livres, les mappes et tout ce qu'il leur faut ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui, dans les écoles industrielles, nous payons tant par tête. La plupart des écoles sont sous la direction des diverses dénominations religieuses, mais sujettes à la haute surveillance des fonctionnaires du département.

M. SPROULE : Y a-t-il beaucoup de ces écoles confessionnelles ?

M. GILLIES : Combien y a-t-il de professeurs dans les écoles ordinaires, et quel est leur salaire moyen ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il y en a 72 : un par école. Le salaire ordinaire est de $300 ; il y a peut-être quelque exception, mais en général, il est de ce montant.

M. FOSTER : Dans un tableau synoptique faisant partie du rapport de l'auditeur général et désigné comme suit : G—12 je trouve un exposé précis de toute la situation : il me semble que l'item des secours aux nécessiteux absorbe une très forte part de tout le crédit ; il est de $182,718, et dans certaines agences, il équivaut aux frais d'entretien de toute la populace ; en vérité, il faut que ces nécessiteux soient en très grand nombre. Il a été dépensé pour eux dans une des agences, $37,493 ; dans une autre $26,000, dans une troisième $17,000 et ainsi de suite. On dirait que dans certaines agences, le dénûment complet est la règle générale.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'item a trait à des secours aux nécessiteux et aux sauvages qui travaillent. Dans certaines réserves, il est impossible de les faire travailler, si l'agent ne leur fournit la nourriture et les autres provisions nécessaires, pour le temps qu'ils seront à l'œuvre. Voilà pourquoi, au sujet de cet item, on s'est servi des mots " secours aux nécessiteux et aux sauvages qui tra-

vaillent." L'item comporte, en outre, l'argent nécessaire à l'achat du foin pour le bétail ; le bétail appartient au gouvernement et il faut que celui-ci tienne du foin à la disposition des sauvages qui ont soin de ce bétail-là.

M. FOSTER : La rubrique sous laquelle est désigné ce tableau synoptique comporte une grave erreur de nom. Elle devrait se lire : " Secours aux nécessiteux et aux sauvages qui travaillent," mais évidemment, ces sauvages ne travaillent pas beaucoup : on n'a fourni aux Pieds-Noirs que pour $108 de grain de semence, et on voulait qu'avec cela, ils eussent une récolte valant $37,000. Quant aux instruments aratoires, ils n'en ont eu que pour $377. Il semble que toute la besogne de l'agence se résume à consommer la nourriture destinée aux nécessiteux.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je puis donner à l'honorable député les détails de ce crédit. Tout le crédit destiné aux Territoires du Nord-Ouest se monte à $175,459, dont $151,380 pour secours, $3,970 pour munitions, $6,080 pour habillement, $11,060 pour remèdes et soins médicaux, $2,915 pour frais d'hôpitaux, et $1,050 pour différents petits item.

M. FOSTER : Qu'avez-vous à dire de l'agence des Pieds-Noirs, qui absorbe à elle seule, $37,400 ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cette somme a été en partie, dépensée pour les réserves des Gens-du-Sang, des Piégânes et des Pieds-Noirs, où ces sauvages ne font que commencer à démontrer certaines aptitudes pour l'agriculture. Les sauvages des réserves plus avancées et plus vieilles se supportent eux-mêmes en grande partie.

M. FOSTER : Comment ces secours sont-ils répartis ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il est servi chaque jour des rations comme celles des militaires.

M. FOSTER : Que font les sauvages des agences pour se supporter eux-mêmes ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ils font la chasse pendant certaine saison, et se livrent, quoique peu, à l'élevage du bétail. On peut dire que jusqu'à présent, ils ont vécu de la chasse, et de ce que leur a donné le gouvernement. L'augmentation du crédit pour instruments aratoires, dépend de ce qu'ils paraissent vouloir s'établir sur la réserve et y faire de l'agriculture. J'ai découvert que les fonctionnaires du département avaient acheté des sauvages certaines provisions destinées à ces derniers, et les avaient payées plus cher que ce qu'on aurait payé en achetant d'après soumissions, que, entr'autres provisions, ils avaient acheté de bœuf, de cette manière, pour inciter les sauvages à élever eux-mêmes le bétail qui leur sert de nourriture, je les ai laissés faire. Voilà un exemple que j'ai cru devoir vous citer.

M. FOSTER : Voilà un cas où le sauvage s'est, une bonne foi, montré supérieur au blanc.

M. HENDERSON : Les enfants de la réserve sont-ils obligés de fréquenter ces écoles ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Des écoles, il n'y en a pas assez. On est toujours à supplier le gouvernement d'en bâtir de nouvelles.

M. HENDERSON : Vous en avez mentionné un certain nombre : celles-là comprennent-elles tous les enfants dont prennent soin les diverses dénominations religieuses, et qui fréquentent les écoles confessionnelles ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : A proprement parler, il n'y a pas d'autres écoles confessionnelles, que celles que supporte le gouvernement.

M. HENDERSON : Je le sais, mais je sais aussi que les différentes dénominations religieuses s'occupent d'instruire les enfants sauvages et de les vêtir. Est-ce de ces mêmes enfants, que vous avez charge ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Certainement. Une église peut avoir de grandes écoles, et recevoir du gouvernement un octroi de tant par tête pour ces élèves, et il peut y avoir, dans n'importe laquelle de ces écoles, 50 élèves de plus que le nombre pour lequel nous accordons un octroi, les fidèles de cette église contribuent à l'entretien des écoles, et dans la plupart de ces écoles, dans les pensionnats surtout, il y a beaucoup plus d'élèves que le nombre pour lequel nous accordons un octroi.

M. SPROULE : L'honorable ministre peut-il nous dire combien il y a d'écoles confessionnelles, à quelles dénominations elles appartiennent, et le nombre des élèves qui fréquentent chacune de ces écoles ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le nombre des élèves qui les fréquentent est de 2,476. Ces écoles sont au nombre de 72, dont 47 anglicanes, 10 catholiques romaines, 3 presbytériennes et 12 méthodistes. Les pensionnats sont au nombre de 29, et les élèves qui les fréquentent, au nombre de 902. Il y a huit pensionnats anglicans, 14 catholiques romains, 5 presbytériens, et 2 méthodistes. Quant aux écoles industrielles, on en compte 10, et elles sont fréquentées par 1,146 élèves, 4 d'entre elles sont anglicanes, 3 catholiques romaines, 2 méthodistes, et 1 presbytérienne.

M. SPROULE : Combien donnez-vous à chacune de ces écoles par chaque élève ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cela varie, il ne semble pas y avoir eu, à cet égard, de règle particulière. Quand je traiterai le sujet au long, je parlerai de ce

point, et pour plus de clarté, je fournirai un inventaire. Le comptable du département me dit que le montant alloué à chacune de ces écoles est de $100 à $125, il me semble qu'il y en a qui ne reçoivent que $80, et d'autres qui reçoivent jusqu'à $150. J'ai cela ici, mais vu la façon dont c'est disposé, pour fournir à l'honorable député le renseignement qu'il désire, il faudrait lire nombre de pages du rapport.

M. SPROULE: Dans l'exposé qu'il va faire, le ministre voudra-t-il mentionner le montant alloué, par élève, à chaque école, et sur quelle proportion du nombre d'élèves fréquentant chaque école, est basée cette allocation ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Certainement. Comme va pouvoir le constater l'honorable député, le crédit de $276,473, qu'on avait demandé pour les pensionnats et les écoles industrielles, a été réduit de $15,195, ou plutôt de $19,200, si l'on songe que, l'an dernier, on a affecté une certaine somme à la reconstruction de l'école industrielle d'Elkhorn, que le feu avait détruite. Le nombre d'élèves, à Brandon, a aussi diminué.

Arpentages..... $5,000

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Dans la partie colonisée des Territoires du Nord-Ouest, il y a des réserves que les sauvages n'habitent pas; nous les reprenons et les faisons arpenter de manière à ce qu'il puisse s'y établir des colons. L'argent qui provient de là, on le place au profit des sauvages.

M. FOSTER: Il me semble que mon honorable ami pourrait prendre cette somme à même le crédit général pour arpentages au Nord-Ouest ? Pourquoi l'entrer comme due aux sauvages? Elle représente un profit pour le gouvernement.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Je ne sais pas trop si je devrais faire cela, mais j'ai pensé qu'on pourrait faire entrer cette somme dans le compte des réserves à vendre.

M. FOSTER: Les sauvages ont-ils la jouissance de l'argent qui provient de la vente des réserves ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Oui, cet argent, on la place à leur profit.

M. FOSTER: Cela devrait servir à payer l'arpentage, il me semble.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: On n'y a jamais pensé, mais il me semble qu'il pourrait en être ainsi.

Sioux..... $5,057.50

M. FOSTER: L'honorable député les achète-t-il, les Sioux ? Sinon, pourquoi ce crédit ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Pour les rserves, à l'ouest de Brandon, où se sont établis les Sioux venus de Minnesota.

M. FOSTER: Combien y en a-t-il sur les réserves ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Il y a plusieurs réserves: celle de Queue d'Oiseau compte 73 sauvages; celle de la Rivière des Chênes, 302; celle du lac des Chênes, 61; celle de la Montagne à la Tortue, 11.

Meuneries et scieries $1,097.50

M. SPROULE: Combie n y a-t-il de ces moulins qui fonctionnent pour le bénéfice de ces sauvages ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: N'ayant pas de renseignement sous la main, je demanderai à l'honorable député de vouloir bien remettre à plus tard l'examen de ce point.

M. SPROULE: D'après quel principe faites-vous fonctionner ces moulins ? Il me semble que l'allocation se trouve, en certains cas, insuffisante pour payer les hommes qu'il y faudrait.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Le département a un meunier qui prend charge du moulin, et dont le salaire est inclus dans le crédit qui représente les dépenses générales.

M. SPROULE: Est-ce qu'on moud du grain pour les colons blancs, dans ces moulins-là ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Non.

Dépenses générales..... $128,025

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Ce crédit représente tous les salaires à payer pour les soins des sauvages du Manitoba et du Nord-Ouest.

M. SPROULE: Combien en avez-vous de ces meuniers-là ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Deux ou trois. Nous les payons $40.00 par mois en sus de leurs dépenses.

M. FOSTER: Cet item de dépenses générales absorbe une très grande part du crédit total affecté au soin des sauvages, et il représente près d'un cinquième de tout le montant dépensé pour les sauvages du Manitoba et du Nord-Ouest. Ce me semble un crédit énorme, en effet, le bureau du commissaire, à Winnipeg, coûte, lui seul, près de $34,000, et à part cela, il y a ici, à Ottawa, un département très considérable, et qui coûte aussi très cher.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Le bureau du commissaire a virtuellement cessé d'être ce qu'il était, en ce sens qu'il ne s'y fait plus d'ouvrage de département, j'ai aboli ce système. Autrefois, les agents envoyaient leurs rapports directement au commissaire, qui les contrôlait, les envoyait ici, pour les recevoir ensuite de nous. Ce système pouvait alors avoir sa raison d'être eu

égard à la lenteur des communications, mais il ne l'a plus aujourd'hui. Le commissaire à Winnipeg, est chargé de surveiller l'ouvrage, de recevoir et de contrôler les rapports des inspecteurs, de faire des recommandations au sujet de l'ouvrage à exécuter l'année suivante ; il est responsable de tout l'ouvrage, mais il ne le fait pas en détail. Il s'inspire des rapports des inspecteurs, prend note de ce qu'il faut pour chaque année, et en fait l'estimation. C'est là-dessus que nous basons notre demande de crédit. Le personnel se compose du commissaire, de son secrétaire et d'un comptable, M. Paget, ci-devant commis en chef du bureau du commisaire, à Régina, et qui passe son temps pour moitié ici, et pour moitié là-bas. Nous payons le commissaire $3,200, le secrétaire $1,500, M. Paget $1,500, un sténographe $600, un autre sténographe $280, un commis $900, un garçon de bureau $360, et $800 en sus pour ouvrage de bureau. Nous avons absolument besoin de tous les employés que nous avons là.

M. FOSTER : Ayant à notre disposition, et l'express et le télégraphe, où est la nécessité d'une succursale à Winnipeg, du bureau que nous avons ici ? D'Ottawa à Winnipeg, il n'y a plus que quarante heures, ou un jour et deux nuits ; ainsi, on ne se trouve à épargner qu'un seul jour d'ouvrage, et de plus, le télégraphe nous permet une communication instantanée. Ne serait-il pas temps d'abolir cette succursale où l'on ne fait que repasser l'ouvrage qui se fait ici, et de faire toute la besogne au bureau d'Ottawa ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le principal argument à l'encontre de la proposition de l'honorable député, c'est que les officiers allant là-bas ou venant ici représenteraient nécessairement une somme considérable ; si le commissaire reste à Winnipeg, les différents inspecteurs du Nord-Ouest n'ont qu'à se rendre là quand leur devoir l'exige, c'est le commissaire qui reçoit leurs rapports, et il est beaucoup mieux qu'ils le voient, que de les lui envoyer tout simplement. Si le commissaire se tenait ici, c'est ici que devraient venir les inspecteurs pour le consulter, et à son tour, il serait peut-être obligé de se rendre là-bas très souvent, de sorte que je ne vois pas bien quelle économie il pourrait résulter de ce remaniement, pour le moment du moins. Et de plus, je doute que le service fût aussi efficace, car aujourd'hui, en venant comme ils le font, à Winnipeg, les inspecteurs se familiarisent avec les personnes et les choses du département et le service y gagne beaucoup en efficacité.

M. FOSTER : Quant au commissaire, passe ; il doit y avoir en outre à ce bureau-là des écritures et des impressions à faire, mais sur sept personnes qu'on y paie, pourquoi un comptable ? Vous n'avez qu'à vous tenir à portée des inspecteurs et qu'à les rendre responsables de l'ouvrage des agents. Vous voulez les tenir à la portée du département ici ? Or, sous le système actuel, vous l'êtes déjà à la portée des inspecteurs, mais pourquoi, dans ce bureau-là, tout un système de compatbilité ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je me suis mal exprimé ; je n'ai pas voulu dire qu'il y eût là tout un système de comptabilité ; il n'y en a pas. M. Paget est spécialement versé dans la comptabilité qui a rapport aux agences. Or, sans des connaissances spéciales en cette matière, il est difficile, quand se fait le budget, d'en arriver à un état clair et défini ; le budget que le département adopte avant de le recommander au gouvernement, c'est le commissaire qui le fait, et il lui faut une somme d'ouvrage considérable pour arriver à réduire convenablement les demandes faites par les agences, et ne pas se tromper d'un cent ; à cette fin, il y a besoin d'un expert en ce genre de comptabilité, et en tout ce qui se rapporte, d'ici ou de là, à ces questions. Cet ouvrage, c'est M. Paget qui l'a fait, et il en est tout à fait capable. Quand il a terminé là-bas, il s'en vient ici au département ; outre M. Paget, il y a un secrétaire, M. Lash, c'est lui qui dirige les affaires du bureau, quand le commissaire va visiter les agences ; et il y a aussi deux clavigraphistes et deux commis.

M. FOSTER : Bien qu'on emploie déjà sept personnes, on paie encore $800, pour ouvrage de bureau ? L'ouvrage qui se fait là pourrait se faire ici. A votre commissaire à Winnipeg, il faut un secrétaire, mais qu'a-t-il besoin de quatre ou cinq personnes de plus ? Qu'ont-elles à faire ? Pourquoi deux clavigraphistes, un commis à $900, et un garçon de bureau à $360 ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Que l'honorable député veuille bien le remarquer, la correspondance de l'honorable commissaire est très considérable.

M. FOSTER : Tout ce qu'il lui faut, c'est un secrétaire et un clavigraphiste.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Lors du changement opéré dans le bureau du commissaire, on m'a fait remarquer qu'il faudrait plutôt augmenter le personnel, pour la raison que ceux qui en faisaient déjà partie étaient surchargeés d'ouvrage. Je ne l'ai pas voulu, parce que je pensais alors, comme mon honorable ami, qu'il fallait, autant que possible, réduire la sphère d'action du commissaire, et l'ouvrage de son bureau. J'approuve l'honorable député ; selon son désir *et le mien, je suis prêt à réduire le personnel* de ce bureau, si c'est possible.

M. FOSTER : Je l'avoue, la correspondance qui s'y fait, est très considérable.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce qui y ajoute encore, c'est que les inspecteurs

font leur correspondance avec les agences à ce bureau-là, lorsqu'ils viennent à Winnipeg.

Sauvages, C. A. :—
Salaires..... .... $19,840

M. McINNES : Le budget des sauvages de la Colombie Anglaise me fournit justement l'occasion de faire une remarque à l'honorable ministre de l'Intérieur au sujet de certaines dépenses qui figurent dans ce budget depuis nombre d'années, et dont je n'ai jamais eu d'explication. Dans le rapport concernant les sauvages, je vois qu'il y avait, l'année dernière, dans la Colombie Anglaise, 24,973 sauvages, au Manitoba, 6,716, et dans les territoires, 14,600 ; ou en d'autres termes, 21,316 au Manitoba et dans les territoires à la fois, et dans la Colombie Anglaise, 24,973, ou 3,000 de plus, et que, malgré tout, on se propose de dépenser, l'année prochaine, pour les sauvages des prairies, $766,047.50, et pour ceux de la Colombie Anglaise, $124,710, ou un sixième de moins. S'il est une raison à cette anomalie, j'aimerais à la connaître.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je vais la donner à mon honorable ami (M. McInnes). C'est que les sauvages de la Colombie Anglaise sont, beaucoup plus que ceux des prairies, en état de se soutenir, car comme mon honorable ami ne l'ignore pas, en général, ils travaillent et se font des gages ; même, des hommes publics de cette province m'ont fait remarquer que le gouvernement fédéral faisait trop pour eux, dans les circonstances. Assurément, il n'entre pas dans l'idée de mon honorable ami de proposer que, pour le plaisir d'augmenter les dépenses de ce côté, nous allions gaspiller de l'argent à réduire à l'indigence des sauvages qui se soutiennent déjà assez bien par eux-mêmes. Le gouvernement a précisément pour politique de mettre le plus tôt possible tous les sauvages en état de se suffire à eux-mêmes. Quant à ceux du Manitoba et des territoires, ce sont les plus difficiles à traiter et à faire travailler, pour la raison que le type qu'ils représentent est justement celui qui se rapproche le moins du type de l'ouvrier.

M. McINNES : J'approuve l'opinion de l'honorable ministre à l'égard de nos sauvages, et je suis content de voir que la Chambre en fait autant. Oui, les sauvages de la Colombie Anglaise sont supérieurs à ceux des prairies, et capables, en principe comme en pratique, de se suffire à eux-mêmes. Car, il ne leur faut qu'un secours de $3,500, tandis qu'il en faut un de $190,000 à ceux des prairies. J'entendais moins parler du montant qu'on se propose de dépenser pour secourir la misère de ces gens, que du maintien de leurs écoles. Le ministre n'a pas expliqué pourquoi les sauvages des prairies sont sous ce dernier rapport, mieux traités que ceux de la Colombie Anglaise, car, à l'éducation de ceux-là on consacre $276,433, tandis que pour celle des sauvages de la Colombie Anglaise qui sont cependant plus nombreux, on n'accorde que la somme relativement insignifiante de $59,000. Si, de l'aveu du ministre, ces derniers sont plus intelligents, plus énergiques, plus soigneux, il s'ensuit qu'ils sont plus susceptibles d'éducation, et que pour cela même il faut leur accorder plus.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Mon honorable ami (M. McInnes) ne proposera pas, je l'espère bien, que nous nous mettions à administrer le département de manière à ce que les sauvages d'une partie du pays recevant plus que ceux d'une autre partie, nous prenions pour principe d'égaliser les dépenses. Ce n'est pas praticable ; au point de vue de l'éducation, les sauvages de la Colombie Anglaise ne reçoivent pas du gouvernement toute l'aide qu'il faudrait, je le sais bien ; aussi, ai-je essayé d'apporter à cela quelque remède. Mon honorable ami, (M. McInnes) approuvera, toutefois, mon intention de réduire les dépenses autant que possible.

Sauvages de la C. A. :—
Dépenses de bureau et autres : hôpitaux, irrigation et endiguement, suppression du commerce des liqueurs..... $10,920

M. FOSTER : Je ne trouve pas le compte de l'auditeur général pour dépenses diverses dans la Colombie Anglaise. Il est une chose à laquelle nous nous heurtons tout le temps : c'est cette commission des réserves dans la Colombie Anglaise, elle existe depuis un temps immémorial, et paraît devoir durer aussi longtemps qu'il y aura des fonds.

M. GIBSON : Il y est attaché un si bon salaire !

M. FOSTER : Oui, mais verrons-nous jamais la fin de ses travaux ? Que fait-elle plus que de retirer son salaire ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Tout ce que nous tenons de l'inspecteur, c'est que l'ouvrage est sur le point de se terminer.

M. FOSTER : C'est justement ce renseignement là qui, à mon entrée en cette Chambre, en 1882, et tout le temps que j'ai été ministre, m'a corné aux oreilles ; il ne s'est jamais donné d'autre explication.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je suis bien de l'avis de l'honorable député, (M. Foster) ; aussi, j'espère qu'il me saura gré d'avoir réduit la dépense.

M. EARLE : Les commissaires, qui sont-ils ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le commissaire du gouvernement, c'est M. *Vowell*.

M. EARLE : Mais c'est un officier salarié, et son salaire ne doit pas figurer dans ce crédit.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est le juge O'Reilly qui était commissaire.

M. EARLE : Mais il ne l'est plus.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non, nous l'avons retiré du service, et il avait droit à une pension.

M. EARLE : Non de la part de votre département.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non. Celui qui lui a succédé, c'est M. Vowell.

M. EARLE : M. Vowell étant agent auprès des sauvages, son salaire ne devrait pas figurer dans ce crédit.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non, car il ne s'agit ici que des dépenses faites par les arpenteurs qu'on envoie, pour l'exécution de leur ouvrage.

M. EARLE : Je crois savoir que les travaux d'arpentage sont terminés, et qu'il ne reste plus à faire que de l'ouvrage de bureau. Pendant que nous en sommes sur ce point, je voudrais parler à l'honorable ministre de la requête qu'on a faite pour la construction d'une école sur la côte occidentale de l'Ile de Vancouver, ou pour une allocation additionnelle à l'école de l'île Kuper, à Alberni.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui, il y a un crédit pour la construction d'une nouvelle école.

M. EARLE : Je ferai remarquer au ministre qu'avant d'ériger une école en cet endroit, il devrait y regarder à deux fois, car il y a très peu de sauvages à Alberni, le plus grand nombre se trouvant à Barclay Sound. Ces derniers résident à peu près tous dans la même localité, de sorte qu'une école en cet endroit suffirait presque à tous les sauvages de la côte occidentale.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Depuis que j'ai donné ordre d'inscrire cet item au budget, on a attiré mon attention sur ce dont parle l'honorable député et il me reste plus qu'à décider si l'on donnera l'argent ou non.

M. FOSTER : Comme nous ne connaissons pas encore le fond de cette commission je voudrais employer quelques moments à rechercher qu'est-ce qu'elle fait.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La somme qu'on demande pour les arpentages et la commission des réserves doit servir à fair arpenter et délimiter des réserves déjà créées, afin d'obvier à la confusion et aux inconvénients qui surgissent du fait que les réserves ne sont pas encore mises en ordre, et surtout, quand on les a laissées des sept ou huit ans en cet état. La grande distance qui nous sépare de certaines localités où doivent se faire des arpentages ajoutera aux dépenses. Il y a aussi plusieurs localités que n'a pas encore visitées le commissaire des réserves, et où il y a des réserves à créer pour les sauvages.

M. FOSTER : Si vous avez des arpenteurs, ils doivent avoir des assistants ; alors, qu'avez-vous besoin d'une commission ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Quand j'ai pris la direction du département il y avait un commissaire des réserves, mais j'ai aboli cette charge, et j'en ai confié les devoirs au surintendant Vowell.

M. FOSTER : Alors, ce sont les arpenteurs qui font les arpentages ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. GILLIES : Je voudrais savoir de l'honorable ministre combien il y a de sauvages à la Nouvelle-Ecosse, et dans quels comtés ils se trouvent.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : A la page 410 du rapport du département des Affaires des Sauvages, l'honorable député trouvera la réponse.

M. GILLIES : Je ferai remarquer à l'honorable ministre que, malgré la dépopulation croissante des sauvages de la Nouvelle-Ecosse et de la tribu des Micmacs en particulier, il y a augmentation des salaires des employés et des frais des médecins chargés du soin de ces gens. Cette année, il apparaît au budget principal une demande de $300 pour soins médicaux fournis aux sauvages de la Nouvelle-Ecosse—ils sont environ 2,000—et au budget supplémentaire, de la part de l'honorable ministre une autre demande de $700, puis pour salaires, la somme exorbitante de $1,000 ; de sorte que, les quelques sauvages qu'il y a là nous coûtent, en salaires et en soins médicaux seulement, la somme de $4,100.

Nous ne dépensons que $2,000 pour le traitement médical des sauvages. Je désire en outre, faire observer que dans le budget des années précédentes, nous dépensions beaucoup moins pour soigner les sauvages de la Nouvelle-Ecosse qui étaient plus nombreux que maintenant. En 1894, le crédit affecté à cette fin n'était que de $2,000 et pourtant les sauvages étaient plus nombreux qu'aujourd'hui. Le même service nous coûte actuellement $3,000.

Dans mon comté où les sauvages ne sont que 120, les soins médicaux nous ont coûté, l'an dernier, $133.98. Les sauvages du comté de Richmond sont tous groupés sur la réserve de la Rivière aux Saumons. Cette réserve se trouve à environ six milles de l'endroit où demeure le médecin, et j'ai peine à comprendre comment les soins médicaux peuvent coûter aussi cher, surtout lorsque l'on ne dépensait pour les mêmes fins, il y a quelques années, que $50 à $60.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je remercie mon honorable ami (M. Gillies) d'avoir appelé mon attention sur une matière qu'il connaît sans doute, mieux que

moi. Je puis dire à la Chambre qu'il y a toujours contestation entre les fonctionnaires du département et les personnes qui envoient ces comptes. En 1895-96, le dernier exercice de l'administration précédente, on a dépensé pour cette fin, $2,997. En 1896-97, $2,977,—$20 de moins, et en 1897-98, $3,005, de sorte qu'il n'y a eu qu'une différence de quelques dollars entre les comptes de ces trois années. Je puis assurer à l'honorable préopinant que nous faisons de notre mieux pour réduire ces comptes autant que possible.

Le "Vigilant"..... $2,000

M. FOSTER : Que faites-vous avec cela ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce navire a été construit en 1890 pour l'usage de l'agent qui voyage sur la côte nord-ouest.

M. FOSTER : Est-ce qu'il n'y a que l'agent qui en fasse usage ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui. Ce navire a coûté $5,000.

M. FOSTER : Quelle en est la dimension ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai vu ce navire et je crois qu'il mesure 45 pieds de longueur.

M. FOSTER : Ce n'est pas tout à fait assez vaste pour qu'on s'en serve pour faire des excursions ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est un petit yacht à vapeur.

M. FOSTER : Dont on ne se sert pas pour des fins d'amusements.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je crois que mon honorable ami et ses collègues se sont servi du "Quadra."

M. FOSTER : Actuellement on en fait un grand usage.

J. A. Macrae, inspecteur des agences et des réserves des sauvages..... $1,600

M. FOSTER : Lui accordez-vous une augmentation de traitement ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : $200.

M. FOSTER : A quelle date a-t-il été nommé ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il est venu à Ottawa en 1894. Avant cette année-là, il était inspecteur au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest ; ou du moins, il était certainement à l'emploi du département. Je me rappelle moi-même qu'il travaille dans le département des Affaires des Sauvages, depuis 1885.

Législation—
Sénat $6,573

M. l'ORATEUR : Au sujet de cet item, du consentement du comité, j'aimerais dire quelques mots sur une matière qui a été discutée, il y a quelques jours, pendant que j'étais au fauteuil. Naturellement je ne pouvais corriger les erreurs qui ont été commises. Avant de cesser de m'occuper de la papeterie, comme j'en ai l'intention, j'aimerais dire quelques mots afin de rendre les choses un peu plus claires qu'elles ne le sont aujourd'hui. Quant au crédit affecté à la papeterie destinée aux membres de cette Chambre, voici la motion qui a été votée en 1896.

Que la pratique de fournir une valise en cuir et une caisse de papeterie à chaque sénateur et membre de la Chambre des Communes et que l'ordre de la Chambre du 5 mai 1892 sanctionnant cette pratique, soient rescindés.

Jusqu'à cette année-là, il y avait un crédit annuel de $12,000 pour acheter la papeterie de la Chambre des communes. La motion que je viens de lire ayant été adoptée, le gouvernement réduisit le crédit à $8,000, chiffre auquel il est resté depuis. Naturellement, nous n'avons pu acheter de la papeterie aussi belle avec $8,000 qu'avec $12,000. Après cette réduction, le comité des impressions, en 1898, dans un de ses rapports qui fut adopté, recommanda ce qui suit :

Que l'on devrait fournir aux députés, aux fonctionnaires et aux correspondants parlementaires qui sont inscrits sur la liste officielle de la tribune des journalistes de la Chambre des Communes, une papeterie de même valeur que celle que l'on distribue aux membres du Sénat.

On n'augmenta pas cependant le crédit. Les sénateurs reçoivent de très belles boîtes de papeterie, si je ne me trompe. La Chambre ayant décidé de ne plus donner de boîtes de papeterie à ses membres, le rapport du comité, en 1898, et celui que l'on a présenté l'autre jour, me semblent incompatibles avec la décision de la Chambre. Le crédit affecté à la papeterie ne nous permet pas non plus de nous rendre aux désirs du comité.

Après la session de 1898, lorsqu'on recommanda, malgré la décision de la Chambre, de fournir aux députés des valises de papeterie, le commis préposé à la papeterie vint me trouver et me demander ce qu'il devait faire. Il me demanda si je serais justifiable d'acheter de la papeterie d'une valeur égale, sous tous rapports, à celle que l'on donne aux sénateurs, et il me dit que, pour cette fin, il faudrait un crédit beaucoup plus considérable que celui qui avait été voté à la dernière session. Je communiquai avec le premier ministre pour m'assurer si je serais justifiable de supposer que l'on augmenterait le crédit affecté à la papeterie, mais je ne reçus pas une réponse favorable.

Je donnai donc instruction à M. Clarke de ne dépenser que $8,000 pour la papeterie, et c'est ce qu'il fit. Lorsque la Chambre fut saisie, l'autre jour, du rapport recommandant l'achat d'une très belle papeterie, M. Clarke m'écrivit de nouveau au sujet de l'achat de l'an prochain et me fit observer

qu'il faudrait, pour répondre aux désirs du comité $8,730 de plus que le crédit de $8,000, porté au budget. Je lui répondis que je ne pouvais que lui répéter ce que j'avais dit auparavant, à savoir, que le gouvernement refusait d'augmenter le crédit de $8,000 affecté à la papeterie mais que si le comité des impressions recommandait de voter la somme nécessaire, il n'y avait rien à dire, mais qu'autrement, il devait s'en tenir au crédit inscrit au budget.

M. FOSTER : Qu'est-ce que ce crédit est censé comprendre ? Est-il affecté à la papeterie destinée à l'usage des députés, ou aux correspondants des journaux, aux fonctionnaires et au personnel de la Chambre des communes ?

M. l'ORATEUR : Le crédit est censé affecté à l'achat de la papeterie pour 291 personnes. Il y a 213 députés, 9 sténographes, 10 traducteurs et M. Clarke me dit qu'il y a en moyenne, 56 correspondants à la tribune des journalistes, et 3 fonctionnaires de la Chambre.

M. FOSTER : Comment, 56 correspondants ? Mais on ne pourrait pas tous les loger à la tribune des journalistes.

M. l'ORATEUR : Il y a une déclaration officielle que ces correspondants appartiennent à la tribune des journalistes. On ne fournit au Sénat que 90 valises de papeterie et le crédit affecté à cette fin est de $6,000, tandis que nous n'avons que $8,000 pour le nombre que je viens de mentionner. En outre, tous les fonctionnaires de la Chambre des communes reçoivent toute la papeterie dont ils ont besoin pendant la session. Il en est ainsi pour les députés et pour les journalistes. Les députés emploient des milliers et des milliers d'enveloppes. Ainsi les demandes sont nombreuses, et je sais qu'il est très difficile pour le commis préposé à la papeterie de répondre à tous les besoins de la Chambre, avec le crédit que nous avons à notre disposition.

M. FOSTER : Est-ce que les demandes sont contre signées par l'Orateur ?

M. l'ORATEUR : Non. Pendant la session, un député peut obtenir tout le papier dont il a besoin.

M. FOSTER : Chacun des 291.

M. l'ORATEUR : Chacun des 213, dans tous les cas. Les députés obtiennent la papeterie qu'ils demandent, et les autres fonctionnaires de la Chambre obtiennent ce qui paraît raisonnable. Quelques députés sont plus exigeants que leurs collègues pendant la session.

Je désire dire quelques mots au sujet des fournisseurs de la papeterie. J'ai appris que depuis la Confédération, la plus grande partie de la papeterie était fournie par des maisons anglaises et qu'on achetait bien peu d'articles au Canada. Il y a environ deux ans, M. Clarke dit que MM. Warwick frères et Rutter de Toronto, lui avaient soumis d'excellents échantillons de bloc-notes d'enveloppes et d'autre papier, à des prix raisonnables ; de fait, il me dit que cette maison lui avait montré des échantillons de marchandises d'une qualité aussi bonne que les marchandises anglaises, et que les prix étaient les mêmes.

Je lui répondis que c'était une chose inexcusable que de ne pas acheter une partie de la papeterie au Canada, lorsque nous pouvons l'obtenir d'aussi bonne qualité et à aussi bon marché qu'en Angleterre.

En 1897 et 1898, M. Clarke acheta au Canada pour environ $1,000 de bloc-notes et autres articles, et cette année, pour $2,372. Il donna une commande de $2,479 à des maisons canadiennes, une commande de $5,478 à des maisons anglaises, une commande de $112 à des maisons bavaroises et une autre de $260 à des maisons américaines. Il fit en outre venir du bureau de la papeterie du gouvernement des articles d'une valeur de $102.

M. FOSTER : Qua-t-on acheté en Bavière ?

M. l'ORATEUR : Des crayons Faber, je crois.

M. WALLACE : Est-ce que les marchandises achetées au Canada étaient de fabrique canadienne ?

M. l'ORATEUR : C'est ce que j'ai compris. On constatera que moins du tiers du crédit de $8,000 a été dépensé au Canada, même cette année.

Au commencement de la session, M. Clarke m'informa que, dans la papeterie fournie par Warwick frères et Rutter, il y avait des enveloppes qui étaient d'une qualité inférieure et n'étaient pas suivant les échantillons. Il me dit en outre que la même chose était arrivée à la dernière session, et que, sur une observation à ce sujet, cette maison avait bien promis qu'elle ferait mieux si on lui donnait une autre chance.

Il était si déraisonnable de traiter les membres de cettte Chambre de cette façon que j'ordonnai à M. Clarke de ne plus acheter de cette maison. M. Clarke a donné la commande de la papeterie qui sera distribuée à la prochaine session, à nos anciens fournisseurs d'Angleterre. Il a constaté que nous avions besoin d'enveloppes et que nous ne pourrions attendre jusqu'à ce qu'elles nous arrivent de la mère-patrie, et il fit rapport qu'il avait reçu d'excellents échantillons de la compagnie Barber et Ellis, de Toronto, laquelle offrait de nous les vendre à un prix un peu moins élevé. Je lui dis d'acheter ce qui nous était nécessaire pour cette session. Nous n'avons pas encore reçu ces enveloppes, mais nous les aurons avant la fin de la session.

M. SPROULE : Est-ce qu'on a réduit le compte de la maison qui a fourni ces enveloppes inférieures ?

M. l'ORATEUR : Non, mais nous avons cessé de leur donner des commandes. Les enveloppes destinées à l'usage des députés nous arrivaient en petites caisses et M. Clarke me dit qu'il ne pouvait les renvoyer, car nous n'en aurions pas eu du tout.

M. SPROULE : D'après moi, lorsque le commis préposé à la papeterie s'est aperçu que les enveloppes n'étaient pas suivant l'échantillon, il aurait dû les retrancher du compte de cette maison.

M. l'ORATEUR : Je lui ai fait cette observation, mais M. Clarke m'a dit que les enveloppes arrivaient en petites caisses et que nous en avions besoin.

Ce que je viens de dire démontre, je crois, quels moyens le département de la papeterie avait à sa disposition, et que certains députés étaient un peu dans l'erreur en disant que j'avais entrepris d'enlever toutes les commandes à nos anciens fournisseurs d'Ecosse pour les donner à des maisons canadiennes.

Lorsque j'ai été élu Orateur, je constatai que le département de la papeterie avait été sous la direction de mes prédécesseurs et je marchai sur leurs traces, m'en rapportant surtout à l'expérience de M. Clarke. Je n'ai pas besoin de dire combien je serais heureux de ne plus avoir à m'occuper de la papeterie. De fait, je sens que j'ai assez de responsabilité à assumer et de devoirs à remplir sans me charger de cette besogne quelque peu ingrate. Je ne sais comment il se fait que cette tâche ait été imposée à l'Orateur, c'est peut-être parce que celui-ci doit voir à l'économie interne de la Chambre. Mais à partir d'aujourd'hui, je refuserai respectueusement de me charger de cette besogne, et la Chambre prendra sans doute, à l'avenir, les moyens d'acheter sa papeterie dans les meilleures conditions possibles.

M. ELLIS : Je n'étais pas ici lorsque ce sujet a été discuté l'autre jour, mais j'ai assisté assez régulièrement aux séances du comité des impressions. Nous avons un comité conjoint, et il arrive souvent que les députés et les sénateurs ne trouvant pas que la papeterie des uns est aussi bonne que celle des autres, s'entretiennent naturellement de la matière. Et lorsqu'avec cette papeterie, il y a des horloges dorées ou autres objets semblables, il est assez naturel que tous désirent en avoir. Il ne s'agit pas de la papeterie que contiennent les valises ; ce sujet n'a pas été discuté sérieusement.

Plusieurs députés se sont plaints que la papeterie que l'on distribuait aux membres de la Chambre, pendant la session, n'était pas convenable. On ne peut sceller les enveloppes, parce que le mucilage fait défaut. En ma qualité de membre du comité, je suis d'avis qu'on ne devrait faire aucune distinction entre les deux branches du parlement au sujet de la papeterie, et que l'autorité qui la distribue devrait mettre les sénateurs et les députés sur le même pied, tout en pratiquant la plus grande économie possible.

M. CLANCY : J'aimerais demander qui fait le choix de la papeterie. Il me semble que l'expérience des deux dernières années a été telle que nous pouvons nous dispenser de la papeterie que nous avons reçue, et effectuer ainsi une économie, pour la bonne raison que les membres de cette Chambre sont libéralement pourvus de tout le papier qui leur est nécessaire pendant la session.

Je présume que pas un député ne désire avoir plus de papier qu'il n'en a absolument besoin. Je n'ai rien à dire sur la qualité et le coût de la papeterie, en général, mais ce qu'on place dans les valises que l'on nous distribue n'est d'aucune utilité. Pas un député ne peut se servir chez lui de la papeterie qu'on lui donne, car elle ne convient pas. Ce que l'on met dans les valises ressemble beaucoup à des objets démodés et sans valeur. Je ne demanderai pas qui fait le choix de la papeterie, et pour quel motif on distribue des articles de ce genre. Cette papeterie est inutile ici ou ailleurs.

Ainsi, ne recevons plus de papeterie, ou, soyons conséquents, achetons quelque chose de convenable. Mais je n'insiste pas pour qu'on nous donne de la papeterie. J'abonde dans le sens de l'honorable préopinant (M. Ellis) lorsqu'il dit que le Sénat et la Chambre devraient recevoir la même papeterie ; et je crois que nous ferions mieux de régler cette question pendant cette session.

M. FOSTER : Qui fait le choix de la papeterie ?

M. l'ORATEUR : M. Clarke.

M. FOSTER : Sur l'avis de quelqu'un, je suppose ?

M. l'ORATEUR : M. Clarke choisit la papeterie depuis que je suis orateur, et il était chargé de cette tâche auparavant ; c'est-à-dire lorsque le crédit affecté à cette fin était de $12.000. Mais depuis le crédit a été réduit et nous n'avons pas assez d'argent pour donner des valises et de la papeterie de prix. Il a fait tout son possible pour donner des valises quelconques aux députés, avec le faible crédit qu'il avait à sa disposition, mais cette tentative a fait baisser considérablement ses fonds à tel point qu'il croit qu'il ne pourra pas donner de caisses de papeterie à la prochaine session. C'est lui qui fait le choix. Naturellement, il est obligé de donner une papeterie moins bonne qu'auparavant, parce qu'il a moins d'argent. Quant au choix de la papeterie je crois avoir dit auparavant, au cours de cette session, que si les députés n'étaient pas satisfaits, ils pouvaient échanger la papeterie contenue dans leurs valises contre une autre papeterie de même valeur.

M. OSLER : Je crois avoir dit que la seule économie que le gouvernement actuel avait effectuée était d'avoir supprimé les va-

lises de papeterie que l'on donnait aux députés, mais je constate aujourd'hui que l'économie n'est pas considérable. Si l'on donne de la papeterie, que ce soit quelque chose de simple et de bon. Si vous fournissez du papier, donnez le meilleur, fournissez les meilleures plumes et les meilleurs canifs. Les différents articles que l'on fournit devraient être de la meilleure qualité. Que ce soit simple, si vous voulez, mais que ce soit bon, et je suis certain que l'on peut confier le choix de la papeterie à M. l'Orateur, sous la direction de la Chambre. Donnez du papier d'affaires, et fournissez des articles simples mais d'une qualité supérieure.

M. l'ORATEUR : J'espère que la Chambre comprendra parfaitement ce que j'ai dit à ce sujet. J'espère que la Chambre prendra d'autres moyens pour choisir et acheter sa papeterie. Je crois qu'il est presque contraire à la dignité du président de cette auguste assemblée que de l'obliger d'examiner les diverses sortes de papeterie et je suis certain que ce n'est pas là une tâche agréable. Je désire tout particulièrement que la Chambre m'enlève cette responsabilité.

M. COCHRANE Il me semble que le rapport du comité des Impressions a créé ici, une impression. J'ai cru,—et je suppose que c'est l'idée qui s'est présentée à l'esprit des autres membres de cette Chambre,—que M. l'Orateur n'avait pas fait son devoir. Je suis très heureux d'apprendre que M. l'Orateur n'est pas du tout blâmable à ce sujet. Le crédit ayant été réduit, les députés ne peuvent s'attendre à recevoir la même quantité et la même qualité de papeterie. J'ai pensé d'abord que M. l'Orateur n'avait pas fait ce que, selon le comité, il aurait dû faire, avec la somme qu'il avait à sa disposition.

Il est facile de voir qu'on ne pouvait avoir la même qualité et la même quantité de papeterie avec une somme beaucoup plus petite. Quant à moi, je me soucie peu d'avoir une valise, mais si nous sommes pour avoir de la papeterie, que ce soit la meilleure. J'abonde entièrement dans le sens de l'honorable préopinant (M. Osler). Nous n'avons peut-être pas le droit de choisir la papeterie destinée aux sénateurs, mais le désir de la Chambre des communes a toujours été d'être mise à ce sujet sur le même pied que le Sénat.

M. FOSTER : Nous désirons continuer l'étude du budget, mais je crois que cette matière devrait être réglée de consentement mutuel. Je puis avoir parlé rudement l'autre jour, mais j'ai simplement dit ce que M. l'Orateur vient de dire, à savoir, que nous devrions épargner au président de cette Chambre, l'ennui de choisir la papeterie des députés. Je crois que si la Chambre exprimait l'opinion que ce qu'elle désire, c'est d'avoir une bonne, simple et utile papeterie, nous pourrions nous en rapporter au commis préposé à la papeterie.

M. Clarke est un homme compétent en ces matières et je crois que s'il était laissé à lui-même, après avoir su que la Chambre désire une bonne, simple et utile papeterie, il pourrait acheter cet article tout aussi bien que nous.

Nous ne pouvons rivaliser avec le Sénat. D'abord nous ne pouvons contrecarrer le Sénat, et ensuite je crois que nous n'allons pas jusqu'à désirer des horloges de bronze. Nous sommes aussi bien de laisser le Sénat choisir lui-même sa papeterie. C'est un corps raffiné et aristocratique, et il veut avoir une papeterie à son goût. Je suis convaincu que cette Chambre sera plus modeste. Si nous laissions savoir que nous ne voulons pas d'articles de luxe, mais que nous désirons une bonne et simple papeterie, nous pourrions nous en rapporter à M. Clarke. J'ai manifesté un peu de curiosité lorsque j'ai entendu dire qu'il y avait 291 personnes qui recevaient une valise de papeterie. Le chiffre doit être considérablement grossi, s'il y a 56 correspondants de journaux. Je crois que vous ne pourriez en compter actuellement plus de 30 ou 35.

M. l'ORATEUR : Les journalistes qui donnent le compte rendu des détails de cette Chambre forment une association.

Il y a nombre de privilèges inhérents à cette Chambre et autant que j'en puis juger, les journalistes n'accordent pas facilement d'admission à leur galerie de la presse. A chaque session ils forment une nouvelle organisation, et le secrétaire de la galerie de la presse transmet à l'Orateur une liste complète de tous ceux qui sont élus membres de la galerie. Cette liste n'est au complet qu'au bout de quelques semaines après l'ouverture de la session. J'ai toujours pour habitude de transmettre à M. Clarke et au sergent d'armes pour leur gouverne, la liste complète de ceux qui sont élus membres de la tribune des journalistes, qui jouissent des privilèges de la Chambre et de la salle de lecture, tout comme les députés. M. Clarke m'assure qu'en moyenne le nombre des membres est de 56, et cette année, je crois, il est de 52.

M. FOSTER : Si c'est le secrétaire de l'association qui est chargé de cette besogne, elle ne saurait être en meilleures mains.

M. l'ORATEUR : Et il s'en acquitte bien. Il arrive souvent qu'un journaliste vienne se se plaindre à moi de ce qu'on lui refuse les privilèges de la tribune des journalistes, et je le renvoie de suite au secrétaire de cette organisation, qui est absolument au-dessus de l'esprit de parti.

M. FOSTER : En effet, cette association est indépendante de l'esprit de parti.

M. l'ORATEUR : Autant que j'en puis juger, elle est fort stricte et attentive à ce sujet.

M. McNEILL : Je ne saurais me ranger à l'avis de mon honorable ami (M. Cochrane) ; il me semble qu'on devrait nous donner de bonnes et solides valises pour y mettre notre papeterie. Ces deux années dernières, on nous a donné des boîtes en papier ou du cartonnage quelconque et tout cela s'est brisé au premier moment. Il nous faudrait des boîtes en bois blanc ou en pruche, si grossières qu'elles soient, pour y mettre notre papeterie et la transporter chez nous.

M. FOSTER : Il serait temps de lever la séance.

M. BRITTON : Il existe dans l'Ontario, comme dans les autres provinces, sans doute, des associations connues sous le nom de bibliothèques de comté. Elles tirent leurs revenus de trois sources différentes : les honoraires payés par les membres, l'allocation de l'association du barreau et une minime subvention du gouvernement provincial. On a demandé au parlement de fournir à ces associations, au nombre d'une vingtaine environ dans l'Ontario, un exemplaire du compte-rendu des débats. Ces associations sont établies dans les chef-lieux, et bien qu'elles soient surtout destinées aux membres du barreau, le public y a aussi accès. Ce ne serait pas une forte dépense de fournir à ces différentes associations un exemplaire du compte rendu de nos délibérations, et ce serait, à mon avis, une dépense utile. On y lirait ce compte-rendu plus que partout ailleurs, sauf, cela va sans dire, au parlement pendant la session. Ce serait un service à rendre à ces associations que de les mettre en lieu de lire le compte rendu de nos délibérations sur la législation du pays. J'avouerai qu'il y a nombre de pages du compte rendu que personne ne lira, et c'est là, sans doute, l'inconvénient de publier "in extenso" ce compte rendu. Cependant, il s'y trouve tant de choses utiles au public et aux avocats qu'à mon avis, le parlement devrait voter la dépense supplémentaire que nécessiterait le don de ces exemplaires du compte rendu aux bibliothèques de comté. J'espère que la Chambre verra d'un bon œil ma proposition.

M. GIBSON : Il ne se passe guère de semaine, sans que le comité des impressions reçoive quelque demande de documents parlementaires. L'autre jour, c'était la ville de Toronto qui nous demandait des exemplaires reliés des publications parlementaires, et bien que la question ne soit pas encore définitivement réglée, le comité est d'avis que, lorsqu'il distribue des exemplaires non reliés, c'est tout ce qu'on peut exiger de lui. Incidemment, la question de la distribution du compte rendu est venue sur le tapis, et certains membres du comité ont fait observer que le député du comté pourrait subvenir à la plupart de ces demandes d'exemplaires reliés venant des sociétés d'avocats, en leur donnant l'un des exemplaires qu'il reçoit tous les ans. Si le comité veut s'imposer la dépense qu'entraînerait la distribution d'exemplaires reliés des documents parlementaires aux associations du barreau et aux bibliothèques, le crédit voté par le parlement au comité des impressions sera insuffisant. Les députés peuvent facilement donner à ces associations du barreau ou aux bibliothèques publiques l'un des exemplaires du compte rendu des débats qu'ils reçoivent tous les ans.

M. BELCOURT : Je me range volontiers à l'avis du député de Lincoln et Niagara (M. Gibson). Il me semble que la dépense nécessitée par la distribution de ces exemplaires du compte rendu des débats aux associations du barreau serait justifiée par les avantages qui en résulteraient. Ces associations sont ouvertes non seulement aux membres du barreau, mais aussi aux juges de la province ; et il importe, à mon avis, que les juges soient au courant des délibérations de la Chambre touchant la législation d'intérêt public, comme par exemple, la législation relative au code criminel et les lois régissant la procédure en fait d'élection. Il serait utile que les juges pussent se renseigner sur les motifs qui engagent les députés à adopter ces lois, et cette dépense serait parfaitement justifiable.

M. BENNETT : Il y a quelque temps, l'association du barreau du comté de Simcoe m'a demandé de l'aider à obtenir le don de ces exemplaires, si la chose est possible, et je me range volontiers à l'avis des honorables préopinants. Je dois faire observer au président du comité (M. Gibson) qu'il ne peut guère exiger qu'un député, qui a déjà donné un de ses exemplaires du compte rendu des débats à un ami, dépareille les volumes de sa collection, en donnant l'autre exemplaire à l'association du barreau. Je conviens qu'il serait fort utile aux avocats et autres personnes d'être en lieu de consulter le compte rendu des débats dans la bibliothèque de chaque chef-lieu.

M. MORRISON : Je me rangerais volontiers à l'avis de ceux qui veulent faire distribuer le compte rendu des débats aux divers associations du barreau, pourvu qu'on en fît également don aux autres associations qui ont tout autant d'importance que les premières. Je voudrais qu'on envoyât des exemplaires de cette publication aux cercles agricoles, aux associations de paqueurs, à celles des hôteliers, et de fait à tous les citoyens du pays qui sont tout aussi intéressés à la législation que le sont les avocats eux-mêmes.

Il m'est avis que les députés ne sauraient refuser d'accéder à ma proposition. De fait, l'argument s'applique avec d'autant plus de force à ces différentes associations qu'il leur est plus difficile qu'aux avocats d'étudier l'énorme masse de discours qui se débitent ici chaque session ; et si l'honorable

député de Kingston veut bien appuyer ma proposition, je me rangerai volontiers à son propre avis ; car, il serait odieux d'établir pareille distinction. Badinage à part, il m'est avis qu'il n'y a pas lieu de donner ce compte rendu aux associations du barreau. Le député de Kingston dit qu'il y a vingt associations du barreau dans l'Ontario. Il doit y en avoir autant dans la province de Québec ; à la Colombie Anglaise, nous en avons cinq et elles se multiplieront, au fur et à mesure que la population augmentera. Il existe, en outre, de semblables associations dans les provinces maritimes, au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest ; et à mon avis, il n'y a pas lieu de donner le compte rendu des débats à toutes ces associations. Il s'agit bien moins de la dépense que cette distribution entraînerait que du mauvais précédent ; et, en outre, toutes les autres associations et surtout les cercles agricoles ont tout autant de droit à recevoir des exemplaires de ce compte-rendu que les avocats. Pour mon compte, je repousse la proposition du député de Kingston, relativement à l'envoi du compte rendu des débats aux associations du barreau.

M. McMULLEN : Nombre de mes collègues conviendront que nous avons une surabondance d'avocats ici, et j'appréhende fort qu'en distribuant le compte rendu des débats aux associations du barreau, les avocats envahissent la Chambre, à l'exclusion des autres professions. Quant aux juges, je crains beaucoup que la lecture du compte rendu de nos délibérations n'en fasse des politiciens, et il importe grandement qu'ils demeurent étrangers à nos luttes et gardent toute leur indépendance à l'égard des partis politiques. Mais trêve de badinage. J'avouerai que je verrais d'un assez bon œil le comité transmettre aux différentes associations du barreau des exemplaires du compte rendu des débats, n'était la dépense que cela nécessiterait. A mon avis, les cercles d'artisans et les cercles agricoles auraient tout autant droit que les avocats à ce privilège.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je ne saurais me ranger à l'avis de mon honorable ami, quand il affirme que la conséquence de la distribution gratuite du compte rendu des débats serait l'envahissement de la Chambre par les avocats. Il est hors de doute que si les avocats lisaient la moitié des discours consignés au compte rendu, ils ne voudraient jamais mettre les pieds en Chambre. Cette question, toutefois, a un aspect sérieux qu'il importe d'étudier. Nous rendons des lois ici, et naturellement, nous tenons à ce que ces lois soient parfaitement comprises surtout des juges qui sont chargés de l'administration de ces lois et des avocats qui prennent part à cette administration. Or, si nous voulons que les lois que nous établissons ici soient parfaitement comprises, il importe grandement, à mon avis, que les arguments et les éclaircissements apportés de part et d'autre au cours de nos délibérations sur les différents projets de loi dont la Chambre est saisie, soient à la portée de tous ceux qui prennent part à l'administration de ces lois. Un exemple fera mieux saisir ma pensée. On se rappelle qu'en 1886, à la suite des élections générales, il y eut nombre de contestations d'élections. Pour la première fois, l'on souleva la question du délai des six mois ; c'est-à-dire que, lorsqu'une élection était contestée, si on laissait s'écouler un délai de six mois sans poursuivre la procédure primitive toute la contestation s'écroulait. La question fut débattue, avec différents résultats dans les diverses provinces. Les tribunaux de Québec, de l'Ontario, des provinces maritimes avaient respectivement rendu, dans ces causes, des jugements contradictoires. Finalement, on résolut la question en recourant au compte rendu des débats, où le discours prononcé par M. le juge Fournier, alors ministre de la Justice, en présentant le bill à la Chambre, trancha le nœud de la difficulté. Ainsi, toutes ces causes ont roulé, en dernière analyse, sur l'interprétation donnée à l'article en question par l'initiateur de la mesure présentée à la Chambre. Voilà qui prouve bien l'utilité du compte rendu des débats, et je ne partage pas l'avis de ceux qui pensent qu'après avoir débattu et examiné un bill en Chambre, il est inutile de recourir aux " Débats " mêmes, afin de se fixer sur l'interprétation de la loi. A mon avis, ce ne serait pas nous rendre justice à nous-mêmes que de prétendre qu'il n'y a rien à gagner à consulter les débats parlementaires sur la législation rendue ici même. Je le répète donc, nous devons avoir pour objectif de faciliter la légitime interprétation des statuts à ceux qui prennent part à l'administration de la justice, et à cet égard, le compte rendu des débats ne saurait leur être que d'une extrême utilité, en ce sens que c'est dans la discussion à laquelle sont soumis les différents statuts que se trouve l'intention du législateur. La proposition du député de Kingston mérite donc d'être adoptée.

M. McNEILL Bien qu'il m'arrive assez rarement de me ranger à l'avis du Solliciteur général, je ne puis qu'abonder ici dans son sens. Il est encore plus rare que je partage l'avis du député de Wellington-nord (M. McMullen), et cependant, ce soir, chose étonnante, je suis de son avis ; je ne puis qu'accéder à la proposition de l'honorable député, et demander avec lui que l'on distribue, si la chose est possible, deux exemplaires du compte rendu des débats aux cercles ouvriers du pays. Il y a quelques années, j'ai moi-même proposé la chose à la Chambre. C'est dans ces cercles que s'assemblent d'ordinaire les jeunes gens studieux, et il importe de mettre à leur portée, une publication faisant autorité, comme le compte rendu des débats. Ces jeunes gens voient dans les

journaux certaines questions débattues en Chambre, qui piquent leur intérêt. Les journaux donnent chacun leur version de ces débats, et si on met le compte rendu officiel à la portée de ces jeunes gens, cela leur permettra, au cours de leurs discussions, d'aller aux renseignements à la source même et de constater par eux-mêmes les faits. Notre compte rendu officiel, à mes yeux, est un ouvrage de référence fort utile, et je verrais avec peine disparaître cette publication, comme on l'a quelquefois proposé à la Chambre. Je voudrais, au contraire, la voir figurer dans les bibliothèques de tous les cercles d'artisans du pays, ainsi que dans celles des associations du barreau, comme le propose le député de Kingston (M. Britton).

M. R. LEMIEUX (Gaspé) : M. le Président, j'appuie avec plaisir les observations qui ont été faites par l'honorable Solliciteur général (M. Fitzpatrick), quant à ce qui concerne le "Hansard." Cette publication devrait être dans toutes les biliothèques du Barreau, non seulement de la province de Québec, mais de tout le Canada. J'ajouterai en même temps, comme étant attaché à l'université Laval, en qualité de professeur, que le "Hansard" devrait être également adressé aux bibliothèques universitaires. Je dois dire que l'an dernier la faculté de droit de l'université Laval a fait une requête au comité des "Débats" pour obtenir la collection complète du "Hansard." Je ne sais pas si nous avons réussi à l'obtenir ; mais il me semble que nous y avons droit.

Il serait intéressant pour les jeunes gens qui suivent les cours universitaires de pouvoir consulter les débats de la Chambre des communes. Comme l'a dit l'honorable Solliciteur général, le "Hansard" sert non seulement à ceux qui s'occupent exclusivement de politique ; mais il est fort utile aux hommes de loi. Par exemple, nous avons le code criminel qui a fait l'objet de longues délibérations dans cette Chambre en 1892. Ceux qui n'ont pas l'avantage d'avoir entre les mains l'ouvrage publié par M. Crankshaw, qui contient un résumé complet de ces délibérations : ceux, dis-je, qui n'ont pas l'avantage d'avoir cet ouvrage, sont obligés à tout instant de recourir au "Hansard," car c'est là que nous trouvons et la lettre et l'esprit de la loi. Je pourrais dire la même chose en ce qui concerne notre loi commerciale. Nous avons, il est vrai, l'ouvrage de M. Girouard, maintenant juge de la cour Suprême, qui contient tous les débats qui ont eu lieu relativement à la loi sur les lettres de change et des billets. Mais il est une foule d'autres matières qui demandent constamment une référence aux débats de la Chambre, par exemple l'Acte des Banques. A tout instant les tribunaux sont appelés à interpréter les statuts de cette Chambre. Or, si nous n'avons que la lettre de la loi, cela ne saurait suffire et il faut de toute nécessité, recourir au "Hansard" pour trouver l'intention du législateur. J'approuve donc entièrement l'idée qui vient d'être émise par l'honorable Solliciteur général, et j'espère que cette Chambre ne lésinera—comme elle l'a fait dans le passé,—dans la distribution de cette publication aux différentes bibliothèques du Barreau et des universités.

M. MONK : J'appuie volontiers la proposition de mon honorable ami (M. Lemieux). Je verrais d'un bon œil donner le compte rendu de nos débats aux universités. Notre jeunesse studieuse retirerait de grands avantages de la lecture de ce compte rendu. Je dirai même qu'il serait utile de répandre cette publication parmi les institutions d'enseignement supérieur, au moins dans la province de Québec, ainsi que dans les autres provinces. Les élèves de ces institutions retireraient de grands avantages de la lecture de ce compte rendu de nos délibérations et par conséquent, j'appuie volontiers les propositions émises dans ce sens.

M. LaRIVIERE : M. le Président, depuis dix ans que j'ai l'honneur de faire partie du comité des "Débats," je dois dire que chaque fois qu'une institution, ou une société quelconque s'est adressée à ce comité dans le but de recevoir le compte rendu, la demande a toujours été octroyée, si l'institution en question était pourvue d'une salle de lecture ou d'une bibliothèque.

Il a pu se présenter plusieurs cas où des sociétés qui n'avaient pas de lieu permanent de réunion, ont fait une demande de ce genre, et n'ont pas obtenu ce qu'elles désiraient. Cela est arrivé lorsque nous avons constaté que cet ouvrage n'aurait servi qu'à l'usage du secrétaire ou de quelqu'autre officier de la société. Nous avons refusé dans ces cas-là ; mais chaque fois qu'on nous a donné la preuve de l'existence d'une bibliothèque ou d'une salle destinée à recevoir les membres qui désiraient se renseigner en consultant le compte rendu de nos débats, nous avons toujours accueilli favorablement la demande qui nous était faite.

Quant aux institutions qui ont exprimé le désir de recevoir notre compte rendu, il leur a toujours été fourni avec plaisir, que ce fût des universités, des bibliothèques à l'usage des avocats et autres. Nos "Débats" sont distribués actuellement à toutes les institutions qui en ont fait la demande, et s'il y en a qui ne les reçoivent pas encore, cela est dû tout simplement au fait qu'elles n'en ont pas sollicité l'envoi.

M. SPROULE : Nous avons souvent débattu ici la question de savoir s'il ne serait pas à propos de cesser complètement la publication du compte rendu de nos délibérations et cela en raison de l'augmentation constante des dépenses qu'elle entraîne, et si les propositions émises étaient adoptées, cette dépense se gonflerait bien davantage. Je n'ai pu réprimer un sourire en entendant

la raison alléguée par le Solliciteur général à l'appui de la dissémination de cette publication parmi les associations du barreau. La raison alléguée est la grande divergence d'avis parmi les avocats touchant l'interprétation de nos statuts, divergence que la propagation du compte rendu des débats parmi eux tendrait à faire disparaître. Quand bien même ce compte rendu serait à leur portée, il arriverait rarement de voir deux avocats s'accorder sur l'interprétation d'un article quelconque d'une loi. S'il s'agit de la dissémination des connaissances, je conviens qu'il serait utile de mettre autant d'exemplaires de cette publication que possible à la portée des membres du barreau ; or, en raisonnant "a pari", l'on pourrait aller plus loin et répandre ce compte rendu parmi les cercles d'artisans et dans toutes les bibliothèques publiques au Canada, où il serait tout aussi utile aux avocats qu'au public en général. Il m'est avis que l'on ne saurait distribuer ce compte rendu à une institution et le refuser aux autres ; mais, s'il fallait adresser cette publication à toutes ces institutions, avant longtemps la Chambre serait saisie d'une résolution tendant à l'abolition du compte rendu de nos débats.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que le comité lève sa séance, rende compte de ses travaux et délibère à nouveau.

M. WALLACE : Il me semble que le gouvernement devrait permettre à la Chambre de prolonger sa séance.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je me rangerais volontiers à l'avis de mon honorable ami (M. Wallace), n'était l'entente intervenue, il y a quelques jours, entre le député d'York et moi-même, alors que nous avons décidé de clore la séance à onze heures.

M. WALLACE : Le député d'York est parti et puisque nous sommes ici pour faire la besogne de la Chambre, il ne faut pas qu'on nous crée des embarras.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député aura toute la soirée de demain à sa disposition.

M. WALLACE : Encore le vendredi soir !

La motion est adoptée, le comité lève sa séance et rend compte de ses travaux.

PREMIERE LECTURE

Le bill (n° 160), amendant la loi des compagnies, (au Sénat). M. Fitzpatrick.

181

PRIMES AU FER ET A L'ACIER

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Nous avons délibéré sur les résolutions relatives aux primes sur le fer et l'acier, mais le bill n'a pas été présenté ; je propose donc l'adoption de la résolution, afin que je puisse saisir la Chambre, en première délibération, du bill basé sur cette résolution.

Les résolutions, délibérées en comité général, statuant sur la réduction graduelle des primes aux lingots d'acier, aux barres de fer puddlées et au fer en gueuse fabriqués au Canada, sous l'empire du chapitre 6 des lois de 1897, etc., subissent leur deuxième lecture et sont adoptées en épreuve définitive.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je présente le bill (n° 161), statuant sur la réduction graduelle des primes aux lingots d'acier, aux barres de fer puddlées et au fer en gueuse fabriqués au Canada, sous l'empire du chapitre 6 des statuts de 1897.

M. WALLACE : Le bill, je suppose, stipule que les primes ne commenceront qu'en 1902 à subir cette réduction graduelle.

Le MINISTRE DES FINANCES ; Le bill est basé sur les résolutions.

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

M. WALLACE : Que se propose de faire le gouvernement demain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai oublié de le demander au premier ministre, avant son départ de la Chambre ; mais, si je ne me trompe, son intention est que la Chambre aborde le budget supplémentaire en premier lieu puis le budget primitif.

M. CLANCY : Il y a dans le budget principal plusieurs articles qu'il ne convient pas de discuter le vendredi, surtout le vendredi soir. Il y a généralement peu de députés le vendredi soir, et il y en aura probablement encore moins demain, car, vu la longueur de la session, les députés sentent le besoin de retourner chez eux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Alors je ne vois pas que l'on puisse mieux faire que de prendre ce qu'un de mes honorables amis a appelé le bill de "rétribution." Mais cela pourrait peut-être aussi être regardé comme un peu injuste.

M. CLANCY : Ce ne serait pas juste.

Le MINISTRE DES FINANCES : En tout cas, c'est assez pour aujourd'hui ; nous verrons ce qu'il y aura à faire demain.

La motion est adoptée et la séance est levée à 11.20 heures p.m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, le 23 juin 1899.

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

PRIÈRE.

COMITE DES IMPRESSIONS—RAPPORT.

M. GIBSON : Je propose :

Que le rapport du comité conjoint des impressions des deux chambres, soit approuvé.

M. l'ORATEUR : Je crois que ce rapport a été renvoyé au comité.

M. GIBSON : Après les exposés que j'ai faits au comité général de la Chambre, hier soir, M. l'Orateur, la question est venue ce matin devant le comité des impressions. Comme la Chambre désirait vous débarrasser du devoir de choisir la papeterie, on a cru que le rapport du comité pourrait être adopté.

M. l'ORATEUR : Mais cela ne règle pas la question d'ordre. Le rapport a été renvoyé au comité et la présente résolution ne saurait être adoptée. Je crois que le comité devra faire un nouveau rapport.

LEGISLATION ANTI-JAPONAISE ET ANTI-CHINOISE.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je désire attirer l'attention de mon honorable ami de Victoria (M. Prior) sur le rapport relatif au désaveu de certaine législation dans la province de la Colombie Anglaise. L'autre jour, j'ai soumis un rapport à ce sujet et quelque temps après, mon honorable ami a signalé le fait que certaine partie de la correspondance n'avait pas été produite. J'ai constaté que la plainte de mon honorable ami était fondée, et j'ai produit, avant-hier, ce qui manquait à la correspondance. Hier, l'honorable député s'est plaint de n'avoir pas ce qu'il lui fallait, et il a dit :

J'attirerai l'attention du très honorable premier ministre sur la lettre qu'il dit avoir produite. Ce que je demande, c'est la dépêche n° 83 du gouverneur général à M. Chamberlain, et non de M. Chamberlain au gouverneur général. Je voudrais la dépêche qui renferme l'opinion du département de la Justice ; je ne la vois pas ici.

Si l'honorable député veut regarder de nouveau il trouvera la dépêche qu'il cherche.

M. PRIOR : C'est vrai. Les deux étaient ensemble lorsqu'elles ont été produites, mais j'ai cru entendre dire à l'honorable ministre qu'il n'avait produit que la dépêche du ministre de la Justice.

CHEMIN DE FER DE TEMISCOUATA.

M. McALISTER : Je propose que l'on se rende à la requête de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata qui présente un bill privé.

Le PREMIER MINISTRE : Je demande des explications.

M. McALISTER : Le bill relatif à la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata a été adopté en 1897 et les pouvoirs conférés à cette compagnie expirent à la fin du présent mois ; la compagnie veut que l'acte soit maintenu en vigueur.

La motion est adoptée.

LE YUKON—RAPPORT DE M. OGILVIE.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le 9 juin la Chambre a adopté une motion ordonnant l'impression de la preuve prise par la commission d'enquête conduite par M. Ogilvie, preuve soumise à la Chambre par le ministre de l'Intérieur. Nous sommes rendus au 23 juin et j'aimerais à savoir si le gouvernement est capable d'expliquer ce retard qui me semble extraordinaire. Je désire vivement avoir ce document. J'ai attendu quelque temps pour présenter à la Chambre une motion sérieuse touchant la conduite du gouvernement et de ses fonctionnaires dans le Yukon, et il me semble que cette preuve devrait être depuis longtemps soumise à la Chambre. Cette preuve est nécessaire aux députés pour pouvoir apprécier la valeur de la motion que je présente.

Une ou deux fois déjà, j'ai signalé ce retard. J'avais compris que le premier ministre devait faire des efforts pour hâter l'impression de ces documents, je lui demanderai quand nous pourrons avoir la chose.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député sait que le gouvernement n'a pas de contrôle sur les impressions de la Chambre.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Pas de contrôle direct.

Le PREMIER MINISTRE : Mais le greffier m'informe que le document est imprimé ; c'est un document de plus de 300 pages, et il sera distribué lundi.

DEMANDE DE RAPPORT.

M. MONK : J'attirerai l'attention du gouvernement sur une motion passée en Chambre, le 23 avril, demandant un état des dépenses de voyage des juges de la cour Supérieure venant des diverses parties de la province de Québec à Montréal. Comme nous sommes à discuter les estimations et que l'on se propose de demander un crédit pour le traitement de trois nouveaux juges à Montréal, ce rapport serait très important. Quand sera-t-il produit ?

Le PREMIER MINISTRE : Ce rapport est prêt et il sera produit lundi.

COMPAGNIE DE TELEGRAPHE "NORTHERN COMMERCIAL."

M. PRIOR : Avant que l'ordre du jour soit appelé je dois dire au premier ministre que nous n'avons pas parmi les documents le câblegramme à lord Strathcona, Haut-commissaire, au sujet de l'état financier de la Compagnie de télégraphe "Northern Commercial." L'ordre de la Chambre à cet effet a été donné le 17 mai et je demanderai à l'honorable ministre de bien vouloir produire ce document aussitôt que possible.

Le PREMIER MINISTRE : Vous l'aurez lundi.

QUEBEC—LE PLEBISCITE.

M. MOORE : Avant que l'ordre du jour soit appelé, je désire attirer l'attention du gouvernement sur certains documents que j'ai demandés au sujet du plébiscite de l'automne dernier dans la province de Québec. Ces documents ont été ordonnés il y a six semaines ; un seul rapport a été reçu, il y a trois semaines, c'est celui de Kamouraska.

Le PREMIER MINISTRE : Ce rapport est préparé par le greffier de la Couronne en chancellerie, qui n'est pas un officier du gouvernement, mais un officier de la Chambre. Il m'informe qu'il est à le préparer, et il sera sans doute bientôt produit.

M. FOSTER : Le greffier n'est-il pas un officier du gouvernement ?

Le PREMIER MINISTRE : Il est d'abord officier de la Chambre.

REGLEMENTS DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER.

M. CLARKE : Avant que l'ordre du jour soit appelé, je désire attirer l'attention du premier ministre sur une dépêche spéciale parue dans l' "Evening Star," de Toronto, mercredi, le 21. Le "Star" est d'habitude partisan des messieurs de la droite, et voici ce qu'il dit dans cette dépêche :

Ottawa, 21 juin. Il est entendu que le gouvernement a l'intention de soumettre, durant la présente session, une législation établissant des règles générales dont profiteront tous les chemins de fer, ce qui évitera beaucoup de confusion dans le cas des compagnris qui ont des droits de passage sur d'autres lignes.

Ce bill, une fois présenté, sera soumis au comité des chemins de fer qui en étudiera les détails.

Il y a quelque temps, le Grand Tronc adoptait la règle américaine, parce qu'une grande partie de son réseau est aux Etats-Unis. Ce changement a créé du mécontentement parmi les employés, et l'on dit que la difficulté n'est pas encore complètement réglée. La conduite que le gouvernement entend suivre va régler la chose.

Est-il vrai que le gouvernement a l'intention de présenter une semblable mesure ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : L'honorable député se rappelle qu'à la dernière session, il y a eu une certaine discussion au sujet des règlements soumis au Gouverneur général en conseil par le chemin de fer du Grand Tronc. J'ai dit alors que les règlements avaient été approuvés, mais je promis à l'honorable député lui-même, je pense, de comuniquer avec la Compagnie du Grand Tronc pour lui demander de retarder l'application de ces règlements, afin de permettre aux hommes de soumettre leurs objections s'ils en avaient. Je donnai avis de la chose aux officiers de l'association ouvrière, et leur demandai de fixer un jour et que j'avertirais les officiers du Grand Tronc d'être présents. L'on n'a pas répondu à cette communication. J'en envoyai une autre, et il en est résulté un message venant de ces officiers et déclarant n'avoir aucune objection à ces règlements. Ces réglements seraient alors venus en vigueur, mais je fus informé peu de temps après que ces officiers n'avaient pas été dûment autorisés par la société ; il y avait quelque malentendu. J'ai alors communiqué de nouveau avec la Compagnie du Grand Tronc et lui demandai de retarder encore la mise en vigueur de ces règlements. Dans l'intervalle la Compagnie du Canada Atlantique a soumis des règlements à l'approbation du Gouverneur en conseil. Ils ont été traités comme les premiers ; ils ont d'abord été approuvés. Mais ayant appris que les officiers de l'association n'avaient pas été dûment informés, ils n'ont pas été mis en vigueur. Voici quelle est la position : Après considération, j'ai cru qu'il serait bon d'amender l'Acte des chemins de fer de manière à permettre au comité des chemins de fer du Conseil privé de préparer des règlements pour application générale à tous les chemins de fer du pays qui sont de la juridiction du parlement fédéral. Cette idée ayant été approuvée par mes collègues en conseil, j'ai fait préparer une disposition pour ajouter à l'acte général des chemins de fer et ce bill est maintenant devant le comité des chemins de fer. Je crus que ces amendements devaient être discutés dans ce comité. Ce bill a donc été présenté à la dernière séance du comité, mais comme il y avait peu de membres présents, je recommandai d'en remettre l'étude à la prochaine séance. Voilà la position.

SUBSIDES—LA REINE vs CLARKE

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Conformément à un arrangement avec le Solliciteur général, je désire soulever une question. Je dois dire d'abord que grâce à la courtoisie du ministre de la Justice j'ai obtenu certains documents qui se rattachent à la réclamation de M. Clarke. L'avocat de ce monsieur, M. W. Myers Grey, a perdu les do-

cuments dans cette affaire, lors de l'incendie de New-Westminster et comme il m'avait demandé de soumettre la question au gouvernement, je comptais sur la courtoisie du ministre de la Justice pour obtenir les seuls documents que je possède dans cette affaire.

Le plaignant, dont les terrains ont été expropriés par la Couronne, a reçu l'offre de $150, ou environ, et la chose a été finalement portée devant la cour de l'Echiquier, où il a obtenu jugement pour $11,000 et les frais ; soit $12,303.05. Ce jugement fut obtenu sous l'ancien gouvernement, le 20 janvier 1896. Il y a eu des retards, et peu importe à M. Clarke ou à M. Grey à qui la faute, dès que ce n'est pas la leur. On a retardé de payer le plaignant, et, dans un mémoire envoyé au ministre de la Justice, je trouve les faits suivants : D'abord, ceux que j'ai mentionnés, la date du jugement et le montant ; puis le fait que le chèque pour ce montant n'a été émis que le 28 avril 1896. La réclamation est pour la balance de l'intérêt entre la date du jugement et celle du paiement, et naturellement l'intérêt subséquemment. Il est question du taux de 4 pour 100 payable sur un jugement.

Dans son mémoire au département de la Justice, M. Grey établit que dans un cas semblable le gouvernement est, non pas libre, mais tenu de payer l'intérêt, jusqu'à la date du paiement de la dette et des frais. C'est là la pratique établie par la cour de l'Echiquier.

Dans la correspondance que j'ai ici—elle n'est pas complète, je l'admets—je ne vois pas pourquoi le client de M. Grey, M. Clarke, n'a pu profiter de cette pratique, pourquoi on ne lui a pas payé le plein montant de l'intérêt sur son jugement.

Inutile d'en dire davantage, M. l'Orateur. La correspondance s'étend de septembre 1896 à janvier 1899, et M. Grey se plaint, dans cette correspondance, qu'il ne reçoit pas de réponse à ses lettres. C'est une des raisons, je suppose, pour lesquelles l'intérêt sur son jugement n'a pas été payé.

Je signale la chose à l'attention du Solliciteur général et j'aimerais à avoir des explications.

Le SOLLICITEUR GENERAL (M. Fitzpatrick) : Le plaignant réclamait $20,778 et la Couronne lui offrait $149. Après une longue contestation il fut décidé que le plaignant avait droit à $8,600, avec l'intérêt au taux de 6 pour 100 sur $2,500 pour 10½ ans, et sur $4,000 pour 7½ ans.

Ce jugement fut rendu le 20 janvier 1896, mais, par suite de la négligence de l'avocat, je crois, il ne fut enrégistré que le 24 mars 1896, et il n'est venu au département des finances que le 25 avril 1896, et un chèque pour le montant fut envoyé à ce monsieur le 1er mai de la même année. Certes, l'on ne peut se plaindre de retards sérieux, surtout lorsque l'on tient compte du fait que l'intérêt était accordé sur une partie de la somme pour un certain temps, et sur une autre partie pour une autre période.

A tout événement, lorsque le jugement a été communiqué au département, il a été payé en peu de temps. Maintenant, il semble avoir été échangé quelque correspondance à ce sujet. Mon honorable ami sait parfaitement que la Couronne ne peut être forcée de payer l'intérêt sur un jugement, à moins qu'il n'y ait un statut ou un contrat. Dans le cas actuel on ne saurait prétendre que le gouvernement était tenu de payer l'intérêt sur un contrat, de sorte que tout dépend de l'interprétation du statut qui a trait au jugement de l'intérêt. Ce statut stipule :

> Le ministre des Finances pourra accorder et payer à toute personne qui en vertu d'un jugement du tribunal a droit à certaines sommes ou les frais, l'intérêt sur ces montants à un taux n'excédant pas 4 pour 100 depuis la date de tel jugement et celle du paiement des deniers ou des frais.

Ainsi, dans le cas actuel, le jugement a été enrégistré le 24 mars, communiqué au département le 25 avril et payé le 1er mai. Subséquemment le département des Finances usant des pouvoirs discrétionnaires conférés par le statut accorda l'intérêt d'un mois sur ce jugement.

Le jugement fut rendu le 20 janvier dans la Colombie Anglaise et fut payé le 1er mai. Et si vous mettez 8 ou 10 jours pris par le département de la Justice pour étudier si l'on devait faire appel, et si après cela vous accordez un mois d'intérêt, je crois que l'on n'a pas raison de se plaindre.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je ne vois rien à discuter sauf l'énoncé de l'honorable ministre au sujet de la date du jugement. L'honorable ministre dit que le jugement fut rendu en mars.

Le SOLLICITEUR GENERAL : J'ai dit, je crois, le 20 janvier, 1896, mais le jugement ne fut enrégistré que le 24 mars.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je crois que la Couronne a profité de la chose. Le jugement aurait dû être enrégistré le 20 janvier. Le gouvernement ne devrait pas tenir compte de cela. Je serais heureux si l'on reconsidérait la chose.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je vais exposer quelle est la coutume suivie dans le département des Finances au sujet du paiement de ces jugements. Le statut que l'on vient de citer laisse à la discrétion du ministre des Finances le soin de payer l'intérêt sur un jugement rendu dans la cour de l'Echiquier. Nous avons adopté à ce sujet une coutume qui, je crois, est déterminée par arrêté du conseil, c'est que lorsqu'il y a des retards qui peuvent être attribués au gouvernement, l'intérêt est payé, mais dans le cas contraire l'intérêt n'est pas payé. Nous considérons l'argent payable lorsque le certificat est produit au département. Avant de payer nous accordons dix jours pour que la question soit étudiée par le département de la Justice.

S'il y a quelques retards après les dix jours, il est possible que nous payions l'intérêt, mais pour tout retard qui peut se rencontrer entre la date du jugement et la délivrance du certificat, nous ne pouvons rien faire. Si nous ne payons pas après les dix jours qui suivent la délivrance du certificat, nous payons l'intérêt au taux de 4 pour 100 jusqu'à la date où le paiement est réellement fait.

La motion est adoptée, et la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

(En Comité.)

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER: Puis-je demander à l'honorable Solliciteur général (M. Fitzpatrick) s'il a obtenu les renseignements promis le 21 juin relativement à la correspondance échangée avec les juges au sujet d'un crédit dans son budget ; voici ce qu'il a dit :

Je ne puis déclarer que je pourrais la produire sans consulter le ministre. Elle ne se trouve pas, si je suis bien informé, parmi les dossiers du ministère. Elle se trouve avec les comptes et explique au ministre les raisons de cette dépense. Je ne vois aucune objection à la production de cette lettre.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je vais faire des recherches.

Chemin de fer Intercolonial—
Pour construire des bâtiments à neuf stations de locomotives.. .... $ 4,260

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose que l'on abandonne ce crédit ; en conséquence, il sera mis dans le budget supplémentaire de l'année prochaine.

Chemin de fer Intercolonial—
Nouvelles machines aux ateliers de Moncton .... $ 5,000

M. FOSTER : Pourquoi ce crédit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On me dit qu'il deviendra nécessaire d'avoir des machines d'une plus grande dimension, vu que nous avons des locomotives beaucoup plus grosses, nécessitant un outillage plus fort, pour le but que nous nous proposons d'atteindre.

M. FOSTER : L'honorable ministre a-t-il une idée de ces machines et du prix qu'elles coûteront ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je dirai qu'il nous faudra demander un crédit semblable l'année prochaine, car celui-ci ne suffira qu'en partie.

M. FOSTER : Quelles sont les machines qui doivent entraîner une dépense de $5,000 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette somme—je l'ai dit—ne sera pas suffisante, mais avec ce crédit, nous achèterons une machine à raboter, une grue, une roue à éméri, des moteurs à air, et il comprend le coût de l'installation de ces machines. Ce sont des machines spéciales faites par des fabricants spéciaux, et le ministère les achètera directement de ces derniers, et, naturellement, sans soumissions.

M. SPROULE : Les achèterez-vous aux Etats-Unis ou au Canada ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Une partie aux Etats-Unis, et l'autre partie au Canada.

Chemin de fer Intercolonial—
Matériel roulant..... .. .. $20,000

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est pour nous permettre d'acheter le plus tôt possible vingt nouveaux wagons-glacières. L'été dernier, nous avons acheté un certain nombre de wagons-glacières, mais l'on en a besoin d'une plus grande quantité, et nous avons fait des arrangements, si ce crédit est adopté, pour en acheter vingt autres.

M. SPROULE : Combien en avez-vous aujourd'hui sur le chemin de fer Intercolonial ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vingt-six.

M. FOSTER : Combien ces wagons coûteront-ils ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Chaque wagon coûtera $1.012 ; le wagon lui-même coûtera $972, et le reste sera pour les freins à air.

M. FOSTER : Où achetez-vous ces wagons ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ils sont faits par Rhodes et Curry. Ces derniers ont fait les autres, et la commande est sujette à l'entente que nous devrons obtenir un crédit du parlement.

M. SPROULE : Ces wagons sont-ils refroidis par de la glace, ou par des moyens artificiels ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que nous n'avons pas encore essayé de faire de la glace artificielle sur notre réseau de chemins de fer.

Ile du Prince-Edouard—
Pour l'achat du quai à Mount-Stewart .. $ 3,500

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est un quai neuf construit par le gouvernement provincial, et qui a coûté, je crois, la somme mentionnée ici. Les cabotiers amènent à ce port une grande quantité de marchandises d'un petit volume, et nous avons jugé à propos d'acheter le quai et de pousser notre voie jusque-là.

Ce quai appartenait au gouvernement provincial.

M. FOSTER : Quelle preuve le ministre a-t-il du coût ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Notre ingénieur, M. Mackenzie, a examiné la question, et nous a dit que le prix était modéré.

M. FOSTER : Est-ce un quai neuf ou un vieux quai ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si j'ai bien compris, c'est un quai relativement neuf, et que l'on n'a construit que depuis peu de temps.

M. FOSTER : Il est assez important que nous sachions si c'est un quai neuf ou un vieux quai, car je ne doute pas que le gouvernement provincial ne fût bien aise d'en vendre d'autres. Il y a plusieurs années, l'on a fait un examen complet des quais de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ile du Prince-Edouard, et le gouvernement fédéral en a acheté un certain nombre, dont quelques-uns n'étaient pas en très bon ordre. Le gouvernement provincial serait sans aucun doute bien aise de se débarrasser de ces vieux quais. Je voudrais savoir si c'est là un des vieux quais qui existaient alors, ou si on l'a construit depuis. S'il a été construit à l'entreprise, après que des soumissions eurent été demandées, on pourrait facilement en constater le coût, mais si c'est un vieux quai, il serait passablement difficile d'en fixer le prix. Est-il en bon ordre aujourd'hui ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, mon sous-ministre me dit qu'il est dans un état très satisfaisant et il a approuvé l'arrangement.

M. FOSTER : Je suppose qu'on l'a construit pour d'autres fins que pour l'avantage du chemin de fer Intercolonial. Le ministre peut-il dire pourquoi nous ne pouvons pas en obtenir l'usage sans l'acheter et sans devenir responsables de son entretien ? Exigeons-nous des quayages ? Nous devons, je suppose, en donner l'usage à d'autres.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce quai est bien situé pour le commerce côtier. Un grand nombre de navires apportent du commerce à cet endroit et dans les intérêts du chemin de fer, il était opportun que nous eussions un quai dans cette localité. En tout cas, c'est ce que l'on m'a dit, et j'ai approuvé le projet.

M. HAGGART : Avez-vous le rapport de l'ingénieur déclarant qu'il était nécessaire d'avoir ce quai ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne sais pas s'il existe un rapport de cette nature ; mais nous avons un rapport relatif au prix.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, nous avons un mémoire portant que le quai est nécessaire. C'est un quai peu important à Mount-Stewart, d'où le chemin de fer se dirige à Souris et à Georgetown. Ce quai a été construit par le gouvernement provincial, mais il n'était pas assez solide pour porter le chemin de fer.

Il fallait que le chemin de fer eût un quai en cette localité, nous avons choisi celui-ci : l'ingénieur a approuvé le choix et le prix, $3,500, et il en a conseillé l'achat. Je n'ai pas vu son rapport, mais, l'année dernière, lorsque le ministre des Chemins de fer s'est rendu dans l'Ile du Prince-Edouard, je l'ai accompagné en cet endroit, et il a examiné le quai avant d'en payer le prix. C'est le seul endroit dans cette partie du pays d'où l'on peut expédier par goëlettes le grain et les autres produits que le chemin de fer amène.

M. FOSTER : Le gouvernement provincial *exige-t-il des droits sur ses quais* ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne saurais le dire positivement.

M. MACDONALD (King) : Oui.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le chemin se prolonge jusque sur le quai et les navires prennent leurs chargements à côté.

M. FOSTER : Le ministre se propose-t-il de permettre au public d'avoir accès au quai, et, dans l'affirmative, a-t-il l'intention d'exiger des droits ou de le rendre libre ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le public ne peut pas s'en servir, car il est trop étroit, et le chemin de fer va jusque-là. Je suppose que le public en général pourrait s'en servir, mais il appartient aujourd'hui au gouvernement fédéral qui l'a payé. Cela va permettre à un district très étendu d'expédier le grain directement à cet endroit ; autrement, il faudrait le transporter chez les acheteurs aux différentes stations, puis, de là, il faudrait l'envoyer à Charlottetown.

M. FOSTER : Ai-je compris, d'après les paroles du ministre, que le département des Chemins de fer et Canaux avait dû le renforcer et y poser des rails ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. FOSTER : Quand cela a-t-il été fait ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les travaux venaient d'être terminés quand j'ai été là l'année dernière. Les ouvriers n'étaient pas partis. Les rails étaient posés.

M. FOSTER : Alors, l'on a acheté le quai, on l'a renforcé aux frais du pays, et le ministre des Chemins de fer et Canaux a fait tout cela sans autorisation et sans qu'un crédit ait été voté. Après tout cela, le ministre croit qu'il est probablement temps de venir demander un peu d'argent. Jusque-là, il était lord grand amiral, et, avec le ministre de la Marine et des Pêcheries, acquérait des propriétés, et ce n'était que lorsque le temps était venu de payer que ces deux honorables ministres songeaient au parlement et à la règle aujourd'hui passablement surannée, qui obligeait le gouvernement et les ministres

de ce pays, avant de faire une acquisition, de consulter le parlement au moins pour la forme, et d'en obtenir l'autorisation voulue et un crédit. On n'a songé à cela que huit jours avant la fin de l'exercice, lorsqu'il a fallu payer la note.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est une affaire si peu importante que le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard, le chemin de fer Intercolonial et tous les chemins de fer ont l'habitude d'acquérir des droits de cette nature pour les besoins du trafic sans venir demander chaque fois un crédit spécial.

M. FOSTER : Alors, si je comprends bien, le ministre de la Marine et des Pêcheries a jeté le masque. Jusqu'aujourd'hui, les membres de ce gouvernement présentaient un semblant d'excuse lorsqu'ils avaient acquis illégalement et injustement des propriétés sans crédit ou sans moyens de les payer, et sans autorisation. Mais aujourd'hui, le ministre de la Marine et des Pêcheries vient déclarer qu'il n'est pas nécessaire d'avoir d'autorisation ou de crédit du parlement. Je suis bien aise qu'enfin, le gouvernement, par un de ses membres, se montre au grand jour et déclare qu'à l'avenir, il a l'intention de continuer à acquérir des propriétés, que le parlement l'ait autorisé, ou non. Une chose peu importante ! Il s'agit de l'acquisition d'un quai, et je suis porté à croire que l'honnêteté ordinaire devrait obliger le ministre de la Marine et des Pêcheries à reconnaître ici que le principe est le même pour $3,500 que pour $75,000. Je désire que le pays le sache——

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député ne doit pas dénaturer mes paroles.

M. FOSTER : ——et je désire que les membres de cette Chambre le sachent. J'ai la parole.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député ne veut pas me permettre de donner des explications.

M. FOSTER : J'ai la parole. Je suis tout à fait inflexible.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je veux remercier l'honorable député——

Quelques VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Si je comprends bien, l'honorable député ne veut pas permettre qu'on l'interrompe.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je veux le remercier de son extrême courtoisie. L'honorable député refuse de me permettre de donner des explications. Je m'en souviendrai.

M. FOSTER : Il y a un vieux précepte portant que lorsqu'on vous frappe sur une joue, vous devez présenter l'autre : mais dans la vie parlementaire, il est parfois nécessaire de ne pas se conformer à ce vieux précepte. Mon honorable ami m'a mainte fois refusé un seul mot au milieu de ses explications, et je veux finir ce que j'ai commencé. Ensuite, je laisserai parler l'honorable ministre.

Voilà précisément la position que l'honorable ministre a prise, et je désire que les membres de la Chambre et le pays sachent qu'enfin, le gouvernement libéral, par un de ses membres, a publiquement déclaré ici qu'il ne croit pas nécessaire d'avoir l'autorisation du parlement pour acquérir des propriétés.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai pas fait d'énoncé de cette nature. L'honorable député sait qu'aucun denier ne peut être payé tant qu'un crédit n'a pas été voté. Le ministre s'est simplement rendu sur les lieux et a consenti à acheter ce quai, parce que la chose était dans l'intérêt public, et les réparations qu'il était nécessaire d'y faire représentaient une bagatelle. L'honorable député ou tout autre ministre ferait la même chose. Cela a été fait afin d'amener à ce quai le trafic de l'automne dernier.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable ministre a exactement exposé la question.

M. FOSTER : Je consens à accepter son dernier énoncé. C'est le même que le premier.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : D'après ce que l'on m'avait dit, j'étais convaincu qu'il serait avantageux et dans l'intérêt de l'Ile du Prince-Edouard de prolonger le chemin de fer jusque sur ce quai. Au cours des conversations que j'ai eues avec les membres du gouvernement provincial, il a été entendu que bien que nous fissions usage du quai, l'achat ne pourrait pas en être conclu tant que le parlement ne l'aurait pas sanctionné. Ils ne s'attendent pas à recevoir un seul dollar avant que nous ayons obtenu un crédit du parlement. En attendant, pour notre avantage et celui du public, nous nous servons du quai.

Sir CHARLES TUPPER : La question se résume à ceci : La Chambre est-elle libre d'objecter à ce crédit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Parfaitement.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne le crois pas. A mon avis, toute confiance dans les gouvernements cesserait si, lorsque ce gouvernement fait un arrangement avec celui de l'Ile du Prince-Edouard relativement à une question de ce genre, il était libre de s'en départir. Voici un contrat que la Chambre doit approuver ou déclarer que le gouvernement n'a pas sa confiance. Un gouvernement n'est pas justifiable de faire des dépenses, à moins que ce ne soit dans des circonstances extraordinaires, sans qu'un crédit ait été voté, et bien que le gouvernement ait dit aux intéressés : "Vous ne pouvez pas être payés

avant que le parlement vote ces fonds," cela ne fait rien à l'affaire. La propriété a été achetée, on a dépensé de l'argent pour l'améliorer, et le prix d'achat doit être payé, mais il le sera contrairement au principe portant qu'il faut obtenir auparavant, et non après, l'autorisation du parlement.

L'honorable ministre ne peut guère dire qu'aucun tort n'a été causé, parce que rien n'a été payé, et que, en conséquence, la Chambre est libre. Non, la Chambre n'est pas libre. Elle doit exécuter le contrat fait par le chef d'un ministère, et, partant, l'honorable ministre a interverti l'ordre de la procédure. Je ne veux pas dire qu'il n'existe pas de cas d'urgence qui justifient le gouvernement de faire des dépenses sans l'autorisation du parlement, mais il n'y avait pas urgence dans le cas actuel. Mais je suppose qu'il y avait des élections.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Pas du tout. Il a été convenu de l'acheter l'année précédente, du premier ministre de l'époque, M. Peters.

M. FOSTER : C'est encore pire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il a été entendu que nous demanderions un crédit au parlement. L'année dernière, j'ai conduit mon collègue à l'endroit en question, et le surintendant a prolongé le chemin de fer jusqu'au quai afin que mon honorable ami pût constater la nature de l'achat. Il en a été satisfait. Lorsque l'arrangement a été conclu, l'on a dit au gouvernement provincial : "Nous ne pouvons pas acheter ce quai avant que le parlement y consente." L'arrangement est absolument sujet à l'approbation du parlement.

M. HAGGART : Si je ne me trompe, le chemin de fer a été prolongé jusqu'au quai lorsque j'étais ministre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député se trompe du tout au tout. Le chemin de fer ne se rendait pas jusque-là lorsqu'il était ministre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député, je suppose, ne désire pas exagérer une chose de peu d'importance. Les faits ne sont pas de nature à justifier la moindre critique de cette opération. Les membres du gouvernement provincial ont parfaitement compris toute l'affaire, nous n'avons pas conclu de convention écrite avec eux, mais il y a eu une entente verbale comportant que nous devions nous adresser au parlement et que, si ce dernier nous accordait le crédit, nous conclurions le marché.

Il était très avantageux—la chose était parfaitement évidente—de prolonger le chemin de fer jusque là, afin de permettre à la population de transporter ses produits au quai ; et c'est ce que nous avons fait. Les autorités provinciales ont dit : "Ce quai nous appartient, examinez-le et voyez s'il vous convient ; s'il vous convient, vous êtes libres de l'acheter." Il a été entendu que l'achat devait être sanctionné par le parlement. Le gouvernement provincial n'a pas été trompé le moins du monde.

M. FOSTER : Non, il sait qu'il aura son argent.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il sait que si nous nous adressons au parlement, ce dernier n'hésitera pas à nous accorder l'argent, mais le parlement est libre de refuser.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre n'apprécie pas la gravité du cas. D'après son propre exposé, le gouvernement fédéral, par le ministre des Chemins de fer, passe un contrat avec le gouvernement provincial, mais ce dernier sait parfaitement que bien que, en vertu de ce contrat, il ne puisse pas être payé avant que l'argent soit voté par le parlement, le parlement doit voter l'argent, sans quoi le gouvernement serait défait. En tout cas, le ministre des Chemins de fer et Canaux abandonnerait le gouvernement et jetterait tout le pays dans l'embarras si ce crédit n'était pas adopté.

M. FOSTER : Combien a-t-on dépensé pour renforcer un quai et le préparer à recevoir les trains du chemin de fer Intercolonial ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon sous-ministre ne se le rappelle pas précisement dans le moment, mais la somme ne doit pas être considérable. Ce doit être le coût de la pose des rails.

M. FOSTER : Il y a plus que cela. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a déclaré qu'il n'était pas suffisamment solide et que l'on avait été obligé de le renforcer.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai dit que les lisses avaient dû être étayées. Le tout se résume à peu de chose.

M. TAYLOR : Il en coûte cher à cet endroit pour faire des réparations de peu d'importance.

M. FOSTER : Nous allons avoir besoin de prendre connaissance du rapport de l'ingénieur sur lequel on s'est basé pour faire cet achat. L'honorable ministre de la Marine dans son ardent désir d'aider à son collègue, l'a pour ainsi dire placé dans une position encore plus mauvaise, en déclarant que toute l'affaire avait été arrangée il y a un an, et qu'il croyait qu'un crédit à cette fin avait été placé dans les estimations de l'année dernière. Il doit y avoir eu des élections dans cette partie du pays vers ce temps là.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député fait er-

reur. M. Peters est venu ici et nous avons discuté la question ensemble.

M. FOSTER : Il y a plus d'un an, le gouvernement s'est engagé, par la bouche du ministre de la Marine, à fournir au gouvernement provincial une somme de $3,400 pour lui aider à acheter ce quai. La session eut lieu, aucun crédit ne fut demandé, et une fois le parlement prorogé l'honorable ministre des Chemins de fer se mit à l'ouvrage et prit possession du quai, ce qu'il n'avait jamais été autorisé à faire et pour l'acquisition duquel aucun crédit n'avait été voté. Il dépensa de $1,000 à $2,000 de l'argent public sur ce quai. Il y plaça des rails et en prit possession. Il s'est pour ainsi dire engagé à payer pour l'achat de ce quai, et cependant il prétend qu'aucun tort n'a été causé parce que l'argent n'a pas encore été déboursé.

Naturellement, il ne pouvait payer cette somme avant qu'elle fût votée, car, il ne devait pas être aussi pressé dans ce cas que l'étaient ses collègues lorsqu'ils ont fait des avances à M. Charleson. Il fallait absolument envoyer M. Charleson sans retard, et pour obtenir ce résultat, ils durent prendre de l'argent sur d'autres crédits qui, d'après leurs propres expressions, étaient destinés à d'autres fins, et non à la construction d'une ligne télégraphique au Yukon. Ils s'arrangèrent pour remettre à M. Charleson des chèques au montant de $13,000 avant son départ pour le Yukon. Dans ce dernier cas ils étaient tellement pressés de terminer cette affaire avant l'ouverture du parlement, qui avait lieu quelques jours après qu'ils eurent recours à cet acte de brigandage—et je crois que c'est bien là le terme voulu pour qualifier la conduite du gouvernement en cette affaire.

Le ministre des Chemins de fer lui, qui est plus prudent, ou moins pressé, parce qu'il avait affaire à des amis, qui n'exigeaient pas d'avoir les chèques dans leurs poches immédiatement, laissa faire la chose durant l'espace d'un an, il dépensa une couple de mille dollars pour construire et améliorer le quai, puis il s'adressa à ses partisans, en leur disant : Mes fidèles amis et valets, je veux que vous agissiez comme des hommes et que vous votiez cet argent. Et l'honorable député de Russell (M. Edwards) est prêt à se lever pour justifier une telle conduite.

M. WALLACE : C'est toujours ce qu'il fait.

M. FOSTER : Oui, toujours, et l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) justifie le tout en disant qu'il s'agit là d'une affaire peu importante, puis il remue la tête d'un air entendu, comme s'il voulait dire : Ces hommes de l'autre côté de la Chambre perdent la tête en voulant ainsi s'occuper de la manière dont l'argent public est dépensé dans ce pays. Nous voulons avoir le rapport de l'ingénieur et le compte du montant d'argent qui a été dépensé jusqu'aujourd'hui. Cette fois je ne demanderai pas à l'honorable député de laisser ce crédit de côté, mais simplement de fournir le renseignement à la séance du soir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vais essayer.

M. MARTIN : Sans vouloir discuter cette question au point de vue constitutionnel, je crois qu'il aurait été préférable que ce montant eût été dans le budget de l'année dernière. Le but à atteindre est certainement recommandable. Dès 1896, j'ai moi-même demandé que le chemin de fer fût prolongé jusque sur le quai de Mount-Stewart, mais cette idée fut alors combattue par nos adversaires, et en particulier par l'honorable député de Queen-est. Il fallait absolument que le gouvernement achetât le quai pour y prolonger le chemin de fer. Il en était question comme étant un des embranchements du chemin de fer projeté dans l'Ile de Prince-Edouard. Cette construction va être très utile, et il me fait plaisir de constater que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux ait pris la chose en mains. Je ne crois pas que l'ex-ministre des Finances soit justifiable de faire tant de tapage à ce sujet, car ces travaux seront d'une grande utilité.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député (M. Martin) veut bien me le permettre, je lui dirai que je ne me suis pas opposé à ces travaux.

M. MARTIN : J'ai très bien compris la chose. Il y a déjà plusieurs années que l'on discute la question de savoir si le gouvernement fédéral devrait acquérir certains quais situés dans l'Ile du Prince-Edouard. J'ai cru comprendre qu'une lettre avait été adressée par le premier ministre de ce gouvernement au premier ministre de l'Ile du Prince-Edouard, dans laquelle le premier disait qu'il était prêt à prendre la juridiction d'au moins un certain nombre de ces quais. Je crois qu'il serait préférable de régler cette question une fois pour toutes, et de définir quels seront les quais qui devront passer sous la juridiction du gouvernement fédéral. L'endroit où cet argent est dépensé est un port d'expédition considérable, les affaires qui s'y font devront aller en augmentant, et ces facilités sont très nécessaires. J'espère que l'item va être adopté sans autre objection.

M. SPROULE : Je ne crois pas que l'honorable député (M. Foster) ait critiqué le mérite réel de l'ouvrage. Il est possible que ce soit l'entreprise la plus méritoire que l'honorable ministre ait faite depuis plusieurs années, mais on a objecté à la manière dont elle a été faite—en commençant par dépenser l'argent puis en venant ensuite demander à la Chambre de le voter. On a voulu prétendre pour justifier une telle conduite qu'il ne s'agissait là que d'une chose de peu d'importance ; mais si cette conduite est approuvée dans les petites choses, le gouvernement

ne tardera guère à essayer d'en faire autant dans les chose importantes. Nous devons observer les règles qui sont établies pour empêcher la dépense irrégulière de l'argent public.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne comprends pas comment l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux pourrait acheter un quai, quand bien même il serait de la plus grande utilité pour le pays, s'il fallait suivre la règle que vient de poser l'honorable député (M. Foster). De prime abord, l'honorable ministre ne devrait pas même pouvoir discuter la question d'acheter un quai sans avoir au préalable obtenu à cette fin l'argent nécessaire du parlement. Tout ce qui a eu lieu en cette affaire se résume à dire que l'honorable ministre a discuté la question, et a dit qu'il proposerait un vote en Chambre à cette fin.

M. FOSTER : Mon honorable ami fait certainement erreur.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, c'est là toute l'affaire. Tous ceux qui font des affaires avec le gouvernement fédéral doivent savoir qu'il est nécessaire d'obtenir un vote du parlement dans ces cas. Plus que tout autre, les membres du cabinet provincial sont censés connaître cela, parce qu'ils n'ignorent pas les principes qui s'appliquent à la distribution de l'argent public. Si un ministre n'était pas libre de discuter la dépense que pouvait entraîner l'achat de ce quai, sans obtenir un vote du parlement, je ne comprends pas comment il pourrait jamais acheter un quai.

M. FOSTER : Mon honorable ami (M. Fielding) est loin d'exprimer tout ce qu'il pense à ce sujet, et nul ne le comprend mieux que lui. Si les choses s'étaient passées comme il le dit, il n'y aurait pas eu de discussion, à moins que quelqu'un n'eût voulu mettre en doute la nécessité qu'il y avait d'acheter ce quai.

Le MINISTRE DES FINANCES : Qu'a-t-on fait de plus que de discuter l'achat de ce quai ?

M. FOSTER : Le ministre des Chemins de fer et Canaux a pris possession de cette propriété comme si elle avait été achetée et payée ; plus que cela, il a dépensé de $1,000 à $2,000 pour y faire des réparations et y placer ses rails. Il a fait là une démarche sur laquelle il ne peut plus revenir parce que cela serait contraire à sa dignité et indigne de la position qu'il occupe dans le ministère. Ses collègues ne lui permettraient pas d'en agir ainsi quand bien même il y serait consentant. S'il avait simplement discuté l'achat du quai et consenti à demander un crédit du parlement, il n'y aurait rien eu à dire. Mais ce qu'il a fait est de nature à donner naissance à des doutes sérieux. Le gouvernement et ses partisans sont tenus d'approuver cette transaction ou de répudier le gouvernement, ce qu'ils ne peuvent faire.

Le MINISTRE DES FINANCES : On serait porté à croire que l'honorable député (M. Foster) est en frais de faire un excellent discours au nom d'un membre de l'opposition dans la législature de l'Ile du Prince-Edouard.

M. FOSTER : Ce que j'ai dit n'est pas de nature à provoquer une remarque comme celle-là. Je parle comme je crois qu'il est de mon devoir de parler.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais la prétention qu'il émet serait un argument puissant dans la bouche d'un adversaire du gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard, qui pourrait dire : vous avez livré cette propriété au ministre des Chemins de fer et Canaux sans rien recevoir en retour.

M. FOSTER : C'est bien cela.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela peut être une excellente raison pour attaquer le cabinet de l'Ile du Prince-Edouard et lui reprocher d'avoir accordé au ministre des Chemins de fer l'usage de cette propriété sans recevoir la moindre indemnité en retour, mais comment peut-on reprocher au gouvernement fédéral la conduite qu'il a tenue en cette affaire lorsque nous avons simplement pris possession de la propriété sans en avoir, jusqu'à présent, payé le prix d'achat ? Il est évident, que les remarques de l'honorable député à cet égard n'ont pas leur raison d'être.

M. FOSTER : Supposons pour un moment que le cabinet dise à la Chambre : Vous êtes libres de rejeter ce crédit ou de l'adopter.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est bien là ce qui a lieu.

M. FOSTER : L'honorable ministre n'ignore pas en effet que le gouvernement s'est arrangé de manière à pouvoir obliger la Chambre d'adopter ce crédit. Qu'arriverait-il si le parlement jugeait à propos de refuser de sanctionner ce marché ? Ce quai a déjà coûté $25,000 au pays. C'est donc sous ce rapport que le pays perd une somme considérable et égale à la perte de ce montant, mais cela ne fait pas de différence relativement à l'achat et c'est ce dernier que j'étais en frais de discuter.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député ne pourrait-il pas établir une différence entre l'achat de cette propriété et le fait de la part du gouvernement d'en prendre possession ? Cette conduite de sa part est loin de lui faire honneur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député ignore que le fait d'avoir prolongé le chemin jusqu'au quai est non seulement un avantage pour le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, mais aussi un avantage pour le public, et si le parlement refuse d'accorder ce crédit, le peuple et le gouvernement de l'Ile du Prince-

Edouard seront les derniers à nous demander d'enlever nos rails et à cesser de nous servir de ce quai, et je suis persuadé que mon honorable ami (M. Martin) corroborera mes paroles.

L'usage de ce quai est utile tant au peuple qu'au gouvernement. Mon honorable ami pousse jusqu'à l'extrême l'idée que nous profitons de notre majorité dans cette Chambre pour faire adopter ce qui nous plaît. Si le parlement est aussi soumis à notre volonté qu'il le prétend, ne le serait-il pas à un égal degré pour toute autre proposition que nous pourrions soumettre à la Chambre ? Si nous avions convenu d'acheter le quai, si nous avions soumis au parlement une proposition nous autorisant à acheter, nos amis ne seraient-ils pas liés au même degré qu'ils le sont actuellement ? Ils le seraient certainement. Mais ils ne sont pas liés. S'ils ont perdu confiance en notre jugement, lorsque nous demandons au parlement de nous accorder l'autorité nécessaire pour acheter, il pourrait tout aussi bien nous refuser ce droit qu'il le peut dans le cas actuel. Je sais que mon honorable ami est un critique enragé, mais je sais aussi qu'il est convaincu qu'il n'y a pas dans cette question matière à critique.

M. FOSTER : Je proteste contre une telle prétention. Mon honorable ami est peut-être de la trempe de ces hommes qui déclarent sérieusement le contraire de ce qu'ils pensent, mais je proteste contre toute parole de sa part allant à dire que je puis faire une telle chose. Aussi longtemps que je siégerai dans cette Chambre, je dénoncerai tous les actes illégaux du gouvernement actuel, et c'est au nom de la bonne administration des affaires publiques que je parle en ce moment. Qu'il soit bien compris que je ne veux rien dire des bénéfices qui peuvent résulter de cet arrangement, je suis en faveur de toute mesure qui peut être de nature à accorder aux chemins de fer un moyen d'augmenter le chiffre de leurs affaires.

Les honorables membres de la droite semblent croire que leurs fautes les plus graves peuvent être excusées en disant qu'elles seront avantageuses au pays. Il ne suffit pas qu'un acte soit à désirer pour que l'on puisse prendre tous les moyens légaux ou illégaux pour y arriver. Si, il y a un an, l'honorable ministre s'était adressé à un gouvernement provincial et lui avait dit : Je vais acheter votre propriété qui est évaluée à $250,000, êtes-vous disposés à me la vendre pour $250,000 ? Les autorités provinciales ne pourraient faire autrement que de répondre "oui." alors l'honorable ministre prendrait possession de cette propriété, il y ferait des améliorations aux dépens du trésor public, et après s'en être servi durant une année, il nous demanderait d'approuver ce marché ; croyez-vous qu'un parlement consentirait à accepter un marché, comme celui-là ? Quelle différence cela fait-il qu'il s'agisse de $250,000 ou de $3,400 ? Aucune.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable préopinant s'oppose-t-il à l'adoption de ce crédit ?

M. FOSTER : Voyez-vous cette question puérile ! Jamais question plus frivole n'a été posée par un homme, et cela en particulier après que je viens de déclarer que je n'étais pas opposé au crédit lui-même, mais que je trouvais à redire à la manière de procéder. Il croit acquérir un avantage considérable sur moi en me demandant si je suis opposé à l'adoption de ce crédit, afin de permettre à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries de se rendre dans la province de l'Ile du Prince-Edouard et de dire : Foster et le parti conservateur se sont opposés à l'adoption de ce crédit.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ils comprendront parfaitement la chose.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'entreprendrai pas de discuter des questions comme celles-là avec l'honorable député.

M. FOSTER : L'honorable chef du gouvernement ferait mieux de trouver des arguments sérieux.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député ne devrait pas interrompre puisqu'il n'entend pas l'être lui-même. Mon honorable ami trouve à redire à ce crédit, mais il n'ose pas se déclarer ouvertement contre son adoption. Il proteste, voilà tout. Puisqu'il en est ainsi, il ne lui reste qu'une chose à faire c'est de laisser adopter ce crédit, et lorsque le budget sera discuté en dernière épreuve, il pourra alors proposer son rejet au moyen d'une motion. L'honorable député devrait se rappeler ce vieux proverbe latin : "De minimis non curat praetor."

M. FOSTER : Veuillez me le traduire en anglais.

Le PREMIER MINISTRE : Je croyais que mon honorable ami pouvait le comprendre. Sa traduction est la suivante : Certains esprits trop étroits ne peuvent prendre plaisir aux grandes choses, ils trouvent tout leur plaisir dans les petites choses.

M. FOSTER : J'étais bien convaincu, M. l'Orateur, qu'il devait y avoir dans cette phrase latine certains mots dont l'honorable ministre n'oserait pas se servir dans la langue anglaise. Mais toute l'affaire revient à dire que les membres de l'opposition sont des esprits trop étroits pour pouvoir s'occuper des questions importantes.

Le PREMIER MINISTRE : Seulement quelques-uns d'entre eux.

M. FOSTER : Je suis bien prêt à laisser le public juger de la chose.

M. SPROULE : Il ne s'agit pas de savoir si ce marché sera favorable au peuple de l'Ile du Prince-Edouard et au chemin de fer, ce à quoi nous nous opposons, c'est que

l'on dépense l'argent public sans la permission du parlement.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le ministre des Chemins de fer et Canaux dit qu'il n'existait pas de marché par écrit avec les autorités provinciales. Si un arrangement a été conclu, avec qui l'a-t-il été ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Avec le procureur général Peters. Il n'y a pas eu de contrat par écrit.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : En quelle année a-t-il été conclu ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois qu'il a été conclu il y a deux ans.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Ces négociations ont-elles été terminées avec lui ou bien seulement avec son successeur ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'arrangement a été conclu entre M. Peters qui était premier ministre et chef du gouvernement provincial et moi-même, mais lorsque les estimations furent préparées l'année dernière aucun montant n'y fut placé dans le but de nous permettre d'exécuter cet arrangement. Le premier ministre actuel m'a rappelé la chose. L'année dernière, nous avions l'intention de demander le montant nécessaire.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Lorsque le gouvernement local s'est présenté,—soit M. Peters ou son successeur—existait-il d'autres propositions ? Cela ne fait-il pas partie d'une autre demande conçue en termes généraux de la part du gouvernement de l'Ile relativement à certaines dépenses qu'il voulait que le gouvernement fédéral fît dans l'Ile du Prince-Edouard ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je dois dire à l'honorable député que pour ma part, je n'ai jamais cru que cette transaction était liée à aucune autre question ou proposition. L'arrangement a été conclu directement avec le ministère des Chemins de fer et c'est là la seule proposition qui m'ait été soumise.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : La chose est possible. Est-il à la connaissance de l'honorable ministre que le gouvernement de l'Ile ait demandé au gouvernement fédéral de faire certaines dépenses dans l'Ile du Prince-Edouard ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas que l'on ait demandé de faire certaines demandes. Je sais qu'il a produit des réclamations se rapportant à d'autres questions, mais elles n'avaient rien à faire avec le cas qui nous occupe.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre est-il capable de déclarer que cette question ne faisait pas partie des demandes soumises par le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mes souvenirs sont que cette question n'a pas été faite en même temps que d'autres demandes.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) est-il lui aussi de cet avis ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Cette question n'a rien à faire avec d'autres réclamations. Ils ont simplement recommandé que cela fût fait parce qu'il était nécessaire dans l'intérêt de cette partie du pays qu'un prolongement fût construit sur le quai pour l'expédition du grain.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Si j'ai bien compris il n'y a pas eu de correspondance échangée à ce sujet ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne dis pas cela, tout ce que je puis ajouter c'est que je ne m'en souviens pas.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre comprend l'importance de cette question, et c'est là une des raisons qui m'ont décidé à prendre la parole sur cet item. Je dis que c'est là une manière peu satisfaisante de régler ce qui concerne la dépense de l'argent public.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je regrette que l'honorable député ait cette opinion.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Nous avons eu plusieurs abus de cette nature durant la présente session, et il est très important de savoir jusqu'à quel point le gouvernement peut ainsi engager la responsabilité du parlement sans avoir obtenu l'autorisation de ce dernier. La position de l'honorable ministre est justifiable ou elle ne l'est pas. S'il existait une correspondance quelconque nous pourrions nous baser sur ce qui y serait contenu pour nous former une idée de la nature du marché, si marché il y a eu. Il est à regretter non seulement pour la discussion convenable de cette question par le comité, mais aussi pour la bonne entente qui devrait exister entre le gouvernement et les personnes avec qui cette transaction a eu lieu qu'il n'existe aucun dossier auquel le cabinet, de même que ces personnes, puissent se référer.

Je prétends que ce principe est dangereux pour n'importe quel ministère. Dans le cas actuel il s'agit de l'acquisition d'un quai, dans un autre cas il s'agit de dépenser l'argent du trésor public pour certains travaux publics considérables ou de peu d'importance. or, dans le cas actuel il n'existe aucun dossier et nous sommes obligés de nous en rapporter à la simple déclaration du ministre, qui dit ce qu'il sait au meilleur de

sa connaissance, mais en faisant voir le côté de la question qui lui est favorable.

Si l'on tient compte de l'attitude prise par l'honorable ministre des Finances, il est bien possible que le cabinet soit d'une opinion différente sur cette question, et je ne crois pas que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux ait avancé aujourd'hui des raisons suffisantes pour empêcher le gouvernement local de vouloir prétendre qu'il avait sur cette question la promesse formelle du cabinet fédéral. Le seul danger à courir était que la majorité du gouvernement refusât d'approuver la conduite de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux en cette affaire, ou bien que ce refus vînt de ses propres collègues, et que ce crédit fût rejeté. C'est là là le seul risque que le gouvernement local a à courir relativement à cette entreprise.

L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, il n'y a pas de doute, a déclaré aux autorités provinciales qu'il ferait franchement un effort pour induire le parlement à consentir à son crédit. J'imagine qu'après avoir obtenu l'assentiment du Gouverneur général à la présentation de cet item en cette Chambre, on court seulement un léger risque de ne pas voir approuver le crédit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est absolument comme pour tout crédit.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Oui, comme pour tout item du bill des subsides, et seul le fait que la Chambre perdrait confiance dans le gouvernement pourrait empêcher de l'adopter.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous en avons abandonné plusieurs.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre des Finances voudrait-il dire que le gouvernement est libre de passer un autre arrangement avec l'Ile du Prince-Edouard, et qu'il n'y a rien qui l'empêche d'abandonner cet item ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'y consentirais pas.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre des Finances émet une proposition entièrement différente de celle que j'énonce.

L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, je pense, n'ira pas au delà de ce que je suppose être son opinion, savoir : qu'il est tenu en honneur de faire ce qui est raisonnable et juste pour assurer l'adoption de cet item. Mais voilà qui fait surgir la question que l'honorable député d'York, N.-B., (M. Foster) a soulevée. Il n'importe pas que l'item soit de $3,500 ou de $35,000 du moment que se trouve concerné le principe que l'honorable député d'York a invoqué, c'est-à-dire dès qu'est violé le principe déclarant que, sauf dans les cas d'extrême urgence, mentionnés dans les statuts et au sujet desquels une procédure est déjà prescrite, tous les subsides et toutes les dépenses doivent être contrôlés par le parlement, et que celui-ci doit être consulté d'avance.

On ne doit nullement présumer de ses paroles que l'honorable député d'York a entendu attaquer la proposition consistant à faire des arrangements convenables au sujet du service de chemin de fer dans cette localité ou dans toute autre. Il n'a fait—et je voudrais me joindre à lui aussi fortement que possible à cet égard—que défendre le principe général proclamant que lorsque les fins publiques requièrent un crédit, gros ou petit, ce crédit doit d'abord être demandé au parlement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député croit-il indigne de la position d'un ministre dirigeant un département quelconque de l'administration, et incompatible avec cette position, que ce ministre, étant d'avis que le gouvernement devrait faire une certaine acquisition, aille trouver le propriétaire de la chose à acheter pour lui demander, après avoir établi les conditions de la vente, s'il voudrait retenir cette chose pour le gouvernement, l'assurant qu'il en prendrait possession s'il pouvait obtenir l'autorisation de le faire de la part du parlement ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Non. Je connais beaucoup de cas où cela se pratique.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ne serait-ce pas de nature à paralyser la puissance de l'administration, si cela ne pouvait se faire ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Oui, mais on ne trouvera rien dans les paroles de l'honorable député d'York qui constitue une critique du principe que comporte la dernière remarque du ministre des Chemins de fer et Canaux. Dans ce cas-ci, l'honorable ministre est allé plus loin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas plus loin que le principe que comporte ma remarque.

M. TAYLOR : Oui, puisque vous avez dépensé l'argent.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Dans ce cas-ci, le gouvernement a adopté une position définie et l'argent public a été dépensé de bonne foi dans ce sens, en tant que le gouvernement provincial est concerné, et l'on a pris une attitude active à cet égard. Il n'y a rien dans la conduite de la Chambre des communes d'Angleterre qui indique, de la part de celle-ci, relativement à cette matière de l'appropriation parlementaire concernant les subsides, une appréciation de la position dans laquelle le gouvernement peut placer le parlement, indépendamment de la volonté de ce dernier, appuyant tout de

même, bien qu'avec répugnance, le gouvernement. J'ai à la mémoire un cas où le gouvernement anglais, dans la période de 1850 à 1870, avait conclu un arrangement par lequel il devait subventionner une ligne de vapeurs dont les affaires, subséquemment, étaient tombées dans l'embarras. Or, d'après le contrat passé indépendamment du parlement, le gouvernement s'était engagé à garantir l'intérêt des obligations émises. Celui-ci fut renversé dans l'intervalle, et, tout en représentant que la passation du contrat était illégitime et illégale, le nouveau gouvernement se crut tout de même tenu de faire preuve de bonne foi, et malgré sa dénonciation de toute l'affaire, il fit voter les deniers requis et payer régulièrement jusqu'à présent l'intérêt des obligations de la compagnie insolvable.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela se fait très souvent.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Oui, mais c'était un abus dans ce cas-là ; et on l'a tellement dénoncé en parlement, que, comme j'en suis convaincu, il ne s'est plus répété de cas semblable en Angleterre. Si l'on ne s'élève pas aussi fortement que possible en ce parlement, maintenant, contre l'introduction de cet abus, celui-ci pourra peut-être nous entraîner à des limites extrêmes.

Je me joins à la demande requérant la production subséquente de la correspondance qui se trouve en la possession du parlement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne me rappelle aucune correspondance ; mais afin d'être sûr de ne pas me tromper, j'ai répondu, lorsque la question m'a été posée, qu'il était bien probable que je possédais certaines notes émanées du gouvernement provincial à ce sujet. Il n'y a rien eu sous forme de correspondance équivalant à un contrat par écrit. L'honorable député (sir Charles Hibbert Tupper) trouve qu'il y a d'autant plus lieu à critique qu'il n'y a pas là de contrat par écrit ; mais certains de ses amis auraient invoqué ce motif pour se plaindre s'il y eût eu un contrat par écrit.

J'avoue que ce qui a eu lieu fut purement une entente verbale, et que s'il se fût agi d'une affaire compliquée, un malentendu aurait pu surgir en conséquence, ensuite. Il est fort nécessaire que ces choses se fassent d'une manière convenable, mais il faut se rappeler que nous sommes non seulement un gouvernement administrant les affaires du pays, mais encore des voituriers publics, des exploitants d'un chemin de fer, et que nous devons faire face aux demandes urgentes de la population même lorsque le parlement ne siège pas.

On devrait considérer, et c'est ce qu'on a fait, je crois, par le passé, comme formant partie des attributions générales du ministre et du gouvernement—lorsqu'il y a opportunité de le faire ce dont le parlement doit toujours être le juge—de pouvoir agir avant d'obtenir la sanction du parlement.

Je concède qu'il puisse résulter des mépris relativement aux conditions exactes de semblables ententes, si celles-ci ne sont pas couchées par écrit.

Mon honorable ami (M. Haggart) se rappellera le cas où il a fait un arrangement en vue d'acheter de l'honorable Peter Mitchell un lopin de terre situé à New-Castle. Il dit qu'il a conclu cet arrangement en présence de M. Pottinger. Il m'a écrit plusieurs lettres à ce sujet. D'abord, il m'a écrit qu'il ne pouvait pas dire exactement le prix qu'il devait payer, mais il était très clair qu'il avait convenu avec M. Mitchell d'acheter le terrain pour un certain prix dont il ne se souvenait pas.

Le MINISTRE DES FINANCES : Sans avoir de crédit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Naturellement, le parlement n'avait pas voté de crédit. L'honorable député (M. Haggart) entendait obtenir un crédit, mais il faisait le marché d'acquisition d'abord. Il m'écrivit subséquemment une lettre pour m'informer que sa mémoire était ravivée à ce sujet ; et bien qu'il n'eût pu mentionner dans la précédente lettre quel devait être le prix d'achat, il était alors clair que ce prix était de $7,000. Il déclarait qu'il avait exactement convenu avec M. Mitchell d'acheter son terrain moyennant $7,000. Je ne voyais pas que je fusse obligé de donner suite à cet arrangement ; et comme je n'étais pas convaincu que cet achat dût avoir lieu dans l'intérêt public, la chose a traîné. Plus tard, j'ai reçu de mon honorable ami (M. Haggart) une autre lettre dans laquelle il faisait preuve de plus de lucidité de mémoire encore, se rappelant qu'il était convenu d'acheter ce lot de terre moyennant $10,000. Et il insistait pour que je paie cette somme à M. Mitchell.

Quelques VOIX : Oh !

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En recevant la lettre contenant cette forte représentation de mon honorable ami (M. Haggart), j'allai faire la visite du lopin de terre en question, et je dus en arriver à la conclusion que le chemin de fer n'avait pas besoin de ce terrain, lequel, du reste, valait tout au plus $1,000. Nous ne pourrions le revendre $1,000. Dans tous les cas, nous n'en avions pas besoin, et par suite, malgré la pression exercée sur moi de tous les milieux, et malgré mon désir d'être aussi obligeant que possible, vu ce qui s'était passé lorsque mon honorable ami (M. Haggart), était ministre, je ne pus décider qu'il était de l'intérêt de l'Intercolonial ou du public d'acheter ce terrain.

Je comprends fort bien, comme l'a suggéré mon honorable ami, que la passation d'un contrat par écrit entre l'ancien ministre (M. Haggart) et l'honorable M. Mitchell au-

rait empêché beaucoup de malentendu quant au prix convenu.

Je mentionne ce fait pour démontrer que dans certaines matières il est bon de coucher par écrit les conditions d'un contrat ; mais dans ce cas-ci, nous comprenons parfaitement quel a été l'arrangement, et le tout était assujetti à la condition que le parlement voterait cette somme.

M. McNEILL : Il est tombé des lèvres de membres du gouvernement deux observations qui me semblent fort remarquables, tout au moins. La première a été faite par l'honorable ministre des Finances qui a dit qu'on pouvait attaquer le gouvernement provincial parce qu'il avait cédé ce quai sans recevoir en échange quoi que ce soit sous forme d'un paiement en argent. Il a déclaré qu'on pouvait dire au gouvernement provincial et contre lui : "Vous avez cédé le quai, et vous n'avez rien reçu en considération." Il en résulte, si même ça signifie quelque chose, qu'on pourrait attaquer le gouvernement provincial, en se basant sur le motif qu'il n'avait pas le droit de se fier aux promesses du gouvernement fédéral. C'est là une déclaration contre laquelle je m'élève. Je m'élève contre la proposition, venant surtout d'un ministre de la Couronne, énonçant que quand le gouvernement fédéral fait une promesse, cette promesse doit être violée. C'est là le dernier argument que devrait émettre un ministre de la Couronne.

Moi j'ai été encore plus surpris et fort alarmé des paroles du premier ministre—que je regrette de ne pas voir en ce moment à son siège—déclarant qu'il importait peu, et que seuls les petits esprits pouvaient voir la chose sous un autre jour, que la règle bien établie posant le principe que l'argent public ne doit pas être dépensé sans l'assentiment de la Chambre populaire, eût été violée. Lorsqu'on voit le premier ministre adopter une attitude de cette nature en cette Chambre, on peut se croire en face d'un état de choses alarmant.

Nous avons vu accomplir bien des choses étranges par le gouvernement actuel, nous lui avons entendu exprimer des principes bien singuliers, mais depuis l'ouverture de ce parlement et depuis que ce gouvernement existe, nous n'avions pas encore entendu une déclaration aussi alarmante que celle qui est tombée des lèvres du premier ministre, il y a quelques instants. J'espère que le peuple du Canada en prendra note, et qu'il se rappellera que la plus haute autorité du cabinet a délibérément déclaré qu'il importe peu de dépenser les deniers publics sans le consentement des représentants du peuple, et de violer ouvertement une règle constitutionnelle bien établie de ce pays et de l'empire.

M. HAGGART : A mon avis, l'objection faite par la gauche, c'est-à-dire qu'il devrait exister des écrits au sujet de tous ces engagements, est très pertinente et ne peut être réfutée. L'honorable ministre pourrait être justifiable de passer un contrat qui serait soumis ensuite à la sanction du parlement ; mais il n'existe aucun écrit de ces engagements, ni aucun rapport du fonctionnaire chargé de l'administration du chemin de fer, relativement à la nécessité de faire l'acquisition de ce qual. Si l'honorable ministre possède un rapport semblable, il devrait le produire.

L'honorable ministre tente de justifier sa conduite en disant qu'un jour ou l'autre j'ai conclu un arrangement avec M. Peter Mitchell pour acheter un terrain à Miramichi. J'ai toujours agi d'après la recommandation de mes ingénieurs, lorsque j'ai fait un arrangement quelconque au sujet de l'Intercolonial. Je tenais note des engagements, et j'avais un rapport pour me justifier.

Cependant, l'honorable ministre s'est rendu sur les lieux pour constater que le terrain ne valait pas un septième du prix que j'avais consenti à payer à M. Mitchell.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous m'avez déclaré récemment que c'est $10,000 que vous aviez consenti à payer.

M. HAGGART : L'honorable ministre voudra-t-il produire la correspondance ?

M. Mitchell est venu me trouver pour me déclarer que le ministre des Chemins de fer et Canaux paierait immédiatement le prix du terrain, si je mentionnais dans une lettre qu'il avait été convenu de payer ce terrain $7,000. Il est peu digne de la part de l'honorable ministre d'évoquer ce fait. Il en sait toute la conséquence, et il sait quelle est ma responsabilité relativement à ce qui a eu lieu longtemps après que j'eus cessé d'être ministre. Je ne me suis jamais attendu à voir le ministre mêler ce fait à la discussion faite en cette Chambre. Il a trouvé à redire, l'autre jour, parce qu'on avait dévoilé la correspondance confidentielle d'un citoyen d'Angleterre, et pourtant il s'agit ici d'un acte encore plus mesquin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis surpris d'entendre l'honorable député parler comme il le fait. Il n'a jamais communiqué avec moi, je l'admets ; mais, non seulement une fois, mais à trois reprises différentes il a remis à M. Mitchell des lettres mentionnant que ce qu'il disait alors était l'arrangement corrigé et corrigé encore qu'il avait fait avec M. Mitchell. Pourquoi remettait-il ces lettres à celui-ci ? Pour être déposées dans son secrétaire et gardées à titre confidentiel, sans qu'il en fût jamais soufflé mot ? Non, M. l'Orateur, ces lettres étaient écrites afin de permettre à M. Mitchell de m'induire à acheter de lui le terrain en question, en me mettant en état si j'achetais ce terrain, de me justifier aux yeux du public et du parlement par la production d'un écrit attestant que

mon prédécesseur s'était engagé à l'acquérir aux conditions mentionnées. Assurément, l'honorable député ne dira pas que ce soit là une lettre confidentielle, et que si j'avais agi suivant sa lettre, je n'eusse pas été justifiable, que dis-je, tenu, pour ma propre défense,—et il devait savoir que cette lettre était remise à cette fin—de produire celle-ci afin de prouver au parlement qu'un arrangement semblable avait été conclu avec l'honorable député.

M. Mitchell m'a déclaré que l'arrangement avait été fait en présence du gérant de l'Intercolonial. L'honorable député (M. Haggart) n'a jamais mentionné dans les lettres qu'il m'a adressées que l'ingénieur fût présent, ni qu'il y eût quelque écrit de fait au sujet de l'affaire. Au contraire, il écrivit qu'il ne possédait ni mémoire ni preuve de cette affaire, mais que la conversation avait eu lieu en présence de M. Pottinger. J'en parlai au gérant général, et je constatai que celui-ci n'avait pas le moindre souvenir d'un arrangement semblable au sujet de l'achat de ce terrain de M. Mitchell. Par suite, naturellement, la chose n'était nullement sujette à considération.

Sir CHARLES TUPPER : M. le Président, je cherche vainement à comprendre pourquoi le ministre des Chemins de fer et Canaux s'évertue à discuter ce sujet qui n'a aucun rapport quelconque avec ce que la Chambre est appelée à considérer.

Quels sont les faits tels que maintenant exposés ?

Il appert que l'honorable Peter Mitchell, un ami et un partisan des membres de la droite, un homme qui depuis dix ans a manifesté la plus ardente hostilité à l'égard du parti conservateur, prenant part à toutes les élections en faveur de ces messieurs, et faisant tout son possible pour nuire au parti conservateur et le ruiner, possédait un lot de terre dont l'ingénieur de l'Intercolonial recommandait l'achat relativement à ce chemin de fer. Il ne s'agissait pas d'acquérir ce terrain d'un ami politique de l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart), mais d'un adversaire politique de celui-ci, et d'un ami politique, et personnel des membres de la droite. Par conséquent, mon honorable ami ne se sentait en rien obligé de faire quelque chose ni de forcer la note en faveur de M. Mitchell. Seulement, l'ingénieur du département ayant déclaré que dans l'intérêt de l'Intercolonial il serait désirable d'acquérir ce lot de terre, l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux, après avoir pris les meilleurs moyens possibles de s'assurer quel en était la valeur, avait dit à M. Mitchell qu'il en était arrivé à la conclusion qu'il y avait lieu de l'acheter dans l'intérêt du pays ; puis, ayant abandonné la direction du département avant que cet arrangement fût complété, il y donna suite, à la demande de M. Mitchell, en déclarant au ministre des Chemins de fer et Canaux, au point de vue des affaires, qu'il avait eu en vue d'acheter ce terrain à un certain prix.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Qu'il avait consenti à l'acheter.

Sir CHARLES TUPPER : En quoi cela a-t-il trait à la question soumise au comité ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En ceci, savoir : qu'on nous reproche maintenant d'avoir fait un arrangement en vue d'acheter un lot de terre à la condition que nous obtiendrions l'approbation du parlement, et que cette affaire de mon prédécesseur, laquelle ne semble pas avoir été la seule de ce genre, démontre—en réponse particulièrement à l'honorable député de Pictou—qu'on a fait la même chose par le passé.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne vois aucun rapport entre les deux cas. Le contrat dont parle l'honorable ministre n'était pas parfait, un projet de vente seulement existant entre l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) et l'un de ses adversaires politiques les plus ardents. Cette vente n'était pas parfaite, et à la demande de M. Mitchell, mon honorable ami (M. Haggart), dans un esprit d'affaires et d'honnêteté, communiqua au ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) ce qu'il entendait faire s'il fût resté chargé de la direction du département.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suppose, alors, que la constitutionnalité d'une affaire est subordonnée à la question de savoir si la personne avec laquelle on contracte est hostile ou favorable au gouvernement.

Sir CHARLES TUPPER : Non, mais je ne puis absolument pas concevoir pourquoi l'honorable ministre voudrait faire croire qu'un homme à qui lui et ses amis sont profondément obligés en raison de longues années d'un appui politique cordialement sincère ; qu'un homme, dis-je, qui a consacré son temps, son argent et son aide à leur service, ait essayé d'imposer au gouvernement l'acquisition d'un lot de terre et de le lui faire payer beucoup plus cher qu'il ne valait. Je ne crois pas que M. Mitchell sache fort gré à l'honorable ministre d'avoir ainsi traîné son nom dans cette discussion. A mon sens, cette conduite va de pair avec certains autres actes entachés d'un caractère également ingrat.

Je cherche en vain à savoir au sujet de quoi on retient le comité. Mon honorable ami (M. Foster) a dit il y a une heure, qu'il ne s'opposait pas à l'adoption de l'item, pourvu qu'il fût compris que le ministre des Chemins de fer et Canaux fournirait subséquemment dans la soirée toute correspondance ayant trait au sujet. J'ai quitté la Chambre au moment où cette proposition

était faite, et à mon retour j'aurais supposé, si je n'avais pas connu les rapports des parties en cause, que pour une raison ou pour une autre, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux parlait contre le temps. En le voyant se transporter à New-Castle, pour traîner ses anciens amis dans la discussion afin de les montrer sous un jour défavorable à la Chambre, j'ai conclu qu'il avait oublié sa position de membre du gouvernement, et son désir de faire adopter ses estimations, ainsi que la proposition de mon honorable ami, l'honorable député d'York (M. Foster), lui offrant, il y a une heure, de laisser adopter l'item à la condition qu'il produirait la correspondance dans la soirée.

M. HAGGART : L'honorable ministre a mêlé cette affaire à la discussion dans le but d'établir une comparaison entre elle et celle qui le concerne. Ces deux affaires ne peuvent se comparer l'une à l'autre, et l'honorable ministre le sait parfaitement bien.

J'ai exposé le résultat de la conversation qui a eu lieu entre le gérant de l'Intercolonial, et celui-ci ne se rappela pas ce dont je me souvenais. Naturellement, l'affaire cessait alors d'exister, et le département en était désormais dégagé. Lorsque l'honorable ministre a reçu une lettre de moi mentionnant ce que je me rappelais de l'affaire, de même que lorsque le gérant de l'Intercolonial a déclaré qu'il ne se souvenait de rien de la sorte, le ministre n'était nullement tenu de faire quoi que ce soit.

Voyons seulement en quoi diffère les deux cas. Dans l'un, l'Intercolonial n'est jamais entré en possession de la chose : il existait seulement une prétendue convention entre M. Mitchell et moi, accompagné du gérant de l'Intercolonial. L'honorable ministre persuada à M. Mitchell de venir me trouver pour obtenir une lettre expliquant l'affaire....

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vous demande pardon.

M. HAGGART : ——afin de le justifier—c'est ce qu'on m'a dit—de donner à un ami politique un certain montant pour prix d'un lot de terre dont l'Intercolonial, prétend-on, avait besoin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député n'a aucune raison de dire que j'ai eu recours à de tels moyens. Jamais je n'ai demandé, je n'ai suggéré à M. Mitchell d'aller voir l'honorable monsieur.

M. HAGGART : M. Mitchell m'a dit qu'il venait de votre part demander cette lettre. J'ai été voir moi-même l'honorable ministre avec lequel j'ai eu une entrevue. Je lui ai expliqué, autant que je pouvais me les rappeler, les détails de la transaction. Il connaissait parfaitement bien quelles opinions j'entretenais à ce propos, et c'est pourquoi il a demandé à M. Mitchell de venir me demander une lettre contenant un résumé de la conversation que j'avais eue avec M. Pottinger.

L'honorable ministre dit que M. Pottinger n'a jamais recommandé l'achat de cette propriété. Cependant il en a acheté une partie.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne fais que répéter ce que M. Pottinger a dit.

M. HAGGART : Cependant, il en a acheté une partie pour l'Intercolonial et il a payé le montant réclamé. M. Mitchell disait que cela était compris dans la transaction et que M. Pottinger aurait dû prendre toute la propriété. M. Pottinger ne se rappelle peut-être pas qu'il m'a recommandé le projet, mais je croyais qu'il l'avait fait et c'est sous cette impression que j'ai écrit cette lettre au ministre avec lequel, du reste, comme je viens de le dire, j'avais eu une entrevue. Quand M. Mitchell est venu me voir, il m'a dit que le ministre lui avait demandé de faire cette démarche, en l'assurant que s'il avait une lettre contenant ce que je me rappelais de cette conversation avec M. Pottinger, il inscrirait dans les estimations supplémentaires le montant nécessaire à payer M. Mitchell.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'espère que cette discussion n'empêchera pas la Chambre de voter le crédit demandé. Qu'importe que M. Mitchell soit l'ami ou l'adversaire du gouvernement ou que le prix qu'on lui a payé soit assez élevé ou trop peu élevé ! L'honorable chef de l'opposition et l'ex-ministre des Finances ont pris à partie le ministre des Chemins de fer et Canaux parce qu'il a conclu avec le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard un arrangement pour acheter une certaine propriété, arrangement qui devait nécessairement être ratifié par le parlement. Ces messieurs prétendent qu'en agissant ainsi, le ministre a engagé d'avance la Chambre et lui a enlevé cette liberté dont elle doit jouir quand il s'agit de voter les diverses subventions, les divers crédits portés au bill des subsides. Mon honorable ami (M. Blair) a répondu à cette accusation en citant un fait analogue qui se serait passé sous l'ancienne administration. Celle-ci aurait consenti à acheter de M. Mitchell une certaine propriété pour une somme que le parlement n'avait pas votée. Dans ce cas, il ne s'agissait pas d'une simple promesse de vente, puisque M. Mitchell dit que le gouvernement avait, en réalité, acheté cette propriété. Il y a en outre le fait que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) et je le dis à sa louange, a déclaré à son successeur qu'il avait acheté la propriété en question, et il a donné une lettre établissant ce fait à M. Mitchell. Qu'est-ce que cela prouve ? Cela prouve que lorsqu'il s'agit de l'administration de l'Intercolonial, le ministre des Chemins de fer et Canaux se trouve quelquefois obligé d'acheter certaine propriété et de passer

contrat en conséquence, contrat pourtant que le parlement devra ratifier, et c'est ce qui a été fait dans la circonstance qui nous occupe.

M. FOSTER : Personne ne nie la chose.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais mon honorable ami et ses collègues ont discuté la question. L'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper) vient de demander quelle était la raison de ce délai. Cette raison est bien simple ; les membres de la gauche ont porté des accusations contre le gouvernement pour avoir acheté cette propriété avant d'avoir obtenu le vote du parlement, comme ils le disent.

M. CLARKE : Non, mais pour en avoir pris possession et y avoir dépensé de l'argent.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est là un autre côté de la question. Il n'y a pas de doute qu'on a acheté une propriété. La seule question est de savoir si le montant payé est juste. Je crois pouvoir dire avec justice qu'à moins que le ministre n'eût la liberté de faire de pareils contrats, l'Intercolonial ne pourrait être exploité.

M. COCHRANE : Comme simple particulier, je suis surpris de l'attitude prise par les honorables membres de l'autre côté de la Chambre. L'argument du ministre des Finances ne se rapporte aucunement à la question soumise au comité. La question n'étant pas de savoir si le gouvernement a le droit de faire une transaction ou s'il n'a pas ce droit ; il s'agit de savoir s'il peut prendre possession d'une propriété et y dépenser de l'argent sans consulter le parlement. Le cas cité par le ministre des Finances n'est pas semblable du tout à celui dont il est question ici, car aucun paiement n'a été fait et l'on n'a pas pris possession de la propriété. Voilà pour le cas cité par l'honorable ministre. Mais ici, non seulement le ministre des Chemins de fer et Canaux est entré en négociations pour l'achat d'une propriété, mais encore il a pris possession de ce terrain, sur lequel il a fait faire des travaux, dépenser des deniers publics sans consulter le parlement.

Naturellement, les membres de l'autre côté de la Chambre cherchent des excuses et suivant la tactique qu'ils ont adoptée, ils cherchent s'ils ne peuvent pas trouver si les tories ont fait ce qu'ils font eux-mêmes, et alors ils se croient justifiés complètement. Mais depuis que je suis en Chambre, je n'ai jamais entendu parler d'une transaction comme celle-ci. Ces messieurs méconnaissent la responsabilité du parlement. Si c'était là la manière d'administrer les affaires du pays, ils pourraient tout aussi bien dissoudre le parlement et administrer le pays sans notre concours. Je suis étonné de voir agir de cette façon ces messieurs qui, durant les dix-huit longues années qu'ils ont siégé de ce côté de la Chambre, nous laissaient à peine le temps de respirer et insistaient pour que toute entreprise fût faite par contrat. Cependant, ils accordent des milliers de dollars à un homme qui les dépense de manière à obtenir lui-même une commission. Et parce que nous objectons à cette manière d'agir, ils disent que nous sommes des esprits étroits. Mais l'opinion publique croit qu'il y a quelque chose de louche dans cette transaction et il semble que c'est aussi le cas pour beaucoup de transactions faites par ceux qui sont au pouvoir actuellement.

Canal de la Pointe Farran—Agrandissement. $22,000

M. HAGGART : Quand cet ouvrage sera-t-il terminé et quel est le montant dépensé *jusqu'à présent* ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le crédit de $325,000 a été dépensé. On compte que les $22,000 demandés suffiront pour terminer l'ouvrage. On croit qu'il sera fini le 1er juillet.

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami (M. Blair) voudrait-il profiter de l'occasion pour nous dire quand les travaux de creusement à 14 pieds de la rivière et du canal, seront terminés ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je me rendrais volontiers à la demande de mon honorable mai (sir Charles Tupper) mais je crois qu'il serait préférable, si cela lui est agréable, de remettre à plus tard, alors que nous en serons arrivés au budget principal, la déclaration positive que je ferai à ce sujet. J'ai une opinion formée sur cette question, mais je crois que cette opinion sera meilleure et plus forte dans une semaine ou dix jours.

Chenal du nord—Approfondissement, etc. . .$212,000

M. HAGGART : L'honorable ministre veut-il nous dire quel montant a été dépensé et si cet ouvrage sera bientôt terminé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le creusement à 14 pieds est terminé et nous pourrions nous servir du chenal si nous le voulions. Mais ce chenal n'a qu'une largeur de 160 pieds, et nous voulons que cette largeur soit de 300 pieds.

M. HAGGART : Le ministre doit certainement se tromper. On travaille après avoir fait retirer l'eau.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On a barré les deux extrémités, mais il nous serait facile en enlevant ces barrages de nous servir des autres canaux en amont et en aval et d'avoir la navigation de 14 pieds sur une largeur de 160 pieds. Mais comme nous ne pouvons nous servir des autres canaux et qu'il est préférable et moins dispendieux de travailler après avoir fait retirer l'eau, on a laissé subsister le barrage.

M. HAGGART : Quel est le montant dépensé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Au 1er mai, nous avions payé $400,640. Nous devons encore $212,000.

M. FOSTER : Combien faut-il pour terminer cet ouvrage ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On croit qu'il faudra de $56,000 à $57,000. Le coût de l'entreprise, y compris les dommages aux terres, s'élèvera à environ $700,000.

M. HAGGART : Naturellement, il est trop tard maintenant pour protester. J'ai cependant protesté avant le commencement de cet ouvrage qui devait, à mon sens, entraîner une dépense de $700,000. Ce chenal n'était pas nécessaire ; nous avions un chenal parfaitement bon. Par le traité de Washington nous avons le droit de faire passer nos navires du côté américain du chenal, et sans dépense aucune ou pour un faible montant, en contournant la pointe, nous pourrions nous servir des écluses de Cardinal.

M. Rubidge, l'ingénieur en chef, m'a recommandé à maintes reprises ce projet, mais j'ai refusé de dépenser un seul cent pour son exécution, car je croyais que cette dépense était inutile. Il y avait un bon chenal du côté américain, et nous avions le droit de nous en servir, et nous aurions pu atteindre par cette voie les premières écluses de Cardinal. Je suis informé que l'ingénieur en chef a recommandé au ministre de faire exécuter ces travaux. Je ne puis qu'enregistrer ma protestation contre ce crédit que je crois inutile.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami croit fermement que l'autre chenal aurait été meilleur, mais tous les ingénieurs du département soutiennent le contraire, ainsi qu'ils le faisaient quand il était ministre de ce département. Ils ont prouvé que l'autre chenal aurait coûté aussi cher que celui-ci, si l'on voulait le creuser à une profondeur de 14 pieds, et le premier aurait eu l'inconvénient d'être des plus tortueux, tandis que le chenal actuel se rend directement au canal. Tous les expéditeurs, sans exception aucune, se sont prononcés en faveur de ce dernier chenal, et contre l'autre. Si l'on considère le fait que tous les fonctionnaires responsables du département ont déclaré et prouvé que ce chenal ne coûtera pas beaucoup plus cher que le creusement de l'ancien, de 9 à 14 pieds. Je crois que le département a bien fait d'agir comme il l'a fait. Mon honorable ami a une opinion très arrêtée ; il a droit de la conserver, mais elle n'est pas conforme à celle des fonctionnaires du département.

M. HAGGART : Mon honorable ami peut, sans doute, avoir raison de dire qu'il aurait coûté aussi cher d'utiliser l'autre chenal que de construire celui du nord, mais j'ose dire que s'il met un ingénieur désintéressé à étudier la question, le rapport ne sera plus le même. Il n'y a pas de nécessité de se rendre jusqu'à l'endroit où l'eau n'a que 9 pieds de profondeur. Il est facile de contourner cet endroit. Si on faisait cela, on constaterait que les renseignements fournis au ministre ne sont pas exacts et que la dépense ne serait pas aussi élevée que pour construire le chenal du nord. J'ose dire qu'un ingénieur non préjugé ferait rapport que cet ouvrage coûtera un cinquième de moins que le montant fixé par l'ingénieur en chef. L'honorable ministre dit qu'il y a au département, un rapport de l'ingénieur en chef, en faveur du projet.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est ce que me dit le sous-ministre.

M. HAGGART : Il n'y a que lui pour se charger de la chose. Qui est ingénieur de son département ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : M. Rubidge, l'ingénieur surintendant.

M. HAGGART : M. Rubidge est l'ingénieur du département des Canaux. Il a toujours été en faveur du projet qu'il m'a recommandé. Il m'a fait visiter le chenal pour essayer de me prouver la nécessité d'exécuter ce projet. J'ai cru que le sous-ministre et M. Munroe qui se trouvaient avec moi, partageaient plutôt mon opinion. Je ne voyais pas la nécessité de construire ce chenal. Le sous-ministre peut avoir changé d'opinion depuis. Je ne sais pas au juste s'il a jamais exprimé d'opinion bien arrêté sur ce point. Mais j'ai cru qu'il était évident pour quiconque connaît quelque chose dans ces questions, que la construction de ce chenal était complètement inutile, vu que nous avions un chenal parfaitement bon du côté américain et qu'il ne fallait qu'un montant peu élevé, en tirant une ligne droite vers les écluses, pour rencontrer les besoins de la navigation sans encourir cette dépense énorme.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les opinions sont des plus partagées quant à la nécessité d'un grand nombre de travaux se rapportant à la canalisation du Saint-Laurent. Mais autant que j'en suis informé, il n'y a pas eu divergence d'opinion à ce sujet dans mon département, ni parmi les fonctionnaires chargés de cet ouvrage quant à la supériorité de cette route, et quant au coût de l'entreprise. Je n'avais personnellement aucune opinion arrêtée sur ce sujet et l'on ne pouvait s'attendre à m'en voir exprimer une.

Canal Lachine—

Creusement de la rivière Saint-Pierre... $ 8,400

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose que cet item soit retranché.

M. FOSTER : Où en sont rendus les travaux ? Il y a quelque temps nous avons eu une discussion animée à ce sujet.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis porté à croire que l'ouvrage qui a été fait a été exécuté très sagement et très judicieusement et que le projet est excellent. J'ai visité les travaux et je suis sûr, autant que peut en juger un homme qui n'est pas un spécialiste dans ces choses, que le projet est excellent.

M. FOSTER : Est-ce l'opinion du ministre que c'est une bonne chose pour ceux qui ont demandé ce creusement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis dire que ces travaux peuvent nuire à ceux qui ont besoin de drainage.

M. FOSTER : Combien a-t-on dépensé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : $160,000 ou $170,000.

M. FOSTER : Doit-on encourir d'autres dépenses à ce sujet ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui. Le montant nécessaire se trouvera dans le budget supplémentaire.

Canal de la Trent—
W. Quinn, inspecteur du béton, deux tiers de ses appointements durant sa maladie.. $158

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cet homme, alors qu'il était fonctionnaire du gouvernement, a été victime d'un accident qui l'a retenu malade durant trois mois. Je crois que c'est la coutume du département d'accorder deux tiers des gages quand un fonctionnaire est victime d'un accident dont il ne saurait être tenu responsable. L'accident a été causé par une grue.

M. TAYLOR : Je désire attirer l'attention de l'honorable chef du gouvernement sur un item qui devrait se trouver ici et que je ne puis trouver. Je voulais en parler, hier soir, quand nous avons discuté l'item relatif à la veuve de M. Dalton McCarthy. Je veux parler de l'honorable député de London (M. Beattie). Il a été ici, durant la plus grande partie de la session, mais il est tombé malade des fièvres typhoïdes et son médecin a déclaré qu'il devait retourner chez lui. C'est ce qu'il a fait. Son médecin lui a donné des soins jusqu'à la fin de la session. Quand il est venu pour retirer son indemnité, on lui a retenu $150. Je crois qu'on devrait lui payer le montant entier de son indemnité. S'il eût été malade ici à Ottawa, il aurait retiré tout ce montant.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je ne puis rien dire dans le moment, mais je suis très heureux que l'honorable député (M. Taylor) ait attiré mon attention sur ce sujet.

Canal Chambly—
Pour acheter une double-ligne métallique de téléphone..... ... . $700

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'agit ici d'une ligne téléphonique qui appartient à la Compagnie de téléphone Bell. Celle-ci a changé la route de sa ligne principale, abandonnant ainsi celle qui servait au canal Chambly ; il nous aurait fallu en construire une autre, et la compagnie nous offre de nous vendre la ligne établie pour le montant mentionné. L'ingénieur du département me dit que cette entreprise coûtera deux ou trois fois plus cher, soit $1,600 ou $1,700.

M. POWELL : Quelle est la longueur de cette ligne ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Neuf milles.

M. FOSTER : Ce qui fait environ $80 du mille ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si nous n'achetions cette ligne, nous serions obligés d'en construire une nouvelle. Cet arrangement nous est réellement avantageux.

M. FOSTER : La compagnie ne pouvait exploiter cette vieille ligne, je suppose ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle change sa ligne et abandonne celle-ci ; la vieille ligne ne pourrait pas lui servir parce que la ligne nouvelle suit une route tout à fait différente. Je crois que $80 du mille pour cette ligne est un marché avantageux. C'est une ligne métallique double.

M. POWELL : Cela n'ajoute pas beaucoup à sa valeur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : **Oui, parce que** vous avez le double de la quantité de fil ; il s'agit ici de fil de cuivre et le prix du cuivre est plus élevé sur le marché que celui du fil ordinaire.

M. POWELL : Mais ce ne serait pas du fil de cuivre parce que cette ligne coûterait beaucoup plus cher.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Comme je l'ai dit nous achetons ce qui, d'après l'ingénieur du département, nous coûterait de $1,600 à $1,700 s'il fallait construire une nouvelle ligne. Le fil est de cuivre et en bon état.

M. HAGGART : Le fil de cuivre se vend plus cher que cela.

M. TAYLOR : Je voudrais demander à l'honorable ministre s'il s'agit ici du canal de Chambly auquel je faisais allusion, l'autre jour, quand j'ai posé certaines questions relativement aux dommages causés aux propriétés des cultivateurs et à la destruction de leurs routes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne me rappelle pas ce qu'a demandé l'honorable monsieur.

M. TAYLOR : Mais j'ai fait inscrire une autre question à l'ordre du jour, hier soir, relativement au même sujet.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je serai heureux d'y répondre.

M. TAYLOR : Je désire attirer l'attention de l'honorable ministre sur un contrat en date du 8 décembre 1845, contrat passé entre le gouvernement et les propriétaires de ces terres. Les dispositions de ce contrat contredisent la réponse que l'honorable ministre a donnée l'autre jour. Je lui demanderais de relire ce document, de corriger sa réponse et d'apporter plus de soin à répondre à la question que je viens de poser, parce que il y a entre le gouvernement et les cultivateurs une entente par laquelle le gouvernement s'est engagé à entretenir tout le temps le chemin qui longe le canal ; en retour, les intéressés abandonnaient toutes les réclamations qu'ils pouvaient avoir contre le gouvernement pour les propriétés traversées par ce canal. Je crois que lorsque mon honorable ami lira ce contrat, il constatera lui-même que les réponses qu'il a faites l'autre jour ne sont pas exactes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je lis les réponses qui me sont préparées par les fonctionnaires du département. J'attirerai cependant l'attention du fonctionnaire dont elle relève sur cette question.

Canal Cornwall—
Pour payer la balance de la somme dépensée pour les réparations aux plates-formes des enclaves et aux têtes d'aval des nouvelles écluses, n°s 15 et 17 .... $6,500

M. HAGGART : Quelles sont les nouvelles écluses qui ont besoin de réparation ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les plates-formes des deux écluses numéros 15 et 17 ont besoin d'être enlevées et remplacées.

M. HAGGART : Pourquoi ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Parce qu'elles sont détériorées.

M. HAGGART : Quelle raison ! Voici des écluses qui n'ont été construites que depuis deux ans, qui n'ont servi que durant une année et qui exigent déjà des réparations. Il faut une raison à cela, comme, par exemple, celle de construction défectueuse.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La seule explication que peut donner le sous-ministre est que ces plates-formes ont été soulevées et détruites par l'eau et la glace. Il faut donc les remplacer.

M. HAGGART : A cause de mauvais ciment, je suppose, du ciment étranger.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami pourrait être tenu responsable de la qualité de ce ciment.

M. HAGGART : Puisque nous sommes à nous occuper des canaux, je voudrais demander à l'honorable ministre ce qu'il a fait du ciment qu'il a acheté en grande quantité à Thorold pour la canal de Soulanges.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'en avons plus employé pour ces travaux.

Depuis que l'honorable député a agité la question, nous ne leur avons rien payé de plus ; tout en est resté et en est encore là. Le ciment était en partie bon, aussi bon qu'on eût pu le désirer; mais il s'en est trouvé du mauvais, chose que j'ai peine à concevoir, car Thorold fabrique le ciment depuis des années. Ce ciment, on en a fait l'emploi pour nos meilleurs travaux de canalisation ; surtout au canal Welland, où l'honorable député de Lincoln, M. Gibson, ainsi que d'autres entrepreneurs l'ont utilisé de préférence, la maçonnerie est restée en parfait état. Il faut que, par négligence, on en ait fabriqué de mauvais depuis quelque temps, puisque, enfin, il s'en est trouvé. Comme de raison, celui-là, nous ne l'avons ni employé ni payé.

Réparations au wagon du Gouverneur général, le "Victoria"..... $2,500

M. POWELL : Qu'est-ce que cela ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Chaque nouveau gouverneur qui nous arrive a son mot à dire au sujet de ce wagon. Pendant une longue période qui a compris le règne de maint gouverneur général, il a été entendu, comme il l'est encore, que le coût des réparations qu'ils exigent, s'ajoute à la dépense déjà capitalisée, et porte intérêt.

M. FOSTER : C'est comme un placement?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. HAGGART : La somme que les réparations ont coûté est productive d'intérêt ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'entente, c'est cela, mais le somme augmente. Chaque gouverneur général veut faire ses petites améliorations, et lord Minto ne paraît pas faire exception à cette règle.

M. FOSTER : Le ministre des Travaux publics ayant tenu ce wagon en circulation pour quelques temps, ce n'est pas du nettoyage qu'il a fallu y faire, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce wagon, il n'y a que le Gouverneur général qui s'en soit servi.

M. BRITTON : Est-ce le peuple qui paie les frais de voyage ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas du tout : en fournit le wagon, et le Gouverneur s'arrange.

M. TAYLOR : Combien de wagons particuliers le peuple a-t-il payés, jusqu'à présent, au Gouverneur général, et aux ministres ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Voici : Il y en a un pour le Gouverneur général, un pour les ministres et un pour le sous-ministre et l'ingénieur en chef.

M. TAYLOR : Est-ce le " Cumberland ?"

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Autrefois, c'était le " Cumberland," mais aujourd'hui, c'est le " Montréal ", wagon d'occasion, acheté du Grand Tronc par M. Harris, pour le prix de $4,000 ou $4,500. Ce sont les seuls wagons du gouvernement qui se rendent ici.

M. POWELL : Le surintendant de l'Intercolonial n'a-t-il pas, lui aussi, un wagon particulier ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, mais ce wagon est, d'ordinaire, à Moncton.

M. POWELL : C'est par pur esprit de représailles que je parle de cette petite affaire. Sous le règne des conservateurs, quelles protestations indignées le prétendu mesurage de ces wagons n'a-t-il pas fait éclater, d'un bout à l'autre du pays ! Je vois encore le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) faire le guet, je l'entends fulminer ses dénonciations à travers " toute la Grèce, jusqu'en Macédoine, jusqu'au trône d'Artaxercès !"

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Vous ne pouvez me citer une seule occasion où j'en aie parlé.

M. POWELL : Je pourrais en citer plus d'une.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Eh bien ! faites-le.

M. POWELL : Je voudrais savoir du ministre (M. Blair) comment est régie l'usage de ces wagons. Conservateurs comme libéraux peuvent bien violer les règlements qu'il y a, mais ces derniers ayant fait de l'usage de ces wagons un point essentiel de leur plan de campagne, je voudrais savoir si l'usage de ces wagons est réglementé et permis à d'autres qu'à des officiers du gouvernement. Le ministre des Chemins de fer et Canaux ou tout autre ministre en voyage, peut bien avoir sa compagnie, mais je crois savoir que ces wagons ont servi, il n'y a pas bien longtemps, à faire voyager des petites filles, et leurs oncles et tantes, et leurs cousins et cousines. L'administration d'un chemin de fer ne se conçoit pas sans quelques petits privilèges, et s'il est avantageux aux chemins de fer appartenant à des particuliers, d'avoir des wagons spécaux, il ne peut être bien préjudiciable au pays que les ministres en aient également, mais où l'objection deviendrait sérieuse, où l'illogisme des ministres percerait ce serait lorsque ces derniers, si prompts à dénoncer l'usage de ces wagons, quand ils n'étaient pas encore au pouvoir, le permettraient aujourd'hui à leurs amis.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons tous quelque peu péché de cette manière : ma mémoire, quoique défectueuse sur ces points-là, me rappelle cependant l'épouvantable " tollé " que provoqua M. Brydges de la part de nos amis les conservateurs, pour s'être servi d'un wagon, du temps de M. Mackenzie ; je crois qu'à lui seul, le wagon de Brydges fit les frais d'une élection.

M. FOSTER : Dans ce temps-là, c'était du nouveau.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il peut se faire que des journaux et des candidats du parti libéral se soient rendus coupables de la même interprétation. A tout événement, mon wagon officiel à moi, est sous ma propre surveillance, et, que mon honorable ami (M. Powell), le sache, pas un membre de ma famille ne s'y est prélassé.

M. POWELL : Il n'est pas question de vous, du tout.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il ne sort que quand j'en ai besoin ; il n'y a que moi qui s'en serve. Il est cependant un autre wagon, un wagon de relai à l'usage des ministres, mais quand ils y voyagent ils payent, de leur poche, leurs frais de voyage.

M. FOSTER : Paient quoi, et à qui ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Leurs frais de voyage ; à moins que les compagnies de chemin de fer ne les en exemptent. Le gouvernement ne paie rien pour la circulation de ce wagon.

M. FOSTER : Non, tout cela ne coûte rien à qui que ce soit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce que je veux dire, c'est que l'usage de ce wagon ne coûte rien, absolument rien au pays. Le sous-ministre a à sa disposition un wagon que les ministres peuvent emprunter, au besoin. Je ne connais pas de règlements à ce sujet.

M. FOSTER : A titre de renseignement, mon honorable ami (M. Blair) voudrait-il me dire si le premier ministre a bien fini de triompher de sa répugnance à voyager en wagon particulier ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A vrai dire, je n'ai jamais

vu le premier ministre en wagon particulier; je ne voudrais pas prendre sur moi de dire plus que cela à son sujet.

M. CLARKE : Pour l'usage des wagons particuliers, les ministres actuels suivent, je suppose, la même règle que leurs prédécesseurs, c'est-à-dire que quand un de ces wagons est disponible, n'importe lequel d'entre eux a faculté de s'en servir ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je le pense.

Le PREMIER MINISTRE : Je voudrais demander à mon honorable ami (M. Foster) que sait-il de ma répugnance pour les wagons particuliers ?

M. FOSTER : Je me rappelle qu'à l'aurore de ce gouvernement, aurore qui coïncidait avec l'innocence, il advint au tout nouveau premier ministre de se rendre de Montréal à Ottawa, dans un convoi ordinaire, et à tout le pays de l'apprendre, par toutes les voies de la publicité. Interviewé à ce sujet, l'honorable ministre de répondre qu'il ne se considérait ni mieux ni meilleur que le vulgaire, et voyagerait avec le vulgaire, dans un même wagon. Mon honorable ami a-t-il perdu de cette fraîcheur virginale ?

Le PREMIER MINISTRE : On ne m'a jamais interviewé à ce sujet, et je ne me tiens pas responsable de tous les dires de la presse. De plus, je n'ai fait usage d'un wagon particulier que dans l'exercice de mon ministère. En dehors de là, je suis démocrate jusqu'au bout des ongles.

Quelques VOIX : Oh !

Quelques autres VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Montant non payé du crédit alloué par le chapitre 2 des Statuts de 1890, à la compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick. Le temps prévu pour le parachèvement des travaux ayant expiré avant le parachèvement des dits travaux ; montant reconnu dû, bien que les changements apportés aux plans et devis ne fussent pas conformes à la loi..... $5,300

M. FOSTER : J'ai demandé communication des documents relatifs à cette affaire ; le ministre des Chemins de fer et Canaux en a fourni quelques-uns, et aujourd'hui, le ministre des Finances, quelques-autres. Je demande que cet item en reste là pour le moment, sans préjudice, toutefois, à mon droit d'en parler, quand il s'agira du budget principal.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je puis dire que la subvention totale devrait être de $142,400 ; il a déjà été fait des paiements, dont l'un de $61,400, en vertu de l'acte de la session dernière. A compte de ces subventions, il a été payé en tout, $137,100, de sorte qu'il reste la différence de $5,300. Quand il a été question de ce crédit, l'an dernier, je n'avais pas encore reçu des ingénieurs, le rapport qu'il fallait pour en autoriser l'entier paiement. Mais ce rapport, je l'ai aujourd'hui ; il porte la date du 19 janvier 1899.

M. FOSTER : Il n'est pas parmi les documents.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous comprenions que l'ingénieur avait fait rapport pour vingt milles seulement. Nous faisions erreur. Le rapport a trait à tout le chemin, et l'on a fait tout ce qu'exigeait le département. Ce rapport, qui nous a été envoyé le 19 janvier, a donc trait à 25 milles au lieu de 20 milles.

M. FOSTER : Je prierais mon honorable ami d'en faire faire copie et de l'ajouter aux autres documents.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'y verrai.

M. FOSTER : J'étais sous l'impression qu'on faisait au conseil un rapport autorisant le ministre à faire exécuter, d'après l'avis de son ingénieur, certains travaux accessoires non prévus dans le contrat, que tout cela apparaissait dans l'arrêté du conseil, que la subvention due était sujette à cette exception, et que le coût de ces travaux se trouvait dans le crédit de l'an dernier. Le ministre ayant reçu de son ingénieur un autre rapport autorisant d'autres travaux, non pour la stricte exécution du contrat, mais pour la garantie même de l'œuvre principale, il faut calculer de nouveau quelle subvention l'on doit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En effet. L'arrêté du conseil dépendait d'un rapport autorisant certains travaux prévus dans le contrat. Le terme accordé pour le parachèvement des travaux ayant expiré avant que ces travaux fussent finis, le gouverneur en conseil s'est trouvé sans droit de sanctionner cette autorisation ; c'est pourquoi, il faut aujourd'hui que le parlement vote un crédit spécial.

M. FOSTER : Payable à qui ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A la banque de Montréal.

M. FOSTER : La compagnie du chemin de fer a transporté la subvention à Barnes, et Barnes à son tour, l'a transportée à la banque de Montréal ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est cela.

M. FOSTER : A moins que Barnes ne lui payât $40,000, montant de ce qu'il lui devait, la banque avait droit à toute la subvention.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, $40,000 pour mettre le chemin dans l'état voulu.

M. FOSTER : Les documents produits ne démontrent pas que Barnes ait exercé le

choix qu'il avait de faire ce transport à la banque.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non. On a passé tout l'argent à la banque.

M. FOSTER : Et en vertu du transport, tout cet argent retourne à la banque ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

Canal Welland—
Remise des arrérages dus par le village de Merritton pour approvisionnement d'eau, et frais de cour s'y rapportant.. $2,140 75

M. FOSTER : Pourquoi cela ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On avait loué au village de Merritton, à raison de $400 par année, certains terrains dont il avait besoin, pour assurer l'efficacité de son aqueduc. Ce loyer ayant fini par leur sembler trop élevé, après l'avoir payé pendant un certain temps, ils ont protesté ; finalement, en 1890, je crois, mon prédécesseur au département consentit à réduire ce loyer de $400 à $80, mais il était alors dû un montant considérable d'arrérages. Mon prédécesseur ne leur en ayant pas fait la remise, nous avons poursuivi. Il y a quelque temps, un cyclone a fondu sur le village, y a détruit beaucoup de maisons, et y a mis les contribuables dans un grand embarras. Alors, ils sont venus demander, par pitié, de ne pas faire exécuter le jugement que nous avions obtenu contre eux pour ces arrérages, nous promettant, d'ailleurs, de payer régulièrement à l'avenir leurs $80 de loyer. Telle est la remise que nous recommandons au parlement.

M. FOSTER : Ont-ils payé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. FOSTER : Qu'allez-vous faire de cet argent ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En vertu de ce crédit, nous allons nous désister du jugement ; simple question de tenue de livres. Il n'y a pas d'autre manière de régler la chose, si ce n'est par acte du parlement.

M. FOSTER : Le ministre a-t-il pris avis de son département à ce sujet ? Sinon, je lui demanderai de consulter son sous-ministre ainsi que l'auditeur général, car il me semble qu'on veut faire autrement que dans le passé. Autrefois, quand il s'agissait de rayer un montant considérable d'arrérages, on se présentait au comité des comptes publics ; celui-ci faisait rapport à la Chambre, puis la Chambre donnait autorisation de rayer les arrérages.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela se faisait-il par acte du parlement ?

M. FOSTER : Oui, cela ne pouvait se faire autrement. Il me semble, toutefois, que ce moyen n'est pas le bon.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je vais voir s'il en est un meilleur. En adoptant celui-ci, on se trouve à majorer inutilement les revenus et les dépenses.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quant à en appeler au comité des comptes publics, c'est affaire au gouvernement, qu'il s'adresse au comité, s'il croit avoir besoin d'un rapport indépendant quant aux faits, mais il n'a pas lieu de le consulter quand il voit déjà clair dans la cause. Toutefois, ce serait un moyen d'éviter beaucoup de critique, que de s'adresser au comité.

M. FOSTER : Oui, en effet.

M. HAGGART : Il ne s'agit pas de faire une remise, mais d'effacer une dette due par le village de Merritton. Pour moi, j'y suis disposé, car je connais les faits, et je sais que les habitants de Merritton nous ont représenté à combien meilleur marché le village voisin se procurait son approvisionnement d'eau, mais ni le gouverneur en conseil, ni le comité des comptes publics n'ont le pouvoir d'agir ; il faut absolument, à cette fin, un acte du parlement. Cet item est énoncé en termes un peu plus clairs que l'autre jour, mais pas assez clairs, cependant, car il s'agit d'un montant d'argent qui n'a jamais été payé au gouvernement et que, par conséquent, vous ne pouvez pas remettre. Ne pourriez-vous pas vous servir d'une phraséologie qui comportât le complet effacement de cette dette ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il faudrait, d'une main, débourser l'argent, et de l'autre, le recevoir en retour.

M. HAGGART : Qui le recevrait ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Un chèque au ministère des Chemins de fer figurerait dans le revenu. Si vous entrez le chèque d'un côté, et que vous en créditiez le montant parmi les recettes, de l'autre, il y a équilibre.

M. SPROULE : Alors, vous auriez un revenu anormal.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, si le montant était considérable.

M. SPROULE : Combien pour les frais de cour, et combien pour la remise des arrérages ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les frais de cour se chiffrent à $140 ou $150, je crois. Il y a eu erreur ; nous avons fait remise de la dette et des frais du jugement que nous avions obtenu.

Advenant six heures, l'Orateur quitte son siège.

Séance du soir.

TROISIEME LECTURE.

(En comité)

Bill (n° 30) concernant la Compagnie de prêts Atlas—(M. Ingram.)

Bill (n° 129) concernant la corporation générale du Canada—(M. McMullen.)

Bill (n° 136) (du Sénat) Secours à Annie Inkson Dowding.—(M. Clarke.)

Bill (n° 113) pour constituer en corporation la Compagnie minière et métallurgique du Canada (à responsabilité limitée)—(M. Haley.)

SUBSIDES.

La Chambre se réunit de nouveau en comité des subsides.

Canal Welland—
Intérêt aux propriétaires du steamer *Lakeside* sur la différence de la somme déposée comme garantie pour dommages causés à l'écluse n° 1..... $143 87

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce crédit dépendant d'un cas qui peut souvent se renouveler, il est bon, je crois, qu'on adopte une procédure régulière à ce sujet. Les propriétaires du steamer ayant causé des dommages au canal, ils étaient tenus, d'après l'usage, de déposer de quoi couvrir le coût des réparations ; or, ces réparations faites, on a trouvé que le dépôt excédait la somme que ces réparations avaient coûté.

Naturellement, il a fallu remettre ce qui nous restait en mains. Les personnes qui ont fait le dépôt avaient raison d'espérer que la somme qu'elles avaient avancée, en sus de ce qui était nécessaire pour réparer les dommages causés, porterait intérêt, et c'est réellement ce qui est arrivé, car l'argent a été placé dans une banque. Nous ne pouvons, aux termes de la loi, ajouter l'intérêt à la somme que nous remboursons, et, par conséquent, il nous faut demander un crédit.

M. SPROULE : Quel intérêt payez-vous ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : 4 pour 100, je crois.

M. SPROULE : Ces personnes ont dû déposer une somme beaucoup plus considérable que ce qui était nécessaire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elles ont déposé une assez forte somme, et le gouvernement a eu l'argent en sa possession pendant plus de deux ans.

M. PRIOR : Pourquoi ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Parce que les réparations ont traîné en longueur et parce qu'il y a eu une discussion prolongée au sujet du coût des réparations et des dommages-intérêts que devait payer le propriétaire du Lakeside. Le gouvernement a fait certaines concessions et on réussit à s'entendre sur la somme à payer. Nous n'allouons l'intérêt que durant le temps que nous avons eu l'argent en mains.

M. POWELL : En principe, je crois que vous avez raison.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous devrions établir certaines règles pour régir des cas de cette nature.

M. POWELL : J'allais appeler votre attention sur d'autres cas. Dans les pétitions en invalidation d'élection, mon étude a eu, à un moment donné, $4,000 à $5,000 entre les mains du protonotaire de la cour. Dans une instance, le dépôt fait a été retenu durant deux années, et jamais on n'a payé d'intérêt. C'est là un cas qui présente une analogie parfaite avec celui que l'honorable ministre (M. Blair) a mentionné, et je pense que l'on devrait établir une règle générale en vertu de laquelle on paierait l'intérêt sur ces dépôts.

M. BRITTON : Je ne crois pas que les cas soient identiques. Dans une pétition en invalidation d'élection, l'argent est déposé au greffe du tribunal et naturellement, on paie l'intérêt de la somme ainsi déposée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas parlé des dépôts faits dans les procès en invalidation d'élection.

M. POWELL : Non, mais tant que le dépôt n'est pas remis, le gouvernement a l'usage de l'argent.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'avais dans l'esprit que le cas actuel.

M. POWELL : Je crois que c'est une question dont le gouvernement devrait s'occuper. Quelqu'un a l'usage de cet argent. Les fonctionnaires du gouvernement l'ont eu, car le greffier du tribunal chargé d'instruire une pétition, en invalidation est considéré comme un employé fédéral, car dans la cause de Valin vs Langlois, la cour a exprimé l'opinion que, dans ces cas, le tribunal tenait ses attributions du Canada et non des provinces. Par conséquent, il n'est que juste que le dépôt porte intérêt.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. BRITTON : On accorde l'intérêt de ces dépôts ; peut-être pas, cependant, pour tout le temps qu'a duré le procès. Les fonctionnaires du tribunal n'obtiennent probablement pas des banques des conditions meilleures que les simples particuliers, et ils sont obligés de perdre l'intérêt sur les fractions de mois ou lorsqu'ils ne restent pas un certain temps dans la caisse de l'institution financière. Ce sont des cas où l'on ne

peut s'attendre à une justice absolue, mais, en général, on paie l'intérêt sur les dépôts faits dans des procès en invalidation d'élection.

Je suppose que, dans un cas comme celui-ci, lorsque l'argent est entre les mains du gouvernement qui en fait un bon emploi, nous devons le présumer, il n'est que juste de payer au moins l'intérêt des banques s'il faut remettre à quelqu'un une partie de cet argent.

Pour payer à la "Kingston and Montreal Forwarding Company" une remise sur le grain qui a été passé par les canaux de Welland et du St-Laurent, en 1891 et 1892 et qui a été transbordé à Ogdensburg .. 87,321.18

M. SPROULE : Comment se fait-il qu'on produise cette réclamation après sept ans ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La somme est très considérable, la question est importante, et je désire communiquer au comité tous les faits que je connais à ce sujet. Nous demandons ce crédit pour rembourser ce que la "Kingston and Montreal Forwarding Company" a payé, en frais de péage sur le grain qui a été expédié à Montréal par voie du canal Welland et des canaux du Saint-Laurent. Il y a un arrêté du conseil, en date de 1889, qui se lit comme suit :

Les marchandises expédiées à tout port situé à l'ouest des canaux du Saint-Laurent, et qui ont déjà acquitté des péages en passant par les dits canaux, peuvent être ré-expédiées de tel port et passer par le dit canal de Welland sans payer aucun droit de péage, de la même manière que si elles eussent été expédiées directement en premier lieu. Les marchandises expédiées à l'est, qui ont acquitté des droits de péage en passant par le canal Welland, peuvent être transbordées à tout port du lac Ontario, et passer ensuite par les canaux du Saint-Laurent, sans acquitter aucun droit de péage, tout comme si elles eussent été expédiées directement en premier lieu.

M. PRIOR : Tout grain expédié d'un port à un autre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Tout grain expédié du port de Montréal et qui passait par d'autres ports avait droit à une remise de 18 cents sur le péage du canal de Welland. Tel était l'état de choses existant lorsque ce transport a été effectué par la "Kingston and Montreal Forwarding Company," par voie du canal de Welland. J'ai ici un état indiquant la quantité du grain que l'on a expédiée de cette manière.

Lorsque la compagnie voulut avoir une remise, le gouvernement demanda si l'arrêté du conseil, interprété strictement, permettait la chose. Je suis porté à croire qu'on souleva cette objection, parce qu'il s'était écoulé un certain temps entre le transport du grain par le canal de Welland et le transport par l'autre canal, et qu'un nouvel arrêté du conseil avait été adopté, restreignant le privilège et le droit d'obtenir une remise, lorsque les marchandises n'avaient pas été expédiées directement, mais avaient été transbordées dans des ports américains.

Le département de la Justice prétendit que, en interprétant strictement l'arrêté du conseil, la compagnie n'avait pas droit à une remise, parce que, strictement parlant, le port d'Ogdensburg n'était pas un port du lac Ontario, mais était un port du Saint-Laurent. La compagnie insista sur le règlement de sa réclamation, et je ne vois pas d'autres raisons pourquoi elle n'a pas été payée que celles que le département de la Justice a données. Lorsque je suis entré en fonctions, on me soumit la question que l'on considérait comme pendante. Je pris beaucoup de peine pour l'étudier et je dois dire que j'arrivai à la même conclusion que mon prédécesseur qui avait recommandé le paiement de cette réclamation.

M. PRIOR : Est-ce que votre prédécesseur a recommandé le paiement de cette réclamation ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui. Le ministre de la Justice avait exprimé l'opinion que, en interprétant strictement l'arrêté du conseil, la compagnie n'avait pas droit à la remise, mais qu'il croyait qu'en équité la réclamation était bien fondée. Je communiquai le cas à mes collègues, et tous en arrivèrent à la conclusion que l'on avait donné une interprétation extrêmement rigoureuse à l'arrêté du conseil. Le grain était destiné à Montréal où il est parvenu, et qu'on ne s'était arrêté à Ogdensburg qu'en passant, parce que nous n'avions, dans le temps, aucune facilité pour effectuer un transbordement sur la rive canadienne du lac Ontario.

M. SPROULE : Est-ce que cette compagnie n'aurait pas pu expédier d'Ogdensburg la même quantité de grain ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons étudié ce point avec une grande attention. Mon prédécesseur envoya à Ogdensburg un fonctionnaire de son département, lequel fit une enquête et se convainquit que le grain avait été simplement transbordé et expédié ensuite à Montréal.

M. SPROULE : La conclusion du ministre de la Justice me paraît toute naturelle, car Ogdensburg est un port situé sur le Saint-Laurent et non sur le lac Ontario, et sur la rive américaine. L'arrêté du conseil ne prescrivait une remise que dans le cas où les marchandises étaient transbordées dans un port du lac Ontario, et par conséquent, l'interprétation légale n'offre pas de grandes difficultés. Il me paraît étrange que cette question soit restée sans solution depuis 1891 et 1892.

M. PRIOR : Je présume qu'on l'a discutée plusieurs fois.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La question a été continuellement à l'étude.

M. BRITTON : Comme j'entretiens certaines relations d'affaires, non pas avec cette compagnie, mais avec une autre compagnie de Kingston, j'aimerais à me renseigner sur cette matière. En premier lieu, il faut que l'on établisse clairement que ce grain était consigné à la " Kingston and Montreal Forwarding Company," et qu'il n'y a eu, à Ogdensburg, qu'un simple transbordement qui ne pouvait s'effectuer à Kingston. En second lieu, il faut que l'on établisse clairement que c'est bien le même grain que l'on a expédié ensuite d'Ogdensburg à Montréal. Si on réussit à élucider ces deux points, je suppose que, en équité, la compagnie à une réclamation bien fondée, si on interprète l'arrêté du conseil dans le sens qu'on a voulu lui donner.

Il s'agit de savoir si le département a reçu d'autres réclamations, dans des circonstances analogues. J'ai pris des renseignements, mais je n'ai pu m'assurer si l'autre compagnie de transport de Kingston a droit à des remises de cette nature.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si elle avait quelque droit, elle les aurait fait valoir avant aujourd'hui.

M. BRITTON : Ses réclamations, si elle en a produit, seront réglées sur la même base ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si les cas sont analogues.

M. SPROULE : Il ne s'agit pas ici simplement du règlement de cette réclamation. Les Américains ont toujours prétendu que nous leur imposions des péages trop élevés lorsqu'ils expédiaient, par voie de nos canaux, des marchandises destinées à un port américain. Or, ils pourraient tout naturellement en expédiant du grain à Montréal, par la voie du canal de Welland, réclamer une remise des droits qu'ils ont acquittés en sus de ce qu'ils doivent, en leur qualité de sujets américains, car je comprends que les Américains expédiant des marchandises à Montréal, par un port du lac Ontario, ont droit à cette remise. Il y a quelque temps, je crois, on a adopté un arrêté du conseil, réduisant les droits de péage de 20 cents à 10 cents la tonne. Est-ce en vertu de cet arrêté du conseil ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les droits ont été perçus, dans le cas actuel, sous l'empire de l'ancien arrêté du conseil, qui fixait à 20 cents les péages sur le canal Welland et à 15 cents sur les canaux du Saint-Laurent.

M. SPROULE : Le ministre se rappelle-t-il à quelle date le nouvel arrêté du conseil a été adopté ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En 1892, je crois.

M. SPROULE : Y a-t-il d'autres réclamations que celle-ci ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas que nous sachions.

M. SPROULE : Peut-être qu'en payant une réclamation de cette nature, d'autres dont nous n'avons jamais entendu parler suivront. Il faut étudier cette matière avec beaucoup de soin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quelques années se sont écoulées, et s'il y avait eu des cas semblables, il est certain qu'on les aurait portés à la connaissance du département.

Avec la permission de la Chambre, je désire compléter les renseignements que j'ai donnés auparavant au sujet du quai de Mount-Stewart. En prenant le rapport de l'auditeur général, pour l'exercice 1897-98, la Chambre verra que l'on a dépensé $930.-75 pour prolonger le chemin de fer jusqu'à ce quai. J'ai ici des lettres que l'on a trouvées depuis la suspension de la séance, et il y en a peut-être d'autres.

M. SPROULE : Vous feriez mieux de les lire afin de les insérer dans les " Débats."

M. TAYLOR : Déposez-les sur le bureau de la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elles ne sont pas assez importantes pour être insérées dans les " Débats ;" comme ce sont des originaux, j'en ferai préparer des copies que je déposerai sur le bureau de la Chambre.

M. PRIOR : Est-ce la politique du gouvernement d'acheter, pour l'usage du public, des quais dans les autres provinces comme il le fait dans l'Ile du Prince-Edouard ? Je sais que c'est toujours ce que fait le gouvernement de la Colombie Anglaise.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député oublie que ce quai était nécessaire au chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

M. PRIOR : Je comprends cela, mais est-ce que le gouvernement ne possède pas de quais à des endroits où il n'y a pas de chemin de fer, dans Québec et Ontario ?

M. TAYLOR : Pas dans Ontario.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je le crois, mais ces quais ne sont pas sous ma juridiction, mais sous celle du département des Travaux publics.

M. PRIOR : Pourquoi le gouvernement provincial ne voit-il pas à cela ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce quai est situé sur le bord de la mer.

M. EARLE : Lorsque pour l'avantage des colons, on a eu besoin de quais sur les côtes du Pacifique, le gouvernement provincial les a toujours construits.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le gouvernement provincial en construit aussi dans les provinces maritimes, mais il y en a d'autres qui sont construits et entretenus par le Canada.

M. EARLE : Pourquoi cette distinction entre les côtes de l'Atlantique et celles du Pacifique ? Quel est le principe qui guide le gouvernement en ces matières ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Aucune loi n'empêche le gouvernement des construire des quais à la Colombie Anglaise.

M. EARLE : C'est simplement parce que nous n'en avons pas demandé.

M. PRIOR : Nous n'avons pas encore insisté pour en avoir.

Postes--
Somme requise pour augmenter les appointements de M. A. Bolduc, inspecteur du bureau de poste, de $2,000 à $2,200, par année, depuis le 1er juillet 1897, au 30 juin 1898, M. Bolduc ayant terminé les dix années de service comme inspecteur... ... $400 00

M. SPROULE : Pourquoi le premier ministre propose-t-il si tard d'augmenter les appointements de M. Bolduc ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Après un certain nombre d'années de service, un inspecteur a droit, aux termes de l'Acte du service public, à une augmentation d'appointements. Ce n'est pas une matière de goût.

M. SPROULE : Alors les appointements de cet inspecteur auraient dû être augmentés il y a deux ans ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : M. Bolduc n'a pas appelé notre attention sur la matière l'an dernier, et l'augmentation n'a pas été inscrite au budget.

M. FOSTER : Le directeur général des Postes dit-il que, d'après lui, ce fonctionnaire n'a pas un droit strict à une augmentation d'appointements, mais qu'il dépend à ce sujet de la volonté du ministre ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois que c'est un droit.

M. FOSTER : Je ne crois pas, moi.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois que l'acte peut s'interpréter dans ce sens. L'augmentation ne dépend pas, dans ce cas-ci, de la recommandation du ministre, comme l'augmentation statutaire.

M. FOSTER : Mais, il vous faut la voter.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Peu importe. Vous pourriez tout aussi bien dire qu'il faut voter le traitement des juges, lequel est fixé par le statut. L'engagement d'un juge est un contrat statutaire et son traitement est pris sur le fond consolidé.

M. FOSTER : Il en est ainsi pour tous les traitements des fonctionnaires publics.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'annexe de l'acte du service civil dit :

Inspecteur de première classe, lors de sa nomination $2,200 ; après dix années de service $2,400.

La seule condition de l'augmentation est la durée du service. La recommandation du ministre n'est pas nécessaire.

M. PRIOR : J'appelle l'attention de l'honorable ministre (M. Mulock) sur le bureau de poste de Victoria, C. A. M. Noah Shakespeare, le directeur de la poste, exerce ses fonctions depuis un grand nombre d'années, et les recettes du bureau ont augmenté considérablement d'année en année. Les recettes brutes sont maintenant de $53,000 par année, ce qui, si je ne me trompe, donne au directeur de la poste le droit d'obtenir une augmentation d'appointements. M. Shakespeare ne touche aujourd'hui que $2,000 par année, et je crois qu'il a droit d'avoir au moins $2,400. L'honorable ministre voudrait-il dire quels sont les appointements du directeur de la poste de Québec ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne puis dire à l'honorable député quels sont les appointements des différents directeurs de la poste, mais il pourra voir l'échelle des traitements à la page 196 du service civil. Lorsque les recettes d'un bureau de poste sont de $20,000 à $40,000, le traitement est de $2,000. Quelles sont les recettes du bureau de poste de Victoria, d'après l'honorable député ?

M. PRIOR : $52,620. Les recettes excèdent $40,000 depuis un grand nombre d'années.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : D'après l'interprétation que je donne à l'annexe de l'acte du service civil, les directeurs de la poste, aussi bien que les inspecteurs ont droit à cette augmentation d'appointements ; le traitement des directeurs de la poste est déterminé par les recettes du bureau et celui des inspecteurs, par la durée du service. Voilà comment j'interprète l'acte.

M. PRIOR : Si c'est la décision du directeur général des Postes, M. Shakespeare a droit à une forte augmentation d'appointements.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne crois pas qu'il ait appelé l'attention du département sur la matière depuis mon entrée en fonctions.

M. PRIOR : Je crois que le directeur général des Postes constatera que oui.

M. FOSTER : Je crois que mon honorable ami constatera, en parcourant l'acte du service civil, que la disposition qu'il mentionne n'est pas obligatoire, mais simple-

ment permissive et que le gouvernement est libre d'accorder l'augmentation.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le département de la Justice a donné un avis conforme à l'opinion que je viens d'exprimer.

M. FOSTER : Lorsque j'étais ministre, nous étions d'avis que la disposition n'était pas obligatoire, mais simplement permissive, que le directeur de la poste pouvait bien demander une augmentation, mais que le gouvernement ne l'accordait que s'il le voulait. Je crois que c'est toujours ou presque toujours ce que l'on a fait. Je sais cependant que, dans un cas, on ne l'a pas fait pendant deux ou trois ans, quoique le traitement ait été porté au chiffre présent, pour d'autres raisons.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois que le département a donné un avis à ce sujet ; s'il en est ainsi, je le produirai.

M. PRIOR : Dans ce cas, je demanderai au directeur général des Postes, de ne pas oublier M. Shakespeare, et inscrire la somme nécessaire au budget supplémentaire de cette année.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est ce que je ferai. Si les recettes du bureau de poste donnent à M. Shakespeare le droit d'avoir le traitement porté à l'annexe de l'acte du service civil, je le lui donnerai, conformément à l'opinion que je viens d'exprimer ; je ferai la même chose au sujet des directeurs de la poste de London, d'Halifax et de quelques autres endroits. L'auditeur général a appelé mon attention sur la matière, il y a quelque temps, au sujet d'un autre directeur de la poste dont le traitement, prétend-il, devrait être réduit, parce que les recettes du bureau ont diminué.

M. PRIOR : Je crois que M. Shakespeare devrait avoir ce traitement non seulement pour cette année et l'an dernier, mais pour toutes les années pendant lesquelles les recettes brutes de son bureau ont excédé $40,000.

Somme requise pour rembourser George Yates, directeur de la poste à Oil Springs, pour argent et timbres volés au bureau de poste de Oil Springs, en novembre 1893.... $144 27

M. FOSTER : Quelle est la pratique du département au sujet de l'argent et des timbres que se font voler les directeurs de la poste ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les timbres et l'argent en provenant, volés chez les directeurs de la poste sont la propriété de la Couronne.

Les directeurs des bureaux de poste sont toujours supposés avoir en main les timbres qui leur ont été confiés, ou l'équivalent en argent. S'il y a une banque dans la localité, ils ont des instructions concernant les dépôts à faire. Si en suivant ces instructions, le directeur subit des pertes, le gouvernement les prend à sa charge, si le directeur a agi avec une prudence raisonnable. Les directeurs des bureaux de poste sont les agents du gouvernement.

Sommes requises pour solder le mémoire de frais de MM. O'Connor et Hogg, dans une cause du département contre la succession Snowden, pour recouvrer le cautionnement de l'ex-directeur de la poste à Port Hope. .. $160

M. SPROULE : Combien était-il dû au gouvernement ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La transaction est celle-ci : Il y a quelques années, le directeur de la poste de Millbrook est devenu concussionnaire. M. Snowden était une de ses cautions. Des procédures furent commencées et Snowden donna une hypothèque pour garantir la somme due par le directeur de la poste. Il s'agit de payer les avocats qui ont obtenu cette garantie. Le compte a été envoyé au ministère de la Justice et approuvé.

M. SPROULE : De combien était la réclamation du gouvernement ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Environ $2,000.

M. FOSTER : Le gouvernement a-t-il été remboursé ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui ; je ne fais de reproches à personne ; mais cette réclamation est restée en souffrance très longtemps. Le détournement a eu lieu en 1880 ou 1883 et l'hypothèque n'avait jamais été purgée. Quand l'affaire vint à ma connaisance il y a quelques mois, je chargeai les avocats du ministère de la justice de retirer ce qu'ils pourraient de cette hypothèque. Il me répugnait d'avoir à régler cette vieille réclamation, mais l'hypothèque était parfaitement valide.

M. SPROULE : Ce mémoire de frais me parait élevé. A-t-il été approuvé par le ministère de la Justice ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui ; le compte était beaucoup plus élevé ; mais le ministre de la Justice ne l'a approuvé que pour $160, et je le crois raisonnable à ce chiffre.

M. FOSTER : Exige-t-on encore des cautions ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pour les directeurs des bureaux ruraux. Mais le système que nous avons adopté il y a deux ans fonctionne très bien.

M. FOSTER : Il peut se présenter des cas pénibles, mais dans les cas de détournement les cautionnements devraient être exigés en entier.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est aussi mon opinion.

M. FOSTER : Il faudrait des circonstances bien exceptionnelles pour laisser échapper les cautions.

M. SPROULE : Cette affaire a-t-elle donné lieu à un procès ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ignore si la Couronne a poursuivi le directeur de la poste.

M. SPROULE : Je considère ce compte bien élevé. $160 me paraissent une somme trop forte pour prendre une hypothèque de $2,000 sur une propriété. Cela ressemble à beaucoup d'autres comptes d'avocat que le gouvernement paie trop libéralement à ses amis.

Le SOLLICITEUR GENERAL (M. Fitzpatrick) : Ce compte est parfaitement légitime. Ces services ont été rendus à l'ancien gouvernement par ses agents réguliers, MM. O'Connor et Hogg. Le mémoire de frais a été envoyé et approuvé en la manière ordinaire par le ministère de la Justice. Sans vouloir échapper à aucune responsabilité, je dois dire que la nôtre se borne à avoir approuvé un compte pour des services rendus à nos prédécesseurs.

M. SPROULE : Il serait étrange de voir un avocat désapprouver le mémoire de frais d'un confrère.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Si nous n'avions pas payé ces avocats pour des services rendus à l'ancien gouvernement l'honorable député s'en plaindrait également..

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : D'après le mémoire de frais, il appert que ces avocats ont été obligés d'aller à Port-Hope et à Millbrook, et de faire des recherches qui ont duré plusieurs jours.

M. TYRWHITT : L'honorable ministre ment se propose-t-il de déterminer le salaire des directeurs des postes. Auparavant ils recevaient 40 pour 100 des recettes brutes ; mais les recettes ont été diminuées par l'abaissement des frais de port, et les salaires s'en trouvent aussi diminués. Se propose-t-on d'augmenter la commission ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne crois pas que les recettes soient diminuées bien longtemps ; je n'ai pas songé à changer les salaires, car je compte que les recettes se rétabliront avant longtemps.

M. TYRWHITT : En attendant, ils recevront 40 pour 100 des recettes brutes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La coutume est de faire un remaniement des salaires après chaque exercice ; et dans le cours ordinaire des choses, nous aurons probablement à nous occuper de cette question, cet automne, en nous basant sur le résultat de l'année expirée le 1er juillet. D'après ce que je puis voir, les recettes vont revenir à l'ancien chiffre dans le délai que j'avais fixé. Il vaut mieux laisser les salaires comme ils sont, car d'ici à trois ans, les recettes seront rétablies.

M. SPROULE : Alors, les salaires ne seront pas diminués ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pas en règle générale, mais il y aura toujours des exceptions.

M. SPROULE : Deux fois par année, vous cherchez à vous rendre compte de l'état probable des affaires. Si un directeur de poste a fait $300 l'an dernier, quand le port était à 3 cents, il n'en fera que $200, cette année, pour la même quantité de matières postales. Dans beaucoup d'endroits, le travail a dû augmenter sans qu'il y ait eu une augmentation correspondante dans les recettes et cependant, ces directeurs devraient être payés plus cher. Sur quoi baserez-vous l'augmentation que vous leur donnerez ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne parle en ce moment que de la réduction dans les recettes causée par l'abaissement du port des lettres et non de l'augmentation de l'ouvrage.

M. SPROULE : Partout où les recettes ne seront pas diminuées, le travail aura dû être plus considérable—plus de lettres et de papiers.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela n'augmente pas sensiblement le travail.

M. TWRWHITT : L'honorable ministre dit-il que les directeurs des postes, vont recevoir les mêmes salaires qu'en 1898 et que si le revenu diminue, par suite de l'abaissement du port des lettres, les directeurs seront indemnisés autrement ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est en substance ce que j'ai voulu dire. Les directeurs des bureaux de poste sont payés par des mandats, qui sont déduits du revenu. Je n'ai pas l'intention de réduire les salaires, comme conséquence des quelques réductions qui pourraient survenir ici ou là, par suite de l'abaissement du port ; il y a toujours de ces fluctuations dans les bureaux de poste, provenant de différentes causes. Si, par exemple, le commerce vient à cesser dans un village et que le revenu du bureau en soit affecté, il faudrait remanier le salaire.

Mais comme règle générale, mon intention n'est pas de diminuer les salaires en proportion de la diminution des recettes.

M. SPROULE : L'honorable ministre a-t-il pris les moyens de se rendre compte de la diminution que causera dans le revenu, l'abaissement du port de lettres, et de constater si les affaires de son département augmentent, par suite de l'abaissement du port ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Comme le nouveau régime n'est en vigueur que depuis cinq mois, je ne vou-

drais pas être lié par aucune déclaration que je pourrais faire. Il est encore trop tôt pour tirer des conclusions arrêtées. Je puis cependant donner les renseignements que je possède. En présentant le projet au parlement, j'ai calculé la perte pour la première année à $700,000 ; au train dont vont les choses, je crois qu'elle sera de $500,000 cette année. Je compte que nous transportons 12,000,000 de lettres de plus que sous l'ancien régime, à en juger par le revenu des cinq premiers mois.

M. SPROULE : Vous calculez cela d'après le revenu ? Vous n'avez pas constaté la chose autrement ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Des relevés ont été faits, mais seulement pour une partie du temps, et nous n'avons pas de données suffisantes, pour fournir des renseignements plus précis. Durant les cinq premiers mois, la réduction dans les recettes a été de $190,000 ; en supposant la réduction pour le mois courant de $30,000 ou $40,000 cela donnerait $225,000 pour la moitié de l'année.

M. FOSTER : De combien les dépenses sont-elles augmentées durant ces six mois ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne saurais dire, mais je ne crois pas demander de crédits plus élevés que les années précédentes. L'augmentation dans les dépenses doit être considérable, car je ne crois pas que je fasse souffrir le service par excès d'économie.

M. McNEILL : Le ministre déclare qu'il ne réduira pas les salaires en proportion des réductions qu'il y aura dans le revenu, par suite de l'abaissement du port de lettres ; mais je n'ai pas saisi ce qu'il a dit concernant la rémunération des directeurs des postes dont le travail sera de beaucoup augmenté par le changement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La règle du département n'est pas de baser les salaires sur le travail, mais sur le revenu.

M. McNEILL : Ils sont basés sur le revenu parce que le revenu est supposé nous donner la plus juste idée du travail fait. Si avec le port à 2cts, le revenu est aussi élevé qu'avec le port à 3 cts, cela sera la preuve qu'il se fait beaucoup plus de travail dans ce bureau, et il est certainement entendu que c'est le travail à faire qui détermine le salaire. Dans les bureaux, par exemple, où il y a beaucoup de travail de distribution à faire, cela est pris en considération.

M. HENDERSON : D'après les explications du ministre, la commission restera la même, mais si sous le nouveau régime, elle ne rapporte pas autant que durant la dernière année du port à 3cts, les directeurs des postes recevront le même salaire que l'an dernier, jusqu'à ce que le revenu ait repris son chiffre normal.

M. McNEILL : Oui, mais je fais remarquer que pour produire un revenu égal à celui de l'ancien régime, il faudra beaucoup plus de travail.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député doit savoir qu'au Canada, çà n'a jamais été la coutume—bien que cela se pratique en Angleterre—de payer les directeurs des postes d'après le travail qu'il y a à faire, mais d'après le revenu du bureau. Nous parlons actuellement des salaires. Il y a d'autres dispositions spéciales, comme pour le travail de distribution, qui est payé en vertu d'autres arrangements.

M. MOORE : Je comprends qu'on accorde 40 pour 100 du revenu brut aux directeurs des postes. Comment se fait-il alors que le directeur de Magog ne reçoive que $600, quand le revenu s'élève à $3,000, si je me rappelle bien ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le rapport de l'exercice terminé le 30 juin 1898, que j'ai ici, fait voir que le revenu du bureau de Magog a été de $3,184 et que le directeur a reçu $800. L'échelle des commissions est de 40 pour 100 jusqu'à $800, et de 25 pour 100 entre $800 et $10,000.

M. MOORE : Le taux de la commission a-t-il été changé depuis l'an dernier ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le taux n'a jamais été changé depuis la Confédération. On me dit même qu'il est encore ce qu'il était quand le service postal a été introduit dans le pays.

M. MOORE : J'aurais une autre question à demander, concernant les pertes subies par la fait des voleurs. Si un directeur de la poste garde l'argent et les timbres dans un coffre-fort, et si les voleurs le font sauter dans la nuit et enlèvent l'argent et les timbres, le gouvernement se rend-il responsable du coffre-fort brisé ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Voici comment se règle cette question de responsabilité : Le gouvernement confie au directeur une certaine quantité de timbres. Le directeur, comme agent du gouvernement, est tenu de toujours avoir, quand l'inspecteur se présente, les timbres qui lui ont été confiées, ou l'équivalent en argent—quand il y a une banque dans les environs, il dépose le produit de la vente des timbres au nom du receveur-général. Quand les timbres ou l'argent qui les représente sont volés ou détruits, sans qu'il y ait de sa faute, la perte est subie par le gouvernement, et non par le directeur.

M. TAYLOR : L'honorable député (M. Moore) veut parler du coffre-fort brisé.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne vois pas d'exemple où le gouvernement ait payé pour un coffre-fort endommagé.

M. MOORE : Dans presque toutes les villes importantes des Cantons de l'Est et même de la province de Québec, depuis quelques années, des voleurs se sont introduits dans le bureau de poste et ont fait sauter le coffre-fort, et jamais ces voleurs n'ont été arrêtés, que je sache. La plupart du temps ce coffre-fort appartient au directeur de la poste, et il n'est jamais indemnisé.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne puis pas me prononcer sur la question, vu que le cas ne s'est jamais présenté depuis que je suis ministre ; mais la question est à propos et mérite d'être étudiée.

M. MOORE : Quand un directeur de la poste qui reçoit un petit salaire, voit sa propriété détruite au service du gouvernement, il ne serait que juste de l'indemniser.

M. PRIOR : Je suppose qu'on applique aux sous-directeurs de postes la même règle qu'aux directeurs. Or, comment se fait-il qu'à Québec, où le revenu est de $2,000 moindre que celui de Victoria, C. A., le sous-directeur reçoit $1,600, tandis que celui de Victoria ne reçoit que $1,400 ? Il me semble qu'il devrait avoir droit à la même augmentation.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'y a qu'une seule règle.

M. PRIOR : Il y a quelque temps j'ai demandé un état indiquant le nombre de facteurs dans la ville de Victoria. Cet état fait voir que bien que les affaires soient beaucoup plus considérables qu'auparavant on a diminué le nombre des facteurs permanents et temporaires de 17 à 11. Mon collègue et moi savons que ces hommes se plaignent d'avoir à travailler trop longtemps par jour. Ils travaillent souvent jusqu'à 11 heures ou minuit. Je comprends que dans les commencements cette distribution à domicile se faisait plus lentement que lorsqu'ils sont devenus habitués à ce travail ; mais il y a un écart considérable entre 17 et 11.

Un autre grief c'est qu'auparavant il y avait toujours un aide prêt à prendre la place d'un facteur malade ou absent, mais qu'à présent, quand il y en a un d'absent, son travail doit être fait par ceux qui restent, et ils ne reçoivent pas un sou de plus pour cela. On m'imforme aussi que ces facteurs n'ont jamais de congé et doivent travailler du 1er janvier au 31 décembre.

L'inspecteur de cette division n'a-t-il pas fait rapport au ministre qu'il faudrait plus de facteurs à Victoria ? Je crois savoir que les chefs considèrent leur personnel insuffisant. J'espère que l'honorable ministre prendra note de ces plaintes et que s'il constate par les rapports qu'il a dû recevoir, que le nombre des employés est insuffisant, il verra à l'augmenter. Je donne ces explications à présent, afin que l'honorable ministre puisse demander un crédit additionnel dans le budget supplémentaire.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je prendrai les renseignements nécessaires avant les estimations supplémentaires.

M. TYRWHITT : Je rappellerai au directeur général des Postes qu'en 1891 il était fortement en faveur de la construction d'un bureau de poste à Alliston dans Simcoe-sud. Je signale ce fait afin de lui permettre de mettre à exécution le désir qu'il exprimait à cette époque et que j'exprime aujourd'hui. Il y a à Alliston un magnifique édifice qui ferait un excellent bureau de poste ; il appartient à la banque d'Hamilton et le gouvernement pourrait l'acheter à des conditions avantageuses.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'achat des édifices publics concerne le ministre des Travaux publics. Je ne puis faire plus que lui soumettre la question.

M. BRITTON : Pour les mêmes raisons que vient de donner l'honorable député de Victoria (M. Prior) je signalerai au directeur général des Postes le cas du bureau de poste de Kingston ; et je lui demanderai d'en prendre note. Un des principaux employés de ce bureau est mort, un autre a démissionné et un troisième a été transféré dans un autre département, et ni les uns ni les autres n'ont été remplacés, bien que les affaires aient augmenté depuis l'abaissement du port des lettres. Je n'irai pas jusqu'à prétendre qu'il faudrait augmenter le nombre des employés supérieurs, mais si on nommait quelques employés pour trier les lettres et les estampiller, cela serait d'un grand secours aux autres, tout le service en bénéficierait.

M. ERB : J'appellerai l'attention du directeur général des Postes sur une catégorie de directeurs des postes qui sont loin d'être suffisamment rémunérés sur le pied de 40 pour 100, sur le revenu. Ce sont ceux des bureaux ruraux, où il n'y a pas de village, comme il s'en trouve plusieurs dans mon comté. Ces bureaux sont souvent tenus dans une maison de cultivateur, et il faut que le mari, la femme ou un membre de la famille se tienne là toute la journée. Comme il n'y a pas de village, ni magasin, ni hôtel, la plupart des cultivateurs vont livrer leurs lettres à la ville voisine, en allant au marché.

Par conséquent, le revenu de cette classe de bureaux est très faible, et l'indemnité que ces directeurs de la poste reçoivent en raison du percentage l'est également. Lors de la démission d'un directeur de la poste de mon comté, j'ai eu beaucoup de difficulté à faire consentir l'une des personnes des environs à le remplacer, tout le monde trouvant que la rémunération n'équivaut pas à l'ennui de la charge.

J'espère que l'honorable directeur général des Postes s'occupera des bureaux de ce genre. Il y en a quelques-uns dans mon comté, et j'ose dire qu'il y en a d'autres également dans différentes parties du pays.

M. MOORE : M. le Président, je ne veux pas poser d'inutiles questions au directeur général des Postes, non plus que des questions de nature à l'irriter. Seulement, l'honorable député de Simcoe-sud (M. Tyrwhitt) a soulevé là un important sujet relativement à la construction par le gouvernement de bureaux de poste dans différentes parties du pays. Je voudrais savoir de l'honorable directeur général des Postes s'il existe un règlement en vertu duquel une localité a droit d'exiger du gouvernement la construction d'un bureau de poste dans ces limites seulement lorsqu'elle possède un certain nombre d'hibitants. Magog est une ville considérable et prenant des proportions de plus en plus grandes, et la population commence à sentir le besoin de voir le gouvernement construire un bureau de poste et un hôtel des douanes. Si la population est assez forte pour avoir droit de réclamer la construction d'un bureau de poste d'après le règlement dans le cas où semblable règlement existe, je serais heureux de le savoir, afin que je puisse adopter les mesures nécessaires pour que la chose soit soumise régulièrement au gouvernement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne sache pas qu'un semblable règlement ait été prescrit par le gouvernement. C'est une question qu'il arrive au gouvernement d'avoir à considérer de temps à autre, que celle de savoir si une localité en particulier possède un droit supérieur à d'autres localités, pour agir en conséquence. Si l'honorable député (M. Moore) avait été en parlement il y a quelques années, il se rappellerait de nombreuse discussions à ce sujet. Si je ne me trompe, quelques motions ont été faites des sièges de la gauche énonçant les vues du parti libéral. Le principe général de celui-ci était que la construction des édifices publics doit suivre l'ordre déterminé par l'urgence, c'est-à-dire en d'autres termes, qu'on doit considérer le revenu des bureaux de poste, ainsi que des divers autres bureaux du gouvernement, comme les bureaux de douane et du revenu de l'intérieur, pour déterminer la priorité des différentes localités sous ce rapport. Ce principe général a été affirmé dans une motion présentée par le parti libéral il y a quelques années—motion qu'on trouvera insérée dans les "Débats"—et je suppose qu'il constituera la politique du gouvernement aujourd'hui.

M. SPROULE : Il est un autre objet dont j'ai remarqué la mention dans la presse récemment, sujet que je pourrais signaler à l'honorable directeur général des Postes pour voir s'il l'a considéré ou non, et ce sujet concerne la réduction des taux du département des colis postaux. Alors qu'on a sensiblement réduit le taux du port des lettres, celui des colis expédiés par la poste est resté le même, ainsi que celui des mandats de poste adressés à l'étranger. Je croyais avoir sur moi des documents remis à un certain nombre de députés, demandant de signaler le sujet à l'honorable directeur général des Postes, mais je constate que je ne l'ai pas. Je ne puis de mémoire citer les pays avec lesquels le Canada peut échanger des mandats de poste. Il me semble que la nature des taux à cet égard n'est pas aussi libérale qu'elle devrait l'être. Je crois que Terreneuve n'est pas comprise dans la liste des pays avec lesquels nous pouvons échanger des mandats de poste. Je voudrais savoir de l'honorable directeur général des Postes si son attention a été attirée sur le sujet dont je parle, et dans l'affirmative, s'il a accordé à ce sujet quelque considération.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Relativement à l'échange des mandats de poste avec l'étranger, je ne puis dire quels sont les pays qui ne sont pas compris dans cette liste, tout en sachant qu'il y en a quelques-uns qui ne le sont pas. Il se peut que Terreneuve ne le soit pas, mais j'en serais surpris.

M. SPROULE : Je parlais de mémoire seulement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député peut avoir parfaitement raison.

Quant aux taux existant entre le Canada et les Etats-Unis, il y a des négociations actuellement pendantes entre les départements des postes des deux pays dont l'objet est de réduire les taux des mandats de poste. J'ignore si l'on en est arrivé à une conclusion. J'ai participé à une discussion à ce sujet, et les conclusions auxquelles on en est arrivé à titre d'essai devraient être communiquées au directeur general des Postes des Etats-Unis. Si celui-ci a ou non exprimé une opinion, c'est ce que j'ignore ; mais la proposition consiste dans une diminution des taux des mandats de poste échangés entre Canada et les Etats-Unis, chaque pays devant garder la recette qu'il perçoit.

M. HENDERSON : M. le Président, je désire attirer l'attention de l'honorable directeur général des Postes sur un sujet qui, j'en suis sûr, recevra sa considération attentive, parce que c'est un cas dans lequel, je pense, il existe une très forte injustice. L'honorable directeur général des Postes se rappellera que je lui ai parfois signalé, dans la première partie de la session, un cas un peu étrange où de l'argent expédié par lettre a été perdu dans le trajet de la poste. Cela est arrivé au village de Campbellville, dans le comté de Halton, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique. Une malle avait été pendue au crochet voulu par le courrier, et le train l'avait recueillie en passant, lorsque à cent verges de la gare, paraît-il, cette malle serait tombée sur la voie. Le courrier avait pleinement rempli son devoir, attendu qu'il avait mis la malle là où il devait le faire, et qu'il avait vu à ce que le train l'emportât. On a supposé par la suite, que cette malle avait été ra-

massée par une personne trop peu honnête pour la rapporter au bureau de poste, mais qu'il l'a ouverte pour en enlever le contenu consistant, entre autres choses, en plusieurs lettres recommandées renfermant de l'argent. J'oublie dans le moment le montant, mais je ne crois pas qu'il fût de plus de $125.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : $125.

M. HENDERSON : Si le département des Postes avait pu faire remonter la responsabilité à quelque courrier ou directeur de la poste, on aurait pu recouvrer cet argent de ces fonctionnaires ou de leurs cautions. On a tout mis en œuvre pour découvrir la personne responsable. Un homme a été arrêté et jugé, mais la poursuite a été renvoyée faute de preuve. On a eu recours à tous les moyens pour arriver à mettre la main sur le coupable, et l'on admet maintenant qu'il n'existe aucun vestige du voleur de cette malle, de sorte qu'il n'y a plus à songer à retrouver l'argent enlevé, et que les personnes qui ont mis ces lettres à la poste sont obligées d'en subir la perte.

Si je comprends bien, l'honorable directeur général des Postes entend créer une disposition stipulant le paiement d'un léger droit pour assurer désormais les lettres recommandées. A l'époque où ces lettres ont été mises à la poste à Campbellville, il n'existait pas de disposition semblable. On a mis ces lettres à la poste en prenant toutes les précautions possibles, confiant dans la sécurité offerte par la poste, et croyant les fonctionnaires capables de remplir leur devoir. Ceux-ci se sont acquittés de leurs fonctions comme nous le savons. Nul n'est d'aucune manière considéré comme responsable par suite de négligence. Cependant, ceux qui ont envoyé ces lettres ne peuvent pas recouvrer leur argent.

Voilà, je crois, un de ces cas où le gouvernement pourrait à propos intervenir, pour indemniser ces gens de la perte qu'ils ont subie. Je prierais l'honorable directeur général des Postes de considérer pleinement le sujet, pour voir si, dans les circonstances particulières du cas, il ne pourrait porter au budget supplémentaire qu'il soumettra une petite somme suffisante pour réparer ce dommage.

M. KAULBACH : M. le Président, j'ai été heureux d'entendre les remarques de l'honorable directeur général des Postes relativement à la construction de bureaux de poste. Il nous a dit que des bureaux de poste étaient bâtis là où l'urgence l'exigeait ou dans les centres importants. Je lui rappellerai qu'au commencement de l'année, j'ai écrit au ministre des Travaux publics pour lui demander de bâtir un bureau de poste à Bridgewater. L'honorable ministre se rappellera peut-être, ainsi que le directeur général des Postes, la cruelle calamité qui a fondu sur cette ville, visitée l'hiver dernier par un incendie qui a réduit en cendre tout le partie commerciale.

Je n'ai guère besoin de rappeler au ministre que Bridgewater est une ville très importante, une ville qui possède dans ses limites les ateliers du chemin de fer central de la Nouvelle-Ecosse, qui est situé à la tête de la navigation, et qui est le point de réunion d'un important commerce de bois—toutes choses qui en font un centre commercial et d'affaires.

Cette ville peut donc faire valoir un droit exceptionnellement puissant, et sa population s'attendra à y voir bâtir un édifice du gouvernement, chose au sujet de laquelle, j'espère, elle ne sera pas déçue.

Cette ville est encore le centre de nos amis de la droite dans ce comté. Toutefois, indépendamment de cette considération, on devrait accorder en tout temps la demande, par suite de son mérite intrinsèque. Si cette considération doit avoir ou non quelque influence sur le gouvernement, c'est ce que je ne dirai pas : tout de même, je l'allèguerai pour raison.

Je sais que le Ministre des Travaux publics devra consulter le directeur général des Postes relativement au rapport qu'il fera à ce sujet. J'espère que celui-ci considérera alors la chose attentivement, pour faire un rapport favorable, afin qu'un certain montant soit porté aux estimations, cette année. Je soulève le sujet à ce moment opportun, parce que si je ne le faisais pas avant la présentation des estimations supplémentaires à être soumises, je ne pourrais voir cette année affecter un crédit à ces travaux fort nécessaires.

M. WALLACE : Je désire appeler l'attention du directeur général des Postes sur son explication relative au salaire des directeurs de la poste, parce que je ne l'ai pas bien compris au sujet de ce que serait la politique de son département quant à la règle à être dorénavant appliquée.

Qu'on me permette de dire que les directeurs de la poste de la campagne sont de tous les employés qui sont au service du gouvernement ou au service de tout autre à cet égard, ceux qui reçoivent la plus piètre rémunération. D'un autre côté, dans les villes et les gros villages, les directeurs de la poste, ceux surtout qui reçoivent une commission de 25 pour 100, sont trop payés, et le directeur général des Postes pourrait à propos voir à faire un nouvel arrangement à ce sujet.

Dans le cas du directeur de la poste ordinaire de la campagne qui remplit ses fonctions pour $15 ou $20, ou même $10 par année, ainsi que dans celui des directeurs de la poste des villages de campagne que reçoivent de $100 à $600, ces fonctionnaires pour dire le moins, ne sont pas trop payés. Or, supposons qu'un directeur de la poste obtienne $300 par année, et que par suite de la diminution des droits postaux le revenu de sa charge demeure stationnaire, alors que la somme de ses devoirs peut augmenter de moitié, que se propose de faire le directeur

général des Postes relativement à une augmentation de salaire dans un cas semblable ?

En outre, il y a beaucoup d'endroits dans les régions agricoles où la besogne n'augmentera pas beaucoup par suite de la diminution du port, car je suppose que les envois postaux augmenteront surtout parmi les hommes d'affaires des villes et villages. Eh bien ! supposons que le revenu postal soit en général aussi considérable sous l'empire du port de deux cents que sous celui du port de trois cents, vu l'augmentation de l'ensemble de la besogne, sans toutefois que cette besogne ait augmenté ou diminué bien sensiblement dans les deux tiers des bureaux de poste du Canada. Disons que dans beaucoup de bureaux de poste le revenu, tout en s'étant accru un peu, ne permet pas au directeur de la Poste d'obtenir sous l'empire du taux de deux cents le même salaire qu'il avait sous celui du taux de trois cents. Que se propose de faire à ce sujet le directeur général des Postes ?

L'honorable ministre (M. Mulock) a déclaré que l'augmentation du transport des lettres, lequel forme la principale source du revenu, est d'environ 10 pour 100 ; mais ce transport devrait augmenter de moitié pour produire le revenu qui existait avant la réduction du port. Il y a bien l'autre source de revenu provenant de la taxe imposée sur les journaux que le directeur général des Postes a estimé à environ $60,000, mais cette somme sera même comparativement minime si nous considérons le revenu total du département des Postes. Pour que les recettes des postes se rapprochent tant soit peu du montant de la dépense ou de ce qu'elles ont été l'an dernier, il faut que la vente des timbres de deux cents augmente de moitié.

Relativement aux réductions du port des colis, dont a parlé l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), mon avis à moi est que les gouvernements tant passés qu'actuels, ont erré sous ce rapport. Le gouvernement s'est chargé des fonctions du transport des lettres et des journaux, cela le regarde ; mais il a entrepris, en outre, de transporter des articles de commerce afin d'accommoder le public, et je ne crois pas qu'il doive le faire à perte. Il est difficile d'estimer le coût de ce transport, mais il est certain qu'il a lieu au Canada et de l'étranger moyennant un tiers ou un quart des frais qu'il nécessite. Ce transport augmente d'année en année. Je n'objecte pas à son augmentation d'une manière légitime, mais j'objecte à ce que le département des Postes devienne un voiturier public faisant le transport d'articles de commerce à un quart du coût du voiturage.

Voilà une question à laquelle le directeur général des Postes devrait apporter son attention. Si je ne me trompe, il a exprimé son avis dans ce sens à une précédente session ; et l'on pourrait à propos lui demander de s'assurer aussi approximativement que possible de ce que coûte le transport d'articles de commerce de cette manière, pour faire payer aux expéditeurs ce que ça coûte réellement. Voilà une juste proposition, je crois.

M. CLARKE : L'honorable député de Simcoe-sud (M. Tyrwhitt), l'honorable député de Kingston (M. Britton) et l'honorable député de Lunenburg (M. Kaulbach) ont parlé de la nécessité d'augmenter les commodités dans le sens de la construction de meilleurs édifices dans leurs villes et villages respectifs. J'aimerais, à ce sujet, demander au directeur général des Postes si son attention a été appelée sur l'insuffisance des commodités offertes par la poste dans la ville de Toronto, et si l'on ne s'est pas mis à l'œuvre en vue d'y trouver un emplacement situé dans un endroit plus central, où l'on peut construire un édifice moderne.

Il faut admettre que le bureau de poste actuel ne se trouve pas dans une bonne localité pour jouir des avantages des lignes de tramway. Comme le sait l'honorable ministre, les affaires postales de la ville augmentent énormément, et l'on devrait, je crois, fournir toutes les commodités au public qui fréquente les bureaux de poste, fin qu'on ne pourrait mieux atteindre que par l'acquisition d'un emplacement convenable, et la construction d'un nouvel édifice.

L'honorable député de Victoria (M. Prior) a parlé de la rémunération accordée aux facteurs de Victoria, ainsi que du fait qu'on avait donné ordre de leur refuser tout jour de congé. Lorsque le budget des Postes sera soumis, le directeur général des Postes voudra bien produire un exemplaire des instructions données relativement aux congés des facteurs.

M. KAULBACH. Lorsque j'ai parlé de la nécessité de la construction d'un édifice à Bridgewater, j'ai mentionné simplement un bureau de poste ; mais quand je dis bureau de poste, j'entends dire en même temps hôtel des douanes et banque d'épargne. J'espère que l'honorable ministre songera particulièrement que c'est là l'une des demandes les plus importantes sous ce rapport.

M. OSLER : Si le gouvernement se propose d'augmenter ses dépenses concernant les bureaux de poste, et s'il a en vue de pourvoir de plus grandes commodités les bureaux de poste du Canada, je suis d'avis qu'il ne pourrait mieux commencer qu'en agissant en ce sens dans la ville de Toronto. Vu le revenu postal provenant de cette ville, le bureau de poste qui s'y trouve est probablement de tous ceux du Canada celui qui possède le moins de commodités. Je ne suis pas de ceux qui préconisent une augmentation de dépense qui peut être évitée ; mais si l'on doit s'occuper de l'amélioration générale des bureaux de poste du Canada, Toronto, je crois, a droit de réclamer la première la considération du directeur général des Postes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Relativement au point soulevé par

l'honorable député de Halton (M. Henderson), les faits du cas, je crois, sont tels qu'il les a exposés. Malheureusement, la loi ne prévoit pas les cas de cette nature. Ce cas et d'autres semblables m'ont suggéré l'opportunité de demander au parlement de considéder l'état de choses, afin, si possible, de l'améliorer, et j'ai en conséquence soumis cette mesure à la Chambre.

Je puis dire, si cela peut apporter quelque consolation à mon honorable ami, que la station postale, bâtie près de la gare en question il y a plusieurs années, se trouvait placée à un endroit très peu convenable. J'ai soigneusement examiné l'affaire il y a quelques mois, et, si je me rappelle bien, les fonctionnaires ont démontré que cette station se trouvait à un point de la voie où celle-ci forme une courbe à une petite distance de la gare, de sorte que dans le cas de la chute d'une malle tombant d'un train qui passe, le personnel de la gare n'aurait pu la ramasser faute de pouvoir remarquer cette chute. J'ai fait depuis remédier à cela. J'ai donné instruction au contrôleur de voir, si possible, à ce que la station soit transportée sur le devant même de la plate-forme, afin d'empêcher la répétition possible d'un semblable accident. Mon honorable ami saura si oui ou non ces instructions ont été exécutées.

Une partie de la difficulté, je crois, résultait du fait que la compagnie ne voulait pas arrêter le train et il nous a fallu voir la compagnie de chemin de fer pour qu'on fût un peu plus accommodant et qu'on ralentît à cet endroit.

Relativement à la remarque de mon honorable ami le député de Lunenburg, sa prétention maintenant, à ce que je vois, est que, tout en désirant la construction d'un bureau de poste, il aimerait que l'édifice pût se prêter à l'installation de la poste, du revenu de l'intérieur et des douanes.

M. KAULBACH : Il me faudra me contenter de ce que j'obtiendrai ; mais si l'honorable ministre voulait considérer l'urgence du cas, il m'accorderait, je crois, toute ma demande.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je veux que l'honorable député comprenne sous quel aspect je considère ses désirs. Voici, je crois, sa proposition la plus étendue : l'édifice devrait répondre à toutes les exigences du service ; mais l'honorable député est disposé, à ce que je comprends, à accepter n'importe quoi.

Je ne sache pas que la question de construction des bureaux de poste ait bien des rapports avec la question soulevée par l'honorable député d'York-ouest, mais celui-ci a clairement exposé cette question ; et, bien qu'il ait quitté la Chambre, je dois dire au comité que son calcul relativement à la somme de besogne nécessaire pour réaliser le même revenu est, je crois, quelque peu inexact.

M. FOSTER : Dix mille lettres à trois cents donneront un revenu de $300, et il en faudra 15,000 à deux cents pour produire le même revenu.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député semble être sous l'impression que, pour combler l'écart réd'autres sources que du port des lettres de trois à deux cents, la besogne devrait augmenter de moitié. Voilà qui est tout à fait erroné, car les recettes brutes d'un bureau de poste démontrent qu'elles proviennent de près de moitié d'autres sources que du port de trois cents. Je n'aimerais pas à aventurer une affirmation absolument positive, mais à première vue je dirais que d'un revenu brut de $4,500,000, environ $2,000,000 proviennent d'autres sources que du port des lettres de trois cents. Je pense que ce port de trois cents ne rapporterait pas plus de $2,900,000. Ainsi, la diminution d'un tiers de ce montant équivaudrait à une perte de $900,000. J'exagère, car la réduction n'est pas aussi forte, de sorte que la réduction du revenu résultant de celle du taux de 3 cents à 2 cents ne comporte pas un effet aussi considérable qu'on le croirait de prime abord.

Le droit de 5 cents par lettre recommendée produit un fort revenu. Le nombre des lettres recommandées est d'environ 3½ millions par année, je pense. En outre, nous encaissons un fort montant provenant des lettres retirées, du port de lettres de 2 cents, du port des colis, etc.

Néanmoins, sans doute, la réduction de 3 cents à 2 cents entraîne une diminution sensible de revenu. Or, je ne puis que répéter que les salaires des directeurs de la poste sont payés à même le revenu seulement, et que leur rémunération a eu pour base ce principe seul, c'est-à-dire le principe du paiement à même le revenu.

Malgré le désir de mon honorable ami de me voir arrêter la politique du gouvernement pour un grand nombre d'années, je ne plongerai pas aussi avant dans l'avenir. Qu'il me suffise de dire que mon intention est de recommander au parlement, après la clôture de cet exercice de traiter les directeurs de la poste suivant les principes que j'ai indiqués.

M. FOSTER : N'oubliez pas le point concernant le port des journaux.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'en ai pris note.

Quant aux remarques de l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) concernant l'insuffisance des commodités du bureau de poste de Toronto, je pourrais parfaitement abonder dans son sens, si ces remarques s'étaient bornées à l'établissement de commodités dans l'édifice actuel ; car je possède un rapport de M. Bennett, fonctionnaire très compétent, concluant qu'on pourrait difficilement imaginer une disposition intérieure de ce bureau moins soucieuse des exigences de la besogne qui s'y fait, et ce fonctionnaire m'a également demandé ces jours derniers d'envoyer, si possible, quelqu'un examiner la chose pour faire un rapport complet, en vue

de changer entièrement les dispositions de tout l'intérieur de ce bureau. J'ai reçu son rapport ces jours derniers seulement, et je n'ai pas eu l'occasion de faire plus que de l'étudier. D'après ce que je connais de l'édifice, la critique a fortement sa raison d'être, mais quant au changement d'emplacement c'est là un sujet très considérable.

M. FRASER (Guysborough) : Relativement à ce qu'a dit l'honorable député de Lunenburg (M. Kaulbach), lequel représente un comté qui a toujours été conservateur, cela délasse de l'entendre demander au gouvernement de bâtir un autre édifice dans ce comté que l'ancien gouvernement a déjà gratifié d'un édifice public.

M. FOSTER : Si un édifice est bon, deux valent mieux.

M. FRASER (Guysborough) : L'endroit où l'honorable député veut maintenant qu'on élève un édifice est celui où l'édifice déjà construit aurait dû être bâti.

Il est vrai que le chemin de fer a sa tête de ligne à cet endroit, mais les électeurs de cette partie du pays ne voteront pas comme ils auraient dû faire, aussi l'ancienne administration profita de cette raison pour construire ce bâtiment dans un endroit moins important. Maintenant, l'honorable député veut que le gouvernement construise un nouveau bâtiment dans le même comté à un endroit où les libéraux sont en majorité, ce à quoi je n'aurais pas d'objection, si d'autres comtés n'avaient pas des réclamations mieux fondées. Il est possible que nous n'appréciions pas à sa juste valeur cette question des édifices publics. Il s'agit de savoir si ces édifices rapportent quelques profits. J'ai entendu parler bien souvent du nombre de personnes qui doivent habiter une localité avant qu'elle ait droit d'obtenir un édifice public, et il est possible que ce soit là une excellente manière de décider la chose. Je suis, cependant, d'avis qu'il devrait y avoir un édifice public dans chaque comté du Canada. Il pourrait y en avoir plus si la chose était rémunératrice. Il serait possible de construire un édifice public au chef lieu de chaque comté pour $5,000. Et je crois pouvoir dire sans crainte que ces édifices dans plusieurs comtés pourraient être construits pour $5,000 ou $7,000——

M. SOMERVILLE : Cela ne s'est pas encore vu.

M. FRASER (Guysborough) : Il est possible que cela soit dû au fait que les populations de ces villes veulent avoir des édifices trop considérables. Le coût d'un bâtiment de moyenne grandeur dans un comté où les villes, où les cités ne sont pas très nombreuses, ne devrait pas coûter plus de $7,000. L'intérêt sur ce montant ne serait que de $210. Le directeur de la poste pourrait demeurer dans cet édifice, le gouvernement lui ferait payer un certain loyer, et je crois pouvoir dire que cette dépense de $210 rapporterait un profit au gouvernement parce que cela lui coûterait moins cher que le montant qu'il paie pour le loyer des bureaux de poste et des bureaux des douanes actuels. Il s'agit donc tout simplement de savoir s'il serait préférable pour le gouvernement de posséder un édifice dans un comté, pour lequel l'intérêt annuel qu'il paierait serait moindre que le montant du loyer qu'il est obligé de payer pour les deux bureaux dont il a besoin.

Prenez, par exemple, le chef du comté que je représente. Le gouvernement est obligé de payer à cet endroit le loyer d'un bureau de poste et le loyer de la douane. Je ne crois pas me tromper en disant que n'importe quel ingénieur du gouvernement admettra que l'on pourrait construire un édifice suffisamment grand pour les besoins de villes comme Guysborough, Arichat, et un grand nombre d'autres endroits d'égale importance en dépensant un montant d'argent dont l'intérêt ne serait pas aussi considérable que les loyers payés actuellement par le gouvernement. A part cela, vous auriez un édifice plus convenable, offrant des avantages et des garanties plus considérables au peuple.

Voilà comment on doit envisager la question, et cela permettrait de construire dans chaque chef-lieu un joli édifice qui servirait comme bureau de poste, bureau des douanes et autres bureaux dont le gouvernement pourrait avoir besoin. Ces bâtiments pourraient être construits à bien meilleur marché dans ces villes que dans les grands centres. Un édifice convenable pourrait être construit pour la somme que j'ai indiquée, et ce serait là un marché avantageux pour le gouvernement. Il est impossible avec les bureaux de poste actuels qui existent dans les campagnes, d'obtenir un bon service. Il y a à part cela le danger, auquel on est sans cesse exposé, que quelqu'un vole les malles ; en un mot, on n'a pas là la protection qu'offre un bâtiment solidement construit. Si des bureaux de poste étaient construits aux endroits que je viens d'indiquer, et que le directeur de la poste demeurât dans cet édifice en payant loyer, je crois que le gouvernement ferait là une excellente affaire.

M. KAULBACH : Je regrette que l'honorable député de Guysborough (M. Fraser) se soit permis de représenter faussement ces faits comme il vient de le faire. Il a prétendu que le chemin de fer Nova-Scotia Central avait sa tête de ligne à Bridgewater, tandis que cette tête de ligne est dans la ville de Lunenburg, et je défie qui que ce soit de prouver le contraire. Je dis de plus que le commerce de Lunenburg est beaucoup plus considérable que celui de Bridgewater. Nous faisons principalement le commerce du poisson, et des capitaux considérables sont engagés dans cette industrie.

L'honorable député de Guysborough semble ignorer la géographie de sa province. Cependant, il est allé il y a quelque temps dans le comté de Lunenburg et il devrait connaître son sujet. Mais je crois qu'il n'est

guère disposé à aider aux gens de Bridgewater dans les démarches qu'ils font pour obtenir la construction de l'édifice que je viens de mentionner. Comme je viens de le dire Bridgewater est une ville importante, où tous les chemins de fer du comté viennent aboutir, et elle est à part cela à la tête de la navigation et du commerce de cette région. Toute personne qui verrait le commerce considérable qui se fait dans cette ville devrait nécessairement en arriver à la conclusion que le ministre des Travaux publics ne devrait pas hésiter un seul instant à accorder la demande que j'ai faite pour obtenir un édifice public. Je suis persuadé que si le directeur général des Postes visitait cet endroit, il se déclarerait sans hésiter en faveur de cette construction.

M. CARGILLL : Je veux appeler l'attention du directeur général des Postes sur la question des salaires payés aux directeurs de la poste dans les campagnes. Plusieurs discours ont été prononcés ce soir par des députés qui représentent des villes et des cités dont les directeurs de la poste sont, je crois, assez bien payés. Chose certaine, c'est que si l'une de ces positions devenait vacante, et qu'une annonce fût placée dans les journaux demandant des remplaçants, ces derniers ne manqueraient pas et plusieurs personnes offriraient même de travailler à meilleur marché.

A la campagne où ce sont des courriers qui transportent les malles, il n'est guère difficile d'établir des bureaux de poste le long de la route. Cela est très utile particulièrement pour les cultivateurs. Mais le cultivateur qui est nommé directeur de la poste à un salaire de $5.00 ou $10 peut difficilement ouvrir une maison privée pour y établir le bureau de poste. Il y a dans mon comté des directeurs de la poste qui reçoivent la modique somme de $10 par année pour leurs services en cette qualité. Or, je sais que le directeur général des Postes est très généreux et très charitable, et qu'il ne veut pas commettre d'injustice à l'égard d'aucune classe de la société. Il croit comme moi que les directeurs de la poste dans les villes et les cités sont assez bien payés. Il serait peut-être convenable que le ministère étudiât la question de savoir si l'on ne devrait pas réduire ces salaires et augmenter ceux des directeurs de la poste dans les campagnes. Je laisse la chose entre les mains du directeur général des Postes, et je suis persuadé qu'il étudiera cette question avec soin et rendra justice aux intéressés.

M. McMULLEN : J'approuve les remarques que vient de faire l'honorable préopinant. Le peuple, j'en suis sûr, admire et apprécie la manière remarquable avec laquelle l'honorable directeur général des Postes a administré son ministère durant ces trois dernières années. J'espère, moi aussi, que l'honorable ministre va s'occuper des salaires, des honoraires ou commissions qui sont payés aux directeurs des bureaux de poste. La réduction dans le port des lettres a été appréciée, mais je suis aussi d'avis qu'un grand nombre de directeurs de la poste s'acquittent de leurs devoirs pour une somme bien moindre que celle qu'ils devraient réellement recevoir.

Je connais une veuve qui est directrice de la poste dans son village. Cette dame a une jeune fille qu'elle est obligée de garder à la maison pour lui aider à s'acquitter de ses devoirs bien que cette jeune fille pût gagner $10 par mois si elle était en service. Cependant, le salaire de cette femme ne dépasse jamais $50 par année. Si on pouvait trouver quelqu'un pour prendre le bureau, elle abandonnerait sa position dès demain, mais personne n'a voulu consentir à l'accepter. Un autre directeur de la poste qui recevait un salaire de $12 par année démissionna lui aussi, et j'ai éprouvé beaucoup de difficulté à trouver quelqu'un qui fût disposé à prendre la position et empêcher le bureau d'être fermé.

Ces salaires devraient être augmentés, soit en réduisant les salaires des directeurs de la poste dans les villes ou en prenant le montant nécessaire sur le revenu général. J'ai déjà appelé l'attention des honorables membres de la gauche sur cette question lorsqu'ils étaient au pouvoir. Je dois dire qu'ils étaient bien disposés—je n'ai pas le droit de dire qu'ils ne l'étaient pas—et ils se seraient fait un plaisir d'augmenter le salaire de ces employés, mais ils ont été empêchés d'en agir ainsi pour des raisons que je ne connais pas. Quelque soit le parti au pouvoir, je crois que le temps est arrivé de s'occuper de cette question.

Relativement à la construction des édifices publics, je crois qu'une résolution a été soumise à la Chambre par le ministre de la Justice actuel à l'effet d'empêcher la construction de bâtiments publics aux endroits où ils étaient censés faire le plus de bien au point de vue politique. Cette résolution reçut l'approbation de tous les membres de cette Chambre y compris sir John Macdonald, qui était à cette époque premier ministre. Cette résolution énonçait le principe sur lequel on devait se baser pour construire ces édifices publics ; et il y était dit que des bâtiments publics comme ceux que l'honorable député veut obtenir pour Lunenburg, ne seraient construits que lorsque le revenu le permettrait et que même dans ce cas, ils devraient être construits aux endroits censés rapporter les revenus les plus considérables.

J'ignore quels sont les revenus du bureau de poste situé dans le comté de mon honorable ami. Il y a dans mon comté trois ou quatre villes où il me ferait plaisir de voir construire des bâtiments publics, cependant, il n'y en a pas un seul dans tout le comté. Les recettes de ce bureau sont d'environ $4,000 par année, et c'est avec plaisir que je verrais le gouvernement y ériger un bureau de poste. Mais depuis que j'ai voté en faveur de cette résolution et du principe qui y était contenu, je ne veux plus demander au

ministre des Travaux publics de mettre ce principe de côté. J'espère qu'à l'avenir le gouvernement va s'en tenir à ce principe, et qu'il érigera des bâtiments publics aux endroits où le revenu justifie une telle dépense.

Il peut sans doute se présenter certains cas exceptionnels dans lesquels ce principe doit être mis de côté, mais il doit y avoir des raisons très sérieuses pour en agir ainsi. J'espère que l'honorable directeur général des Postes va s'occuper de la cause des directeurs de la poste dans les campagnes, et du moment que le revenu du ministère des Postes le permettra, j'espère qu'il fera un remaniement général de tout le système et accordera une augmentation quelconque aux directeurs de la poste dans les campagnes. Il n'y a pas une classe d'hommes au service du gouvernement qui soient aussi misérablement payés que les directeurs de la poste dans les campagnes. Nous pourrions certainement leur donner un peu plus que ce qu'ils reçoivent aujourd'hui. Croyez-vous qu'il est juste de demander à un homme d'administrer un bureau de poste d'un bout *de l'année à l'autre, de faire les rapports* et de garder le bureau ouvert tout le temps pour la modique somme de $12.00. C'est une bien misérable récompense à offrir à quelqu'un et je crois que le directeur général des Postes devrait s'occuper de cette question.

M. GILLIES : J'approuve chacune des paroles que vient de prononcer l'honorable député de Bruce-est (M. Cargill) et l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) relativement aux maigres salaires payés aux directeurs de la poste dans les campagnes. Je n'ai pas de reproches à faire au directeur général de Postes actuel, parce qu'il n'a fait que suivre sous ce rapport la ligne de conduite tracée par ses prédécesseurs. Il lui suffirait de songer un instant aux misérables salaires payés à ceux de ses employés qui agissent en qualité de directeurs de la poste dans toutes les campagnes du pays, pour être convaincu qu'un changement quelconque doit être fait dans l'intérêt public.

Je me souviens de plusieurs exemples de cette nature dans mon comté, et je crois qu'il serait possible d'en trouver un grand nombre d'autres dans tout le pays. Que dites-vous d'une personne qui chaque jour distribue les malles, répond au public, reçoit les lettres, vend les timbres-poste, consacre tout son temps aux devoirs de la charge dont il prend la responsabilité, et tout cela pour la faible somme de $10 par année ?

Je vais citer deux exemples dans mon propre comté, et si l'honorable directeur général des Postes doute de mes paroles il lui sera facile de s'assurer personnellement de leur exactitude. Il y a dans mon propre comté, un bureau de poste à la Rivière Bourgeois, et le directeur de la poste de cet endroit est un nommé Sampson ; son prédécesseur avait démissionné, parce que le salaire qui lui était payé, $50 par année, n'était pas suffisant. Il y a chaque année à ce bureau de poste de 1,500 à 2,000 sacs de malle qui arrivent ou qui partent. Quelquefois la malle arrive au milieu de la nuit, cet homme doit se lever, recevoir les sacs de malle et les expédier par le courrier. Il est obligé de plus à fournir un bâtiment à ses propres frais, et il est tenu de plus de consacrer tout son temps à l'administration de ce bureau de poste. Il suffit d'indiquer cet exemple pour en faire voir toute l'absurdité.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : *Cet homme reçoit* $80 par année, et quelques autres articles, formant en tout *un total de $100 ; ce qui est 100 pour cent* de plus que le montant mentionné par l'*honorable député.*

M. GILLIES : Il est possible qu'il ignore la chose. Le montant destiné à couvrir les frais d'expédition doit être compris dans cette somme ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les commissions qu'il perçoit sur les mandats-poste et le salaire forme un montant de plus de $100.

M. GILLIES : Même dans ce cas son salaire est encore beaucoup trop faible. Il est obligé d'avoir une maison spécialement pour ce service et à part cela il est tenu de consacrer tout son temps aux affaires de son bureau.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le revenu net de ce bureau est de $200 et il reçoit la moitié de cette somme.

M. GILLIES : J'ai cité cet exemple pour en faire comprendre toute l'absurdité au directeur général des Postes, parce que si ce bureau de poste était situé dans une ville ou dans une cité, il recevrait un salaire de $700 à $800 par année. L'autre exemple que je veux citer est celui du bureau de poste de Grande-Rivière, qui est sous la direction de M. Murchison. Tous les jours, il arrive des malles à cet endroit et il y en a d'expédiées. Il reçoit un salaire de $30 à $40. Chaque année à ce bureau de poste il est préparé, reçu et expédié près de 800 sacs de malle. Le bureau de poste est installé dans sa propre maison, aucun loyer ne lui est payé et cela n'est rien moins qu'injuste. Ce ne sont là que deux exemples entre mille que je pourrais citer dans tout le pays et le même état de choses existe partout.

Je partage l'opinion émise par l'honorable député de Guysboro (M. Fraser) relativement aux bâtiments publics. Je crois fermement qu'il devrait y en avoir un dans chaque comté. Je ne veux par prétendre que l'on devrait construire des édifices qui coûteraient très cher, mais des bâtiments qui coûteraient $4,000 ou $5.000 dans ces comtés seraient suffisants pour contenir le bureau de poste, la douane, le bureau du douanier et le bureau de la caisse d'épargne. Je

dois ajouter que sous ce rapport, Arichat, le chef-lieu de mon comté est passablement négligé. Un terrain a été acheté en 1884 et payé $1,000 pour y construire un édifice public. Un crédit de $10,000 fut mis dans le budget pour sa construction, mais ce crédit ne fut pas employé et le projet en reste là. Dans cette dernière ville les recettes du bureau de post varient entre $800 et $900. C'est le chef-lieu du comté, et cette ville mérite que l'on s'occupe un peu d'elle. Le bureau de la douane est aussi établi à cet endroit et le gouvernement paie un loyer de $60 à $70 par année. Il y a aussi une caisse d'épargne, et les dépôts dans cette banque varient entre $280,000 et $300,000. Ce chiffre est assez considérable. Cette banque a son buerau dans une des chambres de la maison du gérant de cette institution, or aucun loyer n'est payé pour cela, ce qui est loin de faire honneur au gouvernement. Le douanier tient son bureau dans un autre bâtiment, de même que le percepteur des douanes.

Il suffirait d'une somme de $4,000 ou $5,000 pour construire un édifice qui tout en donnant au gouvernement la garantie nécessaire pour la protection de sa propriété, offrirait au public de nombreux avantages, parce que tous les employés publics que je viens d'énumérer, se trouveraient réunis sous le même toit. Cette construction ne coûterait pas plus cher au gouvernement que le montant qu'il dépense actuellement. Ce qu'il paie pour le loyer des différents bâtiments qu'il occupe serait plus que suffisant pour payer l'intérêt de l'argent d'un édifice public dans cette dernière ville et cela sans compter l'avantage considérable qu'en retirerait le public.

Je ferai donc remarquer au directeur général des Postes et au gouvernement que puisqu'il possèdent dans cette ville un terrain qui est payé, ils devraient s'occuper de cette question et construire immédiatement un bâtiment public à Arichat. Le petit bureau de poste qu'ils ont actuellement appartient au directeur de la poste. Il a été réparé il y a quelques années, mais il est maintenant dans un état de vétusté complète. J'espère que l'honorable directeur général des Postes va s'occuper de cette question et que cette ville va obtenir les commodités dont elle a besoin.

M. McALISTER : M. l'Orateur, j'approuve de tout cœur ce que vient de dire l'honorable préopinant relativement aux salaires insuffisants payés aux directeurs de la poste dans les campagnes. Je connais dans mon propre comté des directeurs de la poste qui reçoivent les malles chaque jour, qui sont obligés de garder leurs bureaux ouverts pour le public toute la journée, et qui pour cela ne reçoivent que $15, $20 et $24 par année ? Ils sont obligés d'être à leur bureau tous les jours et de distribuer les matières postales qui arrivent chez eux. Lorsque vous songez au montant qu'ils reçoivent chaque jour, ce dernier paraît encore plus faible que lorsqu'on cite le salaire de l'année. Un directeur dela poste qui est payé $12 par année reçoit un peu plus de 3 cents par jour, et celui qui reçoit $24 a 6 cents par jour.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Quel est le revenu de ces bureaux ?

M. McALISTER : Il ne suffit pas de prendre en considération la seule question du revenu. Le directeur de la poste est obligé de tenir son bureau ouvert pour les personnes qui viennent déposer des lettres à la poste ou en retirer, sans s'occuper du revenu du bureau. Je considère que ces émoluments ne sont pas suffisants, et je crois qu'une augmentation des salaires de ces employés rencontrerait l'approbation du parlement et du pays. Ces directeurs de la poste dans les campagnes sont les officiers les moins payés de tous employés publics du pays, et je crois que cette question devrait être prise en considération.

Comme l'a dit l'honorable député de Richmond, le gouvernement actuel est convenu de payer les salaires accordés par l'ancienne administration, mais il n'est pas encore trop tard pour modifier ce système, et je crois que le temps est arrivé pour l'honorable directeur général des Postes de s'occuper sérieusement de cette question, et d'essayer de donner à ces employés des émoluments plus considérables que ceux qu'ils reçoivent actuellement. Je dois aussi ajouter que ceux qui transportent la malle dans les campagnes reçoivent de bien faibles salaires. Il est vrai que des soumissions sont demandées pour ces entreprises, mais lorsqu'ils savent que le montant qui doit leur être accordé va être réduit, ils consentent à accepter le contrat à un prix tellement bas, qu'ils sont incapables de réaliser le moindre profit. Je crois que lorsqu'on accorde des augmentations de salaires à ceux qui ont des entreprises considérables ou qu'on ne les réduit jamais, on devrait faire de même pour ceux qui transportent la malle dans les campagnes.

M. TAYLOR : Mon honorable ami (M. McAlister) qui vient de parler a fait allusion aux directeurs de la poste dans les campagnes, et si j'ai bien compris la réponse donnée par le directeur général des Postes il y a un instant, il a dit que les salaires étaient basés sur le percentage du revenu du bureau de poste.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela est vrai à l'exception de ceux qui reçoivent seulement un salaire de $10.00.

M. TAYLOR : J'ai compris que l'honorable directeur général des Postes avait dit que le salaire était basé sur un percentage de 40 pour 100 pour les salaires au montant de $800 et sur un percentage de 25 pour cent au-dessus de ce dernier montant.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Jusqu'à concurrence de $10,000.

M. TAYLOR : J'ai constaté que le gouvernement actuel avait modifié l'arrangement qui existait sous l'ancienne administration, parce que j'ai eu occasion de soumettre plusieurs cas à l'ancien sous-ministre du département, le lieutenant-colonel White. Ce système était double ; d'abord, le salaire était basé sur le revenu, mais à part cela, il y avait une certaine épreuve établie au moyen d'un calcul fait deux fois par année. Si les affaires calculées d'après ce dernier système paraissaient être plus considérables qu'en se basant sur le percentage du revenu, le salaire était basé sur le système indiqué en deuxième lieu. Il est possible qu'il soit reçu beaucoup plus de lettres à un bureau de poste qu'il n'en est expédiées, de sorte que si le directeur général des Postes administre les affaires du bureau de poste en se basant sur le revenu, il commet une injustice à l'égard des directeurs de la poste à plusieurs endroits.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il ne faut pas que l'honorable député se rende coupable d'erreur à ce sujet. J'ai déclaré de la manière la plus formelle que je n'avais modifié en aucune manière le système de rémunération. Cette énumération est faite chaque année, mais je crois que le but de cet examen est de constater si le revenu est toujours le même ou s'il a augmenté. Je ne crois pas qu'il soit à craindre que les rapports du revenu ne représentent pas le véritable revenu. Cette énumération est toujours prise en considération.

M. TAYLOR : Ainsi donc le revenu n'est pas la seule base sur laquelle vous établissez vos calculs, parce que, quand j'ai parlé au sous-ministre du ministère des Postes, je lui ai indiqué certains cas dans lesquels l'énumération était plus considérable que le revenu, et les salaires furent fixés conformément aux remarques que j'avais faites. Le directeur général des Postes commet une injustice encore plus grave à l'égard des directeurs de la poste dans les campagnes, parce que non seulement il exige qu'ils fassent leur ouvrage pour $20 ou $30 ou $40 par année, mais il les prive de plus de leur droit de vote. S'ils votent, ou bien s'ils assistent à une assemblée politique, leur sort est réglé.

Dans mon comté, presque tous les directeurs des postes ont été destitués les uns pour avoir assisté à une assemblée politique, les autres pour avoir voté en faveur du candidat conservateur ; tous ces employés retiraient de faibles salaires. L'honorable ministre (M. Mulock) semble avoir établi comme règle qu'à part l'accomplissement, par ces directeurs de la poste, de leur devoir pour quelques dollars par année, à peine, il veut qu'à part cela ils soient liés à jamais au parti libéral. L'honorable député de Wellington (M. McMullen) a félicité l'honorable directeur général des Postes sur la manière habile avec laquelle il a administré ce ministère. Qu'il me permette de lui dire que dans les districts ruraux, le directeur général des Postes a fermé un grand nombre de petits bureaux de poste qui étaient très utiles, tout cela afin de grossir le chiffre du revenu de son ministère.

Je puis citer comme exemple de cela, un cas dans lequel dix-neuf familles sont obligées de parcourir huit ou dix milles pour aller chercher leur malle, tout cela simplement parce que l'ancien directeur de la poste de cet endroit était un conservateur et que le gouvernement actuel a jugé à propos de le destituer sans lui nommer de remplaçant. Dans Lake-sud, le bureau de poste a été transporté du centre de la colonie, à une grande distance dans l'ouest, où il est utile à deux ou trois familles, maintenant, et les autres habitants sont obligés de parcourir huit milles pour se rendre à Gananoque chercher leur malle.

A d'autres endroits, encore dans le but d'augmenter les revenus de son ministère, le directeur général des Postes, a dans plusieurs comtés réduit le service à deux fois par semaine, alors qu'auparavant ce service se faisait tous les jours. Ellisville avait un service quotidien qui est devenu semi-hebdomadaire. Ce système a été mis vigueur dans tout le pays. Il n'est donc pas surprenant que les finances du ministère des Postes soient dans un meilleur état, mais ce sont les districts ruraux qui souffrent de cette économie. Voilà ce qui s'est passé dans mon comté, et j'ai entendu formuler les mêmes plaintes dans toutes les parties du pays.

Mais ce qu'on peut sérieusement reprocher au gouvernement c'est de renvoyer d'office les directeurs de la poste à qui il ne paie qu'un misérable salaire parce qu'ils osent se montrer sympathiques aux conservateurs.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne veux pas laisser passer ces remarques sans commentaires. L'honorable député (M. Taylor) semble avoir fait une bien malheureuse expérience.

M. TAYLOR : C'est vrai.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pas un bureau de poste ne s'est fermé et nulle part n'a-t-on reçu la malle moins souvent, sans que cela ait eu pour raison la bonne administration des postes et l'intérêt du service public. Voilà ce que je dois dire à la Chambre. On aurait tout à fait tort de prétendre le contraire ; cette branche du service public, on s'est efforcé d'y apporter de l'amélioration, au lieu de la diriger d'une manière étroite et mesquine comme l'honorable député (M. Taylor) prétend qu'on l'a fait. Le service de la malle au Canada est, aujourd'hui, plus actif, et représente plus de distance parcourue que jamais.

M. TAYLOR : Assurément, si l'on tient compte du Yukon.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Sans compter le Yukon, le service de la malle représente aujourd'hui un parcours de 1,000,000 de milles par année, de plus qu'il n'en représentait il y a trois ans, lors de notre avènement au pouvoir.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il y a aussi un plus grand nombre de bureaux de poste ; si l'on en a fermé quelques-uns, c'est qu'ils n'avaient plus d'utilité : il en a été ouvert un plus grand nombre pour la commodité du public. Mon honorable ami (M. Taylor) m'en croira s'il le veut, je déclare franchement au comité que l'amélioration du service postal au Canada a été le grand objet de ma politique.

M. GANONG : Il me fait plaisir de voir que le directeur général des Postes est resté fidèle à la politique qu'il prêchait avant les élections de 1896, savoir, que la construction de nouveaux bureaux de poste devait dépendre de l'urgence qu'il y aurait et des revenus qui en proviendraient. Depuis cette époque, on a voté des crédits pour des bureaux de poste ; notamment, dans les comtés si bien représentés par le ministre de la Milice et de la Défense (M. Borden) et par le ministre des Finances (M. Fielding). Cela nous a quelque peu portés à croire que ces cas d'urgence étaient de nature politique et ne tiraient pas leur justification de ce revenu d'après lequel le gouvernement prétend agir en cette matière. Si le revenu du bureau de poste du comté de Shelburne —$1,300.67, je crois—justifiait la construction d'un édifice public, celui du bureau de poste de Saint-André, dans le comté de Charlotte—$2,251, par année, n'en justifiait pas moins la construction d'un autre à cet endroit. Saint-André est une des villes d'eau les plus populaires de la côte ; le directeur y tient son bureau d'une manière irréprochable, mais le bâtiment n'est malheureusement pas en harmonie avec l'objet pour lequel on l'a choisi ; il est loin de recommander le Canada auprès des visiteurs qui nous viennent des Etats-Unis. J'avoue, avec l'honorable député de Guysborough (M. Fraser) qu'on pourrait dépenser plus judicieusement les deniers publics, et faire des économies, si l'on prêtait l'oreille aux revendications de nos petites villes. Le revenu postal de la ville de Saint-Georges, dans mon comté, est à peu près égal à celui de Shelburne, qui a son bureau de poste. C'est avec confiance que je recommande à l'attention du ministre les requêtes de Saint-André et de Saint-Georges, dans le comté de Charlotte.

M. MOORE : Il nous arrive si rarement de nous accorder tous sur une question, que, le cas échéant, nous hésitons à passer à une autre qui peut prêter à la querelle. Quant on ne paie des directeurs de la poste que $12 par année, il est ridicule de croire qu'ils vont parfaitement répondre aux exigences de leur état. Celui d'Oliver, non loin de la ville où je demeure, a un salaire de $12 par année ; il a remplacé son beau-père décédé après avoir occupé cette position pendant des années. Libéraux tous deux, ils ont eu moins qu'ils ne méritaient ; pourtant, pour le même ouvrage, un bon libéral ne devrait-il pas recevoir autant qu'un bon conservateur ? Peu importe que le directeur d'Oliver soit de mes adversaires politiques, je serais heureux de lui voir accorder un salaire convenable ; il est obligé de veiller jusqu'à dix heures du soir, faire l'échange des malles deux fois par jour, et il fait tout cela à l'année, pour $12.

Maintenant, un autre point. Le revenu postal à Magog varie de $3,000 à $4,000 par année ; il me semble que c'en est assez pour mériter à Magog la considération du gouvernement, et il devrait y avoir là un nouveau bureau de poste et un bureau des douanes.

M. FOSTER : Le directeur général des Postes a-t-il fait récemment quelque amélioration au service postal dans le district de la Rivière à la Pluie, et en particulier dans la direction de la Seine ? Le service s'y est très mal fait dans le passé, et s'y fait encore de la même manière, je crois. Me trouvant, l'été dernier, au bureau de la Compagnie de la Baie d'Hudson à Fort-Francis, j'y ai vu entrer un Américain avec un paquet de lettres, et je l'ai vu en recevoir un autre en échange, puis, se diriger vers une autre petite place d'affaires où la même opération s'est répétée. Ayant demandé la raison de ce manège, j'appris que les hommes d'affaires de Fort-Francis s'étaient entendus pour payer eux-mêmes un homme qui leur apportât la malle de Kouchiching, E.-U., en face de Fort-Francis, venant par la route américaine de la malle, et qui recueillît les lettres et les expédiât par la même route. Voilà ce à quoi ils sont obligés pour répondre aux exigences de leurs affaires. Il en est ainsi à Mine-Centre, un important village minier, à 30 ou 40 milles plus loin que Fort-Francis ; il y a là beaucoup d'industrie et une forte population de mineurs—400 à 500 et même 1,000 qui sont à l'œuvre à cette saison-ci de l'année ; eh bien ! ils n'ont qu'un moyen d'obtenir un service satisfaisant, c'est de se cotiser ensemble pour faire voyager un courrier entre cet endroit et Fort-Francis. Il me semble qu'une place aussi importante et aussi prospère mériterait plus d'attention. En hiver, la malle n'y arrive qu'une fois par semaine. L'été dernier, les bateaux l'y apportaient deux fois par semaine, mais les neuf-dixièmes des correspondances y sont envoyés par voie de Tower et de Harding, par la voie postale des Etats-Unis. Je voudrais savoir du directeur général des Postes s'il a amélioré récemment le service dans cette partie du pays ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'hiver dernier, la malle arrivait à Fort Francis par le Portage du Rat et par le chemin de fer qui traverse le pays. A quels

intervalles ? Je ne saurais dire. Peut-être mon honorable ami le sait-il, lui ?

M. FOSTER : De Portage du Rat, une fois par semaine, et une fois par semaine, de l'autre direction.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En hiver, Fort Francis est, pour ainsi dire, innacessible, et la région comprise entre cet endroit et la ligne du chemin de fer, n'est habitée que par des hommes de chantier. L'hiver dernier, il y en avait de 300 à 400 qui travaillaient dans ce district et par la création d'un service de diligences et par l'établissement d'un hôtel le long de la route, —une route qui s'étend de 80 à 90 milles à travers ce pays inhabité, quelques personnes ont eu l'occasion de faire de bons bénéfices. Mon honorable ami dit que, l'été dernier, la malle se rendait là deux fois la semaine ; c'est peut-être exact. A tout événement, j'ai tenté, cette année, une amélioration. Il a été établi deux lignes de steamers entre Portage du Rat et Fort Francis, qui en est le terminus.

M. FOSTER : Il y a une ligne quotidienne entre Fort Francis et Mine Centre.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'une de ces lignes appartient au capitaine Lewis, l'autre, à la compagnie de Navigation du Pacifique Canadien. Cette dernière s'est récemment pourvue de deux bateaux à marche rapide, et tel était mon désir d'améliorer le service postal, que j'ai pris sur moi de m'entendre avec cette compagnie à cette fin. Elle se propose de faire faire à ces deux steamers trois voyages par semaine, et deux autres voyages par semaine à deux autres petits steamers qu'elle possède aussi.

M. FOSTER : Je crois que le "Keenora" fait aussi trois voyages par semaine.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Alors, cela fait cinq voyages par semaine. Je n'ai pas voulu m'entendre pour plus de trois voyages par semaine, et j'ai représenté au gérant que son vaisseau étant le plus rapide, je lui confierais le service de la malle dès le commencement de mai dernier. Mon honorable ami a assez d'expérience du service public pour le savoir, quelles que soient nos intentions, quelque profitables qu'elles puissent être à une localité, il arrive souvent que les intérêts de cette dernière portent ses sympathies dans une autre direction, et qu'il s'ensuit, parfois, un ralentissement dans l'amélioration du service public. Eh bien ! c'est ce qui se présente aujourd'hui ; les amis du capitaine Lewis, à ce que j'ai vu, ont jugé qu'il serait injuste d'enlever le service de la malle à son bateau qui la transportait lorsqu'il n'y en avait pas d'autres. D'après mes ordres, un officier y est allé voir si l'on pouvait s'entendre de manière à faire voyager les bateaux à des jours différents, et avoir la malle au moins quatre fois par semaine—deux fois par le bateau du capitaine Lewis et deux ou trois fois par l'autre bateau. Mercredi de cette semaine, j'ai envoyé un officier auprès de M. Henderson, inspecteur à Toronto, lui dire de se rendre immédiatement à Portage du Rat, et d'y tenter un arrangement.

M. FOSTER : Si la malle se rendait à Fort Francis quatre fois par semaine, ce serait très satisfaisant ; mais que faites-vous du service postal à Mine Centre ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'en puis parler pour le moment, on n'y avait pas attiré mon attention ; mais je vais y voir.

M. McALISTER : Le directeur général des Postes voudrait-il dire d'après quel système sont payés les directeurs de la poste au Nouveau-Brunswick ? Les recettes brutes sont de $39,438 et les salaires, de $19,889 seulement ; je suppose, dans les autres provinces, on détermine les salaires d'après cette proportion-là.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est cela. Le salaire est au minimum, là où le service du bureau est, pour ainsi dire, nominal, et où le revenu n'est que d'une bagatelle. Si le revenu excède une certaine somme, de façon que 40 pour 100 de cette somme équivalent à plus que le salaire minimum, le salaire est alors déterminé d'après ce percentage ; mais si le revenu brut est tel, que 40 pour 100 de ce qu'il représente n'équivalent pas à plus que le minimum, alors, c'est le salaire préfixé qu'on alloue.

M. McALISTER : Le chiffre des recettes n'est-il pas suffisant pour permettre d'augmenter les salaires des directeurs de la poste, sans perte de revenu ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ferai remarquer à mon honorable ami que l'entretien d'un bureau de poste coûte quelque chose, à part le salaire du directeur. Sans parler de ce salaire, dans un grand nombre de ces petits bureaux, les frais de service excèdent les revenus. Il ne serait ni juste, ni raisonnable, de retirer tout simplement les revenus et de distribuer des salaires. Il est d'un grande commodité pour le peuple d'avoir des bureaux de poste ici et là, mais si, dans un district éloigné, on en établit un à chaque mille, il ne sert qu'à quelques familles. Je ne crois pas me tromper en disant qu'à la Nouvelle-Ecosse, il y a un comté qui possède près de deux cents bureaux de poste ; je ne suis pas prêt à dire quel est le revenu moyen, mais ce doit être comparativement peu de chose. Or, si l'on multiplie les bureaux de poste pour accommoder le peuple,—je ne dis pas qu'on ne le fera pas—et si l'on en établit un à tous les deux ou trois milles, il ne peut être alloué un fort salaire à chaque officier. Mon honorable ami devra choisir entre peu d'officiers avec de gros salaires et beaucoup d'officiers avec de petits salaires. La multiplication de

petits bureaux de poste dans les districts ruraux accommoderait fort ces derniers, car, quand on a déjà une maison, ce qu'il y a de mieux ensuite, c'est de pouvoir y faire arriver, sans se déranger, tout ce dont on a besoin.

M. TYRWHITT : Je désirerais signaler à l'honorable ministre certaines difficultés survenues dans ma division. L'avènement du parti libéral au pouvoir a coincidé avec l'annulation d'un grand nombre de contrats, et il est arrivé que, pour être plus sûrs de succéder aux anciens entrepreneurs, quelques-uns ont fait une soumission trop basse, et voudraient maintenant se voir libérer des contrats qu'ils ont obtenus. Tel est, par exemple, le cas de Thomas Farley, qui transporte la malle de Lisle à Black Bank, distance de 14 milles, pour cinquante cents de la course. J'ai demandé au parlement de vouloir bien le décharger de cette obligation. Je prie le directeur général des Postes de prendre note de ce cas particulier ; il y en a beaucoup d'autres, mais la pauvreté de l'entrepreneur fait peut-être de celui-ci le pire de tous.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député dit qu'il a écrit au département ? Je n'ai pas vu sa lettre, mais je ne doute pas qu'on ne l'ait reçue, et qu'on ne s'en soit occupé officiellement.

M. TYRWHITT : C'est au commencement de l'hiver, vers le mois de janvier, que je l'ai écrite.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Un grand nombre de lettres ayant simplement trait aux affaires, vont tout droit aux employés du département bien qu'on les ait adressées à celui qui en est le chef. Tel a été, sans doute, le sort de la lettre de mon honorable ami. Quant à annuler le contrat de cet entrepreneur, j'ignore que la loi me le permette, que ce contrat se rapporte au transport de la malle ou à l'exécution de n'importe quel autre devoir.

M. TYRWHITT : Si l'honorable ministre veut bien me le permettre, je lui citerai un précédent ; le cas de Henry Stone, un courrier, qui passait devant ma propre porte, et dont on a annulé le contrat. Que l'honorable ministre veuille bien s'en souvenir, c'est lui-même qui a annulé ce contrat pour le transporter à John Cook, sans soumissions, je crois.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami se trompe. Henry Stone n'a pas été déchargé de son contrat parce qu'il ne payait pas assez, mais parce qu'il l'avait obtenu indépendamment de la loi. J'ai annulé ce contrat, non pour décharger l'entrepreneur d'un contrat qui ne payait pas assez, mais pour l'adjuger suivant soumissions, d'après la loi.

M. TYRWHITT : Toujours est-il qu'aussitôt qu'il eût obtenu ce contrat, il voulait absolument s'en débarrasser, parce qu'il y perdait. J'ai ensuite appris que le contrat avait changé de mains.

M. BELL (Addington) : N'y a-t-il pas dans le contrat une clause d'après laquelle, à trois mois d'avis, l'entrepreneur peut en être déchargé ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela dépend du contrat lui-même.

Montant requis pour rembourser à la police à cheval du Nord-Ouest, ce qu'elle a payé comme secours aux Métis nécessiteux pendant les années 1897-98 et 1898-99.....$ 80

Il est entendu depuis ces dix dernières années, que, dans des cas de grande nécessité, les officiers de la police à cheval peuvent offrir de petits montants comme secours, et le département de l'Intérieur a généralement obtenu un crédit à même lequel il rembourse à la police à cheval ces dépenses-là. Du 1er juin 1898, au 30 avril 1899, on a reçu du contrôleur de la police à cheval du Nord-Ouest des états de compte pour un montant de $576.79. On affectera une part de ces crédits au paiement de ces comptes, la différence devant servir à payer les autres comptes dont les états nous arriveront. Il se dépense généralement, de cette manière, environ $500 ; cette année, il s'en est dépensé un peu plus.

Montant requis pour payer la différence des dépenses de la commission d'enquête sur le chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau.....$ 600

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les commissaires ayant voulu se faire payer pour les dimanches comme pour les autres jours, ainsi qu'il appert des mémoires qu'ils nous ont adressés, le département d'après mes ordres, a retranché ce qu'ils nous demandaient pour les dimanches. Sur ce, les commissaires ont parlé de poursuivre le gouvernement et j'ai soumis le cas au département de la Justice. J'ignore si celui-ci a émis une opinion formelle, mais toujours est-il qu'il nous a ordonné de payer ; c'est pourquoi je demande ce crédit.

M. FOSTER : Ont-ils travaillé le dimanche?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne crois pas qu'ils aient siégé, mais ils ont, sans doute, voyagé une partie du temps que les difficultés ont duré. Ils ont prétendu avoir droit à tant par jour, d'après la règle ordinaire, pour tout le temps qu'on les a payés. D'après moi, il aurait fallu en excepter les dimanches.

M. FOSTER : Pourquoi ne l'avez-vous pas fait ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je l'aurais bien fait, mais au département de la Justice, on refusait de m'appuyer.

M. FOSTER : Combien cette commission a-t-elle coûté en tout ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Dans quelques minutes, je serai en état de le dire à l'honorable député.

M. FOSTER : Comme l'honorable député de Pictou (M. Bell) se proposait de dire quelques mots sur ce sujet, s'il n'y a pas, au budget principal, d'autre item pour cette commission, j'espère que l'honorable député (M. Bell) aura son tour, advenant l'examen d'un autre crédit ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui, d'aucun de mes budgets.

Montant requis pour dépenses et salaires se rapportant à la commission instituée pour s'enquérir des réclamations des Métis dans les Territoires du Nord-Ouest, à même lequel il est permis de payer J. A. Côté comme commissaire des Métis, nonobstant toutes dispositions de l'Acte du service civil, à ce contraire.....$1,000

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je crois avoir donné à ce sujet, tous les renseignements requis, en discutant, hier soir, la question de la commission des Métis.

M. FOSTER : Combien cette commission est-elle payée ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : M. Côté reçoit $5.00 par jour, en sus de son salaire et de ses dépenses ; naturellement, on ne peut payer cela sans un vote du parlement.

Police à cheval du Nord-Ouest.
Requis pour achever le service de l'année .....$ 50,000

M. FOSTER : Encore un crédit pour la police à cheval du Nord-Ouest sous l'item 74.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : L'item 74 concerne la police du Yukon. Le présent item, n° 72, a rapport à la police des territoires du Nord-Ouest. Voici pour quelle raison nous demandons un crédit additionnel ; en 1896-97, la police à cheval a coûté $526,162.05 ou $6,852.12 de moins que l'année précédente. Nous n'étions encore que des novices. L'année suivante, elle nous a coûté $369,638.88, ou $156,523 de moins que l'année précédente. Nous avions trop osé : à notre arrivée au pouvoir, en 1896, la police comptait 750 hommes ; en 1897, nous avons résolu de la réduire à 500 hommes, ce qui ne pouvait se faire aussi rapidement que nous l'aurions voulu. L'année dernière, l'effectif en est descendu à 550, et c'est ce qu'il est aujourd'hui. Ce qui nous empêchait de réduire cet effectif——

M. FOSTER : Au Nord-Ouest, voulez-vous dire ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Certainement, c'est tout à fait à part du Yukon, où nous avons 200 hommes. Ce détachement est sous la direction du ministère de l'Intérieur. Je ne parle que des détachements des territoires du Nord-Ouest. Nous entendons en réduire le chiffre de 750 à 500. Il est actuellement de 550. Nous allons en retirer 50 hommes et les envoyer au Yukon pour y en remplacer d'autres qui abandonnent le service. Le détachement se trouvera alors réduit au chiffre de 500 hommes.

M. FOSTER : Combien a-t-on dépensé, cette année ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Nous avons eu un crédit de $353,750 et il nous manque $50,000.

Nous n'avons pas pu diminuer l'effectif aussi rapidement que nous l'aurions désiré, car il nous a fallu envoyer 20 hommes au Pas du Nid-de-Corbeau, pendant la construction du chemin de fer. Il nous a fallu aussi maintenir une réserve d'hommes capables et parfaitement entrainés pour le service du Yukon. Nous avons été obligés de plus, d'envoyer un détachement dans le nord, sur la route d'Edmonton que prennent beaucoup de mineurs pour se rendre au pays de l'or. A l'heure qu'il est, nous avons dans cette région, 60 hommes sous les ordres du surintendant Griesbach ; ils sont distribués comme suit : Fort Saskatchewan, 30 ; Edmonton, 6 ; Edmonton-sud, 1 ; Saint-Albert, 1 ; Innisfail, 1 ; Red Deer, 1 ; Beaver Lake, 1 ; Westaskiwin, 1 ; Rivière qui Barre, 1 ; Lac Sainte Anne, 1 ; Athabaska Landing, 1 ; Petit Lac des Esclaves, 3 ; Rivière de la Paix, 4 ; Fort Smith, 2 ; patrouille spéciale, 6 ; tous ces endroits sont très éloignés au nord et à l'ouest.

A la Rivière de la Paix, à Fort Smith, au Petit Lac des Esclaves et à Athabaska Landing, nous maintenons des hommes continuellement. Il y a aussi une patrouille de 6 hommes qui remontent et descendent continuellement les rivières en été et en hiver. L'été, ils ont surtout pour mission de prévenir les incendies de prairie qui pourraient être allumés par des voyageurs imprudents. Ils protègent aussi les voyageurs et maintiennent l'ordre.

Je répète que nous avons été obligés de garder plus de monde que nous ne pensions et que la diminution de l'effectif ne s'est pas faite aussi rapidement que nous l'espérions. Nous avons excédé nos crédits de $50,000 et cette somme se répartit comme suit : Salaire des hommes, $16,000 ; entretien, fourrage, combustible, éclairage, $7,000 ; transport et fret, $15,000 ; provisions et habillement, $12,000.

M. PRIOR : L'honorable ministre considère-t-il que 550 hommes suffisent pour donner un service efficace dans le Nord-Ouest ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Ils rendent assurément d'excellents services dans le Nord-Ouest. Il est vrai qu'il y a toujours des colons qui demandent à ce que l'effectif soit augmenté, et qui désirent avoir plus de protection contre les feux de prairie et les voleurs de bestiaux, surtout du côté de la frontière américaine. Mais ces plaintes diminuent à mesure que la population augmente. C'est surtout à l'automne qu'on nous demande plus de monde, mais nous avons constaté qu'il suffisait d'avoir un homme çà et là, car lorsqu'il découvre une incendie, il donne l'alarme, et les colons se mettent à l'œuvre eux-mêmes. Le pays se colonise graduellement, et l'effectif pourra être diminué en conséquence.

M. FOSTER : Que font ces six hommes à Edmonton ?

Le PREMIER MINISTRE : Je suppose qu'ils font la patrouille dans toutes les directions, mais ne font pas de service municipal, ce qui, d'ailleurs, n'est pas nécessaire, je crois.

M. FOSTER : Est-ce qu'il n'y en a plus dans le Manitoba ?

Le PREMIER MINISTRE : Non.

M. FOSTER : L'honorable ministre parle de diminuer l'effectif. Il y a quelques années, à la suite d'un débat, l'ancien gouvernement avait décidé de réduire l'effectif qui était de 1,000 à 750. Mais l'honorable ministre n'a pas pu le réduire davantage et je crois qu'il a agi sagement. Tous les établissements de colons désirent avoir quelques constables parmi eux et le gouvernement a raison de les habituer à compter sur eux-mêmes. D'ici à quelque temps, il faudra encore compter sur la police à cheval, vu le développement du pays, dans la direction du nord. Mais ce que je voudrais surtout savoir, c'est si le moral et l'ensemble de la discipline de la troupe sont aussi bon qu'il y a deux ans. Le fait de choisir les meilleurs hommes pour les envoyer au Yukon et ailleurs n'a-t-il pas jeté la désorganisation dans ce corps dont nous étions si fiers ? J'ai entendu exprimer cette opinion par des hommes compétents et je crois que c'est l'opinion qui prévaut au Nord-Ouest.

Le PREMIER MINISTRE : Ce n'est pas du tout mon opinion. Si l'honorable député examine le dernier rapport il verra que ce corps n'a pas dégénéré ; mais je dois avouer que nous sommes obligés de lui porter un peu plus d'attention. Nous avons décidé de rétablir l'école que nous avions à Régina et d'y tenir un plus grand nombre d'élèves. Avec une cinquantaine d'hommes bien exercés, il n'y a pas lieu de croire que nous ne conserverons pas à ce corps toute son efficacité.

M. FOSTER : Combien en a-t-on envoyé au Yukon ?

Le PREMIER MINISTRE : 200.

Police à cheval du Nord-Ouest—
Montant nécessaire pour compléter le service de l'année $385,000

M. FOSTER : Je demanderai au ministre de nous fournir des explications complètes sur toute cette affaire.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : En 1898, il a été voté $346,250. Ce nouveau crédit de $385,000 est destiné à couvrir deux mandats du Gouverneur général. L'honorable député (M. Foster) a sans doute lu la clause 79, du bill des subsides, concernant l'indemnité qui a été payée aux officiers de la police à cheval. Il faudra pour cela $144,077.19. Cela fait un total de $875,327.19.

M. FOSTER : Cela ne fait que $790,000. $200,000 couvrent-elles les mandats du Gouverneur général ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non. Le crédit que nous demandons est de $385,000, et c'est cette somme qu'il faut pour couvrir les mandats du Gouverneur général.

M. FOSTER : Cette somme couvre les deux mandats, mais les deux mandats réunis s'élèvent-ils à la somme de $385,000 ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non.

M. FOSTER : Pour quelles sommes sont ces mandats ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'un est de $150,000, et l'autre de $175,000. Les deux réunis s'élèvent à $325,000. Nous demandons maintenant $385,000, et cela joint au crédit voté l'an dernier nous donnera un total de $875,327.19. Les comptes approuvés par le surintendant de la police, jusqu'à la présente date sont de $731,010.98, et sont répartis comme suit :

Salaires	$ 130,512.16
Entretien, fourrage, nourriture des chiens, combustible et éclairage	181,363.22
Habillements, provisions, chevaux, chiens, munitions, hôpitaux, papeterie, etc	64,942.96
Guides, logements des hommes, frais de voyages	10,647.32
Transport et fret	233,014.67
Dépenses éventuelles	6,313.64
Edifices construits	104,217.01
Total	$ 731,010.98

Cela nous laisse une balance de $144,316.21, qui se répartit comme suit :

Salaires	$ 50,000.00
Entretien, fourrage, nourriture des chiens, combustible et éclairage	25,000.00
Habillement, provisions, chevaux, chiens, etc	14,316.21
Transport et fret	30,000.00
Construction d'édifices	25,000.00
Total	$ 144,316.21

L'entretien des hommes coûte très cher ; mais cela comprend l'entretien de tous les

fonctionnaires du Yukon. Le transport des marchandises et effets s'élève à $233,000; cela comprend le transport de presque tout ce qui a été envoyé au Yukon pour toute l'administration, à l'exception de ce qui regarde le ministère de la Milice. Les édifices ont coûté $104,000, et il y en a 26. Ils sont presque tous des édifices considérables, à Dawson, Selkirk et Tagish, nous avons des casernes importantes. Il y a aussi un poste sur le Sentier de Dalton, à peu de distance de la frontière provisoire. Nous avons des édifices considérables à la Rivière Stikine, où nous avons trois hommes. A Tagish, nous avons aussi une grande caserne.

M. FOSTER : Ces édifices à Dawson et à Selkirk, sont-ils permanents ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. FOSTER : Qu'ont'ils coûté ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai fait erreur en disant que nous avons un édifice important à Selkirk. Je confondais avec les casernes que le ministre de la Milice et de la Défense y a fait construire, et qui n'appartiennent pas à la police. Nous n'avons qu'une petite construction à Selkirk.

M. FOSTER : Cette dépense de $230,000, dans une année pour des constructions, représente-t-elle quelque valeur permanente ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La caserne de Dawson est une construction permanente. Il y en avait une petite qui a été considérablement agrandie. Elle coûtera environ $60,000 et elle n'aura pas besoin d'être changée, si ce n'est pour l'agrandir encore, ce qui, je crois, ne sera pas nécessaire avant des années. Elle peut loger 150 hommes.

M. FOSTER : Comment sont distribués ces 200 hommes ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il y a en tout 13 officiers, y compris les médecins, 208 sous-officiers et hommes de polices, et 38 conducteurs de chiens et constables spéciaux, ce qui donne un total de 259. Nous avions beaucoup de conducteurs de chiens, vu que la police était chargée du transport de la malle.

M. FOSTER : A quel département a-t-on chargé les frais du service postal ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Toutes les dépenses ont été payées à même ce crédit.

M. FOSTER : Tous les fonctionnaires du Yukon sont nourris à même les provisions de la police à cheval ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Pour le présent.

M. FOSTER : On doit avoir l'intention de distribuer ces dépenses entre les différents départements auxquels ces fonctionnaires appartiennent ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui, à partir du 1er juillet. Il sera assez difficile de faire un partage exact de la dépense, mais je crois qu'on pourra arriver à un calcul assez juste.

M. FOSTER : Est-ce la police qui a fait tout le service postal ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je me trompe en disant que c'est la police qui a fait tout le service postal. Un peu avant la formation de la glace, au commencement de l'hiver, le directeur général des Postes et moi, avons décidé de faire transporter 700 livres de matières postales, deux fois par mois entre Dawson et le lac Bennett. J'ai surveillé l'affaire très attentivement et le major Wood, qui est à Tagish, a fait rapport que ce service a été maintenu très régulièrement tant que les chemins étaient praticables, mais que pendant une certaine partie de la saison la glace se brise et il est impossible de franchir le lac. Je travaille à faire pratiquer un passage sur terre à ces endroits, et j'espère que l'hiver prochain nous aurons un service qui ne souffrira pas de retards. Toutes ces dépenses ont été payées à même les fonds destinés à la police.

M. FOSTER : Quand le ministre de l'Intérieur a conclu cet arrangement avec le directeur général des Postes, ce dernier ne s'est-il pas chargé du coût du transport de la malle ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Pas à cette époque-là. Nous avons discuté la chose, mais il était bien difficile de calculer ce que cela pouvait coûter.

M. FOSTER : C'était au département des Postes de pourvoir à ce service et il aurait dû faire une estimation du coût probable de l'entreprise et rembourser ces dépenses à la police. J'espère qu'à l'avenir il y aura une distribution et que le ministère des Postes supportera sa part des dépenses.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député n'a pas compris l'arrangement qui a été fait. Il ne s'agit pas de mettre les dépenses d'un département sur le compte d'un autre, mais il est bien inutile de faire demander le même crédit par deux départements. On pourra peut-être faire le partage entre les deux, mais il est indifférent que l'argent soit voté à l'un ou à l'autre. Ce n'est qu'une question de comptabilité. M. White m'informe que lorsqu'il s'est agi d'organiser le Nord-Ouest on demandait un crédit de $400,000, par année, pour tous les services sous le titre de "Territoires du Nord-Ouest", et que les dépenses n'étaient pas partagées entre les différents ministères.

M. FOSTER : Il ne s'agit pas ici d'un crédit pour services généraux, mais d'un crédit pour la police à cheval, et le ministère des Postes se trouve déchargé d'une dépense

considérable. Si on ne fait pas un partage, on aboutira à la plus grande confusion.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'y a pas eu de confusion lorsqu'il s'est agi d'organiser le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.

M. FOSTER : J'ignore si le partage n'a pas été fait, et le directeur général des Postes ne le sait pas non plus.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je le sais par le renseignement que me fournit M. White.

M. FOSTER : Si le ministre des Postes fait transporter la malle par le ministre de l'Intérieur, il devrait lui payer un prix raisonnable pour ce service. Pour arriver à déterminer ce qui serait un prix raisonnable, le directeur général des Postes devrait faire une estimation de ce que ce service lui coûterait, et faire ensuite une certaine réduction, vu que le ministre de l'Intérieur a déjà ses hommes sur les lieux et peut faire le service à meilleur marché. Les revenus de la poste n'ont pas été retirés par le ministre de l'Intérieur.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non.

M. FOSTER : Mon honorable ami est trop généreux ; s'il s'agissait de ses propres affaires il n'agirait pas ainsi ; s'il avait à supporter les dépenses, il exigerait les revenus. Le gouvernement devrait voir à ce qu'il soit fait un juste partage de ces dépenses postales.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le principe que pose l'honorable député ne me paraît pas souffrir de discussion et si un département fait un service pour un autre, il doit lui en être tenu compte. Dans le cas actuel les frais de ce service postal devraient être mis à la charge du département des Postes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous allons en tenir compte.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Voici comment les hommes sont distribués : à Skagway, 2 ; au sommet de la passe de Chilkoot, 3 ; au sommet de la passe White, 10 ; au lac Linderman, 3 ; au lac Bennett, 7 ; à Log Cabin, 4 ; à Caribou Crossing, 3. Tous ces postes, à l'exception du dernier sont dans la Colombie Anglaise. A la demande des autorités provinciales, nous avons retiré tous nos hommes, à l'exception de ceux que nous avons cru nécessaires pour protéger la douane, en cas de besoin.

M. FOSTER : Ceux que vous venez de mentionner sont ceux que vous croyez nécessaires ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. PRIOR : Tous ces postes ne sont pas dans la Colombie Anglaise.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Skagway, n'est pas dans la Colombie Anglaise.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce n'est pas certain.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est possible. Les deux hommes que nous avons là sont employés à la garde des provisions : à Tagish, 64 ; à McClintock River, 3 ; à White Horse Rapids, 3 ; au Lac Labarge, 3 ; au pied du Lac Labarge, 4 ; à McClintock, 5 ; à Big Salmon, 4 ; à Little Salmon, 6 ; à Tantalus, 5 ; à Five Fingers, 5 ; à Atlin, B.C., 1 ; à Selkirk, 5 ; à Ogilvy, 4 ; à Hutchikoo, 4 ; à Stewart River, 5 ; à Half-way Post, 4 ; à Selwyn, 4 ; à Indian River, 5 ; à Grand Forks, 7 ; à Dawson, 63 ; à Fort Constantine, 4 ; à Dominion Creek, 5 ; au poste du sentier de Dalton, 9 ; sur la rivière Stikine et à Glenora, 5 ; en tout, 259.

M. FOSTER : Tagish et Dawson sont les deux principaux postes ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui ; Tagish est le centre de distribution pour la partie sud du pays. Le major White est là et c'est lui qui a le commandement dans cette partie sud, sous les ordres du major Steele qui a le comamndement en chef du Yukon.

M. FOSTER : Auxquels de ces endroits y a-t-il des casernes ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : A tous ces endroits. Quelques-unes sont très petites. Elle sont en bois brut, mais solidement construites, et pourront servir pour plusieurs années. Elles seront des postes permanents sur la ligne de communication. On les utilisera aussi pour la ligne télégraphique et le service postal régulier qui doit être établi. Quelques-unes sont en dehors de la voie, mais la plupart pourront servir.

M. PRIOR : Ces casernes ont-elles été construites par les hommes ou a-t-on engagé des ouvriers ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La plus grande partie de l'ouvrage a été faite par les hommes, mais de temps à autre, ils ont été aidés par des ouvriers.

M. FOSTER : Le ministre peut-il nous dire combien il y a de soldats au Yukon ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je sais que l'ordre a été donné pour 250, mais j'ignore si c'est le nombre exact qui s'y trouve actuellement. Il y en a 100 à Dawson ; ils y ont été envoyés par le ministre de la Milice à ma demande, pour aider et servir de réserve à la police.

M. FOSTER : Alors, durant l'année on a dépensé entre $1,700,000 et $1,800,000 pour la milice et la police au Yukon ; car les militaires coûteront certainement aussi cher, sinon plus, que les hommes de police. Chaque homme de police a coûté au pays $4,375 par année, et il n'y a pas de doute que chaque militaire nous coûtera $5,000.

Pour justifier de pareilles dépenses le gouvernement doit être prêt à donner d'ex-

cellentes raisons. La présence de ces hommes dans le pays était-elle nécessaire ou non ? Je voudrais que le ministre nous explique quels étaient les devoirs et les fonctions de ces hommes, surtout pour ce qui concerne le maintien de l'ordre.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La Chambre sait quelles étaient les fonctions générales de la police à cheval, au Nord-Ouest. Au Yukon elles étaient à peu près les mêmes. Ils ont fait le service ordinaire de la police, et ont tenu le pays sous le contrôle de la loi. Ces hommes ont aussi aidé au service postal. Dans leurs moments libres, ils ont été occupés à se construire des casernes plus ou moins permanentes. Il est difficile de dire au juste ce qu'a fait la police au Yukon ; pour cela il faudrait donner l'emploi de son temps à chaque poste.

M. FOSTER : C'est à peu près le même partout.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne crois pas qu'il se trouve un homme dans le pays qui ait eu à faire un travail aussi ardu, aussi soutenu que les hommes de la police à cheval, dans ce district. Une grande partie de leur temps a été employée à faire la patrouille, à l'expédition et au transport de leurs munitions, au transport des munitions pour les autres départements, au maintien des voies de communication, au service général du gouvernement. Il était évident dès le commencement que ce corps aurait à faire une foule de choses que ne fait pas d'habitude la police. Ainsi, par exemple, chaque fois que nous avons envoyé des fonctionnaires là-bas, nous les avons mis sous les soins de la police qui les a conduits d'étape en étape. Cela a pris un partie considérable de leur temps, et c'est par ce seul moyen que nous avons pu entretenir des communications et faire voyager nos fonctionnaires.

Les membres du comité admettront que 250 hommes dispersés sur un district de 600 milles, où les communications sont difficiles, dangereuses, et où cette route de Skaguay était couverte d'hommes sans respect de la loi que la police devait surveiller, on admettra que ces hommes de police avaient une grande responsabilité, et le fait que l'ordre a été maintenu dans ce district est la plus grande preuve de l'efficacité de ce corps. Il est notoire que jamais dans des camps de mineurs l'ordre a été aussi bien maintenu que dans le territoire du Yukon.

On a dit que les hommes qui sont allés là étaient une bonne classe d'hommes. Je n'aimerais pas à dire le contraire, mais je n'hésite pas à dire que c'était des hommes, sauf quelques exceptions, du genre de ceux qui sont allés à Skaguay dans les premiers temps de cette ville, alors que l'on ne pouvait sortir sans danger après le soleil couché. Des centaines de gens de cette classe étaient allés dans les territoires du Nord-Ouest. Sans doute, beaucoup de gens qui sont allés là-bas étaient des gens respectables, et la majorité, sans doute, voulait le maintien de l'ordre et le respect de la loi, mais il n'en est pas moins vrai que sans un corps de police bien organisé, la loi n'aurait pas été respectée, l'ordre n'aurait pas été maintenu d'une manière aussi efficace.

Il faut se rappeler que bien que nous puissions compter sur la loyauté et le dévouement de nos officiers de police, il y a eu des moments où l'on a pu craindre de voir la masse faire cause commune avec les révoltés. Nos officiers nous ont dit qu'à une ou deux reprises, ils ont éprouvé des craintes. Ces temps ont passé, mais il n'y a pas de doute qu'à Dawson, lorsque le camp des mineurs comptait de 25,000 à 30,000 hommes, beaucoup d'entre eux étaient des gens de la classe la plus dangereuse, car c'est un fait reconnu que beaucoup se sont répandus dans le Klondike, il n'y a aucun doute, dis-je, que les officiers de police à Dawson occupaient une position difficile.

La question d'envoyer la milice dans ce district est une question à part, et je ne veux pas la discuter dans le moment, mais comme l'ex-ministre des Finances (M. Foster), en discutant la question de la police dans les territoires du Nord-Ouest, a dit qu'il y avait des difficultés quand, sur 750 hommes, 250 furent retranchés, je puis déclarer qu'il n'y a pas de difficultés dans le Nord-Ouest. Le pays est tout autant civilisé que la ville d'Ottawa, plus même, car il y a moins de difficultés sous le rapport de l'administration de la justice et la prévention du crime. Il n'y a virtuellement aucun danger, car nous avons des chemins de fer et des télégraphes partout, et s'il survenait des troubles, disons à Calgary, un régiment pourrait être transporté sur les lieux en 48 heures. Il n'y a aucun danger dans ce territoire, sauf une insurrection parmi les sauvages, ce qui, je suis heureux de le dire, n'est pas du tout probable. Si toutefois il survenait quelque chose, nous pourrions facilement transporter notre milice.

Ainsi donc, si nous tenons compte de tous ces faits, il est évident, je crois, que nous n'avons pas envoyé un trop fort contingent de police dans le district du Yukon. Il faut tenir compte de l'étendue du territoire, de l'impossibilité absolue de toute communication rapide pour envoyer les hommes aux endroits où leur présence pourrait être utile. Au début, nous ne pouvions même pas envoyer d'hommes parce qu'il n'y avait pas assez de provisions sur les lieux. Actuellement nous avons des provisions en abondance pour un an et elles sont en magasin aux différents postes, et nous pourrions si le besoin s'en présentait envoyer 15 ou 20 hommes à un endroit ou à l'autre et ils trouveraient de quoi manger. Si nous n'étions pas organisés comme cela nous ne nous croirions pas en sûreté ; mais l'organisation de la police à cheval est telle-

ment parfaite que nous avons la certitude de pouvoir faire face à tout ce qui pourrait se présenter.

Je vais exposer une difficulté qui se présente et sans laquelle l'administration de cette partie du pays serait chose comparativement simple. Un jour deux mineurs qui descendaient la rivière Hootalinqua furent attaqués par des sauvages. Un fut tué et l'autre grièvement blessé. J'ignore si ce dernier est mort de ses blessures. Il a fallu communiquer avec le poste de police voisin pour se mettre à la poursuite des sauvages. Ce poste était à environ 40 milles de l'endroit ou avait eu lieu le meurtre. Le voyage à travers ce territoire était si difficile qu'un homme ne pouvait faire que 10 milles par jour, en transportant ses provisions de bouche nécessaires. Ainsi, il a fallu à ce poste envoyer un contingent assez fort pour surmonter les difficultés et capturer les malfaiteurs même contre toute résistance. Outre des provisions, ces hommes devaient avoir un équipement complet, tout comme un parti d'exploration dans une région éloignée des Territoires du Nord-Ouest. C'est bien autre chose que de traverser un pays où l'on peut arrêter pour la nuit et prendre des provisions. Ces hommes de police réussirent à arrêter les criminels qui furent subséquemment jugés et condamnés à Dawson. Dans d'autres cas aussi l'on a promptement mis des criminels en état d'arrestation.

Je le dis avec orgueil, M. l'Orateur, jamais population ne s'est trouvée dans un pays aussi difficile, où, depuis 18 ou 20 mois il s'est commis si peu de crimes. En Australie, où l'on a le corps de police à cheval le mieux organisé, il s'est commis beaucoup plus de crimes. Ce n'était pas chose rare de voir des convois du gouvernement arrêtés et pillés et la loi était très fréquemment violée en dépit des efforts énergiques pour enrayer le mal.

Nous n'avons rien eu de cela. Nous avons une telle organisation que des hommes partant pour le Yukon Canadien, de Skaguay, par la Passe de White ou la Passe de Chilkoot, nous ont dit que rendus à la frontière canadienne leurs pistolets ou leurs carabines leur devenaient inutiles. Voilà l'état de choses que nous avons établi là-bas.

On a dit que c'était la force même de la loi qui avait amené ce résultat, je crois que la chose doit être évidente pour tout membre de ce comité. Le nom de la loi canadienne a beaucoup contribué à ce résultat. Cela a virtuellement donné à tout homme de police la force de dix hommes ; il n'avait pas besoin de dix ou 15 aides pour faire respecter la loi. On comprenait que cet homme représentait la loi canadienne et l'on suivait ses instructions. Sans ces hommes pour faire connaître la loi, nous verrions l'état de choses le plus déplorable. En dehors de toute considération politique, je désire témoigner de l'efficacité de ces hommes. Malgré leur position difficile, ils ont tout fait pour l'intérêt public. Ils ont recueilli les gens, qu'ils ont nourris et à qui ils ont prodigué tous les soins. Venait-il un rapport qu'un homme était épuisé, malade, mourant de faim, on dépêchait un homme de police ou deux, généralement deux, qui ramenaient l'individu dont on prenait soin. C'est ce qui a eu lieu jusqu'au départ des glaces ce printemps, alors que l'on pouvait voyager par bateau.

Le travail que ces hommes ont eu à faire est énorme ; les honorable députés reconnaîtront la chose. La question de savoir si le pays devait organiser ce corps ou laisser sans protection les malades et les malheureux est une question d'administration ; mais je n'hésite pas à dire que, dans les circonstances extraordinaires qui existaient, la politique adoptée était sage.

M. FOSTER : D'après les registres de la police à cheval, l'honorable ministre pourrait-il nous indiquer le genre et le nombre de crimes commis ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il y a eu très peu de crimes sérieux. Du 1er décembre 1897 au 30 novembre 1898, il a été jugé dans le Yukon 600 cas criminels et autres. Je puis donner à l'honorable député une idée de la nature des offenses en en indiquant quelques-unes : vols, refus de payer des gages, vols de chiens, ivrognerie, crime d'incendie, dommage à la propriété, voies de fait, pour troubler la paix publique, vol de poudre d'or, vente de boisson aux sauvages, offense à la morale, ivrognerie et désordre, ainsi de suite.

M. FOSTER : Dans quelle proportion sont ces offenses à Dawson ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Toutes ont été jugées à Dawson, sauf cinq qui ont été jugées à Tagish. Six ont été jugées par l'officier du sentier de Dalton ; dans un cas, il s'agissait d'avoir trompé l'officier de douane, dans les cinq autres, il s'agissait de vol de chevaux. L'honorable député pourra trouver les détails dans le rapport de la police à cheval.

M. FOSTER : Les provisions achetées pour la police à cheval s'élèvent à $200,000. Ont-elles été achetées par soumission ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Toutes ces provisions, sauf de rares exceptions, sont achetées par annonce publique. C'est ce qui a eu lieu l'an dernier, sauf dans un cas, où il y avait urgence et nous avons télégraphié à cet effet au surintendant Curry, à Vancouver. Je crois que le tout s'est élevé à $20,000. Après avoir demandé des offres, le surintendant a acheté ces provisions et les a expédiées. Pour ne pas mettre l'honorable député sous une fausse impression, je dirai, cependant, que l'année précédente, nous avions acheté une quantité considérable de provisions, à Victoria et à Vancouver, sans soumission. Mais il s'agissait de les expé-

dier promptement pour éviter les difficultés du transport. Les quantités expédiées, cependant, étaient comparativement petites. Cette année nous avons demandé des soumissions, sauf dans un cas que j'ai mentionné.

M. FOSTER : Comment les provisions sont-elles généralement expédiées ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous accordons l'entreprise aux Compagnies de transport pour le Yukon supérieur.

En passant, l'on a attaqué le gouvernement parce qu'il a donné une de ces entreprises à un compagnie américaine. Or, je dois dire qu'à cette époque c'était la véritable chose à faire. L'an dernier, il y avait deux compagnies rivales lorsqu'il s'est agi de faire des arrangements pour la présente année. Naturellement les provisions ont été expédiées aussi tôt que possible au printemps. Il y avait deux compagnies de transport, la North American et la Alaska Commercial qui faisaient affaires dans cette région depuis quelques années. Elles avaient des bateaux et des magasins et connaissaient parfaitement la rivière. De toutes les compagnies qui firent des offres, nulle n'était en état d'entreprendre la chose aussi sûrement, avec autant de garanties. Ces deux compagnies avaient aussi transporté les marchandises les années précédentes. J'avais songé à m'adresser à une compagnie canadienne, mais après mûre considération j'en suis venu à la conclusion que je ne devais pas courir le risque de donner l'entreprise à une compagnie qui pourrait n'être pas capable de remplir le contrat.

Peu de temps après avoir accordé le contrat, on apprit que l'eau serait probablement très basse sur le Yukon supérieur, et j'ai craint alors que les bateaux ne pussent arriver là-bas que tard dans l'année. J'ai craint le manque de provision surtout dans la région supérieure de la rivière, la partie sud, et alors afin d'assurer l'approvisionnement pour l'avenir, je donnai instruction au contrôleur d'acheter une nouvelle quantité de provisions pour les expédier dès le commencement de la saison par les passes. Ces provisions sont maintenant rendues à destination. Le contrôleur m'a informé, il y a quelques jours, qu'il y avait maintenant pour un an de provisions pour 250 hommes dans le territoire du Yukon. Nous allons envoyer cette année la même quantité afin de prévenir tout retard dans le transport.

M. FOSTER : L'honorable ministre nous a donné une très bonne explication de la question, si nous tenons compte du peu de temps qu'il avait à sa disposition, vu l'heure avancée de la séance. Je ne crois pas que nous ayons beaucoup de temps à accorder à la critique de ce crédit, et comme ce sont là des questions importantes qui demandent une étude sérieuse, il ne conviendrait pas de vouloir les régler dans ce moment. Toutefois, cela dépend des messieurs de la droite ; s'ils veulent passer toute la nuit ici, il nous faudra y rester. Il est évident qu'il convient peu de vouloir vider une question aussi importante à la séance du vendredi soir et du samedi matin, alors que beaucoup de députés sont absents et que beaucoup sont fatigués. Après avoir fait adopter ce crédit, je crois que nous devrions lever la séance. Cependant, s'il faut continuer, nous aurons quelque chose à dire. Je ne nierai pas les efforts faits par le département, ni le travail accompli à ce sujet. Je dois reconnaître le mérite du corps de police de ce territoire. Là-dessus personne ne diffère d'opinion. Tous sont d'accord à dire que la police à cheval de cette région a parfaitement rempli son devoir.

L'honorable ministre ne doit pas s'attribuer toute la gloire d'avoir dans cette partie du pays, une population relativement paisible. Le fait n'en est pas moins exceptionnel. Nous devons admettre, je crois, que sur les 9-10 probablement même les 19-20 de la population du Yukon, ceux qui sont allés là, avaient plutôt l'idée de travailler activement à leurs propres affaires par tous les moyens légaux. L'idée de ces gens est d'obtenir des claims et de les exploiter de la manière la plus avantageuse. Ils ne vont pas dans ce pays avec l'idée d'acquérir des claims par la violence ou la force. Si vous tenez compte de la situation qui existe dans le Yukon, vous comprendrez que ce pays offre peu d'attraits à ceux qui voudraient chercher d'y violer la loi. Dans cette partie du pays, la lutte pour l'existence est dure, chacun cherche de l'or et l'on est plutôt porter à respecter la loi plutôt qu'à la violer. C'est du reste, l'histoire de notre pays, nos populations minières ont toujours été amies de la loi .

Le seul fait qu'il n'y a pas eu de crimes sérieux dans le Yukon, ne doit pas être attribué entièrement aux immenses dépenses que l'on a faites dans cette partie du pays, ou au grand nombre d'hommes de police, ou de militaires qu'on y a envoyés, mais bien aux causes que j'ai mentionnées. Je sais que dans les circonstances, il était impossible d'éviter ces grandes dépenses. Nous ne saurions à cette heure avancée du matin entrer dans une critique sévère. Nous devons nous contenter de discuter les principes généraux, savoir : Si les provisions en question ont été fournies après soumission demandée, si les compagnies de transport ont accordé des taux aussi avantageux que l'on pouvait en obtenir. Voilà autant de questions qui se prêteraient à la critique si nous en avions le temps. Nous prenons l'exposé général du ministre et le rapport du département. Je ne crois pas que l'on doive confier au corps de la police à cheval le soin de l'administration de cette partie du pays. Je ne crois pas que l'on doive confier à la police à cheval le transport de la malle, cela incombe en grande partie au département des Postes. Mon honorable ami comprendra que ce serait introduire de la confusion dans les comptes publics. Avant que le crédit principal soit adopté, les ministres devraient en

venir à une entente entre eux et annoncer à la Chambre la répartition que l'on va faire aux divers services. Sous ce rapport, la police a probablement fait plus que le nécessaire. Sans doute, la charité est une chose admirable, et il faut autant que possible prendre soin des malades, mais il s'agit de savoir si les hommes qui voyageaient dans ce district n'étaient pas trop confiants dans la police à cheval. Si ce système devait continuer ce serait vraiment imposer une tâche trop lourde aux chefs de ce corps de police. Je suis un de ceux qui croit que dans ces circonstances, il vaux mieux pécher par excès de bonté.

Les crimes qui ont été commis sont d'une nature très ordinaire, et je crois que presque tous ont été commis dans la ville de Dawson même. La ville de Dawson a-t-elle son propre gouvernement ou compte-t-elle sur la police à cheval ou la milice ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Avant son départ, j'ai exprimé à M. Ogilvie l'opinion qu'il serait avantageux de constituer légalement et le plus tôt possible Dawson City. C'était aussi l'opinion des autres membres du gouvernement et M. Ogilvie a abondé dans ce sens. Nous ne lui avons donné aucune instruction formelle, parce que nous croyions qu'il devait consulter la population de cette ville avant tout. Dawson City n'est pas encore constitué en corporation et dans l'une de ses lettres, M. Ogilvie dit que la population de l'endroit est plus contente de voir administrer les affaires par le conseil du district que par un conseil municipal.

M. FOSTER : Assurément, parce qu'elle a toutes ses affaires civiques administrées sans qu'il lui en coûte un sou.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Mais la ville sera organisée légalement dans quelque temps.

M. FOSTER : Au point de vue de l'hygiène que fait la police à cheval ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il y a des règlements sanitaires qu'elle voit à faire observer. L'un des officiers est inspecteur hygiéniste. Il y a quelque temps, un médecin très capable, le Dr Good, qui avait exercé sa profession à Winnipeg, a été nommé inspecteur hygiéniste par le conseil du Yukon. Je connais très bien le Dr Good et je sais qu'il est très capable. Il n'avait pas l'intention de demeurer à Dawson, mais quand il a été nommé, il s'est mis à l'œuvre avec ardeur.

M. FOSTER : Je ne veux pas discuter plus longtemps cet item, mais il y aura un item dans le budget pricipal pour la police à cheval, et nous aurons alors l'occasion de soulever d'autres points importants.

M. FOSTER.

Somme requise pour pourvoir à l'arriéré d'appointements jusqu'au 30 juin 1899, à être payé aux employés suivants attachés à la division des arpentages, nonobstant toute disposition contraire de l'Acte du service civil :—

Louis Gauthier	$228 34
John Langlois	625 00
Otto J. Klotz	242 77

M. FOSTER : Nous aimerions à avoir une explication de ces item.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les deux premiers se rapportent aux cas que j'ai mentionnés l'autre jour, quand j'ai présenté un bill concernant le département de l'Intérieur. M. Gauthier a été nommé en remplacement de M. Dufresne qui est mort calculateur au bureau de l'astronome du gouvernement. L'auditeur général a décidé qu'en vertu d'un article de l'acte du service civil, nous ne pouvions pas faire une nouvelle nomination. Nous avions examiné si M. Gauthier avait les capacités voulues pour occuper cette position qui exige des connaissances techniques spéciales, et il a été nommé à des appointements de $100 par mois. Nous croyions que le règlement concernant les experts nous permettait de le nommer. L'auditeur général se refusait à payer cette augmentation, et après avoir étudié la question, l'objection de l'auditeur a été maintenue. Ses appointements ne pouvaient donc dépasser $900 par année. Le montant que nous demandons à la Chambre de voter représente la différence entre $900, qu'il retirait auparavant, et $1,200.

M. Langlois est un arpenteur. Il a abandonné une position permanente pour travailler dans le département sur la promesse qu'il recevrait $75 d'appointements par mois, pour le présent et que le gouvernement continuerait son engagement. Son cas est le même que le précédent. Il ne peut recevoir plus de $400 en vertu de l'acte du service civil, et nous demandons à la Chambre de voter le montant de la différence entre cette somme et les appointements qui représentent $75 par mois, depuis la date de sa nomination jusqu'au 30 juin de cette année.

Quant à l'item se rapportant à M. Klotz, il s'agit d'une ancienne réclamation qu'après examen j'ai décidé de régler. Il s'agit de travaux supplémentaires et de dépenses pour déterminer la longitude de Montréal.

Pour pourvoir au paiement d'une gratification égale à une année d'appointements à la veuve de J. A. Cadenhead, ci-devant arpenteur au Yukon	$1,095 00

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les circonstances de ce cas sont exceptionnelles. M. Cadenhead a été envoyé par le département au territoire du Yukon pour faire un arpentage. C'était un fonctionnaire très compétent et le rapport qu'il a fait de son travail a été excellent. En s'en revenant, sur la rivière Yukon, il est tombé

accidentellement dans une large crevasse ouverte dans la glace. Il était apparemment si fatigué de son long et dur voyage qu'il n'avait pas la force suffisante pour sortir de ce trou béant. Quand on l'a retrouvé il était gelé à mort et il avait les mains sur les bords de la crevasse. Mais il avait eu la précaution de sortir de sa poche les plans et les notes de son travail et il les avait lancés à une grande distance, lorsqu'il s'est aperçu qu'il ne pouvait se sauver. C'est ainsi qu'on a pu les avoir. Le département a donc le résultat de l'ouvrage qui lui a coûté la vie. S'il avait terminé son travail et s'il avait pu revenir ici, il aurait pu exiger du département ses frais de retour, soit environ $500, et j'ai cru qu'il était juste que sa veuve reçût le montant représentant ses appointements d'une année.

Impressions diverses $5,000

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Voici l'explication que m'a donnée de cet item l'imprimeur de la Reine.

Les impressions diverses pour la Chambre des communes ont augmenté. Durant l'année courante, la Chambre a ordonné la production de nombreux rapports concernant les laiteries et l'on a dû porter le coût d'impression à ce compte. Le coût du rapport de l'auditeur général a augmenté depuis le rappel de l'arrêté du conseil limitant à 500 le nombre des exemplaires à être distribués dans les différents départements. Ce rapport est très volumineux et 1,500 copies supplémentaires font une différence considérable. En outre, il y a une moyenne d'augmentation de 100 dans le nombre des pages, chaque année.

Pour plus d'explications, je ferai observer que le crédit voté pour impressions diverses était en 1891 et les années précédentes de $30,000 ; mais comme ce montant n'était pas tout dépensé, le gouvernement n'a demandé qu'un crédit de $25,000, montant qu'il a demandé toujours depuis. Cependant, durant les trois ou quatre dernières années, la dépense a été plus considérable que le montant voté et l'objet de la présente requête est de couvrir la dépense supplémentaire de l'année courante.

M. FOSTER : Existe-t-il quelque raison pour qu'il y ait plus de 500 exemplaires des rapports de l'auditeur général distribués dans les départements ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne connais pas la raison de ce changement ; j'ignore aussi si l'arrêté du conseil a été rappelé par ce gouvernement ou le gouvernement précédent.

M. FOSTER : Ce n'est pas nous qui l'avons rappelé. Je ne vois pas pourquoi les départements ont besoin d'un si grand nombre d'exemplaires, si ce n'est que pour les distribuer parmi des amis politiques. Quand nous avons décidé de vendre ces rapports à toute personne, à l'exception des députés, il me semble que 500 exemplaires sont un chiffre un peu trop élevé pour ce dont les départements ont besoin.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je verrai à la chose.

M. FOSTER : J'espère que l'honorable ministre y verra. Ce sont là des livres coûteux et je ne puis comprendre comment il peut se faire que les départements en aient besoin de plus de 500 exemplaires.

Pour payer aux ayant-droit de feu A. N. Montpetit pour solde complet de sa réclamation pour traduction du rapport sur le commerce des liqueurs, y compris l'intérêt. $581.10

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette question relève du secrétariat d'Etat. Voici l'explication qu'on m'a fournie :

Cette réclamation date de 1893, quant on a confié à M. Montpetit la traduction du rapport et de l'enquête de la commission royale sur la prohibition des liqueurs. Environ un an après que ce travail eût été commencé, le gouvernement d'alors a décidé de le discontinuer. M. Montpetit a été payé pour le travail fait à ce temps ; mais il a demandé des montants assez considérables pour ce qu'il prétendait être une violation de contrat. On ne s'est pas occupé de ses demandes réitérées. Il voulait aussi être payé suivant le nombre de pages telles que traduites et non suivant le nombre de pages de la copie anglaise, ainsi qu'on l'avait payé. Au mois d'octobre, l'an dernier, un arrangement a été conclu avec ses représentants en loi (M. Montpetit étant mort dans l'intervalle). On a décidé de compter le nombre de pages comme le demandait M. Montpetit et de payer en outre $35.25 pour un index. Cela réglait toutes les réclamations. La différence entre le nombre de pages de la traduction et celle de la copie anglaise représente la somme de $527, laquelle ajoutée à $35.25 fait $562.25. Il faut ajouter à ce montant $18.85 d'intérêt accru depuis la date de l'arrangement (28 octobre 1898) formant en tout un montant de $581.10 qu'on demande à la chambre de voter.

M. FOSTER : Voici un cas bien particulier. Cette réclamation remonte à 1893, et il a été alors bien compris qu'on ne l'admettrait pas.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Non, cette réclamation a toujours été pendante.

M. FOSTER : Je le sais, mais on n'a jamais voulu la payer.

Le PREMIER MINISTRE : Oui, mais on continuait à en presser le règlement.

Don pour venir en aide aux victimes d'un ouragan aux Antilles..... .....$25,000

Le MINISTRE DES FINANCES : L'an dernier un ouragan terrible a ravagé les Antilles, causant plusieurs pertes de vies et des dommages considérables à la propriété. Un appel a été fait à tout l'Empire pour en obtenir des secours. Une souscription a été ouverte par le lord-maire de Londres, et £37,000 avaient été souscrits quand le Canada a souscrit £5,000. Après avoir consulté le bureau colonial sur le meilleur moyen à prendre pour utiliser ce montant, on a donné $15,000 au gouvernement des Iles du Vent et $10,000 à celui des Barbades. L'argent dans les deux cas a été envoyé à ces gouvernements par l'entremise de la banque de Montréal et de la banque Coloniale, qui ont prêté gratuitement leur concours.

Commission internationale à Washington.... $14,000

M. FOSTER : Cet item va soulever quelque discussion et comme nous avons expédié passablement de besogne aujourd'hui, je crois que nous devrions ajourner.

Le PREMIER MINISTRE : L'heure n'est pas très avancée et il est à désirer que nous finissions le budget supplémentaire.

M. FOSTER : Le gouvernement aurait pu présenter ce budget un mois environ après l'ouverture de la session ; il a préféré attendre aux derniers jours de l'année financière pour presser l'adoption des différents item contre toute raison.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons perdu qu'une demi-journée durant toute la session.

M. FOSTER : Je ne crois pas que l'on puisse trouver dans l'histoire parlementaire de ce pays une seule année où les affaires du gouvernement aient été aussi en retard et aussi déplorablement administrées que cette année. Voyez le budget supplémentaire pour l'année courante ; il n'a été soumis que trois mois environ après le commencement de la session.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il était plus opportun de ne soumettre ce budget que vers la fin de l'exercice afin que tous les item fussent présentés en même temps et pour éviter la production d'un second budget. Il n'y a pas eu un seul jour consacré aux affaires du gouvernement depuis le commencement de la session, où le gouvernement n'ait soumis des mesures nombreuses et très souvent, nous avons retardé l'expédition des affaires pour accommoder les honorables membres de l'opposition.

M. FOSTER : Peut-être dans une ou deux occasions et après entente.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : La discussion sur les crédits ordinaires s'est faite plus rapidement que par le passé.

M. FOSTER : Nous ne voulons pas que ce crédit soit voté sans obtenir les informations suffisantes.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous n'avons aucune objection à fournir ces renseignements.

Le PREMIER MINISTRE : Quelle objection y a-t-il à l'item 93 "Commission Internationale à Washington" ?

M. FOSTER : Je ne veux pas faire seul toute la discussion. Une commission internationale présente des aspects qui peuvent être discutés.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a un petit item qui avait été laissé de côté à la demande de l'honorable député de Leeds (M. Taylor) et qui se rapporte au paiement de M. Mungovan. On a demandé si ce monsieur avait été constamment à l'emploi du gouvernement durant la période couverte pour le crédit demandé. Le Dr Dawson, imprimeur de la Reine, m'a fourni un mémoire établissant que ce monsieur avait été absent du service pour quelques jours de congé. Il va de soi qu'il ne sera pas payé pour ces jours. Que l'item en question soit voté ou non, ce monsieur ne recevra pas tout le montant. Nous pouvons, en conséquence, adopter cet item tel qu'il est, ou déduire du montant le nombre de jours d'absence.

M. FOSTER : Il y a un autre point à considérer. Pourquoi, quand il a été nécessaire de faire une exception à la loi, avoir employé M. Mungovan quand il y avait des centaines de jeunes gens—de femmes qui avaient subi leurs examens et qui auraient pu remplir cet emploi avec avantage pour le pays ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La seule réponse, si je suis bien informé, est que ce monsieur avait été employé à ce travail de temps à autre et qu'il avait les capacités voulues pour remplir cette fonction.

M. FOSTER : Quel ouvrage faisait-il ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le même, m'a-t-on dit.

M. FOSTER : Que faisait-il—quelque ouvrage technique ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il était employé comme commis surnuméraire, surtout durant la session, dans le bureau de l'imprimerie, je crois. Il adressait et distribuait les documents.

M. BENNETT : N'a-t-il pas été absent durant l'élection de Huron-ouest ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le mémoire que j'ai reçu ne parle que d'une absence de onze jours.

M. BENNETT : C'était durant l'élection de Brockville. Mais je crois qu'il est allé dans Huron-ouest aussi.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne parle que du nombre de jours qu'a duré son absence.

M. FOSTER : Si l'on veut observer la loi, il est évident qu'il ne pourra recevoir de salaire que pour les jours qu'il a travaillé. Il semble que le gouvernement enfreint l'acte du service civil dans le but d'avoir sous la main quelqu'un qui pourra voyager dans les différents comtés quand on a besoin de lui. Je crois que mon honorable ami peut lire la chose entre les lignes même sans le secours de verres grossissants.

M. TAYLOR : Je crois que nous avons expédié de l'ouvrage aujourd'hui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable monsieur aura

toute la journée de demain pour se reposer, tandis que nous nous devons travailler.

M. TAYLOR : Si les honorables messieurs de la droite sont descendus prendre un repas avec l'espoir qu'ils sont pour forcer l'adoption de cet item, ce soir, je puis leur dire qu'ils se trompent grandement. Nous avons fait beaucoup d'ouvrage aujourd'hui, et les crédits ont été votés après très peu de discussion. Sur certains item, j'aurais désiré dire quelque chose, mais je me suis abstenu parce que l'ex-ministre des Finances nous a dit que le gouvernement avait hâte de faire voter ces estimations. Nous avons siégé jusqu'à une heure et maintenant le premier ministre devrait se rendre au désir de l'opposition, nous finirons ce travail dans les premiers jours de la semaine prochaine.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Laissez passer cet item.

M. TAYLOR : Si l'honorable ministre veut provoquer une discussion, nous sommes prêts. Il y a ici autant de membres de l'opposition que le gouvernement en compte de son côté, et je ne laisserai pas passer cet item sans demander le vote non seulement du comité, mais encore de la Chambre, car ce M. Mungovan est à l'emploi du gouvernement contrairement aux dispositions de l'Acte du service public et qu'on l'envoie partout où le gouvernement en a besoin pour des fins d'élection.

M. McGREGOR : C'est un garçon très commode.

M. TAYLOR : Il est bon que le pays connaisse ces choses. Il n'est cependant pas une exception. Dans Huron-ouest, l'inspecteur McCormick, de Goderich, qui est employé au département ici, bien que recevant un salaire du gouvernement, a cabalé de porte en porte durant l'élection. C'est ainsi que le gouvernement à qui le peuple a confié l'administration de ses affaires, dépense les deniers publics. Chacun des ministres reçoit $7,000 par année pour administrer les affaires du pays ; mais allons-nous leur permettre de voler l'argent du peuple pour payer des hommes dont ils se servent pour faire les élections ? Si c'est là leur manière d'agir, le peuple veut le savoir. M. Mungovan n'est pas un fonctionnaire public ; et le crédit qu'on nous demande de voter ne servira qu'à le payer pour la propagande qu'il fait en temps d'élection. Je propose que cet item soit retranché.

M. BENNETT : Avant que la motion soit mise aux voix, je désire dire qu'alors que je passais dans la rue, ici, à Ottawa, en compagnie de deux autres membres de cette Chambre, ce Mungovan est venu à nous et s'est servi d'épithètes injurieuses à l'adresse d'un de ces messieurs. Je crois que c'était à cause de la discussion qui s'était élevée au sujet du paiement de ce compte. Pour ma part, je crois qu'il est regrettable que Mungovan ou toute autre personne soit employé dans les départements comme le sont Mungovan et McCormick, pour être envoyés ensuite dans les comtés où il y a des élections faire de la propagande.

Je proteste contre ce paiement.

La motion pour biffer l'item est rejetée sur la division suivante : oui, 9 ; non, 29.

M. TAYLOR : Maintenant, M. l'Orateur, vous proposez que l'item soit adopté. Mais la proposition du ministre des Finances est à l'effet de réduire de ce montant la somme représentée par onze jours d'ouvrage, vu que Mungovan n'a pas travaillé durant ces onze jours.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai aucune objection à la chose. Comme je l'ai dit, on ne paiera pas le salaire de cet employé pour le temps qu'il a été absent. Je propose de réduire de ce montant le montant de salaire qu'il aurait eu le droit d'exiger s'il n'eût été absent. L'item est donc de $136.50.

La motion est adoptée.

Somme additionnelle requise pour appointements et dépenses casuelles..... $16,518 68

Le MINISTRE DES DOUANES: Mon honorable ami m'a demandé si les fonctionnaires avaient été payés. Le renseignement que m'a fourni le comptable du département est que le montant dû pour appointements dans la Colombie Anglaise, pour le mois de juin, est de $5,000 ; les dépenses casuelles pour mai et juin ont été de $7,500 ; les frais de subsistance, de $5,000 ; les appointements des fonctionnaires préposés à la garde des passes, du 1er février 1899 au 1er juin 1899, s'élèvent au chiffre de $4,000.

M. FOSTER : Qu'entendez-vous par frais de subsistance ? S'agit-il d'une gratification de tant par jour ?

Le MINISTRE DES DOUANES : On accorde à ces fonctionnaires $60 par mois. Il y avait un autre item dont mon honorable ami voulait avoir l'explication, les $9,000 supplémentaires pour impressions et papeterie. Voici comment se divise ce montant : payé pour impressions pour les mois de mai et juin 1898, $3,610. Nous n'avions pas de crédit suffisant pour l'année précédente, et ce compte a dû être payé sur le montant accordé pour cette année. Impressions pour cette année, $16,054 ; papeterie pour neuf mois, $3,687 ; frais judiciaires, $1,570; il s'agit principalement ici de la question du sucre, mais ces frais nous seront remboursés en partie par la compagnie de raffinerie de sucre ; jauges, $482 ; drapeaux, $72 ; divers, $',000, formant un total de $26,477.87. Nous avons encore le compte des impressions pour les trois mois d'avril, mai et juin qu'on porte à environ $5,000 ; celui de la papeterie à $1,000 ; total $32,-

477. Nous pourrions procéder avec moins que cela, mais on pourrait peut-être avoir besoin d'autres choses.

M. FOSTER : Portez le crédit à $8,000.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'ai aucune objection à la chose ; nous pouvons nous en retirer avec ce montant.

M. FOSTER : L'honorable ministre peut-il nous donner quelques renseignements sur la cause de Fitzgibbon, Schafetlin et Cie plaidée à Montréal ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Dans cette cause, la défense a produit son plaidoyer, les questions ont été déterminées par la cour décidant les exceptions péremptoires, et l'enquête se fera à Montréal jeudi prochain. On veut procéder sans retard dans cette cause. Nous avons eu de nombreuses motions sur les questions préliminaires.

M. PRIOR : Je vois ici : somme additionnelle requise pour l'entretien et les réparations des croiseurs du revenu, $10,000 ; est-ce qu'il s'agit des croiseurs du revenu dans tout le Canada ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous avons discuté cette question l'autre soir.

M. PRIOR : L'honorable ministre a-t-il donné plus d'attention à la demande faite par mon collègue et moi-même, ces deux dernières années, concernant la nécessité d'accorder un autre croiseur dans les eaux de la Colombie Anglaise, afin de permettre au "Quadra" de surveiller davantage les contrebandiers ? Un navire plus petit pourrait faire l'autre ouvrage. Cette question a été soumise depuis des années au ministre de la Marine et des Pêcheries et au ministre des Douanes.

Le MINISTRE DES DOUANES : Cette question a été prise en considération. En réalité, l'ancien gouvernement avait voté un montant à cet effet, mais ce vote a été ensuite retiré ; cependant, on a de nouveau considéré la question. Mais le service de protection de la marine a coûté des montants d'argent considérables, et j'hésite à demander de nouveaux crédits. Le service a été augmenté, surtout celui des eaux de l'Atlantique.

Milice et défense..... ..... $274,290

M. FOSTER : A propos de ce crédit, l'honorable député de Leeds (M. Taylor) et l'honorable député de Victoria (M. Prior) ont examiné un certain nombre de factures et ont plusieurs questions à poser au ministre concernant les prix, les soumissions, etc. Comme ce débat menace d'être assez long, je crois qu'il vaudrait mieux laisser ce crédit de côté et passer à un autre.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je demande à l'honorable député de s'en tenir à l'arrangement conclu entre l'honorable chef de l'opposition et l'honorable premier ministre, et nous pourrons discuter toute la question sur le budget principale, ou sur le crédit de $250,000 pour le contingent du Yukon.

M. FOSTER : C'est parfait. Le ministre peut-il nous donner quelques renseignements sur ces dépenses diverses et imprévues s'élevant à $10,000 ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai promis des explications sur ce crédit supplémentaire de $10,000, qui est à ajouter à l'autre crédit de $15,000 pour dépenses imprévues. Voici un état exact des dépenses jusqu'à date :

	Payé jusqu'à date.	Crédit supplémentaire.
Reconnaissance.	$3,668	$1,000
Compensation pour blessures.....	2,398	1,375
Impressions et papeterie	5,390	6,068
Annonces	1,351	212
Dépenses légales.	878	1,196
Télégrammes.....	303	50
Dépenses diverses.....	985	15
	$14,973	$9,916

Cela fait une dépense totale de $24,889. J'ai expliqué l'autre jour qu'il fallait $5,000 de cet argent pour payer des comptes de l'exercice précédent. J'ai fait alors une légère erreur et les chiffres exacts sont comme suit : reconnaissance, $1,000 ; impressions et papeterie, $1,800 ; blessures, etc., $1,575 ; soit un total de $4,455, dépensé avant le 30 juin 1898. Les compensations pour blessures ont été élevées parce qu'un très grand nombre de bataillons ont été appelés sous les armes, ces deux dernières années. Tous ceux qui connaissent ces questions savent que dans ces occasions les accidents causés par les chevaux sont très fréquents.

M. FOSTER : Y a-t-il eu quelque changement dans les règlements sous ce rapport ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Aucun. Le surplus de dépenses, pour impressions et papeterie provient de l'impression de 500 exemplaires des "Règles et Ordres," $1,000 ; 1,200 exemplaires de la liste de la milice, tous les trois mois au lieu de tous les six mois, ce qui augmente les dépenses de $400, plus $600 pour les ordres du jour du général, ce qui fait en tout $2,000.

M. FOSTER : Pourquoi imprime-t-on cette liste plus fréquemment qu'auparavant ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Pour mieux renseigner nos militaires. Il se fait beaucoup de changements et nous avons jugé utile de publier la liste tous les trois mois.

M. TYRWHITT : Ces "Règles et Ordres" sont-ils vendus ou distribués gratuitement ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je regrette de dire qu'il

s'en vend très peu. Nous avons cru diminuer la dépense en publiant des annonces, mais très peu de personnes s'en sont prévalues. Les dépenses judiciaires ont été augmentées par l'expropriation du champ de tir de Rockliffe qui a coûté environ $1,200. D'ordinaire, nos dépenses judiciaires sont peu élevées. Ainsi, ces $1,200, ces $4,500 de l'exercice précédent et $2,000 pour les impressions et la papeterie, couvrent presque cette augmentation de $10,000.

M. FOSTER : L'honorable ministre peut-il me dire dans quelle position se trouve le commandant du 8e Hussard, N.-B. ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'espère que l'honorable député n'insistera pas pour que je réponde publiquement à cette question. Je le rencontrerai privément, et les explications que je pourrai lui donner, le satisferont, ainsi que moi.

M. FOSTER : Devant cette explication, je retire ma question.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que la séance soit levée.

M. FOSTER : Peut-on connaître le programme pour mardi ?

Le PREMIER MINISTRE : Je suppose que nous aurons à terminer ces estimations supplémentaires.

La motion est adoptée et la séance est levée à 1.35 a.m. (samedi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, le 26 juin 1899.

L'ORATEUR ouvre la séance à 3 heures.

PRIÈRE.

COUT DU PLEBISCITE.

M. FOSTER :

1. Quel montant a été dépensé jusqu'à date pour le plébiscite de la prohibition?
2. Quel montant estime-t-on encore dû?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les sommes dépensées jusqu'au 23 juin 1899, pour le plébiscite sur la prohibition s'élèvent à $192,541.61. On compte que $1,000 suffiront pour les paiements qui restent à faire.

BUREAU DE POSTE—MONTREAL.

M. QUINN :

Quelqu'un a-t-il été nommé à la position de directeur de la poste de Montréal? Si non, pourquoi?

Le PREMIER MINISTRE : Personne n'a été nommé à la position vacante de directeur de la poste à Montréal. Comme je l'ai déjà expliqué, avant de faire cette nomination, le gouvernement désire faire une enquête et étudier le rapport.

INTERCOLONIAL—REINSTALLATION D'EUGENE BLANCHETTE

M. Marcotte (par M. Dugas) :

1. M. Eugène Blanchette, de Fraserville, province de Québec, a-t-il été renvoyé du service de l'Intercolonial?
2. A-t-il été repris par le gouvernement libéral?
3. Pourquoi?
4. Sur la recommandation de qui?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : 1. M. Eugène Blanchette a été renvoyé du service sur l'Intercolonial, le 14 février 1879. 2. Il a été repris comme contremaître de section, le 8 mars 1897. 3. Pour remplacer un homme qui avait quitté le service. 4. Il a été recommandé par feu M. Pouliot, M. P.

LEGISLATION ANTI-CHINOISE ET ANTI-JAPONAISE

M. PRIOR :

1. Le gouvernement sait-il que 14 statuts, savoir : les chapitres 39, 44, 46, 78, 79, 80, 81, 83, 84, 85, 86, 87, 88 et 89, passés par la législature de la province de la Colombie Anglaise le 27 février dernier et reçus par l'honorable secrétaire d'Etat, le 27 avril dernier, renferment une clause défendant d'employer des Chinois ou des Japonais pour les entreprises mentionnées dans les dits statuts?
2. Quelle est la politique du gouvernement au sujet du désaveu de ces actes ou de quelque autre mesure à ce sujet?

Le PREMIER MINISTRE : Le gouvernement sait qu'un certain nombre de statuts adoptés cette année par la Colombie Anglaise contiennent des dispositions défendant l'emploi de Chinois et de Japonais. Ces statuts ont été soumis au ministère de la Justice qui n'a pas encore fait son rapport.

INTERCOLONIAL—FONTE EN SABLE VERT

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER :

1. Des soumissions ont-elles été demandées cette année pour la fourniture de la fonte en sable vert pour la division-est de l'Intercolonial?
2. Dans l'affirmative, quelle était la plus basse soumission et qui a obtenu le contrat?
3. Quel est le prix par tonne, et quelle quantité de ferraille les entrepreneurs prennent-ils du gouvernement, et à quel prix par tonne?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : 1. Oui, des soumissions ont été demandées, cette année. 2. La soumission de Wm. P. McNeil et Cie, était la plus basse, et ils ont eu l'entreprise. 3. Le prix est de $24 par tonne de 2,000 livres, les fournisseurs s'engageant à prendre une égale quantité de fer de rebut à $16 par tonne de 2,000 livres.

MEDAILLES POUR SERVICE GENERAL.

M. CLARKE (Par M. Davin) :

1. Quel progrès a été fait par la commission des médailles pour constater quels sont ceux qui doivent recevoir la médaille canadienne pour service général?
2. Combien de demandes pour médailles et agrafes ont été reçues jusqu'au 23 juin 1899, et combien de ces demandes ont été accueillies favorablement?
3. Combien se propose-t-on de distribuer de ces médailles et agrafes, et à quelle date se fera cette distribution?

Le MINISTRE DE LA MILICE : 1. 11,078 demandes pour médailles et agrafes ont été reçues et 4,291 ont été accueillies favorablement. 152 demandes sont en suspens, en attendant de nouveaux renseignements. Toutes les demandes, à l'exception de 441, qui ont été reçues ces jours derniers, ont été examinées et classées par la commission. 2. Voir la réponse qui précède. 3. La date et le mode de la distribution n'ont pas encore été décidés.

QUAIS ET JETEES, DANS LES DIFFERENTES PROVINCES

M. GILLIES :

1. Combien de quais et de jetées ont été construits aux frais du public dans la province d'Ontario depuis 1867, et quel montant a été déposé pour les construire, les réparer et les entretenir depuis 1867 jusqu'à date?
2. Combien de quais et de jetées ont été semblablement construits dans la province de Québec pendant la dite période, et combien ont coûté leur construction, réparations et entretien jusqu'à date?
3. Combien de quais et de jetées ont été semblablement construits dans chacune des provinces du Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Ecosse et Ile du Prince-Edouard pendant la dite période, et quel montant total a été dépensé dans chacune de ces provinces pour la construction, la réparation et l'entretien de ces quais et jetées?

Le MINISTRE DES FINANCES : La question posée par l'honorable député est très étendue et il serait difficile d'y répondre en détail. Il ferait mieux de lui donner la forme d'une motion. Pour le moment, je ne puis pas lui donner de réponse.

M. GILLIES : Je demanderai à l'honorable ministre s'il accepterait avis d'une motion rédigée dans les mêmes termes que la présente interpellation.

M. l'ORATEUR : Personne dans cette Chambre n'a le droit d'accepter un avis de motion.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député ne trouve pas d'occasion pour donner son avis de motion dans le cours régulier des affaires, je verrai à lui donner une réponse plus tard, mais dans le moment, je ne puis le faire.

PRIMES DE PECHE—ILE DU PRINCE-EDOUARD

L'ordre du jour est appelé pour un état donnant :

1. Les noms de tous ceux qui ont reçu des primes de pêche dans l'Ile du Prince-Edouard, depuis le 1er janvier 1898, ou leurs demandes faites sous serment sur les formules régulières du département des Pêcheries et les montants payés à chacun, indiquant si les paiements ont été faits pour un navire, un bateau ou un pêcheur ordinaire;
2. Les noms, s'il en est, de ceux qui ont reçu des primes autrement que sur les formules régulières faites sous serment;

Le PREMIER MINISTRE : En suspens.

M. MACDONALD (King) : Cette motion a déjà été remise deux fois. Si le gouvernement pouvait nous fournir ces renseignements le plus tôt possible, cela faciliterait l'expédition des affaires.

TARIF—DROITS SUR LES INSTRUMENTS ARATOIRES

M. DAVIN. Je propose :

Que cette Chambre est d'avis que l'on n'a pas agi avec bonne foi envers les fermiers de l'ouest puisque les droits n'ont pas été abaissés sur les instruments agricoles et qu'ils ont été augmentés sur les cotons les moins chers; et que la réduction différentielle d'un quart pour cent sur les articles de fabrication anglaise, a été rendue illusoire, pour beaucoup d'articles qui sont le plus en usage parmi la population, par suite de l'élévation des droits au-dessus du chiffre fixé par le tarif de 1894-95.

Cette motion, M. l'Orateur, doit se recommander d'elle-même à tous les membres de cette Chambre qui ont conservé le souvenir des événements des cinq ou six dernières années, et dont la conscience politique n'est pas endormie.

Vous vous rappelez, M. l'Orateur, que pendant quelques années avant le 23 juin, qui est marqué d'une croix rouge sur le calendrier du parti libéral, les chefs de ce parti suivaient à la piste les députés et candidats conservateurs, créant partout un mouvement en faveur d'une réforme du tarif, et après la convention de 1893, ils demandaient une révolution dans notre politique fiscale. L'honorable premier ministre, lui-même, d'Halifax à Vancouver——

M. PRIOR : D'Halifax à Victoria.

M. DAVIN : A-t-il parlé à Victoria ?

M. PRIOR : Oui, et Victoria est plus loin d'Halifax que Vancouver——

M. DAVIN : Alors, d'Halifax à Victoria, l'honorable premier ministre donnait comme son plus grand titre à la confiance populaire, sa détermination bien arrêtée, s'il arrivait au pouvoir, de venir au secours de ceux qu'il prétendait opprimés par le tarif. D'ailleurs, les discours qu'il prononçait ne laissent pas place au doute; dans un langage qui ne prête à aucune ambiguité, il déclarait que le tarif avait introduit l'esclavage au Canada, au même sens que l'esclavage existait dans les Etats du Sud.

L'honorable député de Lisgar (M. Richardson) que je vois à son siège, assistait à la réunion de Winnipeg, en 1894, lorsque l'honorable premier ministre, dans un langage éloquent, énergique et presque exagéré, dé-

crivait la situation des cultivateurs au Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest comme un véritable esclavage. L'orateur croyant que quelqu'un dans l'auditoire pourrait sourire et prendre cette déclaration pour une hyperbole hasardée,—comme je vois sourire en ce moment un représentant des provinces maritimes—accentua sa phrase en disant: l'esclavage, oui l'esclavage, dans le même sens que l'esclavage dans les Etats du Sud.

L'honorable premier ministre continua son voyage vers l'ouest, et quelques jours après, il prononçait un autre discours à Moosomin, en compagnie de l'honorable ministre actuel de l'Agriculture. La question de délivrer les cultivateurs des territoires du Nord-Ouest des maux que les droits sur les machines agricoles faisaient peser sur eux, vint sur le tapis, et en présence du premier ministre, le ministre de l'Agriculture s'engagea, au nom des chefs du parti libéral, s'il arrivait au pouvoir—je regrette de voir que l'honorable premier ministre se prépare à quitter la Chambre, car il y a un point sur lequel je désirais m'adresser tout particulièrement à lui.

Le PREMIER MINISTRE: Je reviens dans un instant.

M. McMULLEN: Il lira votre discours dans les "Débats".

M. DAVIN: Oh, non; je désire m'adresser directement à lui. Il était présent à Moosomin, quand le ministre actuel de l'Agriculture disait:

Comme cultivateur, je ne suis pas satisfait de la réduction qui a été faite dans les droits sur les machines agricoles, parce que le Congrès américain nous a fait une offre permanente de réciprocité pour les instruments aratoires et il était du devoir du gouvernement canadien de profiter de cette offre.

C'est-à-dire de nous donner la réciprocité pour les instruments aratoires.

L'an dernier, les cultivateurs de l'ouest du Canada ont importé pour $120,000 de machines agricoles, sur lesquelles ils ont payé $40,000 de droits. Le fait que le syndicat Massey-Harris parle d'aller aux Etats-Unis faire concurrence aux Américains sur leur propre marché, est une preuve que les fabricants canadiens peuvent se passer de protection. Les Canadiens peuvent lutter contre les Américains, dans toutes les carrières de la vie humaine. Massey-Harris ont eu de la protection; pourquoi les cultivateurs n'en auraient-ils pas?

Or, quelle idée veut-on que les cultivateurs des environs de Moosomin, qui ont entendu ces paroles, se fissent de ce que serait la politique du gouvernement libéral. Je puis dire ici que l'opinion publique dans Ontario et tout le Canada, subit fortement l'influence de l'opinion des cultivateurs des territoires du Nord-Ouest parce que les cultivateurs des autres provinces et surtout d'Ontario, ont les yeux sur ces territoires, où leurs frères et leurs fils sont allés s'établir. Il s'ensuit que si les cultivateurs des territoires du Nord-Ouest se croient lésés par le gouvernement, ce sentiment est de nature à causer du tort au gouvernement dans tout le pays.

Je vais citer la résolution adoptée en 1893, à la grande convention libérale d'Ottawa, alors que le parti formula son programme; et si je me rappelle bien, cette résolution a été proposée par l'honorable premier ministre lui-même. J'espère que la Chambre ne considérera pas que c'est un gaspillage inutile de temps de lire cette résolution, puisque l'honorable ministre des Finances (M. Fielding), dans son discours sur le budget, où il nous a expliqué ce que sera le tarif réformé des chefs libéraux a lui-même cité cette résolution, comme pour bien faire comprendre que le gouvernement libéral est lié par elle.

M. MONTAGUE: Un de leurs dix commandements.

M. DAVIN: Un des dix commandements. Pas aussi concis, mais aussi impératif. Cette résolution est une des premières et elle se lit comme suit:

Nous le parti libéral du Canada, en convention assemblés, déclarons:

Que le tarif douanier du Dominion devrait être réglé non sur l'idée protectionniste comme il l'est maintenant, mais sur les seuls besoins du service public.

Que le tarif existant, fondé sur un faux principe et utilisé comme il l'est par le gouvernement comme facteur de corruption à seule fin de se maintenir en office, a développé des monopoles, des *combines* et des accaparements;

A amoindri la valeur des terres et de toute autre propriété foncière;

Opprime les masses pour l'enrichissement du petit nombre;

Repousse l'immigration;

Cause une véritable déperdition de la population;

Entrave le commerce;

Etablit une distinction contre la Grande-Bretagne;

Et que l'on remarque que la politique de protection devait avoir un effet tout contraire.

Enfin, de bien d'autres manières occasionne de grands désastres publics et individuels, tous maux qui ne peuvent qu'accroître en intensité tant que le présent tarif restera en vigueur.

Que les intérêts les plus considérables du Canada exigent la suppression de cet obstacle au progrès du pays par l'adoption d'une saine politique fiscale qui, tout en ne commettant pas d'injustice pour aucune classe donnera l'impulsion au commerce intérieur et extérieur et hâtera le retour de la prospérité:

Qu'à ces fins, le tarif devrait être limité aux besoins d'une administration honnête, économique et efficace; qu'il devrait être remodelé de telle sorte que les objets nécessaires à la vie soient francs de droits ou au moins frappés aussi légèrement que possible, de manière à assurer une plus grande liberté d'échange avec le monde entier, plus particulièrement la Grande-Bretagne et les Etats-Unis;

Nous croyons que les effets du système protectionniste ont amèrement désappointé des milliers de personnes qui l'avaient appuyé de bonne foi, et qu'à la lumière de l'expérience acquise le pays est maintenant prêt à se déclarer pour une saine politique fiscale.

La lutte est maintenant clairement définie entre les deux partis politiques sur ce terrain.

Le gouvernement admet lui-même l'échec de sa politique fiscale en affichant le désir de faire quelques changements, seulement ces changements dans son esprit doivent avoir pour base le régime protecteur.

Nous dénonçons le principe de la protection comme radicalement vicieux, et injuste pour la masse de la

population, et nous sommes convaincus que tous changements de tarif basés sur ce principe ne sauraient réussir à soulager le pays du fardeau qui l'accable.

Voilà l'attitude que nous prenons, et nous attendons avec pleine confiance le verdict des électeurs du Canada.

Or, M. l'Orateur, les électeurs du Canada ont rendu leur verdict en faveur de cette politique si catégoriquement et si solennellement formulée. Vous savez, M. l'Orateur—car vous faisiez partie de cette grande convention—que ce programme a été exposé et approuvé de la manière la plus solennelle par l'honorable premier ministre, mais qu'il ne l'a jamais mis à exécution quand il a eu le pouvoir entre les mains.

Ces promesses font aujourd'hui ce qu'un vieil écrivain appelle de "l'histoire édifiante." Le premier ministre a peut-être oublié les nombreuses promesses qu'il a faites lorsqu'il courtisait le corps électoral du Canada, tout comme un amant inconstant oublie les protestations d'amour qu'il a glissées dans l'oreille de la fille qu'il a trahie. Mais il ne faut pas supposer que la malheureuse fille oublie, elle. Non elle se rappelle et pourrait adresser au premier ministre les vers suivants :

Say that the lips once breathless
May quicken if they would;
Say that the soul is deathless,
Dream that the gods are good;
Say March may wed September,
And time divorce regret :
But not that you'll remember,
And not that I'll forget.

J'ai dit, M. l'Orateur, que je ferais en cette matière un appel tout spécial au premier ministre ; car je crois maintenant, non seulement en observant les événements, que le premier ministre a systématiquement faussé ses promesses. Je ne veux pas l'offenser en me servant de ces paroles,—mais j'ai un témoignage qui aura un grand poids aux yeux de mon honorable ami. Je tiens à la main un panégyrique du premier ministre, écrit par un des membres les mieux doués de cette Chambre, l'honorable député de Témiscouata. C'est un sonnet, et l'auteur a voulu enchâsser dans quatorze lignes immortelles les éminentes qualités de celui qu'il considère naturellement comme le plus grand homme d'Etat du jour. Voici le premier éloge que le poète donne au premier ministre. "Il n'a rien affronté." Il n'a rien bravé ; il ne s'exposera pas aux coups ; il ne se jettera pas dans la mêlée. C'est là le sens de ces paroles.

Mais, M. l'Orateur, c'est ce que nous disons ; et voici qu'un partisan distingué de mon très honorable ami écrit quatorze vers qui vivront éternellement pour nous dire que le premier ministre n'affronte rien, n'a jamais rien affronté. Il est bien vrai que l'auteur du sonnet nous parle ensuite des autres éminentes qualités dont nous constaterons un jour l'heureuse influence, je l'espère. N'est-il pas remarquable de voir un membre bien doué de cette Chambre, un ami intime du premier ministre commencer un sonnet par ces mots : "Il n'a jamais rien affronté ?" J'espère que la prochaine fois que l'honorable député de Témiscouata (M. Gauvreau) écrira un sonnet, disons après la prochaine session, il pourra nous dire que le premier ministre a affronté quelque chose.

J'ai démontré, M. l'Orateur, que les promesses faites au peuple canadien, en général, et aux habitants du Nord-Ouest en particulier, n'ont pas été remplies. Mais qu'avons-nous vu ici au cours de la présente session ? Nous avons été témoins d'un spectacle remarquable sur lequel il est temps d'appeler l'attention du parlement et du public. Nous avons vu le ministre des Finances présenter un exposé budgétaire qui a renseigné la Chambre sur ce que tous les hommes prévoyants savaient déjà.

Je ne sais si l'honorable député d'Oxford-nord (M. Sutherland) est présent ; mais, s'il m'écoute dans le moment, il se rappellera que, il y a quelques années, au club Rideau, le premier ministre ayant prononcé un discours, je lui dis qu'il était évident pour moi que l'intention du gouvernement actuel était d'adopter la politique de l'ancienne administration conservatrice. Et les faits m'ont donné raison.

Qu'est-ce qui est arrivé après le discours du ministre des Finances ? Mon honorable ami, le député d'York (M. Foster) s'est levé et a fait, comme c'est son habitude un discours plein de vigueur et d'arguments ; mais en terminant, il a félicité le ministre des Finances de son attitude parfaitement satisfaisante et conforme à la politique fiscale du parti conservateur.

Un membre distingué de l'administration répondit à mon honorable ami (M. Foster) et l'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper) se leva ensuite et, à deux reprises, au cours de son discours approuva l'attitude du ministre des Finances. Ainsi après avoir vu le ministre des Finances et son prédécesseur trinquer ensemble, si je puis me servir de cette expression, après avoir vu,—je n'irai pas jusqu'à dire—le baiser échangé entre le ministre du Commerce et l'honorable chef de l'opposition, mais dans tous les cas après avoir vu ces quatre députés tomber d'accord, un honorable membre de cette Chambre s'est écrié : "La justice et la paix se sont rencontrées, l'amour et la joie se sont embrassés." Quoi qu'il en soit, ce qui est arrivé démontre que le gouvernement actuel a adopté la vieille politique conservatrice, non seulement au sujet du tarif, mais aussi au sujet des autres questions importantes.

Mais mon honorable ami ne doit pas supposer un moment que les cultivateurs du Manitoba et du Nord-Ouest acceptent la situation et sont satisfaits du tarif. Loin de là. Ils sont convaincus que, non seulement ce tarif est injuste à leur égard, mais que les promesses qui leur avaient été faites ont été violées. Ils se sentent vic-

times de l'esclavage commercial que le premier ministre a si éloquemment décrit, en 1894 : ils sentent qu'ils ont mal placé leur confiance. Un autre ne se servirait pas de cet euphémisme, mais dirait qu'ils ont eu confiance, et qu'ils ont été trahis.

Cette motion va plus loin et dit que le tarif de réciprocité dont on a tant parlé, est une illusion. Je tiens à la main une brochure que j'ai déjà citée ici ; et si j'y reviens maintenant, c'est parce qu'elle circule encore actuellement dans les Territoires du Nord-Ouest et au Manitoba. C'est une brochure qui contient des discours de M. Fielding, sir Richard Cartwright et de l'honorable William Paterson.

Je ne vois pas ici le ministre du Commerce ; et j'aimerais beaucoup savoir si son absence est une protestation muette, et, je le crains, impuissante contre l'attitude de ses collègues sur cette importante question. Mon honorable ami (sir Richard Cartwright) a toléré un tarif qui a élevé les droits sur le coton, sans les abaisser sur les instruments d'agriculture, un tarif qui est une prime d'encouragement, pour me servir de son langage, "aux voleurs, grands et petits." Il a tout supporté avec patience, bien que nos ayons vu le chameau fléchir sous le fardeau d'ignominie qui l'écrasait.

Mais ce qui semble lui avoir brisé les reins ce sont les droits sur le fer. Lorsque la résolution décrétant cette mesure fiscale fut soumise à la Chambre, l'honorable ministre afin pour une raison, peut-être pour deux ;— soit pour protester par son silence, soit pour se retirer dans la solitude, quoique je ne puisse le comparer à Achille boudant sous sa tente, car il n'y a pas de myrmidons pour le suivre, et quelles que soient les terreurs qu'ait inspirées le flamboyant cimier de son casque, il est aujourd'hui impuissant.

Permettez-moi de vous lire, ce qu'il disait, en 1894, des droits sur le fer :

Rien ne serait plus nuisible qu'une tentative de lier les mains du parlement pour une période de dix ans.

Naturellement, c'est justement ce qu'on a fait depuis.

Quant à moi, je refuse péremptoirement d'accepter une pareille proposition, et je déclare qu'elle ne me lie en rien ; je parle ainsi pour le bénéfice de ces manufacturiers. Je ne reconnais pas à cette Chambre le droit de lier les mains de nos successeurs pendant un temps indéfini.

Quelquefois nous voyons les journaux de l'opposition dire que le ministre du Commerce est le gros agent de police qui surveille les deniers publics. Eh bien ! le gros agent de police a mis au rancart sa lanterne éteinte, a brûlé son bâton, et est, volontairement, aveugle sur les dépenses de son gouvernement, comme s'il avait subi le sort de John Milton ; mais s'il y avait, dans le monde politique, un terrain solide sous les pieds de mon honorable ami, nous pensions que c'étaient les droits sur le fer.

Lorsqu'il parlait en 1894, il se croyait une puissance, il pensait que si le parti libéral arrivait au pouvoir, il serait certainement ministre des Finances. Ainsi, il ne dit pas : "Nous, les membres du parti libéral," mais "je désire déclarer à ces manufacturiers qu'ils n'ont pas besoin de compter sur moi." Je crois que l'une des raisons pour lesquelles mon honorable ami a été laissé, non pas dans la rue, mais dans le vestibule, à peine à l'abri des vents du mépris public, c'est parce que l'on avait l'intention de prendre l'attitude que l'on a prise et de suivre ensuite la politique conservatrice.

Je vais maintenant faire ce que quelques-uns de mes concitoyens m'ont souvent reproché. Je vais louer l'honorable premier ministre. Je me suis attiré plus d'une querelle, en agissant ainsi ; mais il est de mon devoir de le féliciter de la manière habile avec laquelle il a su préparer l'opinion publique à ce changement de front. Au point de vue de la moralité politique, je fais mes réserves, mais il n'y a aucun doute que le moyen qu'il a employé a produit son effet,—il a d'abord laissé passer une session, puis une deuxième et une troisième, et enfin, il a dit au ministre des Finances d'adopter carrément les principes conservateurs. Sans doute, nous savons que le public est ainsi fait, qu'il condamnera vigoureusement une chose qui lui répugne,—pendant douze mois environ. L'opinion publique devient indifférente après une année, mais le changement de front que méditait le premier ministre, était tellement audacieux, que mon honorable ami n'a pas cru que douze mois suffisaient, et il a procédé avec mesure.

Qu'est-il arrivé ? Quelques mois après l'apparition du ministre des Finances dans le rôle d'un financier conservateur, nous avons entendu le directeur général des Postes, avec cette grâce d'ours que nous lui connaissons, parlant à un banquet offert au premier ministre de la province de l'Ontario, prononcer ces paroles :

"Nous avons racheté nos promesses, nous avons réformé le tarif, et si quelqu'un n'est pas satisfait, je lui dirai qu'il y a quelque chose de pire qu'un tarif élevé, c'est un tarif incertain. Il faudra vous contenter de celui que nous avons promulgué, et en tirer le meilleur parti possible."

Le ministre de l'Intérieur, le représentant, dans le cabinet, du Manitoba et du Nord-Ouest, prit une attitude aussi audacieuse, quoiqu'il n'ait pas été tout à fait aussi rude et aussi impoli que le directeur général des Postes. Parlant à Perth, voici comment il s'est exprimé :

La question du tarif au Canada est réglée. Il y aura des changements, mais la question n'est plus du domaine de la politique active. Nous avons déjà réussi à résoudre la difficulté, et nos adversaires, s'ils arrivaient au pouvoir, n'apporteraient aucune modification importante, car ils sont satisfaits et nous sommes satisfaits.

L'honorable député d'York (M. Foster) dit qu'il est satisfait, et le chef de l'opposition dit qu'il est satisfait.

Le PREMIER MINISTRE : Alors vous feriez mieux de vous asseoir.

M. DAVIN : Non, car je représente les agriculteurs du Manitoba et du Nord-Ouest, qui, du premier au dernier, ressentent la manière dont ils ont été trahis. Le gouvernement actuel les a trahis, le ministre de l'Intérieur les a trahis et blagués. Je ne veux rien dire d'offensant ; je ne pourrais rien dire d'offensant en la présence des ministres et encore moins en leur absence.

Connaissant l'histoire des changements que l'on a apportés au tarif depuis le 23 juin 1896, quel langage pourrait qualifier le discours que le ministre de l'Intérieur a prononcé à Perth ? Supposons que nous disions que c'est un discours timide. Supposons que nous disions que le ministre de l'Intérieur a un front qui ne rougit jamais. Est-ce que ce serait une calomnie ? Mais, en vérité, le peuple croirait que nous sommes très réservés.

Il y a plus. Parlant au banquet donné en l'honneur de M. Hardy, le ministre de l'Intérieur a répété ce qu'il avait dit à Perth, à savoir : que le gouvernement avait réglé la question du tarif. Mais je veux vous lire les paroles exactes du ministre de l'Intérieur, telles que je les trouve dans le " Globe hebdomadaire," du 16 novembre 1898. C'est un langage bien étrange, lorsqu'on se rappelle que le parti libéral a dénoncé les manufacturiers comme des voleurs, grands et petits, que le ministre du Commerce qui faisait autrefois la critique des exposés budgétaires, lorsqu'il était dans l'opposition, disait que les fabricants avaient la main dans les poches du peuple ; qu'un homme qui est juge aujourd'hui,—je ne sais si on l'a revêtu de l'hermine pour apaiser le mécontentement qu'il ressentait de ne pas avoir été fait ministre de la Couronne, ou si on a voulu imposer silence à la voix de tonnerre qui aurait pu dénoncer la conduite que les ministres avaient tenue au sujet du tarif,—disait que les manufacturiers saignaient à blanc les cultivateurs.

Ecoutez maintenant ce que dit le représentant, dans le cabinet, du Nord-Ouest et du Manitoba :

Nous avons donc réussi à effectuer une révision du tarif, laquelle a apporté un soulagement dont le besoin se faisait vivement sentir.

Un soulagement ! Pourquoi ? Pour les cultivateurs ? Pour les travailleurs ? Pour les marchands ou les commerçants ?

Permettez-moi de continuer cette lecture :

Nous avons donc réussi à exécuter une revision du tarif, laquelle a apporté aux manufacturiers du pays un soulagement, dont le besoin se faisait vivement sentir.

C'est presque incroyable. Si je ne lisais pas ces paroles dans le " Globe," si je ne pouvais vous donner la date, si je ne pouvais passer le journal à tous ceux qui désireraient le voir, de leurs yeux, on pourrait parfaitement dire que la chose est incroyable.

Ils ont réussi à apporter un soulagement dont le besoin se faisait vivement sentir, non pas aux cultivateurs des Territoires du Nord-Ouest qui souffrent des restrictions commerciales comme les esclaves des Etats du sud, non pas au peuple en général que les manufacturiers saignaient à blanc, mais " aux manufacturiers du pays."

La brochure que j'ai sous la main contient un passage de l'exposé budgétaire de 1898, par lequel le ministre des Finances a cherché à prouver que le peuple avait retiré quelques avantages de la réforme du tarif. Mon honorable ami (M. Fielding) dit d'abord, à la page 14, que les tissus de coton imprimé, teint ou coloré, étaient importés sous l'ancien tarif en acquittant un droit de 30 pour 100, et ensuite, il démontre très bien que ces articles, sous l'empire du tarif actuel, acquittent un droit de 35 pour 100.

Ainsi, le gouvernement qui devait se conformer à la résolution que j'ai lue, et devait abolir le tarif qui avait nul au pays à tous les points de vue, élève de 5 pour 100 le droit sur les tissus de coton importés au Canada.

Sous l'empire du tarif différentiel, après le 30 juin 1898, ce tarif est abaissé à 30§ pour 100 sur les marchandises anglaises, ce qui est cependant § de plus que sous le régime conservateur ; et lorsque le tarif différentiel produira son plein et entier effet, —c'est-à-dire depuis le 1er juillet dernier,— le droit sera de 26¼ pour 100, on 3¾ de moins que sous l'ancien tarif.

Mais l'ancien tarif était un mur qui protégeait les voleurs, grands et petits ; était un bastion derrière lequel les manufacturiers s'engraissaient des sueurs du peuple et devenaient millionnaires. Et on abaisse ce mur en relevant quelques briques et une pierre ici et là au chaperon ; mais lorsque nos nationaux veulent faire passer leurs marchandises par dessus ce mur ainsi abaissé, ils paraissent être des pigmées, tant ce mur est élevé ; il est presque aussi haut que l'ancien tarif qu'on a si vigoureusement dénoncé.

Les rideaux coupés ou en pièces acquittaient un droit de 30 pour 100, sous l'empire de l'ancien tarif et acquittent, sous le nouveau tarif, un droit de 35 pour 100, lequel a été abaissé sur les marchandises anglaises.

Je vais maintenant m'occuper du discours du ministre des Douanes et examiner la liste des articles qu'il contient. Les chiffres sont exacts, mais c'est une des choses des plus extraordinaires et des plus audacieuses du monde, que de donner ces chiffres pour convaincre le peuple que quelques promesses ont été remplies. Je prends ce que j'ai déjà pris, non pas parce que je suis incapable d'étudier les variations de la taxation à la lumière de l'expérience

d'une autre année, et à la lumière d'un tarif différentiel en plein épanouissement :

	Tarif actuel. p. c.
Ressorts et essieux	35
Clous de fil métallique	30
Pointes coupées	25
Vis à bois	35
Ecrous, rondelles, boulons et pentures, en fer ou acier	42½
Serrures, couplets et pentures	30
Coutellerie	30
Limes et rapes	30
Herminettes	30
Couperets	30
Hachettes	30
Scies	30
Pelles et bêches	35
Tissus de coton blanc	25

Examinons les cotons un peu plus attentivement.

	Ancien tarif. p.c.	Tarif actuel. p.c.
Tissus de coton non blanchis	22½	25
Tissus de coton colorés	30	35
Damas de toile	25	30
Nappes et serviettes de table	30	30
Essuie-mains	25	30
Couvre-pieds en coton, colorés	30	30
Rideaux	30	35
Tapis	30	30
Tissus de laine	30	35
Tweeds, flanelles, couvertures en laine.	32½	35

Lorsque l'on a appelé, pour la première fois, mon attention sur le tableau, je pris les rapports du commerce et de la navigation, pour l'exercice expiré le 30 juin 1897, et je vis que les colonnes contenant l'énumération des marchandises anglaises importées sous l'empire du soi-disant tarif différentiel en faveur de la Grande-Bretagne, étaient tout à fait décevantes. Mais je concède qu'il s'est produit un changement depuis le 1er juillet 1897 jusqu'au 1er juillet 1898, car les droits, au lieu d'être de 12½ pour 100, étaient de 25 pour 100.

J'ai voulu savoir quels avaient été les résultats de ce tarif, et j'ai constaté que les chiffres que me donnait ce rapport, ne me permettaient pas de faire une comparaison exacte.

M. McMULLEN : Ils n'ont pas démontré ce que vous vouliez établir. C'est là que gisait la difficulté.

M. DAVIN : Non, je n'ai pu me procurer tout ce qui m'était nécessaire. L'honorable député est dans l'erreur ; je vais lui passer, s'il le désire, les chiffres tels qu'ils sont. L'impression qui m'est restée, après avoir lu les chiffres que j'ai pu me procurer, à savoir, les chiffres donnés par les rapports du *commerce et de la navigation*——

M. McMULLEN : En comparant l'ancien tarif et le nouveau, avez-vous tenu compte de la différence qu'il y a entre 12½ pour 100 et 25 pour 100 ?

M. DAVIN : Non.

M. McMULLEN : Parce que cela ne faisait pas votre affaire..

M. DAVIN : Oui, cela aurait admirablement fait mon affaire, et je vais revenir sur le sujet. Prenez les manchettes,—35 pour 100 sous l'empire du nouveau tarif. On a calculé que, sous l'empire du tarif de réciprocité, les droits sur cet article seraient de 26½ pour 100. Est-ce que cela est satisfaisant pour l'honorable député ? Mon honorable ami dira-t-il qu'un droit de 26½ pour 100 est un acheminement vers le libre-échange.

M. McMULLEN : Quel était le droit sous l'ancien tarif ?

M. DAVIN : 36 pour 100, d'après le ministre des Douanes.

M. McMULLEN : Maintenant, c'est 26 pour 100.

M. DAVIN : C'est 35 pour 100. Je vais rendre la chose évidente. L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) qui doit certainement se rappeler—à moins que le désappointement ou le retard qu'a subi son ambition ne l'aient hypnotisé—ce qu'il disait, lorsqu'il était dans l'opposition, d'un tarif de 30 pour 100. Assurément, il ne soutiendra pas aujourd'hui, qu'un droit de 26½ pour 100 est un acheminement au libre-échange ou la base d'un tarif de revenu. Si c'est là sa pensée, je serais heureux de l'entendre nous l'exprimer, car on se moquerait de lui d'un bout à l'autre du pays ; et si j'avais le temps de me rendre dans le comté de Wellington-nord, il n'oserait pas dire à ses électeurs, en ma présence, qu'un droit de 26½ pour 100 est l'exécution des promesses qui ont été faites.

M. BENNETT : La circonscription électorale qu'il représente va être remaniée.

M. DAVIN : Remaniée ou non, j'ose dire qu'il y a assez de cultivateurs indépendants dans la circonscription de Wellington-nord, pour le hisser aussi haut qu'Aman,—politiquement parlant,—s'il prenait là l'attitude qu'il prend ici. Je dis " politiquement parlant," car il n'y a pas, sous la calotte des cieux, un homme qui serait plus peiné que moi de voir l'honorable député, en chair et en os, terminer ses jours comme le favori d'Assuérus.

Prenez maintenant les tapis. Mon honorable ami est le fils de ses œuvres, et, à ce titre, je lui rends hommage. Mais il se rappelle, sans doute, le temps où il déménageait d'une petite maison pour emménager dans une autre, le temps où le posage des tapis était pour lui une affaire importante,—en effet, c'est là une des affaires les plus importantes de la vie domestique.

Sous l'ancien tarif, le droit sur les tapis était de 30 pour 100, sous le nouveau tarif, il est de 35 pour 100, et de 26½ pour 100, lors-

que cette marchandise provient de la Grande-Bretagne. Mais quels tapis les cultivateurs ou les commerçants du comté de Wellington-nord font-ils venir de la mère patrie ? J'ose affirmer que tous les tapis, même ceux qui couvrent les planchers de la maison de mon honorable ami, ne sont pas importés de la Grande-Bretagne. Il est probable que tous les tapis de l'honorable député viennent de la Turquie. Il constatera, en consultant les rapports du commerce et de la navigation, que tous les tapis d'un prix modéré, sont de provenance américaine, par conséquent, les avantages du tarif différentiel ne sont qu'illusoires. Je vois que mon honorable ami est tranquille, et je supposerai, non pas qu'il est convaincu, mais qu'il pense que souvent le silence est d'or.

Je vais maintenant prendre quelques item qui intéressent vivement les habitants des Territoires du Nord-Ouest. Prenons les ressorts et essieux. D'après les derniers rapports du Commerce et de la Navigation, nous avons importé des Etats-Unis, 8,393 quintaux, 1,984 quintaux seulement de la Grande-Bretagne, ce qui représente $23,194 de marchandises américaines, et $4,280 de marchandises anglaises, et cela sous l'empire du tarif de réciprocité.

Prenons ensuite les herses. Nous n'en avons pas importé une seule de la Grande-Bretagne, sous l'empire du tarif différentiel. Prenons les bineuses, nous en avons acheté pour $14,152, et sur cette somme les fabricants anglais n'ont eu que $100.

Quels sont les avantages de ce tarif, excepté à un point de vue électoral ? Lorsque mon honorable ami, le ministre des Douanes, a fait ce discours l'an dernier, j'ai cru qu'une élection était imminente et que nous n'aurions pas le temps de démontrer aux cultivateurs combien le tarif de réciprocité était illusoire ; et, dans ces circonstances, je comprends qu'il ait parlé ainsi ; mais lorsque nous pouvons prendre le ministre au collet, si je puis m'exprimer ainsi, et l'amener devant le tribunal de l'opinion publique, en présence des agriculteurs, et prouver combien ces chiffres sont décevants, je crois que c'est la plus grande bévue du monde que de distribuer cette brochure qui démontre clairement combien le peuple a été complètement —comment dirai-je ?—désappointé. L'honorable député de Simcoe (M. Bennett) dit "blagué," et il m'assure que vous avez décidé que l'expression était parlementaire.

Je suis heureux de constater que vous ne partagez pas cette opinion, M. l'Orateur, parce que j'allais soulever une question d'ordre, et soutenir moi-même, que personne n'a le droit d'employer ici une pareille expression ; et, comme vous le savez, M. l'Orateur, je désire que le ton des discussions de cette Chambre reste toujours élevé, et je suis heureux que vous soyez d'avis que le mot "blagué," n'est pas parlementaire.

Une VOIX : Adopté.

M. DAVIN.

M. DAVIN : Qui dit "adopté" ? Est-ce une des planches des navires en forme de goulot de bouteille qui craque ?

Passons maintenant aux forets. Nous en avons acheté pour $53,806, et pas un n'a été importé sous l'empire du tarif de réciprocité. Le Manitoba et le Nord-Ouest ont payé sur cette somme $45,600. Cependant on fait miroiter à leurs yeux le tarif de réciprocité, quoique pas un seul foret n'ait été importé sous l'empire de ce tarif.

Les honorables membres de la droite s'imaginent-ils que le million de cultivateurs qu'il y a au Canada, ne compte pour rien dans la balance politique ? Doit-on supposer que ces hommes, qui se dévouent au plus utile de tous les arts, ne feront pas entendre, en temps et lieu, une protestation indignée contre la manière dont ils ont été traités par la droite ? Nous avons acheté 58,098 douzaines de fourches, valant $12,419, et 50 douzaines seulement ont été importées de la Grande-Bretagne. Nous avons acheté 13,354 houes valant $2,166, et 232 seulement, valant $85, ont été importées sous l'empire du tarif de réciprocité. Aucun des 1,973 râteaux à cheval, valant $31,578, que nous avons achetés, n'a bénéficié de ce tarif. La part des agriculteurs du Manitoba et du Nord-Ouest, au nom desquels je parle aujourd'hui, a été de 1,009 râteaux, coûtant $15,000.

Sur les 8,822 charrues, coûtant $159,718, combien ont été importées sous l'empire du tarif de réciprocité, de ce tarif qui devait produire tant de bien, de ce tarif que le ministre des Finances chantait avec tant d'éloquence ? L'honorable ministre est toujours éloquent, mais il avait des accents vraiment dithyrambiques lorsqu'il traitait ce sujet, et son inspiration était plus vive qu'à l'ordinaire lorsqu'il nous décrivait les effets de ce tarif. Le ministre des Douanes, dont l'éloquence est toujours dans les hautes notes de la gamme, parlait plus fort que jamais lorsqu'il abordait ce sujet.

Agriculteurs du Manitoba, agriculteurs du Nord-Ouest, agriculteurs du Canada, écoutez ce que le tarif de réciprocité a fait pour vous en ce qui concerne les charrues : Sur 8,822 charrues coûtant $159,718, sept ont réellement été importées sous l'empire du tarif de réciprocité, au prix de $109. C'est magnifique.

Je désirerais voir, M. l'Orateur, quelques membres du parti libéral qui ont cultivé les muses dans leur jeune âge, prendre leur luth et chanter la gloire de la charrrue, sous le tarif de réciprocité. Il serait édifiant de lire un sonnet sur la charrue, la houe ou quelqu'autre article importés sous l'empire du tarif de réciprocité.

Prenez les herminettes, couperets, hachettes, etc., dont le cultivateur fait une grande consommation. Je vois la prunelle flambante de l'honorable député d'Hamilton (M. Wood) fixée sur moi. Je sais que mon honorable ami connaît bien la matière et je lui demanderai de nous donner son opinion.

Nous avons importé pour $37,662 de ces articles. Combien ont été importés sous l'empire du tarif de réciprocité ? Pour une valeur de $565.

M. WOOD : Je suppose que si l'honorable député (M. Davin) connaissait le sujet dont il parle, il saurait que quand même il y aurait un tarif différentiel de 50 pour 100 en faveur de l'Angleterre nous ne pourrions importer ces articles de la mère patrie.

M. DAVIN : Avez-vous entendu cela, M. l'Orateur ? Je m'étonne que les whips du parti libéral ne garrottent pas l'honorable député d'Hamilton (M. Wood). Si cela est vrai, que penser de l'honnêteté du ministre des Douanes et du ministre des Finances ? Je vous remercie de cette parole. Voilà Daniel qui passe un jugement.

M. WOOD : Vous savez que vous ne dites que des sottises.

M. DAVIN : Maintenant, nous avons les haches.

M. BENNETT : A aiguiser ?

M. DAVIN : Non. Ce sont des haches dont ont besoin les honnêtes cultivateurs du Canada qui veulent se tailler un domaine dans la forêt. On dit à ce sujet : Voyez ce que le tarif de réciprocité a fait pour vous ! Si vous voulez faire venir vos haches de l'Angleterre vous pourrez les acheter, à 3¾ pour 100 moins cher qu'auparavant, quoique nous ayions abaissé le droit sur cet article un peu au-dessous de la moyenne du taux général. L'honnête agriculteur canadien entend cela, et après avoir écouté le ministre des Douanes qui lui dit, dans ce langage sonore et retentissant que j'aimais toujours à entendre lorsque nous luttions l'un contre l'autre aux tribunes politiques du comté d'Haldimand. Voyez les avantages du tarif de réciprocité ! Voyez ce que gagnent les agriculteurs qui traversent l'Atlantique pour aller acheter leurs haches à Birmingham ! Nous avons importé pour $36,711 de haches, et nous en avons acheté pour $8 sous l'empire du tarif de réciprocité. Ce devait être un beau et glorieux spectacle que de voir entrer ces haches dans le pays.

Je n'ai fait qu'effleurer le tarif de réciprocité, la grande œuvre des honorables membres de la droite. Je serais capable, je crois, de croiser l'épée avec l'honorable député de Témiscouata et de le terrasser, car après avoir importé pour $8 de haches, je ne dirais pas que mon honorable ami n'a rien affronté. Nous avons acheté des haches, pour une valeur de $8, sous le tarif de réciprocité. J'espère que l'honorable député de Témiscouata écrira un sonnet sur chaque item, afin d'en chanter toutes les beautés.

Nous avons importé des scies pour une valeur de $81,111 ; et combien sous le tarif de réciprocité ? pour une valeur de $3,613. Vous vous rappelez avoir lu, M. l'Orateur, au temps où vous occupiez vos loisirs à étudier Shakespeare, que le prince Hal et ses amis fouillaient les poches de Falstaf afin d'avoir de l'argent pour acheter beaucoup de vin, et pour quatre sous de pain. " Quelle énorme quantité de vin pour deux sous de pain s'écrie le prince Hal." Nous pouvons parodier cette exclamation et dire : Quelle énorme quantité de marchandises importées sous l'empire d'un tarif aussi et peut-être plus élevé que l'ancien, et payées par les agriculteurs du Manitoba, des Territoires du Nord-Ouest et du Canada, et quelle petite quantité de marchandises importées sous l'empire du tarif de réciprocité.

Voyez maintenant les limes et les râpes. Ce sont des articles dont tous les agriculteurs ont besoin. Nous en avons importé pour $73,241, et pour $9,214 seulement sous l'empire du tarif de réciprocité. Prenez ensuite les bogheis. Il est vraiment ridicule d'entendre parler à ce sujet du tarif de réciprocité. Le cultivateur riche, ou le fils du cultivateur riche, qui désire acheter un joli boghei, peut croire qu'il pourrait l'avoir maintenant à meilleur marché, grâce au tarif de réciprocité. Mais c'est une erreur, car nous avons importé des bogheis pour $27,362, et pour $322 seulement sous le tarif de réciprocité. Je suppose que cette dernière somme représente la valeur de deux bogheis,—ou probablement d'un seul boghei importé par quelque dandy anglais qui ne peut s'asseoir sur rien autre chose que des ressorts faits à Sheffield et finis à Manchester.

Une VOIX : Ou par le ministre de l'Agriculture.

M. DAVIN : Oui, ce boghei lui conviendrait bien. C'est un agriculteur que j'aime toujours à regarder, car, il est si pimpant et bien paré que je le prendrais plutôt pour un dandy de la rue Bond que pour un cultivateur qui fait des semailles.

Nous avons acheté des cutters pour $924, et pas un seul en Angleterre. Tous les cultivateurs, non seulement les cultivateurs élégants et en gants de chevreau, mais tous les cultivateurs ont besoin de chariots, nous en avons acheté pour $79,084, et pour $30 seulement en Angleterre. Voilà un bon sujet de méditation pour les représentants du Manitoba et du Nord-Ouest. Je vois l'honorable député de Macdonald (M. Rutherford) qui rêve sur ces chiffres, et je pense, en voyant le sourire qui expire sur ses lèvres, qu'il va venir à mon secours et combattre avec moi dans les intérêts de la classe agricole du Manitoba qu'il est censé représenter ici.

Passons maintenant aux carrosses ; nous en avons importé pour $16,112, et pas un seul sous l'empire du tarif de réciprocité. Nous avons importé des " parties de boghei " pour $21,446, mais pas un seul de ces articles n'a été acheté sous l'empire du tarif de réciprocité.

J'ai promis, M. l'Orateur, de revenir aux poignets avant de terminer. Je n'ai pas pu décider l'honorable député de Norfolk-sud (M. Tisdale) à procourir ce livre pour moi : je suppose qu'il trouve que ce n'est pas une tâche agréable pour lui que d'être obligé de consulter, de temps à autre, les rapports du commerce et de la navigation, mais moi que la littérature légère à toujours comblé de joie, je ne crains pas de consacrer mon attention à cette lecture. Donc, je viens aux poignets, et voici ce que je trouve dans le livre que j'ai à la main. "Poignets, en coton, toile, xyolite et cellulose." Nous en avons importé 10,159 paires, valant $2,254 ; et sous l'empire du tarif de réciprocité 7,921 paires, valant $1,676, et acquittant des droits de $513, ce qui représente plus de 30 pour 100. Voilà les droits qu'acquittent les poignets portées par le peuple. Nous voyons donc par là que ce tarif de réciprocité n'est qu'un leurre.

Je veux maintenant lire cette motion, afin de démontrer quelle en est la portée.

Que l'on a manqué de bonne foi à l'égard des cultivateurs de l'ouest, en n'abaissant pas les droits sur les instruments aratoires et en les élevant sur les cotons à bon marché.....

J'ai prouvé que le parti libéral avait promis d'abaisser les droits sur les instruments d'agriculture et j'ai aussi prouvé qu'on ne l'avait pas fait. J'ai aussi prouvé que loin d'abaisser les droits sur le coton, on les avait augmentés.

....et que la préférence d'un quart pour 100 que l'on accorde aux marchandises de fabrication anglaise, dans le cas de nombreux articles que toute la populationconsomme est devenue illusoire par suite de l'élévation des droits au-dessus de ceux qui étaient perçus aux termes du tarif de 1894-95.

J'admets, M. l'Orateur, que si l'on eût abaissé les droits de 25 pour 100, le peuple y aurait beaucoup gagné ; mais j'affirme dans cette résolution et j'ai démontré par mon discours, que, lorsque le gouvernement eut décidé de donner une préférence à l'Angleterre, il a élevé les anciens droits, avant la mise en vigueur du tarif différentiel, afin de ne pas nuire aux fabricants. C'est ce que j'ai prouvé, en me servant des chiffres du ministre des Finances et du ministre des Douanes.

La troisième proposition que contient ma résolution, je l'ai démontrée mathématiquement. J'ai prouvé ce que j'avais entrepris de démontrer, et par conséquent, je dis que pas un honnête homme ne peut refuser de voter pour la motion que je propose, appuyé par l'honorable député de King, I. P.-E. (M. Macdonald).

Le PREMIER MINISTRE : Comme mon honorable ami (M. Davin) s'est directement adressé à moi, il n'est que juste que je lui réponde. Je crois pouvoir lui démontrer en quelques mots qu'il m'a fourni lui-même la meilleure réponse que je puisse faire à une semblable motion.

M. DAVIN.

Cette motion vient comme de la moutarde après dîner ; le repas est fini, les convives ont quitté la table, et la sauce qu'a préparée mon honorable ami arrive trop tard. Si l'honorable député d'Assiniboïa (M. Davin) avait été sincère,—et je crois que c'est l'avis de tout le monde,—il me semble que le temps pour lui de présenter cette motion était lors de la discussion de l'exposé budgétaire, et lorsque le ministre des Finances a déclaré que, dans l'opinion du gouvernement, bien que nous n'ayons pas fait au tarif toutes les réformes que nous avions l'intention d'y ajouter, il était de la plus grande importance de donner une certaine stabilité à notre législation douanière, et que, pour cette année, du moins, l'administration ne ferait aucun changement.

Si je me rappelle bien,—et je crois que la mémoire ne me fait nullement défaut dans cette circonstance, et s'il n'était pas contraire aux règlements de parler d'un débat antérieur,—mon honorable ami a dit que nous avions agi sagement en ne réformant pas le tarif cette année, et qu'en réalité nous étions protectionnistes comme lui. Je crois qu'il nous a même fait un compliment à ce sujet.

Je n'ai pas beaucoup goûté le compliment, et s'il le regrette, je ne lui reprocherai pas son repentir. Dans tous les cas, si mon honorable ami n'a pas tenu ce langage, certains membres de la gauche ont dit que nous avions emprunté leurs habits, que nous étions devenus protectionnistes et que, par conséquent, il n'était pas nécessaire de réformer de nouveau le tarif.

Nous sommes saisis d'une question d'économie politique que mon honorable ami a discutée en nous donnant des citations poétiques. L'honorable député a rencontré un rival dans cette enceinte. Tout le monde sait que le poète parle des choses qui sont le plus près de son cœur. J'ai ici un jeune ami, qui m'est attaché, non seulement par des liens politiques, mais personnellement, et qui, dans un de ces moments d'effervescence poétique, que l'honorable préopinant connaît par expérience, m'a dédié une pièce de vers.

Comme je viens de le dire, tous ceux qui se livrent à la poésie parlent des choses qui sont le plus près de leur cœur, et je me rappelle qu'un poète, plus âgé que l'honorable député de Témiscouata, a dédié une ode à sa chemise de nuit,—chose qui était, sans doute, le plus près de son cœur. Comme le poète est précisément mon honorable ami (M. Davin), c'est peut-être pour cette raison qu'il se plaint, dans sa motion, que le coton coûte trop cher. C'est la meilleure réponse que je puisse lui faire à ce sujet.

Je ne conteste pas l'érudition de l'honorable député d'Assiniboïa. Il nous a donné aujourd'hui une citation française, et je l'ai déjà entendu nous donner des citations grecques et latines. Il a entrepris de traduire la pièce de l'honorable député de Témiscouata. Je pourrais peut-être affirmer,

sans pédanterie que je comprends le français au moins tout aussi bien que l'honorable député (M. Davin), et je me permettrai de lui dire que le mot "affronter" qu'il lit dans le sonnet de mon honorable ami (M. Gauvreau) a plus d'un sens.

M. DAVIN : Pas dans le vers que j'ai cité.

Le PREMIER MINISTRE : Le mot "affronter" ne signifie pas seulement "faire face à un ennemi," mais aussi "tromper." Lorsque l'auteur du poème dit : "Il n'a rien affronté," il faliait traduire : "He has been guilty of no deception." Par conséquent, lorsque l'honorable député (M. Davin) dit que nous n'avons pas fait preuve de bonne foi à l'égard des cultivateurs de l'ouest, il peut trouver une réponse dans le poème qu'il a cité, car l'auteur (M. Gauvreau) lui dit qu'il se trompe, que le premier ministre n'a jamais trompé personne, et n'a jamais violé ses promesses.

Je n'en dirai pas davantage pour aujourd'hui. Il n'est pas besoin de revenir maintenant sur cette question qui a été discutée à mainte et mainte reprise. Si mon honorable ami est sincère, il aurait dû présenter sa motion en temps opportun, et ne l'ayant pas faite, il ne nous reste qu'à la rejeter.

M. McMULLEN : Je dois avouer que le discours que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest M(. Davin) a prononcé cette après-midi, m'a beaucoup amusé. J'ai eu la bonne fortune de faire partie de cette Chambre avec mon honorable ami depuis plusieurs années, et je puis honnêtement dire que pas un homme n'a, au sujet des questions fiscales, un dossier aussi peu enviable que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest qui parlait dans un sens et votait dans un autre. Il nous a donné plusieurs preuves de ses facultés de transformation et de métamorphose.

J'étudiais récemment les nombreux votes qu'il a donnés en cette enceinte. Je remarque qu'en 1891, il a voté contre une motion demandant d'abolir les droits sur le fil d'engerbage et que quelque temps après le 7 avril, 1892, le "Leader", de Régina, son organe, publiait un long et vigoureux article sur les droits élevés que les cultivateurs de l'ouest étaient obligés de payer sur le fil d'engerbage.

Je suppose qu'il vint à comprendre que les cultivateurs de l'ouest n'étaient pas satisfaits de son vote contre l'abolition des droits, et que c'est pour cette raison qu'il a viré de bord. L'administration actuelle prend les rênes de l'Etat et supprime les droits sur le fil d'engerbage, et mon honorable ami ne l'en félicite pas, il n'en desserre pas même les dents. Il se contente de déclarer qu'il faudrait abolir les droits qui frappent les instruments agricoles de toute sorte.

Mon honorable ami a aussi un dossier à ce sujet. Lorsque le gouvernement conservateur abaissa les droits sur les moissonneuses et les lieuses de 35 pour cent à 20 pour 100, mon honorable ami s'extasia dans son journal et dans cette enceinte sur la manière dont le cabinet conservateur avait accédé aux pressantes demandes des cultivateurs du Nord-Ouest et qu'aucun gouvernement n'aurait pu faire mieux, vu les nécessités du revenu publique.

Ensuite, lorsque le ministre actuel des Travaux publics du Manitoba était député de Marquette (M. Watson) il proposa d'abolir les droits sur le fil d'engerbage, et, dans cette circonstance, mon honorable ami (M. Davin), a jugé à propos de s'absenter. Pour me servir d'une expression vulgaire, il s'est alors caché sous sa tente.

M. DAVIN : A quelle date ?

M. McMULLEN : Si mon honorable ami veut se donner la peine de feuilleter les "Débats", il verra qu'il a agi avec cette inconséquence maintes et maintes fois.

M. DAVIN : Donnez-nous les "Débats".

M. McMULLEN : Si l'honorable député veut feuilleter les "Débats" de la session de 1893, il constatera que le directeur général des Postes (M. Mulock) fit une motion à l'effet d'admettre en franchise le fil d'engerbage et il pourra voir comment il a voté. En 1892, il avait exprimé, dans les colonnes du "Leader", de Régina, ses sympathies pour les cultivateurs du Nord-Ouest, obligés de payer des droits sur le fil d'engerbage et pendant la session de 1893, lorsque le directeur général des Postes propose d'admettre cet article en franchise, l'honorable député (M. Davin) a voté en cette circonstance, mais contre la motion.

Mon honorable ami nous a fait plusieurs citations de l'ancien tarif et du nouveau, pour tenter de démontrer que, dans plusieurs cas, les droits avaient été augmentés. Mais il ne nous a pas donné crédit du tarif différentiel, et j'ai constaté, aux tribunes politiques, que c'est l'habitude des honorables membres de la gauche, de ne pas tenir compte du tarif différentiel lorsqu'ils cherchent à démontrer que les droits actuels sont aussi ou même plus élevés que les anciens. C'est là aussi l'attitude que semblent prendre les journaux conservateurs, surtout le "Mail and Empire."

Mon honorable ami a dit ensuite que le gouvernement nous avait promis le libre-échange tel qu'il existe en Angleterre. Assurément, homme de savoir et d'expérience, il ne doit pas ignorer que l'Angleterre n'a pas rejeté totalement la protection pour adopter le libre-échange, tout comme un homme dépouille un habit pour en revêtir un autre. Il doit savoir qu'il s'est écoulé plusieurs années avant que l'Angleterre jouisse du libre-échange tel qu'elle le possède aujourd'hui. En 1842, elle adopta le principe du libre-échange ; en 1844, elle abolit les droits sur la laine et les matières premières ; en 1845, elle abolit les droits sur environ 400 articles, et sur 123, en 1853. En 1860, elle abaissa les droits sur le

beurre et le fromage, sur le papier, en 1861, et sur le bois en 1896. Elle abaissa les droits sur le sucre en 1870 et les abolit en 1873 ; et, en 1880, elle abolit les droits sur le malt.

Ainsi du jour où elle adopta le principe du libre-échange, en 1842, jusqu'au temps où fut établi l'état de choses qui règne aujourd'hui, il s'est écoulé 38 ans, pendant lesquels elle n'a cessé d'abaisser graduellement son tarif. Je soutiens que le Canada, depuis 1896 jusqu'aujourd'hui, a fait autant de progrès dans le sens du libre-échange, que l'Angleterre pendant les deux ou trois ans qui ont suivi l'établissement de son tarif. Assurément, l'honorable député ne s'attendait pas à voir le Canada ne faire qu'un bond de la protection au libre-échange. Sans doute, nous aimerions que notre pays fût dans une situation financière qui lui permettrait d'adopter le libre-échange. Mais il n'en est pas ainsi, et c'est, en grande partie, la faute des honorables membres de la gauche. Si notre condition financière nous permettait d'aller aussi loin que l'Angleterre dans la voie des réformes douanières, nous serions bien heureux.

Mon honorable ami a reproché au gouvernement de ne pas avoir tenu la promesse que le parti libéral avait faite d'abolir les droits sur les instruments agricoles. Mais il doit admettre qu'il y a eu de très fortes réductions. Il doit admettre que les droits ont été abolis sur le fil de fer barbelé, et que de fortes et louables réductions ont été effectuées au sujet des instruments garicoles, houes, bêches, pelles, etc. Le gouvernement a aussi aboli les droits sur les moulins à vent, et c'est là une réforme que mon honorable ami ne condamnera certainement pas. La gauche a produit un moulin à vent vivant, et j'espère que pareil enfantement ne se répétera plus.

Mon honorable ami ne semble pas disposé à admettre que le gouvernement ait fait quelque chose de bon, mais il affirme qu'il a violé toutes ses promesses. Au contraire, celui-ci a rempli ses promesses dans une mesure qui lui fait honneur, en opérant beaucoup de réductions, réductions auxquelles, il n'y a aucun doute, on en verra succéder d'autres. Je suis tout à fait convaincu que le gouvernement fera encore des réductions dès que la position financière du pays le lui permettra. Il a rogné les dépenses.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. McMULLEN : Oui, et j'espère qu'il continuera dans cette voie.

Je sais fort bien que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) ne se sent pas à l'aise à la gauche, et qu'il préférerait beaucoup avoir à appuyer le gouvernement. Sans aucun doute, il soupire anxieusement après ces anciens jours heureux où il festoyait à la crèche publique. Nous nous rappelons tous qu'alors mon honorable ami n'avait pas grand'chose à faire ; l'ancien gouvernement l'a envoyé à la Colombie Anglaise en qualité de secrétaire de la commission nommée pour s'enquérir de l'opportunité de permettre aux Chinois de s'introduire au Canada. Il a été envoyé là en qualité de secrétaire, en compagnie de feu le regretté M. Chapleau, le commissaire, je crois. J'ignore ce qui est arrivé à l'honorable député. Soit par suite de l'air salubre et fortifiant des montagnes, soit par suite de l'assoupissement produit par l'air plus lourd de la côte du Pacifique, une chose certaine est qu'il perdit absolument l'idée en arrivant là, de sorte qu'il ne pouvait distinguer un Chinois d'un Africain ou d'un Hottentot, et que quelqu'un dut le remplacer. Cependant, il a reçu un peu plus de $3,000 pour ses services. Naturellement, on peut comprendre son vif désir de voir la chose se répéter.

Une VOIX : Qu'avait-il ?

M. McMULLEN : Je ne pourrais dire, le rapport ne le mentionnant pas ; mais certainement, il devait être arrivé quelque chose. Il n'y a pas de doute, l'honorable député aimerait à accompagner de nouveau une autre commission concernant les Chinois, ou quelque chose de ce genre. Il sait parfaitement bien que lorsqu'il appuyait le gouvernement il recevait un patronage très enviable, qu'il apprécait il n'y a pas de doute ; et il n'est pas téméraire de croire qu'un grand nombre de ses votes donnés en certains cas contrairement à l'avis qu'il avait exprimé, ont été le résultat de sa reconnaissance des avantages et des privilèges dont il jouissait.

M. McNEILL : Je soulève un point d'ordre. Je désire savoir si l'honorable député est dans l'ordre lorsqu'il dit que le vote d'un membre de cette Chambre a été déterminé par des avantages qu'il avait reçus du gouvernement.

M. l'ORATEUR : A mon avis, il ne serait pas dans l'ordre d'imputer des motifs illégitimes à un député, et je crois qu'il serait tout aussi bien de se dispenser de le faire à l'avenir.

M. McNEILL : L'honorable député ne devrait-il pas, M. l'Orateur, retirer une déclaration de cette nature, déclaration qu'il a faite, il n'y a pas de doute, sous l'excitation subite de la passion et sans réflexion suffisante ?

M. McMULLEN : Je n'ai nullement imputé de motif illégitime à mon honorable ami, j'ai seulement relaté certains faits qui appartiennent à l'histoire. J'ai déclaré à la Chambre ce qu'il a fait par le passé.

M. WALLACE : En outre, relativement au point d'ordre, qu'on me permette de dire que l'honorable député de Wellington-nord a imputé des motifs illégitimes. Il a dit....

M. l'ORATEUR : Peut-être l'honorable député de Wellington-nord n'a-t-il pas été bien compris. Or, il vient de nous déclarer qu'il n'a imputé aucun motif illégitime, et l'on doit accepter sa déclaration.

M. WALLACE : Il a déclaré....

M. l'ORATEUR : A l'ordre !

M. WALLACE : Que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest a voté contrairement à ce qu'il a dit.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Du moment que l'honorable député dit qu'il n'entend pas par sa déclaration imputer de motif illégitime, à mon avis, il est dans l'ordre. Peut-être ne l'avons-nous pas bien compris, et il nous faut accepter sa déclaration.

M. McNEILL : M. l'Orateur——

Quelques VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

M. McNEILL : M. l'Orateur, j'en suis convaincu, écoutera ce que j'ai à dire. Je veux seulement que ce point soit bien compris. Si je dis que ce que déclare un député en cette Chambre est faux, je comprends que je suis hors d'ordre, lors même que je n'entends pas dire : "Vous êtes un menteur."

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je ne crois pas que ce que dit l'honorabe député (M. McNeill) comporte un point d'ordre. Si je comprends bien, voici la situation : On a accusé l'honorable député de Welington-nord d'imputer des motifs illégitimes à l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin), et de son côté, l'honorable député (M. McMullen) le nie. Pour ma part, j'étais porté à croire qu'il avait imputé un motif illégitime et qu'il devait retirer son expression ; mais il déclare qu'on l'a mal compris, et qu'il n'a pas entendu imputer de motif semblable. Il nous faut alors accepter sa déclaration. telle est la manière dont je comprends la règle.

M. McNEILL : Je veux seulement comprendre, M. l'Orateur, si...

M. McMULLEN : Tout ce que j'ai à dire, c'est que je...

M. McNEILL : Je désire, pour l'avenir, comprendre la décision rendue. L'honorable député de Wellington-nord a dit—ce sont les termes qu'il a employés—que sans aucun doute le vote de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest avait été influencé par le fait qu'il avait reçu certains avantages du gouvernement qu'il appuyait. D'après ce que je comprends, M. l'Orateur, votre décision est qu'une semblable déclaration est dans l'ordre, si le député qui l'a faite dit n'avoir pas l'intention d'imputer des motifs illégitimes, n'est-ce pas ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : La règle que j'applique est que si un député dont les paroles nous avaient paru imputer des motifs illégitimes ou exprimer quelque chose de nature irrégulière, déclare que ce que nous avons compris n'est pas ce qu'il entendait dire, il nous faut accepter sa déclaration.

M. McNEILL : Et l'honorable député ne doit pas changer sa déclaration, n'est-ce pas ?

M. McMULLEN : Je signalais la conduite tenue par l'honorable député (M. Davin) en cette Chambre, relativement à l'accomplissement de ses devoirs envers le pays—et ses services, en certains cas, ont été de nature à être appréciés, je suppose,—et j'allais démontrer également ce que le gouvernement a fait dans l'intérêt du Manitoba et du Nord-Ouest. L'honorable député a essayé d'établir que le gouvernement actuel n'a rien fait, depuis son avènement au pouvoir, il y a trois ans, pour remplir ses promesses, c'est-à-dire pour réduire les fardeaux qui pèsent sur la population du Manitoba. Nous savons tous, ce que l'honorable député (M. Davin) lui-même ne niera pas, qu'on a fait au tarif plusieurs améliorations avantageuses à la population du Nord-Ouest.

M. DAVIN : Non, non.

M. McMULLEN : L'honorable député osera-t-il nier que le gouvernement actuel a enlevé le droit qui frappait le fil de fer barbelé ?

M. DAVIN : L'ancien gouvernement l'avait réduit à 12½ pour 100.

M. McMULLEN : Mais l'honorable député niera-t-il que le gouvernement actuel a enlevé le droit frappant le fil de fer barbelé ?

M. DAVIN : Mais ce qu'il y a de réellement avantageux a été fait par le gouvernement précédent.

M. McMULLEN : L'honorable député s'obstine à prétendre que le gouvernement n'a rien fait pour remplir ses promesses. J'ai entendu le chef de l'opposition déclarer maintes et maintes fois que le gouvernement n'avait pas exécuté une seule des promesses qu'il avait faites au peuple, et cette assertion est répétée de temps à autre non seulement en cette Chambre, mais dans la presse. Et on la répète malgré que nous ayons signalé plusieurs promesses du gouvernement qui ont été remplies. Naturellement, le gouvernement ne peut pas remplir tous ses engagements en une année, ni en deux, ni en trois.

Mon honorable ami (M. Davin) sait, et il l'admettra, sans doute, que le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest subissaient le fardeau d'un tarif de chemin de fer très oppressif. Il s'en est plaint lui-même, au nom de la population de cette partie du pays, et celle-ci s'en est souvent plainte elle-même. Lorsqu'il a fait une convention avec le chemin de fer Canadien du Pacifique relativement à la construction du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, le gouvernement actuel a disposé les choses de manière à assurer une réduction de ces taux que la popu-

lation du Manitoba et du Nord-Ouest subissait depuis tant d'années. Et quel en a été le résultat ? Un membre de cette Chambre a déclaré, après un examen attentif de la question, que cette réduction assurerait à la population une économie de $600,000. Voilà une réduction fort désirable, et elle a eu lieu en exécution de la promesse faite par le premier ministre à cet égard.

M. PRIOR : Combien a-t-on payé pour l'obtenir ?

M. McMULLEN : Le gouvernement a accordé un certain montant pour aider à la construction du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau. Si mon honorable ami (M. Prior) considère le montant total accordé pour aider à la construction de ce chemin, il verra que les réductions de ce que la population aura à payer relativement au transport des marchandises importées et exportées couvriront plus que le total de l'intérêt de la somme accordée. Et nous n'avons pas seulement obtenu des réductions sur la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique, comme le sait mon honorable ami ; nous nous sommes encore assuré des concessions fort importantes relativement à l'usage du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau.

M. PRIOR : Est-ce là une raison pour laquelle vous deviez accorder à ce chemin $2,000,000 de plus que nous n'offrions ?

M. McMULLEN : Mon honorable ami admettra—et s'il ne l'admet pas, la chose n'en est pas moins vraie—que lorsque le gouvernement dont il faisait partie a fait sa convention concernant la construction du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, il n'était pas question dans cette convention de réduction du trafic, non plus qu'il n'y était stipulé que le chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau serait utilisé non seulement par le chemin de fer Canadien du Pacifique, mais encore par toute autre compagnie de chemin de fer désireuse d'obtenir le droit de circuler sur ce chemin à des conditions équitables. Ces concessions ont été obtenues en vertu des arrangements faits par le gouvernement actuel, et la population du Nord-Ouest en bénéficiera à jamais.

En outre, mon honorable ami, le député d'Assiniboïa-ouest, n'a tenu aucun compte au gouvernement de la réduction du droit frappant le pétrole. L'honorable député avait coutume de parler haut et longuement contre le droit imposé sur cet article usuel. Je ne sache pas qu'il ait jamais voté contre ce droit, parce que son parti n'a jamais jugé à propos de voter dans ce sens. Et non seulement le gouvernement actuel a réduit le dit droit, mais il a augmenté les commodités du transport du pétrole au Manitoba et au Nord-Ouest, avantage même plus grand que celui de la réduction du droit. Le pétrole peut être maintenant transporté dans des wagons-réservoirs, ce qu'on ne pouvait faire auparavant. Toutes les commodités sont offertes pour procurer à la population du Manitoba et du Nord-Ouest cet article au plus bas prix.

Mon honorable ami sait encore parfaitement que les lieuses sont admises maintenant à 20 pour 100 au Manitoba et au Nord-Ouest, et c'est là un tarif très peu élevé après tout. Combien d'autres articles usuels de même nature sont admis à un taux moindre ? Je prétends que ce taux est en réalité très bas. La population du Manitoba ne peut s'attendre à être la seule qui doive être traitée avec sollicitude dans tout le Canada. Le gouvernement et la Confédération, j'en suis convaincu, sont disposés à faire tout en leur pouvoir pour favoriser la population du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. Nous lui sommes sympathiques dans les efforts qu'elle fait pour progresser et devenir prospère, et nous espérons sincèrement qu'on lui accordera tous les avantages compatibles avec le revenu que le pays doit nécessairement percevoir afin de faire face aux exigences qui s'imposent au trésor public. Mais comme je l'ai déjà dit, le gouvernement, à son avènement au pouvoir, a constaté qu'il lui fallait pourvoir au besoin d'une énorme dépense. Nous avions une dette immense, et il fallait pourvoir à l'intérêt de cette dette.

Les membres de la gauche ne nieront pas qu'ils ne se lèvent pour critiquer le gouvernement lorsque celui-ci réduit les dépenses. Lorsque le gouvernement propose de diminuer les dépenses en réduisant le nombre des fonctionnaires publics, comme en renvoyant des employés du chemin de fer Intercolonial dont on n'a pas besoin, et en opérant des économies sous d'autres rapports, immédiatement on s'entend à la gauche pour crier que le gouvernement agit dans un but politique, et que ces fonctionnaires sont décapités parce qu'ils appartiennent au parti conservateur. Eh bien ! voilà qui n'est pas raisonnable. Lorsque le gouvernement se met à opérer des réformes, les membres de la gauche l'accusent d'être purement animé de haine politique. Cependant, le gouvernement a fait beaucoup de chemin dans le sens de l'accomplissement des promesses qu'il a faites, surtout si l'on considère les difficultés en présence desquelles il s'est trouvé, et les ennuis énormes qu'il lui a fallu surmonter pour effectuer la réforme de l'état de choses, à la suite de la manière extravagante dont on l'avait manipulé depuis 17 ou 18 ans. Ce n'était pas une tâche ordinaire que le gouvernement assumait là. Je le répète, le gouvernement a fait beaucoup de chemin dans le sens de l'accomplissement de ses promesses, et il va donner suite aussitôt que possible à celles qu'il lui reste encore à exécuter.

Nous avons promis que nous abrogerions la loi infâme concernant le remaniement, et nous entendons demander aux membres de

la gauche de consentir à l'adoption d'un bill qui aura cet effet. Nous espérons que cette loi sera abolie. Nous avons promis au pays qu'elle le serait, et j'espère que les membres de la gauche croiront de leur devoir de nous prêter main-forte pour supprimer une loi qui, certainement, n'a jamais été insérée dans les statuts dans l'intention de dispenser la justice et l'équité aux électeurs du Canada.

Eh bien ! lorsque mon honorable ami le député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) se lèvera pour énumérer toutes les promesses violées dont on attend en vain, prétend-il, l'accomplissement de la part du gouvernement, j'ai sincèrement lieu de croire qu'il aura assez de courage pour dire qu'un nombre très considérable de ces promesses ont été déjà remplies, et pour s'abstenir de tenter de faire croire au public que rien du tout n'a été fait dans l'intérêt de cette population dont il se prétend le seul défenseur en cette Chambre.

J'avoue que je plains grandement les colons du Nord-Ouest si leurs intérêts, leur progrès et leur avancement dépendent uniquement des efforts de l'honorable député. Lorsqu'il appuyait le gouvernement conservateur il n'a jamais paru accomplir grand'chose. Parfois il semblait très mal auprès du gouvernement conservateur. Cependant, il est une chose que je lui accorderai, c'est que malgré ses ruades, ses manifestations de révolte contre ce qu'il croyait injuste, lors du vote où le trouvait presque toujours du bon côté, ou, sinon, il se retirait sous sa tente.

Maintenant qu'il est libéré de la nécessité de suivre un gouvernement, j'espère que lorsqu'il considérera de nouveau une motion de cette nature et tentera de signaler en quoi le gouvernement a manqué à l'accomplissement de ses promesses, il accordera à celui-ci le mérite de ce qu'il a fait. Malgré la force de sa condamnation du gouvernement, toutefois, je suis parfaitement convaincu que lorsque l'honorable député retournera adresser la parole à la population du Nord-Ouest, il s'apercevra que celle-ci, comprenant les avantages que lui a assurés la législation que le gouvernement actuel a fait adopter et l'amélioration de l'état de choses dont elle jouit maintenant sous ce gouvernement, accepte ces avantages comme un gage des bonnes intentions de ce dernier à son égard, et de ce qu'elle peut espérer à l'avenir, et qu'elle continue à accorder son appui à un gouvernement qui a tant fait, en si peu de temps, pour la population du pays tout entier.

M. T. O. DAVIS (Saskatchewan) : Je n'entends nullement traiter au long cette question, vu qu'elle a déjà été rebattue maintes fois en cette Chambre. L'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) s'imagine que cette motion doit être présentée chaque année. Chaque année il présente une motion de cette nature, et aujourd'hui cette motion a trait aux instruments aratoires. Je ne crois pas, toutefois, qu'on soit porté, surtout au Nord-Ouest, à prendre l'honorable député au sérieux. Nul ne le fait. Le fait est que la population sait que depuis quinze jours il a présenté ces motions dans le seul but de faire figurer son nom dans les journaux. En effet, M. l'Orateur, si l'on jette seulement les yeux sur l'ordre du jour, on comprend quel est le but de ses motions.

Il y a quelques semaines, des commerçants de grain se sont réunis à Winnipeg pour adopter une série de résolutions, dont copie a été adressée à chaque député du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest. Mais voici que le député d'Assiniboia-ouest, qui se pose en ami des cultivateurs, remet au greffier cette série de résolutions, après y avoir apposé au dos sa simple signature, pour les faire paraître en son nom à l'ordre du jour, et pour montrer ce qu'il a fait pour les cultivateurs du Manitoba et du Nord-Ouest. Cela explique toute sa manière d'agir.

Ensuite, il a encore présenté il y a quelque temps un bill relatif aux pensions concernant la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. Il voulait obtenir une pension pour chaque membre de la gendarmerie, dont le service avait duré dix ans. A-t-il jamais entendu parler de choses aussi extravagantes ? Mais cela servait à ses fins, car il a envoyé des exemplaires du bill à tous les postes de la gendarmerie du Nord-Ouest pour les y faire afficher sur les murs, à ce qu'on m'informe, afin de démontrer à la gendarmerie à cheval comme il s'était rudement efforcé de leur obtenir une pension.

Mais, M. l'Orateur, l'honorable député en cette Chambre occupe la position et joue le rôle qu'occupe et joue le bouffon dans un cirque ou le " end-man " dans une troupe de chanteurs. C'est à peu près cela.

Cette conduite s'est continuée d'année en année, mais la population des territoires du Nord-Ouest comprend l'honorable député. Elle en est arrivée à comprendre toutes ces choses parce qu'il a été démasqué maintes et maintes fois en cette Chambre, et qu'elle connaît son passé, consistant à proposer des motions pour ensuite voter contre.

Il a essayé de parler du tarif. Je n'entends pas, cette fois, discuter ce sujet, pour la raison, comme je l'ai déjà dit, que la question a été passablement rebattue. Il a cité le tableau du commerce et de la navigation, pour tâcher de démontrer qu'un grand nombre d'articles dont le tarif de préférence aurait eu l'effet de faire baisser les prix, n'ont nullement été importés dans le pays, et que, par suite, on n'avait pas le droit d'invoquer une réduction à leur sujet. Eh bien ! M. l'Orateur, dans le cas où il serait importé et consommé dans le pays pour $500,000 d'articles usuels, et où $10 seulement de ces articles serait importés d'Angleterre, la population profite de la réduction de ce demi-million de dollars d'articles, parce que tout

le montant importé se trouve régi par le tarif réduit. Pour la même raison, lorsque les manufacturiers et les marchands en gros du pays comprennent que des marchandises peuvent être importées à un certain prix, il leur faut diminuer leur prix en conséquence, pour se trouver dans la possibilité de continuer leur commerce. Les gens vont acheter là où ils peuvent le faire à meilleur marché, et si l'on peut acheter et importer des marchandises d'Angleterre en payant un droit moindre de 25 pour 100 que celui qui frappe les marchandises de tout autre pays, on s'adressera à l'Angleterre.

Voici un état que je désire insérer dans les "Débats", lequel indique les proportions comparatives de l'ancien tarif, du tarif commun actuel et du tarif de préférence relativement aux articles en coton :

—	Ancien Tarif.	Tarif commun actuel.	Tarif privilégié.
	p. c.	p. c.	p. c.
Toile, jaune	22½	22½	16⅔
" blanche	25	22½	16⅔
Broderies, blanches	30	25	18¾
Tissus de coton jaune non blanchis	22½	25	18½
Tissus de coton blanc ou non blanchis	25	25	18¾
Tissus imprimés, teints ou colorés, n.a.p	30	35	26¼
Jeannettes, coutils et satinés, importés par les fabricants de corsets pour être employés dans leurs fabriques	25	20	15
Mouchoirs	30	35	26¼
Ouate en livres et en feuilles, *non blanchie*, ni teinte ni colorée	22½	25	18¾
Fil à *tricoter*, fil de bonneterie *ou autre fil de coton*, non blanchi, ni teint, ni coloré	25	25	18¾
Ouate en livres blanchie, teinte ou colorée	22½	25	18¾
Fil à tricoter, fil à bonneterie, etc., *teint ou coloré*	25	25	18¾
Chaînes *de coton, n.s.a*	25	25	18¾
Chaînes *sur ensouples*	25	25	18¾
Sacs sans couture	20	20	15

Mon honorable ami, le *député d'Assiniboïa*-ouest, l'admettra, les sacs sans couture sont un article dont la population du Nord-Ouest et de son propre comté fait grandement usage.

Draps	32½	30	22½
Chemises de coton—			
Coûtant plus de $3 la douzaine ..... $1 par douzaine et	25	35	26¼
Ne coûtant pas plus de $3 la *douzaine*	35	35	26¼

M. DAVIS.

—	Ancien tarif.	Tarif commun actuel.	Tarif privilégié.
	p. c.	p. c.	p. c.
Fil à coudre sur bobines	25	25	18¾
Fil de coton à coudre en écheveaux *à trois et 6 brins*	12½	15	11¼
Fil de coton à crochet sur bobines ou tubes, ou en *pelotes*	25	25	18¾
Tous autres fils de coton, n.s.a	25	25	18¾
Couvre-pieds de coton blanc	25	30	22½
Couvre-pieds de coton coloré	30	30	22½
Vêtements	32½	35	26¼
Blouses et chemises-corsages—			
Coûtant plus de $3 la douz. ..... $1 la douzaine et	25	35	26¼
Ne coûtant pas plus de $3 la douzaine	35	35	26¼
Damas, etc., de coton, n.a.p	25	20	22½
Sacs en coton, faits à la main, n.a.p	32½	35	26¼
Bonneterie, n.e.s	35	35	26¼
Mèches de lampe	25	25	18¾
Châles	25	30	22½
Chaussettes et bas 10c. par douzaine de paire et	35	35	26¼
Ruban de fil, ni teints ni coloré	25	25	18¾
Ruban de fil teint ou coloré	30	35	26¼
Serviettes	25	30	22½
Vêtem. de dessous et caleçons—			
Tissés	35	35	26¼
Fabriqués par des couturières	32½	35	26¼
Tissus de cotons non colorés, blanchis, savoir : toiles et toiles pour fenêtres, batiste, mousseline carreautée pour tabliers, brillants, cordes, piqués, serviettes, mousseline, rideaux pour moustiques, jaconet et mousseline de coton, mousseline unie, linon rayé ou carreauté	25	25	18¾
Tissus en velours, *velours velvantine* et peluche, *n.s.a*	30	30	22½
Autres articles confectionnés par la couturière *avec des tissus* de coton, n.a.p	32½	35	26¼

C'est là la liste complète des marchandises fabriquées avec du coton, et je crois pouvoir dire, sans crainte, que personne ne peut honnêtement prétendre, en prenant en considération le tarif différentiel, que des réductions importantes n'ont pas été faites dans ce tarif dans les intérêts des consommateurs. Je me suis procuré cette liste au ministère des Douanes, et j'ai lieu de croire qu'elle est exacte. Je veux aussi appeler l'attention de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest sur le fait que son chef a émis une opinion différente sur le tarif, lorsqu'il a traité cette question dans la Chambre, en 1897, et qu'il a exprimé les craintes qu'il éprouvait à ce sujet. Il craignait que toutes les industries du pays ne fussent ruinées. J'ai ici les déclarations qu'il a faites à cette époque, et j'aimerais à lire à l'honorable

député pour son plus grand avantage, les paroles de son chef.

L'honorable député reconnaît, sans doute, l'honorable député du Cap-Breton (sir Charles Tupper) comme son chef, il est vrai que certaines personnes pourraient être portées à croire le contraire en songeant aux nombreuses assemblées qu'il a tenues dans les Territoires du Nord-Ouest, et dans lesquelles il n'a jamais mentionné le nom de son chef, bien qu'il fût un des membres les plus en vue de son parti, cette conduite pourrait être de nature à faire croire qu'il y a anguille sous roche. L'honorable député du Cap-Breton, n'en est pas moins reconnu comme son chef, et voici ce qu'il disait en 1897 :

La mise en vigueur de ce tarif va avoir pour effet de paralyser les industries de ce pays, comme le sait l'honorable ministre, tandis que les honorables députés voient nos industries marcher vers leur ruine. J'ai lu dans la *Gazette*, de Montréal, les plaintes formulées par les industriels de cette dernière ville, qui viennent déclarer les uns après les autres que leurs industries sont ruinées, que leurs fabriques vont être obligé de fermer leurs portes, et qu'ils voient arriver avec terreur *le déplorable état de choses qui a existé lorsque l'honorable préopinant était chargé* de l'administration de la politique fiscale de ce pays Je dis que jamais acte plus regrettable a été commis dans notre pays.

Voilà d'après l'honorable chef de la gauche *quels étaient les résultats qui devaient découler de la mise en vigueur du tarif différentiel. Il ajoutait :*

Il est vrai qu'au point de vue de l'intérêt de mon parti je pourrais me réjouir de l'adoption d'une telle mesure, mais je déplore du fond du cœur la ruine que l'on veut faire subir aux meilleurs intérêts canadiens, *et à nos grandes industries. Cependant, je dois ajouter sans la moindre hésitation qu'en agissant* ainsi les honorables membres de la droite signent leur propre condamnation ; ils sont en frais de faire voir au peuple de ce pays qu'il est impossible d'accorder la moindre confiance aux déclarations les plus solennelles qu'ils peuvent faire, tant dans cette chambre qu'au dehors ; il est facile de constater par leur conduite que maintenant qu'ils sont au pouvoir, et que leurs vœux les plus chers sont réalisés ils sont disposés à abuser de ce pouvoir, quand bien même devraient-*ils pour cela sacrifier les industries du Canada.*

C'est ainsi que s'est exprimé l'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper) lorsque les résolutions concernant ce tarif ont été soumises à la Chambre, et maintenant, l'honorable député (M. Davin) veut essayer de faire croire au peuple qu'il n'y a rien eu de fait dans l'intérêt des cultivateurs de ce pays. L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) a fait remarquer que le fil d'engerbage et le fil de fer barbelé avaient été placés sur la liste des articles admis en franchise; alors l'honorable député de Victoria, C.A., (M. Prior) lui a demandé quel bien cela avait fait. Je suis persuadé que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) n'est pas de son avis sur ce point, car l'honorable député (M. Davin) s'est toujours déclaré en faveur de l'entrée en franchise du fil d'engerbage. Dans tous les discours qu'il a prononcés sur cette question il s'est déclaré en faveur de ce changement, mais il est vrai que lorsqu'il s'est agi de voter, il s'est opposé à la mesure.

Maintenant, quant à ce qui concerne l'avantage que peut avoir apporté aux cultivateurs de ce pays ce tarif différentiel, je vais lire à la Chambre une déclaration faite par MM. Stobart et Cie, de Winnipeg, qui font un commerce considérable de nouveautés en gros, et qui sont de bons conservateurs, et les amis politiques de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin). Ils prennent différentes petites listes de marchandises, et ils établissent quels droits le peuple serait tenu de payer sous l'empire de l'ancien tarif, et ce qu'ils paient actuellement sous l'empire du tarif différentiel. Ils avaient une facture de marchandises *en date du* 2 février 1897, comprenant des vêtements en laine, estimés à $39, et sur lesquels l'ancien tarif les obligeait de payer $14.25 de droits; or, sous l'empire du nouveau tarif le droit ne serait que de $10.24.

Malgré cela, l'honorable député (M. Davin) persiste à dire que le gouvernement n'a rien fait pour venir en aide aux cultivateurs. Cette maison considérable de Winnipeg a une autre facture, en date du 15 février 1897, pour des couvertures estimées à $2,020, sous l'empire de l'ancien tarif, les droits sur ces articles auraient été de $832.35, or, la même envoi aujourd'hui, ne paierait que $530.25 de droits sous l'empire du tarif différentiel. Voici donc que sur un envoi de couvertures d'une valeur de $2,000, les droits à payer sont de $300 moins élevés sous l'empire du tarif *différentiel*, et cette somme est épargnée aux cultivateurs. Cependant, l'honorable député (M. Davin) prétend que le gouvernement actuel n'a rien fait pour diminuer les droits. Cette compagnie de Winnipeg prend les droits perçu sur une seule couverture, et elle dit qu'une couverture pesant sept livres de fabrique canadienne est évaluée à $1.50.

Sous l'empire de l'ancien tarif, établi par le gouvernement conservateur, les droits sur cette seule couverture étaient de 72½ cents, mais sous l'empire du nouveau tarif établi par l'administration libérale, le montant des droits perçus sur cette couverture sont de 39½ cents ; ce qui fait une différence de 34 cents entre l'ancien et le nouvau tarif. N'est-ce pas là une réduction considérable sur un article qui est d'un usage général ? Le 16 mars 1897, une nouvelle importation de calicots et d'indiennes était faite par cette même maison de Winnipeg pour une somme de $81 d'après l'ancien tarif, ces marchandises auraient payé $24.30 de droits, mais sous l'empire du tarif actuel elles n'ont payé que $21 26. Le 17 février 1897, ces marchands recevaient une facture du montant de $28.00, étant pour des toiles de coton, d'après l'ancien tarif les droits sur cette commande auraient été de $9.10, mais en vertu du tarif actuel ils n'ont été que de $7.35. Il y a donc, même sur une commande aussi

peu importante que celle-là, une réduction dans les droits qui est très importante pour le cultivateur.

Voilà ce que disent MM. Stobart et Cie, une maison importante de Winnipeg, dont les membres sont comme je l'ai déjà dit, des amis politiques de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin), parce qu'il est bien connu que ces personnes sont des amis dévoués du parti conservateur. Dans tous les cas, que ces hommes soient libéraux ou conservateurs, ils n'oseraient pas avancer certains faits qu'ils sauraient être faux, et je viens de vous dire quelles sont leurs prétentions. L'honorable député (M. Davin) peut, cependant, prétendre que ces marchandises ne pénètrent pas dans le pays. Que cette prétention soit fondée ou non, il n'en est pas moins vrai que c'est la réduction dans les droits qui règle les prix, non seulement des marchandises qui sont importées des Etats-Unis, mais, aussi des marchandises de même nature fabriquées au Canada. Si les fabricants américains veulent commercer dans ce pays, il leur faut vendre leurs marchandises à aussi bon marché que les marchands canadiens peuvent les obtenir de l'Angleterre. Si les Américains ne réduisent pas leurs prix, ils ne réussiront pas à accaparer le commerce canadien, mais c'est parce qu'ils savaient la chose qu'ils se sont empressés de réduire leurs prix. Nous avons là l'explication de la quantité considérable de marchandises américaines qui ont été importées au Canada sous l'empire du tarif actuel.

Les Américains ont été forcés de réduire leurs prix pour le plus grand avantage des consommateurs de ce pays, et les fabricants canadiens sont obligés de faire de même de peur que les marchands ne s'adressent directement aux maisons anglaises pour obtenir les marchandises dont ils ont besoin. Si l'honorable député (M. Davin) veut bien consulter les rapports de la navigation et du commerce, il va constater qu'il y a eu au plus 1,000 verges de coton importées dans les Territoires du Nord-Ouest cette année, et cela est dû au fait que nous employons le coton fabriqué au pays. Si le peuple canadien pouvait importer le coton anglais à meilleur marché qu'il peut acheter celui qui est fabriqué ici, il est facile de comprendre qu'il achètera le premier.

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : L'honorable député voudrait-il répéter les chiffres qu'il a cités relativement à une seule couverture ?

M. DAVIS : Une couverture grise de qualité moyenne, pesant sept livres, vaut $1.50 ; le marché est alimenté par le fabricant canadien,—j'en ai vendu moi-même une quantité considérable, et je parle en connaissance de cause. D'après l'ancien tarif applicable à cette classe de marchandises, le montant des droits perçus sur une seule couverture était de 72½ cents, mais sous l'empire du tarif actuel, le montant des droits perçus est de 39½ cents. Ce seul fait démontre que le gouvernement actuel a travaillé dans l'intérêt des cultivateurs canadiens.

L'honorable député (M. Davin) soumet cette motion chaque année, mais personne ne la prend au sérieux. Il en agit ainsi pour s'acquitter de son devoir à l'égard de ses électeurs et des électeurs des autres comtés des Territoires du Nord-Ouest. Il ne s'occupe guère que cette motion soit mise aux voix ou non, tout ce dont il a besoin c'est que son discours soit imprimé et qu'il puisse en faire la distribution ; cela lui permet ensuite de dire aux électeurs des Territoires du Nord-ouest : voyez ce que je fais pour vous. Il dira à la police à cheval du Nord-Ouest : Voyez ce que je fais pour vous. N'ai-je pas soumis un bill à la Chambre dans le but de vous faire obtenir une pension après dix ans de service ; n'avez-vous pas lu le bill ? Il est possible qu'ils aient lu le bill, mais tout ce que l'honorabe député (M. Davin) a fait pour eux, se résume à avoir soumis ce projet de loi.

Mais ces tactiques doivent cesser, le peuple des Territoires du Nord-Ouest, qui commence à comprendre son jeu, est bien décidé à juger l'honorable député par ses œuvres et non par ses paroles. Tant que son parti a été au pouvoir il n'a rien fait pour ses électeurs, et depuis qu'il est dans l'oppositon le résultat a été le même. Je crois de plus qu'il fait tort au peuple des Territoires du Nord-Ouest par suite de la manière dont il expose ces différentes questions devant la Chambre, et s'il n'agissait pas comme il le fait, le peuple de cette partie du pays s'en trouverait beaucoup mieux.

Quand bien même je ne serais pas satisfait du tarif pris dans son ensemble, je n'en serais pas moins disposé à accorder mon appui au gouvernement actuel pour tous les autres projets de loi qu'il a soumis à la Chambre, et je crois que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest devrait prendre ce fait en considération ; car le tarif n'est pas la seule question importante dans notre pays. L'honorable député de Victoria, C. A., (M. Prior), a fait allusion au fait que l'ancienne administration était prête à conclure un arrangement quelconque avec le chemin de fer Canadien du Pacifique pour la construction du chemin de fer du défilé du Nid-de-Corbeau, et il a ajouté qu'il était pour faire faire ces travaux à meilleur marché que le prix payé par le gouvernement actuel.

Comment devait-il s'y prendre pour obtenir ce résultat ? Les conservateurs devaient donner $5,000 par mille de l'argent public sans recevoir un cent en retour. Ils devaient sacrifier à jamais le peuple du Nord-Ouest ; ils avaient l'intention d'accorder au chemin de fer Canadien du Pacifique le droit de traverser les montagnes Rocheuses en passant par un défilé qui aurait appartenu à cette compagnie à l'exclu-

sion de toute autre. Le cabinet actuel est allé plus loin ; il a accordé $11,000 par mille à la compagnie, mais il a reçu en retour des avantages dont la valeur est cinq fois plus considérable, que le montant requis pour payer l'intérêt de tout ce qui a été donné. Il a obtenu des réductions dans les taux de transport des marchandises à destination du Nord-Ouest, et pour tout le grain destiné à l'exportation. Une réduction comme celle-ci équivaut à une économie de $800,000 par année pour le peuple du Manitoba et du Nord-Ouest, tandis que le montant complet de l'intérêt sur la somme accordée à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ne s'élèvera pas à plus de $100,000 par année.

A part cela, il n'existe aucun monopole, car nous nous sommes réservés des droits de circulation sur cette ligne, et sur tous les embranchements qui pourront être construits à l'avenir. Cela démontre que l'on a conclu là un excellent marché ; et si l'honorable député de Victoria, C. A., (M. Prior) étudie la question, il ne répètera pas une déclaration comme celle qu'il a faite aujourd'hui. Je m'arrête ici parce que je suis bien convaincu que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest doit avoir encore quelques citations à nous faire. Il y en a une, toutefois, que je lui conseillerais d'étudier ; elle est de Burns :

> Oh, wad some power the giftie gie us
> To see oursels as ithers see us ;
> It wad frae mony a blunder free us,
> And foolish notion.

Si l'honorable député pouvait se rendre compte du peu de confiance que le peuple de l'Ouest du pays possède en lui, il parlerait moins souvent et il ferait moins souvent parade de son savoir devant la Chambre qu'il a eu l'habitude de le faire durant les dix dernières années.

M. DAVIN : M. l'Orateur, avant que la question soit mise aux voix, j'ai quelques remarques à faire relativement à la manière de parler le français de mon très honorable ami, parce qu'il est bien probable que ce dernier ne sera pas ici lorsque cette question sera discutée de nouveau. Il serait ridicule de ma part de vouloir mettre en doute les connaissances étendues que possède mon honorable ami ; mais je crois qu'il admettra avec moi que l'homme qui apprend une langue peut difficilement espérer parler ce langage aussi facilement, ou comprendre toutes les nuances de sa phraséologie aussi facilement que celui dont ce langage est la langue maternelle ; mais celui qui a eu l'avantage de faire des études sérieuses de cette langue, n'a pas besoin de craindre d'exprimer son opinion sur une question de grammaire devant n'importe quel homme, quelque distingué et éloquent que ce dernier puisse être.

Le PREMIER MINISTRE : Il faut aussi que vous teniez compte du dictionnaire.

M. DAVIN : C'est ce que je vais faire. Je prétends que l'honorable premier ministre ne peut pas traduire cette phrase en anglais comme il l'a fait, il est incapable de lui donner dans cette langue son véritable sens. Je comprends très bien que dans certains cas le participe passé du verbe affronter veuille dire trompé, mais l'honorable chef de la droite ne peut pas donner à ce mot le sens qu'il lui attribue sans placer celui qui a écrit ce sonnet, et qui est, me dit-on, un maître de la langue, dans une position entièrement fausse.

Il me suffira de lire cette phrase pour faire comprendre aux honorables membres de cette Chambre que j'ai raison : "Il n'a rien affronté". Cette phrase ne peut avoir le sens que lui a attribué le premier ministre, c'est-à-dire que le premier ministre n'a trompé personne. Si l'auteur du sonnet a voulu employer ces mots dans le sens de "tromper", sa traduction serait : "Il n'a rien trompé." Je suis bien prêt à admettre qu'il est quelque peu téméraire de ma part de vouloir mettre en doute l'exactitude de la traduction de mon très honorable ami. Mais j'ai ici Littré et d'autres dictionnaires et je dis que le sens qu'attribue à cette phrase l'honorable premier ministre est loin d'avoir une tournure grammaticale. Je suis bien prêt à soumettre la question à n'importe quel arbitre compétent, et à payer l'amende qui sera jugée nécessaire.

La conduite tenue par l'honorable premier ministre et quelques-uns de ses partisans est de nature à démontrer que j'ai soulevé des arguments irréfutables contre le gouvernement au nom du peuple du Nord-Ouest et du Manitoba : parce que le premier ministre qui a été l'interprète de toutes les promesses faites par le cabinet actuel, a fait valoir deux arguments en réponse. Il a d'abord dit que j'aurais dû soumettre cette motion avant que le ministre des Finances déposât son budget sur le bureau de la Chambre. S'il veut dire quelque chose par là ce doit être ce qui suit : Si j'avais soumis cette motion avant que le ministre des Finances déposât son budget, l'honorable premier ministre se serait souvenu qu'il a négligé d'accomplir les promesses qu'il avait faites et il se serait entendu avec le ministre des Finances pour remédier à cet état de choses.

L'honorable premier ministre a sans doute oublié que l'année dernière, j'ai soumis cette motion bien longtemps avant le budget. Or, quel est celui qui, dans cette circonstance, a proposé l'ajournement du débat, afin d'obtenir l'opinion de la Chambre sur cette question, si ce n'est pas l'honorable ministre des Finances lui-même ? Ainsi donc cette réponse de la part de mon honorable ami n'a pas sa raison d'être. Lorsque j'ai soulevé cette question le 30 de mars 1898, j'ai discuté plus longuement le sujet que je ne l'ai fait aujourd'hui. J'ai prouvé, hors de tout doute les promesses faites et les espérances des cultivateurs du Nord-Ouest ; et lorsque l'honorable ministre des Finances a proposé

l'ajournement du débat et que j'ai insisté pour que la question fut mise aux voix, M. *Douglas*, M. *Earle*, M. *Gillett*. M. *LaRivière*, M. *McNeill*, M. *Pope*, M. *Quinn*, M. *Richardson*, M. Roche, M. Sproule, M. Taylor, M. *Wallace*, ainsi que d'autres députés votèrent avec moi ; tandis que (M. Fielding), le *ministre des Finances, vota contre moi.* Ainsi cette réponse de mon très honorable ami est donc sans valeur. L'honorable chef de la droite essaya ensuite de faire oublier la question principale en ayant recours à des questions incidentes et même frivoles.

Mon honorable ami a fait allusion à certains écrits de ma part produits à une époque où je n'étais pas aussi profondément engagé dans la politique que je le suis depuis quelques années, et alors qu'il m'arrivait quelquefois d'avoir l'audace de faire quelques vers. Depuis que je suis obligé de m'occuper activement de politique, je ne suis pas retombé dans ce péché, et par conséquent on ne peut pas me reprocher d'avoir fait de mauvais vers et de les avoir publiés.

L'honorable premier ministre a fait allusion à un ou deux péchés de cette nature que j'aurais commis avant de faire partie de ce parlement, et afin de trouver quelque chose à critiquer sur mon compte, on a dû cette fois encore avoir recours à des faits étrangers à la question ; si c'est l'honorable premier ministre qui est tenu de s'acquitter de cette mission à mon égard, il le fait avec sa politesse ordinaire, mais il n'en est pas de même lorsque les aboyeurs du parti sont lancés contre moi. L'honorable premier ministre commence dans un style châtié et élégant à soulever les questions incidentes, mais après lui il nous faut écouter les aboiements des partisans dont l'esprit est loin de posséder la culture de leur chef.

Que veut dire tout cela ? Cela veut dire qu'ils n'ont rien à répondre, qu'ils n'ont aucune réponse à faire, et que par conséquent ils essaient de détourner l'attention du peuple de la question principale pour lui indiquer certaines choses qui ne se rapportent en aucune manière à la question. Chaque année, lorsque je soumets cette motion, que j'ai bien l'intention de soumettre tant qu'elle ne sera pas acceptée, tous mes efforts viennent échouer devant ces subtilités, ou bien on me couvre d'injuries parce que j'ai eu l'audace de soumettre la chose. Je déclare donc ici sans crainte, et malgré les protestations au contraire qui ont été faites par des honorables députés du calibre de l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), que, sous le régime conservateur j'ai fait plus par l'attitude indépendante que j'ai prise dans cette Chambre—comme il est facile de s'en convaincre en étudiant les débats et les statuts—pour les Territoires du Nord-Ouest que n'importe quel autre député.

Quelques VOIX : *Ecoutez ! écoutez !*

M. DAVIN.

M. DAVIN : Nous avons eu des aboiements il y a un instant, maintenant nous avons des braiments. Voici ma réponse à l'honorable député de Wellington-nord. Inutile pour moi de parler des questions qui ont été soulevées mais qui n'avaient rien à faire avec la question. Il a dit, par exemple que j'avais obtenu certaines faveurs de l'ancien gouvernement. Vous n'avez, M. l'Orateur, qu'à consulter le rapport de l'auditeur général pour les quatre ou cinq années avant 1895, et vous allez voir que la conduite indépendante que j'ai tenue dans cette Chambre a été cause que le gouvernement conservateur a coupé les vivres à un journal dans lequel on me croyait intéressé, pour donner tout l'ouvrage et le patronage, tant sous le rapport des impressions que des annonces, à des libéraux.

M. McMULLEN : Vous aviez vendu le journal à cette époque.

M. DAVIN : Le journal a été vendu en 1895, et je dis que de 1891 à 1895, les cinq huitièmes, et même les neuf dixièmes des impressions et des annonces étaient accordés au journal libéral, et cela dans le but de bâillonner le journal dans lequel j'étais censé posséder certains intérêts. Tant que l'ancienne administration a été au pouvoir, et même depuis que je fais partie du parlement, je n'ai jamais parlé à un ministre dans le but d'obtenir de lui des faveurs personnelles, et ce que je dis ce soir à ce sujet a déjà été corroboré par sir John Thompson. Maintenant qu'il est bien établi dans tout le pays que ma réputation d'homme public est sans tache, je crois pouvoir me lever dans cette Chambre et déclarer que je n'ai jamais agi pour des motifs personnels.

L'honorable député a fait allusion au fait que j'avais occupé la position de secrétaire de deux commissions. Il est vrai que j'ai agi comme secrétaire de la commission du chemin de fer Canadien du Pacifique, mais quels sont les faits concernant cette affaire ? Il me fait plaisir de voir que l'honorable député de Cap-Breton (sir Charles Tupper) est à son siège. Lorsque j'ai été nommé à cette position, la première nouvelle que j'en ai eue m'a été communiquée par le secrétaire d'Etat ; c'est alors que je me rendis auprès de celui qui est aujourd'hui le chef de l'opposition, pour lui dire que je ne voulais pas accepter cette position. Sir John Macdonald qui était à cette époque absent du pays était sur le point de revenir, et l'honorable chef de la gauche me dit en cette circonstance :

Sir John Macdonald désire que vous acceptiez cette position, il est absent aujourd'hui, et ne faites rien pour lui déplaire. Je voulais me soustraire à cet honneur, car je croyais que ces intérêts personnels en souffriraient. Cette mission m'a éloigné de Toronto et de la pratique de ma profession pendant un certain

temps, et j'ai dû renoncer à une affaire dont je devais m'occuper.

Mon très honorable ami, sir John Macdonald, m'assura que les travaux de la commission ne se prolongeraient pas au delà des vacances. Je lui répondis que deux raisons m'empêchaient d'accepter cet honneur ; d'abord, parce que je ne pouvais consacrer à cette mission que le temps des vacances ; et ensuite qu'au point de vue pécuniaire, je ferais mieux en restant à mon bureau.

Sir John Macdonald m'assura que les travaux de la commission ne se prolongeraient pas au delà des vacances. Alors, un grand homme qui exerce le professorat et occupe une place distinguée dans la littérateure du pays, écrivit dans le "Telegram," je crois, en parlant de la commission, que le juge Clarke était un partisan politique qui subissait l'influence de sir John Macdonald, que M. Miall était un fonctionnaire public, et que M. Keefer était une créature du gouvernement, mais que tant que M. Davin serait secrétaire de la commission, le peuple avait une garantie que rien de louche n'arriverait.

Pour cette raison, bien que je désirasse renoncer à la tâche que l'on m'avait imposée, car feu M. James Beattie m'écrivait lettre sur lettre, me demandant de revenir à Toronto, reprendre les devoirs de ma profession, je dus rester membre de la commission, car ma démission eût donné une apparence de vérité aux déclarations du "Globe."

Jamais enquête ne fut plus complète, jamais enquête ne fut entachée de moins de crainte ou de faveur que celle que présidait le juge Clarke.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

La Chambre se forme en comité pour étudier le bill (n° 152, lettre M, du Sénat) concernant la Compagnie de télégraphe commercial du Nord (à responsabilité limitée).—(M. Morrison).

CHEMIN DE FER DE CEINTURE DE L'ILE DE MONTREAL.

L'ordre du jour est lu et le bill (n° 112) concernant la Compagnie du chemin de fer de Ceinture de l'île de Montréal—(M. Lemieux)—est appelé :

M. SUTHERLAND : A la prière des commissaires du havre de Montréal, je demande que l'on suspende la troisième lecture de ce bill jusqu'à mercredi soir.

M. BERGERON : Pourquoi ?

Une VOIX : Expliquez-vous.

M. SUTHERLAND : Les commissaires du havre sont ici, et ils constatent que quelques-unes des dispositions de ce bill empiètent sur leurs droits relativement à certaines propriétés dont ils ont l'administration, et ils désirent que la troisième lecture de ce projet de loi soit remise à mercredi soir afin de pouvoir étudier la matière.

M. LEMIEUX : J'ai vu deux membres de la commission du havre et je connais, je ne dirai pas leurs objections, mais leurs prétentions. Ils disent que le chemin de fer de Ceinture de l'Ile de Montréal ne devrait construire aucune partie de sa ligne sur les propriétés de la commission du havre, sans avoir obtenu une permission à cet effet. Naturellement, nous ne nous opposons pas à ce qu'on amende le bill en ce moment, car nous n'avons pas le droit de passer sur les propriétés de la Couronne, sans sa permission.

M. l'ORATEUR : L'honorable député (M. Lemieux) désire-t-il que le bill subisse sa troisième lecture ?

M. LEMIEUX : Je n'ai pas d'objection à ce que la troisième lecture soit remise à plus tard.

SERVICE CIVIL—SAISIE DES SALAIRES

La Chambre se forme en comité pour étudier le bill (n° 38) concernant la saisie des traitements des fonctionnaires publics et des employés du gouvernement.

(En comité)

Article 1.

M. BELL (Prince-Est, I. P. E.) : Je dois dire que j'approuve chaleureusement l'objet du bill. J'ai une très haute opinion des administrations publiques du Canada. Il n'y a pas sur la surface du globe un corps plus indépendant et plus efficace. Règle générale, les membres du service civil paient leurs dettes ; mais il y a quelques exceptions à la règle ; et l'objet du bill est de supprimer ces exceptions.

Quels moyens ont le tailleur, l'épicier ou celle qui tient une pension de forcer un fonctionnaire public à payer ses dettes ? Sans doute ils peuvent poursuivre, obtenir jugement et émettre une exécution, mais souvent le débiteur n'a ni propriété foncière ni effets mobiliers. Le fonctionnaire public peut donc se moquer des papiers timbrés.

Est-ce là le seul moyen à la disposition du créancier ? Non, il y en a un autre. Le marchand peut signer un affidavit qu'il a obtenu un jugement et qu'il ne peut l'exécuter. Il peut sommer, après jugement, son débiteur, à comparaître devant le juge et l'examiner sur les moyens qu'il peut avoir de payer ses dettes. Le défendeur, naturellement, ne répond pas à cette première sommation et la cour ordonne qu'il soit examiné. A la séance suivante du tribunal, il comparaît et il conte son histoire du mieux qu'il peut—le nombre des parents qu'il doit entretenir, ses dépenses et ainsi de suite.

Le juge le condamne alors à payer, disons, $5 par mois. A l'expiration du mois suivant les $5 ne sont pas payés. Qu'arrive-t-il alors? La défendeur est assigné de nouveau afin de montrer cause pourquoi il ne serait pas emprisonné pour ne pas s'être conformé au jugement. Durant cette procédure menaçante, le débiteur s'exécute et le marchand reçoit un premier versement sur sa créance. Vous pouvez facilement voir que tout cela n'est pas satisfaisant. Les frais de justice sont plus considérables que la dette.

Ainsi, il est facile de comprendre que le marchand, celui qui tient une pension et le tailleur soupirent après une loi qui leur permettra de percevoir leurs créances plus aisément. Ils ne peuvent voir aucune raison valable pourquoi le fonctionnaire public sera plus favorisé que l'employé d'un chemin de fer. Si ce dernier doit un compte, vous pouvez saisir son salaire en signfiant un bref de saisie-arrêt à la compagnie. Ils s'étonnent à bon droit et demandent pourquoi cette différence. Est-ce parce que le fonctionnaire public a un salaire moins élevé? Cette raison ne tient pas, car il est payé généreusement. Si quelqu'un veut en avoir la preuve, qu'il prenne la rue Sparks et qu'il se dirige du côté de Stewarton, et qu'il regarde les jolies maisons construites à cet endroit. Une grande partie de ces maisons appartiennent aux membres des administration publiques.

Comment les ont-ils acquises? En épargnant une partie de leur traitement, en faisant des économies qui les honorent et leur permettent d'acheter ces jolies,—et dans certains cas—superbes maisons.

Le fonctionnaire public peut faire deux sortes d'économies. D'abord, il obtient une augmentation annuelle, de $50, qu'il l'ait méritée ou non, car la simple durée de ses services lui donne ce droit, c'est ce qui se faisait du moins jusqu'à récemment. Ensuite, il tire profit de la production de son argent. Chaque année il peut, avec $50, acheter plus d'épiceries et d'habits que l'année précédente.

Il n'y a donc aucune raison valable pour que les fonctionnaires publics ne soient pas soumis aux lois de la même manière que les employés des chemins de fer.

On a soulevé une objection contre ce projet de loi. Si vous donnez aux créanciers le pouvoir de saisir le traitement des fonctionnaires publics, nous dit-on, à quels résultats en arriverez-vous? Un homme qui a contracté des dettes entre quelquefois dans le service civil comme dans un port de refuge. On ne saurait le blâmer de cela, mais du moment que vous permettez la saisie de son traitement, vous mettez tous ses vieux créanciers à ses trousses. Ceux-ci pourront prendre tout ce qu'il gagne, et le chasser ainsi des administrations publiques.

Ce n'est pas là une objection au principe du bill. Il est facile d'insérer, dans le présent projet de loi, une disposition portant que l'acte ne s'applique pas aux dettes contractées avant la nomination du fonctionnaire public.

M. RICHARDSON : Je suis prêt à me conformer à cette recommandation.

M. BELL : On soulève ensuite une autre objection. On prétend qu'une semblable loi imposerait trop de travail et trop de responsabilité au chef du département. Ce n'est pas une raison de priver un marchand de ses droits. D'ailleurs, si vous étudiez attentivement l'objection, vous constaterez que le travail supplémentaire se réduit à bien peu de chose. Du moment que le chef du département reçoit signification de la saisie arrêt, il n'a rien autre chose à faire que d'écrire au greffier du tribunal une lettre disant quel est le traitement mensuel du saisi et quelle somme sera due à la fin du mois. Et lorsque le chef du département reçoit une copie de jugement portant le sceau de la cour, il n'a qu'à déduire le montant de la condamnation du traitement du fonctionnaire public, et remettre le reste au défendeur. C'est une procédure très simple.

Sans doute, il peut surgir quelques complications, et le département peut se trouver obligé de retenir les services d'un avocat. Par exemple, si un fonctionnaire transportait volontairement son salaire avant la fin du mois, et si avis de ce transport était donné au département, je comprends que celui-ci serait obligé d'employer quelqu'un pour sauvegarder ses intérêts. On devrait insérer dans le bill une disposition prescrivant que, dans ces cas-là, tous les frais retomberont sur le fonctionnaire public et non sur le département.

Pour toutes ces considérations, M. le Président, je ne vois aucune objection valable contre cette mesure. Nous marchons dans des sentiers battus. Des provinces nous ont donné l'exemple. Dans la grande province de l'Ontario, il y a une loi qui autorise la saisie du traitement des fonctionnaires publics. Nous voyons la même chose dans les autres provinces. Nous ne voulons que suivre des précédents bien établis, et adopter une loi dont l'application a été satisfaisante ailleurs. Il n'y a aucune raison de rejeter ce bill et de ne pas mettre les membres des administrations publiques sur le même pied que les autres mortels et de ne pas les obliger à payer leurs dettes légitimes.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'aimerais appeler l'attention de l'honorable député qui a présenté ce bill sur l'interprétation qu'il donne du mot "traitement." Je puis me tromper, mais je crois qu'aucune loi provinciale ne permet de saisir autre chose que le salaire ou les gages d'un employé public. On veut ici aller plus loin,—je laisse au comité de dire si c'est à tort ou à raison. Je crois que l'honorable député (M. Richardson) devrait se contenter de la saisie du traitement proprement dit, et ne pas comprendre dans son bill les hono-

raires, émoluments, ou toute autre somme qui ne représente pas un traitement ou des gages.

Je ne sais quel objet on veut atteindre par là, mais vous préparez toutes sortes de difficultés si vous voulez rendre saisissables les honoraires d'office ou les émoluments. Je suis convaincu que c'est là une grande erreur et l'honorable député atteindrait mieux l'objet qu'il a en vue, si le comité approuve le principe du bill, en ne donnant au mot " traitement " que la signification de gages et salaire, et en retranchant les mots : honoraires, deniers, allocations et émoluments. En insérant ces mots dans le projet de loi, on se prépare des difficultés qu'il sera presque impossible de surmonter. Je ne vois pas quel avantage vous pourriez en retirer. Votre objet est de rendre saisissable le traitement des employés publics. Vous avez peut-être raison, vous avez peut-être tort, le résultat peut être bon ou mauvais, nous discuterons cela au fur et à mesure que nous étudierons le bill ; mais je crois que l'honorable député agirait sagement en se bornant à l'objet qu'il a en vue, à savoir, permettre aux tribunaux de décréter la saisie des salaires ou des gages, et non des émoluments ou des honoraires. On ne peut saisir rien autre chose que le salaire ou les gages, et nous ne devrions pas tenter de le faire non plus.

M. McMULLEN : Lorsqu'un juge est appelé à décider quelle proportion il doit déduire du revenu d'un homme, il doit être en mesure de savoir à quoi s'en tenir, que ce revenu soit un salaire, des émoluments, ou ce que vous voudrez. Je vais donner un exemple à mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries. Nous savons qu'il y a, dans les départements, plusieurs fonctionnaires publics qui touchent, en sus de leur traitement ordinaire, des allocations pour certains ouvrages supplémentaires qu'ils sont censés faire. Pourquoi ces hommes ne verseraient-ils pas entre les mains de leurs créanciers, pour payer leurs dettes légitimes, une proportion de ces allocations qu'ils reçoivent en sus de leur traitement annuel, aussi bien qu'une proportion de leur traitement annuel ?

Voyez, par exemple, les sous-chefs de ministère, le greffier de la cour Supérieure, le greffier de la cour de l'Echiquier et tout fonctionnaire public. Je dis que tout l'argent que reçoivent ces gens-là, dans l'accomplissement de leurs fonctions, soit à titre de traitement, d'allocations ou autrement, peu importe, devrait servir, dans une certaine proportion, à payer leurs dettes légitimes.

Il peut arriver qu'un commis reçoive une certaine somme pour faire un travail spécial : par exemple, le ministre de la Marine et des Pêcheries pourrait allouer quelque chose à un de ses commis chargé de préparer un rapport. Je ne dis pas que cette somme devrait être saisissable ; mais lorsqu'un fonctionnaire public reçoit annuellement et régulièrement un montant fixé et déterminé à titre d'allocation, je dis que vous devriez prendre cela en considération lorsque vous voulez l'obliger à payer ses dettes .

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député (M. McMullen) n'a pas saisi mon objection. Vous voulez mettre les fonctionnaires publics sur le même pied qu'un citoyen qui doit une dette à un autre citoyen. Vous allez encore plus loin. Je puis me tromper, mais si je me rappelle bien, lorsque je pratiquais activement ma profession, vous ne pouviez saisir que ce qui était dû et rien de plus. Si vous pouviez saisir les salaires et les gages, cela comprendrait tout.

Je n'étais pas bien en faveur du bill l'année dernière, et je ne suis pas bien en faveur du bill cette année. Je crois que l'honorable député s'embourbe. Je crois qu'on ne peut saisir un faible honoraire payable à un fonctionnaire. On ne devrait pas pouvoir saisir la gratification que vous donnez à un homme. Les juges sont des fonctionnaires publics, et l'honorable député veut que le parlement décrète la saisie de leur traitement.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Une VOIX : C'est ce que nous voulons.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Un honorable député dit que c'est ce qu'il veut, mais il y a bien des raisons à peser avant de décréter qu'une pareille loi est désirable.

M. POWELL : C'est ce que le public désire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'en suis pas bien certain. Les juges sont nommés pour remplir d'importantes fonctions judiciaires.

M. FOSTER : Pourquoi un juge ne paierait-il pas ses dettes ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne dis pas qu'un juge ne devrait pas payer ses dettes. Je n'ai jamais soutenu cela. Je crois qu'il devrait payer ses dettes, mais il ne s'ensuit pas qu'on devrait saisir une partie des émoluments qu'on donne à un homme pour lui permettre de vivre, car ce serait peut-être priver le pays de ses services.

M. FOSTER : Mais cette dette est peut-être la seule ressource d'un autre homme ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Peut-être ; et si nous sommes convaincus qu'il est opportun de permettre la saisie du traitement d'un juge ou de toute autre personne exerçant des fonctions de cette nature, fort bien ; mais je crois qu'il est mieux de ne pas prendre cette attitude. Je ne crois pas qu'il soit désirable de permettre la saisie du traitement d'un

juge pour une dette qu'un homme peut réclamer de lui.

M. FOSTER : Mais dans le cas de saisie-arrêt, est-ce que l'existence de la dette ne doit pas être prouvée ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, sans doute, la cour devra prononcer un jugement. J'ai conseillé à l'honorable député (M. Richardson), lorsqu'il a saisi la Chambre de son projet de loi, l'an dernier, de se contenter d'une simple déclaration portant que les traitements des employés du gouvernement seraient saisissables comme tous ceux des autres citoyens, au lieu de présenter un bill qui empiète plus ou moins sur les droits des législatures provinciales.

Il pourrait laisser aux provinces le soin de déterminer la procédure à suivre. Au lieu de cela il usurpe les pouvoirs des législatures provinciales en déclarant la procédure à suivre pour le recouvrement d'une créance. Je ne veux pas me prononcer à la légère. Je ne sais pas si ce bill est constitutionnel, mais j'ai mes doutes sur ce point ; c'est un empiètement sur les législatures provinciales.

M. POWELL : C'est une question de procédure civile.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne sais pas si nous avons le droit de légiférer en cette matière. A mon avis, nous ferions mieux de n'appliquer le mot " salaire " qu'aux salaires ou aux gages et de retrancher les mots émoluments, honoraires, deniers et allocations. Je crois que nous ferions surgir une foule de complications en inscrivant cette disposition qui ne se trouve, je pense, dans aucune loi provinciale. L'honorable député peut-il m'indiquer une loi provinciale décrétant la saisie des honoraires ?

M. FORTIN : Je me suis prononcé plusieurs fois déjà en faveur de ce bill et j'en connais toutes les dispositions. Une chose qui m'a toujours étonné, c'est qu'on n'ait pas saisi la première occasion pour adopter ce projet de loi. J'ai été profondement surpris que le bill, présenté il y a deux ou trois ans, n'ait pas même été discuté en comité ; et je suis resté stupéfait lorsque j'ai entendu, l'an dernier, quelques-uns des plus distingués et des plus anciens membres de cette Chambre, même des ministres, combattre une mesure de ce genre.

Naturellement, j'attribue cet étonnement à l'inexpérience et à la candeur du premier âge de la vie parlementaire. D'après la simple notion que je me faisais des choses, je croyais que les fonctionnaires publics, tels que les juges, les directeurs de la poste, les préposés de la douane, qui touchent de gros traitements, et qui, vu les fonctions qu'ils exercent, comme les juges, devraient donner l'exemple. Je croyais, dis-je, que ces gens-là devraient être soumis à la loi commune qui gouverne leurs concitoyens.

Sir LOUIS DAVIES.

Dans ma naïveté, j'allais encore plus loin. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a fait une exception en faveur des juges, mais, moi, je croyais qu'un homme qui est au sommet de la hiérarchie sociale, un homme chargé d'administrer la justice, un homme qui peut, dans plusieurs cas, envoyer en prison, un pauvre diable qui volerait un pain pour nourrir sa femme ou ses enfants, je croyais, dis-je, que cet homme tiendrait à honneur de laisser savoir à nous qu'il est soumis aux lois qu'il interprète. Si un homme, occupant dans la société un rang distingué s'oubliait au point de ne pas payer ses dettes légitimes,—je ne crois pas que la chose soit possible, cependant,—on devrait, à mon avis, lui appliquer la loi comme à tout le monde.

L'an dernier, lorsque nous avons discuté ce bill en comité, un député a demandé si ce projet de loi s'appliquerait aux juges. J'avais alors la parole, mais je n'ai pas répondu à l'interruption, car j'étais loin de penser que quelqu'un pouvait insinuer qu'un juge n'était pas tenu de payer ses dettes légitimes. Mais j'ai dit que s'il y avait dans le pays quelqu'un qui ne payât pas ses dettes légitimes, il faudrait voter une loi expressément pour lui, si on ne pouvait l'atteindre au moyen d'une loi de nature de celle que nous discutons.

Naturellement, je comprends que j'ai peu d'expérience en ces matières et que mes idées peuvent paraître nouvelles, mais je suis convaincu que ce bill est bon et devrait être adopté immédiatement. Personne n'attaque le principe du bill, c'est un bon point en faveur de l'honorable député de Lisgar (M. Richardson).

Quelles objections soulève-t-on contre la mesure ? L'an dernier, le bill, lorsque la Chambre en a été saisie, ne contenait qu'un seul article portant que les deniers payables aux fonctionnaires publics, à titre de traitement, seraient saisissables entre les mains du gouvernement comme dans le cas des tiers-saisis ordinaires.

L'an dernier, on a combattu le bill parce qu'il était incomplet, trop court et trop simple ; mais cette année, on nous objecte qu'il est trop compliqué. L'an dernier, on disait que ce bill n'indiquait pas la procédure à suivre, et cette année, on nous dit : Mais votre bill est trop long et contient trop d'articles ; vous vous occupez de la procédure à suivre dans les cas de saisie-arrêt, c'est là une question qui est du ressort des provinces.

Je crois que ces objections sont mal fondées et je me prononce respectueusement contre l'opinion que l'on a exprimée au sujet de la procédure. J'admets qu'il est dans les attributions des provinces de dire ce qui est saisissable et ce qui est insaisissable, et quelle partie est insaisissable, car c'est là une question qui est réglée par l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, sous le titre de " propriété et droits civils." J'ai étudié attentivement notre constitution et je n'y vois aucune

disposition qui autorise ce parlement à légiférer sur la saisie-arrêt elle-même.

Mais, M. le Président, quoique les provinces puissent faire des lois pour déterminer la partie saisissable du traitement d'un fonctionnaire public ou d'un serviteur de l'Etat, il ne s'ensuit pas que l'on puisse saisir ce traitement, ou partie de celui-ci. Pourquoi ? Pour la raison bien simple que l'on ne peut assigner la Couronne à comparaître devant les tribunaux sans son consentement. Il y a bien un statut qui autorise la pétition de droit, mais le demandeur doit au préalable obtenir la permission du procureur général, le consentement de la Couronne.

Le présent bill porte : Le parlement du Canada consent que la Couronne soit à l'avenir mise en cause comme tierce-saisie.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable député me permettrait-il de l'interrompre ? Ce qui me semble inconséquent et étrange, c'est que vous donnez le droit à un créancier de saisir le traitement d'un fonctionnaire public, bien que vous ne proposiez pas d'autoriser le fonctionnaire lui-même à intenter une action en recouvrement de ce qui lui est dû et que la loi ne permette pas la chose. Il doit procéder par pétition de droit, ainsi vous donnez réellement à son créancier un droit plus vaste que celui qu'il possède lui-même relativement à son traitement.

M. FORTIN : Je ne crois pas que ce soit là une objection bien sérieuse. Nous ne pouvons facilement supposer le cas d'un homme qui reste fonctionnaire public et poursuit le gouvernement en recouvrement de son traitement. C'est là une pure hypothèse. Mais, supposons qu'un cas semblable se présente, qu'arriverait-il ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Supposez qu'il soit destitué, dans ce cas, il n'hésiterait pas à poursuivre le gouvernement.

M. FORTIN : Peut-être, mais il serait obligé de se conformer à la règle ordinaire, et obtenir le consentement de la Couronne. Il y a dans le pays dix à quinze mille fonctionnaires qui reçoivent leur traitement du gouvernement fédéral. Ce bill s'applique à tous, et un cas exceptionnel et isolé n'est pas un très fort argument contre cette mesure.

Comme j'allais le dire, ce que le bill accorde, c'est le consentement de la Couronne à l'émission d'une saisie-arrêt afin de mettre sous la main de la justice le traitement d'un fonctionnaire public. La cour ordonne au défendeur et au tiers-saisi de comparaître ; le défendeur pour montrer cause pourquoi son traitement ne serait pas saisi, et le tiers-saisi pour déclarer ce qu'il doit et ce qu'il devra au défendeur. C'est parce qu'une saisie-arrêt est une poursuite par laquelle jusqu'ici il a été impossible de saisir le traitement d'un employé du gouvernement fédéral.

M. POWELL : Avant que l'honorable député passe à un autre point, j'aimerais à lui poser une question relativement à l'observation du ministre de la Marine et des Pêcheries. Vous supposez que vous allez mettre la Couronne en cause ; ce qui est une formalité essentielle, il n'y a pas de doute ; mais, ainsi que l'honorable ministre (sir Louis Davies) l'a fait observer, vous n'indiquez pas quel moyen vous allez prendre et quelle procédure vous allez suivre, pour mettre la Couronne en cause.

M. FORTIN : Mon honorable ami n'a pas sans doute, lu le bill en entier ; car les articles 3, 4, 5 et les suivant indiquent la procédure à suivre.

M. POWELL : Permettez-moi de citer un exemple. Supposons que la Couronne conteste une créance que vous saisissez, ou dise qu'elle ne doit rien, ou que le fonctionnaire public s'est rendu coupable de négligence ou d'autres infractions au devoir, qui justifient la Couronne de ne rien payer. Comment allez-vous procéder dans ce cas ?

M. FORTIN : Il n'y a aucune loi qui défende à la Couronne de prendre elle-même une saisie-arrêt.

M. POWELL : Si mon honorable ami est un avocat qui exerce sa profession, et c'est ce que je suppose——

Quelques VOIX : Oh ! oui.

M. POWELL : ——alors, il doit savoir qu'il doit mettre la Couronne en cause et qu'il n'y a dans le bill aucune disposition qui prévoit cette mise en cause.

M. FORTIN : Je ne sais si l'honorable député (M. Powell) est un avocat qui exerce sa profession, mais j'en doute beaucoup à en juger par ce qu'il dit.

Quelques VOIX : Oh !

M. FORTIN : Les articles 2, 3 et 4 définissent clairement la procédure à suivre pour mettre la Couronne en cause.

M. POWELL : Comment ?

M. FORTIN : Je vais vous le dire. L'article 3 porte :

Une copie du bref de saisie-arrêt sera signifiée au chef ou au sous-chef du département dans lequel le fonctionnaire public est employé ou dont il reçoit son traitement.

M. POWELL : Est-ce que cela est une mise en cause de la Couronne ?

M. FORTIN : Permettez-moi de continuer. Je ne sais comment, dans les autres provinces se fait la mise en cause, mais dans la province de Québec et dans la plupart des pays civilisés, on met une partie en cause en lui signifiant une copie de l'assignation.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Cela ne s'applique pas à la Couronne.

M. FORTIN : Mais certainement que cela s'applique à la Couronne.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Pas du tout.

M. FORTIN : Pourquoi ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je vais vous dire pourquoi. C'est que vous ne pouvez mettre la Couronne en cause autrement que par un pétition de droit.

M. FORTIN : C'est ce qu'il faudrait faire, si ce bill n'était pas adopté.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable député doit voir que le bill n'inclut pas la Couronne dans la saisie-arrêt, puisque le bref est signifié aux fonctionnaires de la Couronne. Supposons que l'on me signifie un bref d'assignation émis contre l'honorable député, est-ce que cela me ferait partie à l'action par le seul fait de la signification ?

M. FORTIN : Suivant les notions que nous avons de la loi et de la procédure dans la province de Québec, on peut mettre en cause une personne sans rien réclamer d'elle. Par exemple, je demande l'annulation d'un contrat de vente consenti par mon débiteur à un tiers ; je puis prendre mes conclusions contre le débiteur afin de faire annuler le contrat et simplement assigner le tiers comme "mis en cause." C'est le nom que nous donnons, dans ce cas-là, à la personne qui n'est partie à l'action que pour vous dire et déclarer que le contrat que mon débiteur lui a consenti est nul.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Cette procédure ne peut s'appliquer à la Couronne, dans Québec ou dans n'importe quelle autre province.

M. FORTIN : Parce qu'on ne peut prendre une action contre la Couronne sans son consentement ; mais, si ce bill est adopté, nous aurions le consentement de la Couronne.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le bill ne contient aucune disposition à cet effet.

M. FORTIN : Je crois que l'article 2 prévoit le cas. Si le parlement du Canada décrète qu'un demandeur pourra signifier une saisie-arrêt à la Couronne, comme à toute autre personne, est-ce que cela n'équivaut pas au consentement de la Couronne à être mise en cause ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Pas aux termes de cet article.

M. FORTIN : Aux termes de cet article et du suivant, lequel indique la procédure à suivre pour la signification du bref,—au chef ou au sous-chef du département.

Ensuite, un autre article définit les devoirs du ministre dans ces cas-là. Maintenant, supposons que cela ne mettrait pas la Couronne en cause, quelle est la disposition de la loi qui défend à la Couronne d'intervenir et de contester la saisie-arrêt ? Quels inconvénients en résulteraient ? Le bref, est signifié au chef ou au sous-chef de département, et il déclare qu'il doit ou qu'il ne doit rien au défendeur, suivant le cas.

Alors, si le demandeur veut aller plus loin et prétend que la déclaration n'est pas exacte, il devra avoir recours à une pétition de droit. Il me semble qu'il ne peut y avoir de doute sur ce point. L'objet du bill est simplement d'accorder le consentement de la Couronne, car si nous pouvions nous passer de ce consentement, cette mesure serait inutile. Si les membres des administrations publiques n'étaient pas payés par le gouvernement, leurs traitements seraient saisissables.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : La simple adoption d'un projet de loi n'implique pas nécessairement qu'il contient toutes les dispositions requises.

M. FORTIN : Il peut y avoir divergence d'opinion sur le mérite même du bill ; mais, en tant que je puis en juger, le projet de loi contient toutes les dispositions requises. J'ajouterai que dans une très grande mesure, ce bill est calqué sur une loi que la province de Québec a votée en 1875. Bien que cette loi soit en vigueur depuis vingt-quatre ans, les juges n'y ont pas encore signalé un seul défaut.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Mon honorable ami me permettra-t-il de lui demander si cette loi met la Couronne en cause ?

M. FORTIN : Certainement, au moyen d'un bref de saisie-arrêt.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable député se rappelle-t-il si la loi contient une disposition expresse à cet effet ; ou sait-il s'il y a dans les lois de Québec une disposition générale qui serait applicable à un acte de cette nature, et qui dispense de mettre la Couronne en cause dans une instance où elle est intéressée ?

M. FORTIN : La loi adoptée en 1875 ne concerne que les fonctionnaires publics de la province de Québec. La procédure, dans les cas ordinaires, est la pétition de droit. Notre code de procédure civile contient une loi relative au gouvernement provincial, et les statuts fédéraux contiennent une loi relative au gouvernement fédéral.

Au sujet du paragraphe "c" de l'article premier, je crois qu'il devrait rester tel qu'il est. On pourrait peut-être en retrancher le mot "honoraires." Le bill s'occupe des fonctionnaires publics et des employés du gouvernement. Il y a des fonctionnaires publics qui ne sont pas des employés du gouvernement, et qui ne reçoivent aucun salaire du gouvernement. Par exemple, les juges ne sont pas des employés du gouvernement ni des membres du service civil, ce sont des fonctionnaires publics ; et on ne peut dire qu'ils reçoivent un salaire, pas du moins d'après l'interprétation que l'on donne à ce mot en français. Ils ne reçoivent pas un

salaire, mais des émoluments, une rémunération.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Un juge reçoit un salaire, n'est-ce pas ?

M. FORTIN : Pas dans le sens qu'on emploie ce mot en français. Il touche des émoluments, ou un "traitement," ou un honoraire d'office," mais il ne reçoit pas un salaire. Mais il ne peut surgir aucune difficulté à ce sujet, car appelez la chose du nom que vous voudrez, salaire, émoluments, honoraires, allocations ou gages, l'objet du bill est clair.

Le bill ne s'applique qu'à ceux qui reçoivent une rétribution annuelle ou mensuelle du gouvernement. Il ne s'applique pas, par exemple, aux députés ou aux sénateurs, ou à une personne qui reçoit un honoraire spécial pour des services particuliers rendus à la Couronne, mais simplement à ceux qui reçoivent une rétribution mensuelle, quel qu'en soit le nom, salaire, allocation ou honoraires. Je crois qu'il n'y a pas sur ce point d'objections sérieuses.

Je répète ce que j'ai dit : je crois que ce bill est bon et devrait être voté immédiatement. Je l'ai étudié avec beaucoup de soin, et je l'ai comparé avec la loi qui est en vigueur dans la province de Québec depuis vingt-quatre ans, et qui a toujours donné satisfaction. J'ai écouté toutes les objections que l'on a soulevées contre cette mesure, et je n'en ai pas trouvé une seule qui soit valable.

La raison que l'on a donnée l'an dernier, c'est que l'application d'une semblable loi embarrasserait le gouvernement. C'est là une grande erreur ; car, s'il en était ainsi, il faudrait supposer qu'il y a tant de fonctionnaires publics qui ne paient pas leurs dettes, que les départements seraient inondés de saisies-arrêts ; mais une pareille supposition est injuste pour les membres du service civil qui, règle générale, font honneur à leurs engagements légitimes. Il y a des exceptions, et l'objet de ce bill est de les faire disparaître. Mais qu'il y ait des exceptions ou non, est-il raisonnable, en principe, de faire des hommes les mieux rétribués du pays, une classe privilégiée ?

Je ne sais pas à quelle école je puis appartenir, si c'est à l'anglaise ou à la française, mais j'appartiens à cette école qui proclame l'égalité de tous les hommes devant la loi. Je veux que chacun soit soumis à la loi, qu'il soit juge, audiencier ou huissier. Je suis scandalisé, révolté, en entrant dans le sanctuaire des lois de voir que le juge, qui personnifie la justice et qui touche un traitement ou des émoluments de $5,000, $6,000 ou $7,000, peut refuser de payer ses justes dettes, s'il lui plaît, tandis que le greffier, qui se trouve en face de lui, et qui ne reçoit que $1,000 par année, est exposé à voir saisir une partie de son traitement, s'il ne fait pas honneur à ses obligations. Un peu plus loin, il y a l'audiencier, vous pouvez saisir une partie des $500 ou $600 que cet homme touche annuellement, s'il ne vous paie pas, mais le seigneur, le tout-puissant seigneur revêtu de l'hermine, la personnification de la justice idéale, peut se moquer de ses créanciers, si le cœur lui en dit. Je dis que c'est là un scandale.

J'admets que mes idées sont peut-être un peu primitives et un peu étranges, mais j'avoue que je ne puis me convaincre que la loi qui tolère un pareil état de choses est une bonne loi. J'espère sincèrement que les membres de cette Chambre s'empresseront de voter ce bill aussitôt que possible. Il n'est peut-être pas sans défauts, personne ne soutient qu'il est parfait, mais c'est un pas dans la bonne voie.

Il n'y aura pas cette inondation de saisies-arrêts que l'on redoute. Le simple fait, pour un fonctionnaire public, de savoir qu'une partie de son traitement peut être saisie, lui inspirera, dans une certaine mesure, un sentiment de honte. Quant à moi, si j'étais juge, recevant de $5,000 à $6,000 par année, j'aurais honte de voir mon traitement saisi entre les mains du ministre de la Justice.

La simple existence de cette loi rendra les fonctionnaires publics plus prudents. S'il contractent des dettes, ils sauront du moins qu'une partie de leur traitement est saisissable, et ils auront la prudence de payer leurs dettes justes et légitimes. Il peut y avoir des cas exceptionnels d'infortune, mais il n'y a pas, dans le pays, de gens assez rapaces pour n'avoir aucun égard aux cas exceptionnels. Lorsqu'un homme est incapable de payer ses dettes soit à cause de la maladie ou de quelque autre malheur, en général, ses créanciers, dans ce pays, ne sont pas des Shylock, et de fait, ils ne sont peut-être pas assez exigeants.

Pour les raisons que je viens de donner, M. l'Orateur, je voterai pour ce bill.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Mon honorable ami doit se tromper lorsqu'il dit que les sommes d'argent que touchent les juges en récompense des services qu'ils rendent ne sont pas un salaire. Si nous lisons les statuts, qui autorisent ces paiements, nous voyons que le législateur s'est constamment servi du mot "salaire," le salaire des juges de la cour Suprême, le salaire des juges de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ile du Prince-Edouard, sera telle ou telle somme. Dans tous nos statuts, chaque fois que l'on mentionne une somme d'argent payable à un juge, on se sert du mot "salaire."

Je n'argumenterai pas longuement, si l'opinion du comité est favorable à cette mesure, mais je dis que ce bill va beaucoup plus loin que toutes les lois de cette nature qui ont été promulgées jusqu'ici. J'ai compris que l'on voulait mettre les fonctionnaires fédéraux, au point de vue du paiement de leurs dettes, sur le même pied que les fonctionnaires provinciaux. Mais vous ne vous arrêtez pas là et je demande pour-

quoi vous vous servez des termes qui peuvent susciter de nombreuses difficultés. Par exemple, ou va saisir le montant accordé pour les dépenses de voyage d'un juge qui se transporte à différents endroits de son district pour y administrer la justice. Je dis que cela n'est pas à désirer.

L'honorable préopinant dit que l'on n'a donné aucune raison valable contre cette mesure ; au contraire, je soutiens qu'il y a de très forts arguments à apporter contre un pareil projet de loi. C'est en 1854, que la loi décrétant la saisie des salaires des ouvriers a été promulgée en Angleterre ,mais on l'a amendée plusieurs fois depuis en exemptant de la saisie plusieurs catégories de salaires.

Par exemple, prenez le cas des capitaines et matelots de la marine marchande ; la loi autorisant la saisie des salaires de ces gens-là avait produit de si funestes résultats que le parlement anglais dût l'abroger, afin d'assurer l'existence de la famille de ces marins et protéger ceux-ci contre les exigences d'un créancier peu scrupuleux dans le choix des moyens que la procédure mettait à sa disposition pour percevoir sa créance.

On s'est bien vite aperçu des maux que causait un pareil système, et en 1870 on vota "The Wages Attachment Abolition Act," décrétant l'exemption de saisie pour tout serviteur, manœuvre ou ouvrier, et après avoir mis à l'épreuve, durant plusieurs années "The Merchant Seamen's Act et The Labourers and Workmen's Act," on modifia de nouveau la loi, et on ne permit pas au premier créancier faisant émettre un bref de saisie-arrêt, de saisir les gages des hommes travaillant à la journée.

L'idée de l'honorable député peut être très bonne, mais il faudra en étudier l'application avec beaucoup de soin. Mon honorable ami cherche à substituer une cour provinciale à la cour de l'Echiquier. Il cherche à donner à une cour provinciale une juridiction en dehors de la province où elle existe. Est-ce que cela peut se faire ? La cour provinciale peut bien émettre un bref dont la signification devra se faire dans les limites de la province, mais peut-être aller au delà ? Peut-être. Si nous constituons une cour fédérale, je comprends comment nous pouvons accorder ce droit.

M. FORTIN : Il y a la cour chargée de connaître des pétitions en invalidation d'élection.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est là une cour fédérale. On a précisément soulevé cette objection dans une certaine cause, en soutenant qu'on ne pouvait signifier une pétition d'élection à un député fédéral, en dehors des limites de la province où il demeurait, mais on a jugé que la cour chargée d'instruire un procès en invalidation d'élection était une cour fédérale et que, par conséquent, la signification de la pétition pouvait se faire dans n'importe quelle province du Canada. Vous tentez ici une nouvelle expérience, et vous voulez autoriser une cour provinciale à émettre des brefs dont la signification pourra se faire au-delà des limites de sa juridiction. C'est là une matière à étudier.

Je désire vous demander pourquoi de si nombreuses dispositions, si vous voulez mettre les fonctionnaires publics sur le même pied que les autres employés, au point de vue de la saisissabilité du salaire. Pourquoi votre bill ne se contente-t-il pas simplement de dire que les salaires ou les gages des serviteurs de l'Etat seront saisissables ? Pourquoi tant de mots inutiles ?

M. RICHARDSON : Je ne veux dire que quelques mots en réponse aux observations du ministre de le Marine et des Pêcheries. Les honorables membres de cette Chambre se rappellent sans doute que l'on a sévèrement critiqué ce bill lorsque je l'ai présenté à la dernière sesison, et que le ministre de la Marine et des Pêcheries et le ministre des Chemins de fer et Canaux ont condamné mon projet de loi. Les différentes opinions exprimées par des avocats avaient tellement embrouillé la question, que les profanes ne savaient plus à quoi s'en tenir.

Je recommandai tout de même l'adoption du bill, disant que si la mesure avait ses défauts, les tribunaux nous les signaleraient. Aujourd'hui, le ministre de la Marine et des Pêcheries dit qu'il m'a conseillé de me borner à une simple déclaration. Il sera sans doute surpris d'apprendre que j'ai suivi son conseil l'an dernier, et me suis contenté de faire une déclaration, permettant aux cours provinciales d'appliquer la loi aux fonctionnaires du gouvernement fédéral. L'honorable ministre a vivement combattu ma proposition——

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai pas dit un mot à ce sujet.

M. RICHARDSON : Loin de mettre l'épaule à la roue, l'honorable ministre a été un de ceux qui ont combattu le bill avec le plus de vigueur. Pendant les vacances, j'ai essayé de préparer un bill parfait. J'y ai réfléchi des mois et des mois et, prenant conseil des meilleurs avocats que j'ai pu rencontrer, j'ai tenté d'indiquer la procédure à suivre ; mais aujourd'hui, l'honorable ministre me dit : Pourquoi ne pas vous borner à une simple déclaration, et vous occuper de la procédure? Il est tout à fait impossible de savoir comment s'y prendre pour plaire à ces messieurs. Comme mon honorable ami, le député de Laval (M. Fortin), je suis arrivé ici avec tout l'enthousiasme de la jeunesse.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. RICHARDSON : Je suis libre de faire un aveu sincère. Je supposais, en arrivant ici, que je verrais tout le monde animé du brûlant désir de favoriser toutes les mesures en harmonie avec les principes libéraux et que je gagnerais immédiatement l'appui des représentants du peuple. Ce bill m'a semblé

la proposition la plus raisonnable et la plus libérale que l'on pouvait soumettre à l'approbation du parlement et de la nation, car son objet est de décréter que tous les hommes sont nés égaux et doivent être égaux devant la loi. J'ai cru qu'en présentant un bill évidemment basé sur ce principe, tout le monde l'approuverait.

Il est injuste envers le service, comme envers le public, de créer dans le pays une classe privilégiée à laquelle on permet de faire des dettes et de se moquer ensuite de ses créanciers. J'ai fort approuvé la remarque de l'ex-ministre des Finances lorsqu'il a dit que ce serait un déni de justice envers les créanciers, de repousser un bill comme celui-ci.

Pensons à ceux qui ont accordé le crédit, qui travaillent toute l'année pour gagner leur vie. Je ne suis pas ici pour dénoncer les employés des administrations publiques ; mais je dis qu'ils font partie de la machine gouvernementale, et qu'un gouvernement doit, ou du moins devrait, toujours être respectable, et qu'il n'est pas respectable de faire des dettes dans tout le pays et de ne pas les payer. Ces gens-là ne devraient pas avoir plus de priviléges que les autres.

Mais là où j'attendais du secours, on a soulevé toutes sortes d'objections. Il y a plus d'un an que ce bill a été mis devant la Chambre et le pays, et on me dit : Je suis en faveur du principe du bill, mais il faut que la question soit étudiée avec beaucoup de soin. Il y a deux ans qu'on me répond ainsi, et je demande quand nous pourrons enfin accomplir cette réforme. Cela me rappelle une anecdote de la dernière guerre américaine. M. Seward, un membre du cabinet de M. Lincoln, ayant été gravement offensé, écrivit une lettre très raide à son insulteur et alla ensuite la lire au président, qui lui dit : "C'est bien cela, c'est tout à fait cela". Alors reprit M. Seward, "Je n'ai qu'à la faire recopier et à l'envoyer". "Comment", reprit Lincoln, "vous ne vous proposez pas d'envoyer cette lettre ; elle est assurément très bien, mais je ne vous conseillerais pas de l'envoyer."

Le bill que je présente est absolument le bill qu'il nous fallait, mais à en croire l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries et autres, il ne faudrait jamais l'adopter. C'est un projet de loi libéral et il devrait être adopté sans retard. On se rappelle que l'an dernier, l'honorable premier ministre a déclaré qu'il était favorable au principe du bill et que si je consentais à attendre à la session suivante, il l'appuierait.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je ne sache pas qu'il ait dit cela.

M. RICHARDSON : Je me rappelle parfaitement qu'il m'a fait une promesse dans ce sens ; cependant, je n'insiste pas sur ce point. Le bill doit se recommander par ses propres mérites. Qu'on me permette de dire comment les choses se pratiquent aux Etats-Unis. Un citoyen américain, bien renseigné sur cette question, me disait aujourd'hui même que si un chef de département reçoit une lettre disant qu'un de ses employés a des dettes, il le fait venir et si la dette n'est pas payée sur le champ, l'employé est destitué.

D'où viennent toutes ces prétendues sympathies pour les employés des administrations publiques ? S'ils ne veulent pas payer leurs dettes, qu'ils démissionnent. On ne prétendra assurément pas que l'Etat ne peut pas se passer d'eux. Renvoyons ceux qui ne veulent pas payer, et remplaçons-les par d'autres aussi capables et qui paient leurs dettes.

Voilà les quelques considérations que j'avais à présenter à la Chambre à l'appui du bill. Si les avocats ne sont pas d'accord, votons la loi et laissons aux tribunaux de décider si elle est constitutionnelle, ou non. Sur la question générale, il ne peut pas y avoir deux opinions et je demande avec tout l'instance possible que le bill soit adopté en comité et renvoyé devant la Chambre pour sa troisième lecture.

M. POWELL : Je crois qu'il serait préférable de renvoyer le bill devant un comité spécial, composé d'avocats. Je veux qu'il soit bien compris que je suis aussi en faveur que qui que ce soit du but qu'on veut atteindre par ce bill. Mais je ne vois pas l'utilité de mettre dans nos statuts une loi qui nuira plutôt à ceux dans l'intérêt de qui elle est faite. Je ne connais pas le code de procédure de la province de Québec, mais je sais que dans les provinces maritimes, cette loi sera parfaitement inutile et ne pourra jamais être appliquée.

L'honorable député de Laval (M. Fortin) dit qu'une semblable loi existe dans la province de Québec depuis environ 1870. Mais dans cette province comme dans toutes les autres, il n'y a pas à redouter de question de constitutionnalité, en déclarant saisissables les appointements des fonctionnaires provinciaux, vu que sur ce point les législatures locales sont souveraines. Mais cela ne prouve pas que la question ne se présentera pas entre les provinces et le Canada, car c'est surtout sur des questions de procédure que surgissent les conflits de juridiction.

Examinons le principe sur lequel repose cette exemption de la saisie des appointements des fonctionnaires de l'Etat. L'honorable député de Lisgar a prétendu que cette loi tendait à créer dans le pays une classe privilégiée. Il me pardonnera de le lui rappeler, mais il est évident qu'il n'a jamais eu l'occasion d'étudier le principe sur lequel repose cette exemption. Ce principe est consacré par la loi anglaise, et il n'est pas appliqué pour le bénéfice de celui qui reçoit le salaire, pour l'avantage de la Couronne et il fait partie des prérogatives de la Couronne. Je ne dis pas si le prin-

cipe est bon ou faux ; j'ai déjà déclaré que je suis en faveur du but qu'on cherche à atteindre. Voyons maintenant ce principe dans son application. L'application s'en étend, non seulement aux salaires, mais aussi aux pensions. Or, tous ceux qui sont avocats dans une province où le droit commun d'Angleterre est en vigueur admettront que celui qui reçoit un salaire de l'Etat ne peut pas le transporter à un tiers, même par un acte authentique. Ce salaire appartient à la Couronne et la loi va même jusqu'à défendre à un retraité de transporter sa pension qui est une prérogative de la Couronne. Un directeur de la poste reçoit un salaire de l'Etat pour qu'il soit à l'abri du besoin, pour qu'il puisse consacrer tout son temps au service de l'Etat, et qu'il soit un aussi bon serviteur qu'il lui est possible de l'être.

Je suis bien prêt à admettre que des centaines et des centaines de fonctionnaires reçoivent de forts salaires et ne paient pas leurs dettes, et que ces forts salaires ne sont pas nécessaires pour assurer l'accomplissement de fonctions qui leur ont ont été confiées. Quelqu'ait pu être le bien fondé de cette règle à l'époque où elle a été établie, avec le temps, cette utilité a disparu.

Je conseillerais quelque chose dans le genre de la proposition de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, de nous contenter d'une simple déclaration autorisant les provinces à adopter telles procédures pour atteindre le but désiré, et pour cela, je conseillerais que la séance du comité fût levée, et qu'une motion fût faite pour renvoyer le bill devant un comité spécial composé d'avocats, favorables et hostiles au bill.

Le paragraphe "c" de l'article 1, qui a probablement échappé au ministre de la Marine et des Pêcheries, donne au mot "traitement" la signification qu'il lui donnait lui-même :

(c) L'expression "traitement" comprend les salaires, émoluments, honoraires, deniers, allocations ou gages payables à tout fonctionnaire public ou à toute personne employée par le gouvernement.

Son interprétation de l'article suivant était exacte sans cela, mais pour qu'il n'y ait pas de divergence d'opinions, celui qui a rédigé le bill a décrit expressément le mot "traitement et il comprend tout cela.

Quant à la procédure à suivre, dans les provinces anglaises, il ne peut y avoir de doute ; toutes les parties dont les intérêts doivent être affectés par le tribunal, doivent être citées devant ce tribunal ; et on ne peut pas mettre la Couronne en cause, à moins que la loi ne l'autorise expressément.

A qui ces sommations seront-elles envoyées ? Elles seront simplement remises à un employé. Il n'y a dans le bill aucune indication pour juger la question principale, ou une des question principales, la question entre la Couronne et l'employé pour savoir si la dette est due ou non, et sous ce rapport, le bill est loin, bien loin d'être parfait. Dans les provinces anglaises, la procédure dans ces affaires de saisie est toujours difficile à appliquer. On a beau rédiger la loi avec tout le soin possible, rendre les dipositions claires et précises, les juges et les plaideurs rencontrent toujours des difficultés.

Je suis en faveur du principe du bill, parce que je sais que grand nombre de personnes échappent au paiement de leurs dettes, et si ce bill est renvoyé devant un comité spécial dont je ferai partie, je travaillerai de toutes mes forces à le rendre applicable à toutes les provinces, car il n'y a pas d'utilité de passer une loi qui pourrait être parfaitement applicable dans la province de Québec, mais qui ne le serait pas dans les autres.

M. GILLIES : Sans me déclarer favorable ou hostile au principe du bill, je suis certainement opposé à ce qu'il soit adopté dans sa forme actuelle, bien que le but que semble se proposer son auteur soit louable. Tel qu'il est, ce bill sera absolument impraticable. Dans la Nouvelle-Ecosse, le créancier qui veut prendre une saisie-arrêt en mains tierces, doit d'abord obtenir un jugement contre son débiteur et loger un saisie entre les mains de la personne qui détient l'argent appartenant au débiteur. Dans le cas d'un fonctionnaire débiteur contre lequel le créancier a obtenu jugement, comment pourra-t-on saisir le salaire entre les mains de la Couronne, puisqu'il n'y a rien dans le bill pour mettre la Couronne en cause ? En d'autres termes, A obteint jugement contre B. B a de l'argent entre les mains de la Couronne que nous désignerons par C. A veut faire saisir l'argent entre les mains de C. Comment en donne-t-il avis à C ? La Couronne ne peut pas être mise en cause, sans son consentement, c'est-à-dire sans l'émission d'un "fiat" et rien dans le bill n'y pourvoit. Le bill dit que l'avis sera signifié à un certain employé du département auquel appartient le débiteur. Cela n'est pas du tout mettre la Couronne en cause, et sous ce rapport le bill n'atteint pas le but visé.

Je suis aussi opposé au bill pour certaines raisons d'ordre public, que le ministre de la Marine et des Pêcheries a parfaitement exposées en appliquant cette loi aux juges Avant d'entrer dans la magistrature, un juge peut avoir eu des dettes comme tout le monde, et l'administration de la justice pourrait être exposée à de graves inconvénients si cette loi s'appliquait aux juges, et si les émoluments des magistrats, pour des dettes contractées avant leur élévation à la magistrature, pouvaient être saisis de la manière indiquée par ce bill. Si on peut saisir ses émoluments on peut aussi saisir ses frais de voyage, et s'il ne peut pas se rendre d'un tribunal à un autre pour y exercer ses fonctions, on nuit à la bonne administration de la justice. On pourra dire que c'est une démonstration par l'absurde, mais il faut tout prévoir.

M. BERGERON : Pourquoi ne paie-t-il pas ses dettes ?

M. GILLIES : Parce qu'il n'a pas d'argent. Il peut avoir contracté de lourdes dettes avant son élévation à la magistrature et être incapable de les payer toutes à la fois. Si avant d'être nommé juge, un homme a contracté un dette de $5,000 dans le cours ordinaire des affaires, ou par suite d'une perte imprévue, et si au bout de six mois ses émoluments sont saisis, il peut en résulter de graves inconvénients. Pour toutes ces raisons, je suis opposé au bill que je considère comme inapplicable, et impraticable. Je ne crois pas non plus que nous ayons le droit de légiférer pour les différentes législatures Les questions de droit civil et de procédure sont du ressort des provinces, et en dehors des pouvoirs que nous confère l'acte de l'Amérique Britannique du Nord.

M. CHAUVIN : Je suis en faveur du principe du bill, mais je me permettrai de faire remarquer à l'honorable député de Laval (M. Fortin) qu'à la dernière session, l'honorable Solliciteur général et le premier ministre ont dit que pour rendre le bill applicable, il faudrait faire modifier la loi des différentes provinces, surtout dans la province de Québec, afin de rendre saisissables les salaires des employés fédéraux. N'est-il pas à la connaissance de l'honorable député que deux de ses amis dans la législature de Québec, M. Gouin en 1897, et M. Champagne, en 1898, ont présenté des bills pour rendre les salaires des employés fédéraux saisissables ? Il est assez probable que ces bills ont été présentés à la législature à la demande de l'honorable député de Laval, dans l'intérêt du présent bill, parce qu'il comprenait qu'il serait impossible de rendre ces salaires saisissables sans un amendement à cet effet dans le code de procédure de cette province. Je demande à l'honorable député si cela n'est pas exact. Le bill qui a été présenté à la législature n'est pas encore adopté, et c'est une raison pour qu'il n'insiste pas sur l'adoption du bill actuel, puisqu'il ne pourrait avoir d'effet dans la province de Québec.

M. FORTIN : En réponse à l'honorable député je dois dire que la discussion qui a eu lieu l'an dernier et à laquelle l'honorable Solliciteur général a pris part, était sur le bill tel que présenté en premier lieu par l'honorable député de Lisgar (M. Richardson). Il contenait une disposition générale décrétant que tous les deniers dus par la Couronne seraient saisissables. L'objection était celle-ci : Appartient-il aux provinces de déclarer ce qui sera saisissable et ce qui ne le sera pas, et avons-nous le droit ici de dire que les salaires seront saisissables en entier ou en partie seulement ? C'est sur ce point seulement que la discussion a roulé, et il était généralement admis—par le ministre de la Justice lui-même, me dit-on—que c'est aux provinces qu'il appartient de déclarer ce qui est saisissable et ce qui ne l'est pas. Le bill actuel ne touche pas du tout à ce point ; il reconnait que ce droit appartient aux provinces quand il dit :

2. A l'avenir, tous deniers ou traitements échus ou à échoir, dus par le gouvernement du Canada à tout fonctionnaire public ou autre personne à l'emploi du dit gouvernement, pourra être saisis par saisie-arrêt dans toute et chaque province du Canada, dans la proportion déterminée par les lois en vigueur dans les provinces.

Il ne peut donc plus y avoir de doute, et je suis informé que le ministre de la Justice, après une étude approfondie de la question, a déclaré à l'honorable député de Lisgar, que le bill ne contient aucune objection constitutionnelle, vu qu'il reconnait les droits des provinces.

Le bill doit contenir tout ce qui est nécessaire à son application. On a critiqué la procédure qu'il indique. Il a été décidé à maintes reprises par le Conseil privé que lorsqu'il s'agit d'une question qui est du ressort de ce parlement, et sur laquelle nous pouvons légiférer, nous pouvons aussi exercer tous les pouvoirs nécessaires inhérents, pour faire appliquer ces lois, bien qu'ils puissent se rapporter à des questions de droit civil ou de procédure.

C'est une règle générale qui a été maintes fois confirmée. Il y a un autre argument qui s'applique à ce bill en particulier, et c'est celui-ci : ce bill équivaut à un consentement de la part de la Couronne.

Quelques députés prétendent que la Conronne ne peut pas être mise en cause, mais qu'on appelle cela comme on voudra, il y a dans le bill tout le mécanisme nécessaire pour mettre la saisie entre les mains du gouvernement et permettre au chef du département de retenir le salaire et d'en payer une partie selon les instructions du tribunal d'où émane la saisie. Que cela soit ou non une mise en cause du gouvernement, ce n'est pas la peine de le discuter, car il ne peut avoir aucun résultat pratique. Du moment qu'on consent à ce que la saisie soit mise entre les mains du gouvernement, du moment que le tribunal reçoit avis que cet employé reçoit tant par mois ou par année, du moment que le sous-ministre est autorisé à retenir la partie du salaire que la cour aura déclarée saisissable par les lois de la province où siège ce tribunal, on a tout ce qu'il faut pour faire exécuter la loi, et peu importe que le gouvernement ait été mis en cause, ou non.

Une autre raison pour laquelle la procédure à suivre dans l'application de ce bill est du ressort de ce parlement, c'est que le gouvernement fédéral a pleine autorité sur ceux qu'il emploie ou paie. En votant ce bill, le parlement déclare qu'une partie de l'argent qu'il vote, et qui doit être payé par le parlement peut être saisie. N'est-ce pas une conséquence légale que le parlement peut déclarer dans quelles conditions cette partie du salaire pourra être saisie, et par quels moyens les ministres ou les sous-ministres devront exécuter cette loi ?

On me dira peut-être que le gouvernement peut consentir, mais qu'un ministre ou un sous-ministre ne peut pas aller de Halifax

à Vancouver, ou au Yukon, pour faire sa déclaration devant la cour, comme le ferait un tiers-saisi ordinaire. Cela est évident, et c'est pour cela qu'il faut une procédure spéciale et qu'il faut que le gouvernement consente à se considérer comme tiers-saisi dans ces cas-là. Il faut que le parlement dise : La saisie-arrêt en main tierce pourra se faire de manière à ce que le service public n'en souffre pas ; et le bill offre justement cette manière. Le saisie est opérée par la signification du bref et le tiers saisi envoie sa déclaration par la malle.

M. BRITTON : Avec la permission de l'honorable député, je lui poserai une question. Après que la saisie aura été signifiée, le gouvernement pourra-t-il contester la réclamation et dans l'affirmative, procèdera-t-on comme dans une cause contre le gouvernement pour ce cas spécial ? D'un autre côté, quand la saisie aura été signifiée, si le gouvernement ne la conteste pas, il n'aura qu'à payer l'argent au créancier. Mais si le gouvernement conteste la saisie, l'affaire sera-t-elle abandonnée ?

M. FORTIN : A mon humble avis, toutes les poursuites qui peuvent avoir lieu dans une saisie-arrêt ordinaire, peuvent avoir lieu en vertu de ce bill. Je ne connais pas de loi qui empêcherait le gouvernement de contester la réclamation, et je n'en connais pas qui l'empêcherait de dire : Nous ne devons rien à cet homme.

M. HAGGART : Le bill est-il facultatif ou obligatoire ? Permet-il au sous-ministre de payer, s'il le juge à propos, ou l'oblige-t-il à payer ?

M. FORTIN : Le bill est obligatoire, pour tout ce que le gouvernement déclarera devoir au défendeur, autrement, il serait sans effet.

M. HAGGART : Alors le bill ne vaut rien.

M. FORTIN : Pourquoi ne serait-il pas obligatoire ? Quand c'est un particulier qui est le tiers-saisi, la loi n'est-elle pas obligatoire ? Il est ordonné au tiers-saisi de se présenter devant le tribunal et de déclarer ce qu'il doit au défendeur. Mais d'après les dispositions du présent bill, le ministre ou le sous-ministre n'est pas tenu de comparaître en personne, et cela donne plus de facilité. Nous devons supposer que le ministre ou sous-ministre agiront avec justice, et nous leur demandons simplement d'envoyer leur déclaration par la malle. On a demandé que la procédure à suivre fût laissée à chaque province.

Mais, M. le président, quel serait le résultat si on laissait l'exécution d'une saisie-arrêt de ce genre se faire suivant la procédure suivie dans chaque province ? Il y a sept, nous pouvons dire huit provinces dans la Confédération, et la procédure pourrait être différente dans chacune d'elles. Le ministre dans un cas comme celui qui nous occupe, pourrait fort bien dire : Sommes-nous obligés de suivre les statuts de chaque province ; sommes-nous forcés d'aller au chef-lieu où se tient la cour pour y faire une déclaration, suivant la procédure suivie dans une province, et d'envoyer seulement une lettre, ainsi que le permet la procédure suivie dans une autre province ?

La seule idée de laisser à chaque province le soin de déterminer comment ce bill sera mis en vigueur, serait la plus forte objection qu'on pourrait soulever contre ce projet de loi. Le seul moyen d'en assurer l'exécution est de déterminer nous-mêmes la procédure qu'on devrait suivre, procédure qui serait aussi simple que possible.

L'an dernier, on alléguait fortement que le gouvernement serait obligé d'employer toute une armée de fonctionnaires par tout le pays. Mais le bill actuel fait disparaître cette objection. En effet, par l'article 9, le Gouverneur en conseil peut faire tous règlements et déduire du salaire de tout fonctionnaire civil un certain montant n'excédant pas 10 pour 100. La dépense dont on parlait se trouve ainsi évitée.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il est un point sur lequel je désire attirer l'attention de mon honorable ami (M. Fortin). Il s'est efforcé de justifier cette tentative du parlement d'usurper les droits qu'ont les provinces de déterminer elles-mêmes leur procédure civile. Et pour cela, il a posé comme principe que ce parlement a le droit de légiférer sur toute matière spéciale de ce genre et peut par suite déterminer la procédure à suivre dans l'application de telle loi que le parlement adopte relativement à cette matière spéciale. Mais toute son argumentation est basée sur la prétention que nous avons juridiction en première instance.

Je voudrais demander s'il est question de matières spéciales de cette nature dans l'acte de l'Amérique Britannique du Nord. Sur quoi ce parlement peut-il légiférer ? Je puis comprendre que lorsque la question des faillites a été soumise à ce parlement, nous aurions pu, mais comme suite à la question pricipale, déterminer toute la procédure nécessaire à l'adoption de toute loi adoptée à ce sujet. Comme suite à la matière spéciale de notre juridiction, nous avons le droit de déterminer toute la procédure nécessaire à l'exécution de la loi.

Mais dans le cas actuel, il n'y a pas de matière spécial relevant de notre juridiction et qui nous permette de déterminer telle ou telle procédure. Ce serait essayer délibérément d'usurper des fonctions qui, avec raison et exclusivement, appartiennent aux législatures provinciales.

A moins qu'on ne soit convaincu qu'il s'agit ici d'un matière spéciale qui soit du ressort de ce parlement en première instance, on n'a pas le droit de déterminer de procédure de cette manière. Quel avantage retirerait-on de l'adoption d'un bill dont la mise en vigueur est impossible ? L'honorable monsieur semble croire que s'il

peut faire adopter ce projet de loi, il puisse être exécuté dans la pratique ou que son application soit impossible, qu'il produise du bien ou cause du mal, il aura obtenu ce qu'il désire.

M. RICHARDSON : L'honorable monsieur voudra bien me pardonner. J'ai vu quatre ou cinq fois le ministre de la Justice pour avoir son opinion légale sur ce bill, car c'est lui qui est l'autorité en loi du gouvernement. Il m'a déclaré qu'il n'y avait rien de contraire à la constitution dans ce projet de loi. Qu'aurais-je pu faire de plus ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La Chambre à la dernière session, comme à celle-ci, a exprimé l'opinion légale qu'il ne saurait y avoir d'objection au point de vue de la constitution à ce que tous les fonctionnaires civils de ce gouvernement fussent soumis aux lois des provinces. Mais il ne faut pas sortir de la question. Il s'agit de savoir si ce parlement a le pouvoir de déterminer la procédure à suivre dans le cas qui nous occupe, c'est-à-dire de déterminer quand le bref de saisie-arrêt sera émis, à qui et quand on devra le signifier. Toutes ces questions sont du ressort exclusif des provinces.

L'honorable député dit qu'il présente une mesure libérale et radicale et que nous devrions tous l'appuyer. J'ai démontré qu'en Angleterre, une législation semblable avait été adoptée en 1854, législation que le parlement a dans la suite rappelée ; elle concernait d'abord les marins et en second lieu tous les ouvriers et journaliers. Voici qui démontre que ceux qui s'opposent à ce bill ne sont pas adversaires d'une législation qui est parfaitement bonne en soi, mais qu'ils ne veulent pas d'une législation que l'on a trouvée absolument mauvaise en Angleterre.

Il y a en outre une procédure que l'on peut prendre pour faire payer les fonctionnaires civils qui ne veulent pas faire honneur aux dettes qu'ils ont contractées. Quelle est cette procédure ? Le fonctionnaire qui ne veut pas payer peut être amené devant la cour—en tout cas dans la province d'Ontario—et on peut l'obliger à déclarer quel est le chiffre du salaire qu'il reçoit et quel est le montant de ce qu'il doit. Le juge après avoir entendu la cause entière, déclare que ce fonctionnaire devra payer tant par semaine ou par mois sur son salaire, et s'il ne paie pas le montant fixé par la cour, on peut le faire mettre en prison.

Mais ce n'est pas là le point que je veux discuter. Je voudrais que ce projet de loi fût renvoyé à un comité composé d'avocats. Je ne puis voir maintenant comment on pourrait appliquer ce bill ; il faudrait s'adresser à la cour de l'Echiquier, parce qu'on ne peut accorder à une cour provinciale le pouvoir de juridiction en dehors de la province qui l'a établie. La juridiction d'une cour provinciale dans l'Ile du Prince-Edouard est limitée à cette province.

On dit : mais laissez émettre le bref et envoyez-le à Ottawa. On ne pourrait en agir ainsi sans violer les dispositions de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord. On veut présenter une législation qui, à mon sens, ne pourrait être appliquée.

M. McNEILL : J'ai cru comprendre que mon honorable ami a dit que l'on pourrait saisir les allocations pour voyages des juges. Est-ce bien cela ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai attiré l'attention de l'auteur du bill sur le fait qu'en vertu du premier article ces allocations pourraient être saisies, et je lui ai demandé de retrancher tous les mots excepté " salaire et gages ".

M. RICHARDSON : Je suis prêt à me rendre à cette demande. Quant à la question de renvoyer ce projet de loi à un comité composé d'avocats, le spectacle qui nous est donné ce soir et celui d'hier soir, alors que le bill a été discuté, doit convaincre tous les députés que ce serait la chose la plus futile sur terre que d'accepter cette proposition du ministre. Le ministre de la Justice lui-même l'autorité légale du gouvernement, m'a déclaré que ce bill est parfaitement constitutionnel. La même opinion m'a été exprimée par d'autres avocats, peut-être pas aussi éminents que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries——

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Avez-vous une opinion écrite ?

M. RICHARDSON : Non. Le ministre de la Justice m'a fait deux ou trois objections que je ne puis m'empêcher de considérer comme absurdes.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oh !

M. RICHARDSON : Je vais les faire connaître à l'honorable ministre, le laissant juge de la chose. Le ministre de la Justice m'a dit qu'il ne croyait pas que ce projet de loi fût sage, parce qu'un grand nombre de gens pressent les fonctionnaires civils d'acheter plus de marchandises que les personnes ordinaires. Je crois que c'est une raison absurde. Mais il a ajouté que, pour sa part, il ne voyait pas que le projet de loi fût inconstitutionnel. Il y a plus ; l'honorable député de Laval (M. Fortin) un avocat éminent de la province de Québec, déclare que le bill est parfait. En face des objections légales que l'on soulève, que voulez-vous que ceux qui n'appartiennent pas à la profession d'avocat fassent au nom du sens commun ? La seule chose logique est d'adopter le bill et de s'adresser aux tribunaux qui décideront s'il est constitutionnel.

Mon but n'est pas simplement de voir ce bill dans les statuts. Il s'agit d'une mesure

libérale et radicale que je désire ardemment voir adopter. Je ne suis pas avocat, mais si on renvoie ce bill à un comité composé d'avocats, nous ne pouvons nous attendre à voir ces derniers s'accorder. Que le bill devienne loi et que les tribunaux décident s'il est constitutionnel ; c'est là une proposition raisonnable et qui permettra au peuple du Canada de savoir si les appointements des fonctionnaires publics sont saisissables. Si l'on veut procéder avec ce bill, je suis prêt à accepter tout amendement raisonnable. On peut le discuter ici tout aussi bien que devant un comité spécial, car après l'expérience que j'en ai faite dernièrement, j'ai peu de confiance dans les comités spéciaux. L'heure n'est pas avancée ; qu'on discute le bill et j'accepterai tous les amendements raisonnables qui pourront être présentés.

M. MONTAGUE : Je crois que le plaidoyer que l'honorable député a fait pour que le bill présenté devienne loi, tout défectueux qu'il est—bien qu'il ne rencontre pas le but proposé—est mauvais et ne sera pas accepté par cette Chambre. Ce bill, s'il devenait loi, ne servirait qu'à occasionner des pertes d'argent et à créer des difficultés entre le gouvernement et les fonctionnaires civils sans autre avantage que de servir l'ambition de l'honorable député.

M. RICHARDSON : Je n'ai aucune ambition.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre dit qu'il n'a aucune ambition et nous devons accepter cette déclaration. Je dirai que l'adoption de ce bill ne ferait de bien à personne, excepté à l'honorable député dont on remplira le désir sur ce point particulier.

J'ai toujours compris qu'il était du devoir du département en loi du gouvernement d'être prêt à déclarer si tel ou tel projet de loi remplira complètement le but proposé. Et dans ce cas, il est du devoir d'un des ministres de la Couronne de faire connaître à la Chambre cette décision quand le bill est discuté. Et nous avons de plus un collègue du ministre de la Justice—qui est aussi un avocat éminent qui exerce sa profession depuis plus longtemps—qui déclare inconstitutionel ce bill que le ministre de la Justice trouve constitutionnel.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai pas dit qu'il était inconstitutionnel, car j'ai fait remarquer, durant la dernière session, et je n'ai pas changé d'avis depuis, que le bill est parfaitement constitutionnel quand il déclare que les traitements des fonctionnaires civils pourront être saisis dans les provinces.

M. MONTAGUE : Mais le bill va plus loin et l'honorable ministre a bel et bien déclaré qu'il était inconstitutionnel parce qu'il intervenait dans des questions de droit civil qui sont du ressort des provinces en vertu de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord.

Cette opinion est en flagrante contradiction avec la déclaration de l'honorable député de Lisgar qui prétend que le ministre de la Justice a déclaré que ce bill était absolument constitutionnel. On ne devrait pas laisser, dans une question de cette nature, ce parlement s'égarer dans les ténèbres. Nous avons vu, quand nombre de bills ont été présentés à cette Chambre, le Solliciteur général se lever pour dire : Ce n'est pas là mon opinion, chaque fois qu'on l'interogeait, quant à la légalité de certaines clauses. Le Solliciteur général représente le ministère de la Justice. Le ministre de la Justice n'est pas ici et le Solliciteur général est aussi absent. Le ministre de la Marine et des Pêcheries est le seul avocat présent parmi ceux qui font partie du cabinet. Et il déclare le bill inconstitutionnel.

Vu l'absence du Solliciteur général et du ministre de la Justice, l'honorable député de Lisgar ne devrait pas presser l'adoption de cette mesure avant que nous obtenions une opinion arrêtée du ministre de la Justice quant à sa constitutionnalité d'abord, et pour savoir ensuite si la procédure qu'on veut adopter sera suffisante pour atteindre le but que se propose l'honorable député. A quoi nous sert de prolonger la discussion de cette mesure, si le ministre de la Justice ou son collègue doit la rejeter par-dessus bord ? Aussi nous devons nous apercevoir quand ce projet aura force de loi, qu'il est complètement impossible d'appliquer la loi nouvelle.

Cette manière de procéder est plus que ridicule. Cette Chambre devrait tenir le gouvernement responsable de n'être pas préparé à exprimer son opinion quant à la constitutionnalité des mesures de cette nature, avant que nous passions des heures entières à les discuter.

M. DAVIN : Ce bill n'est-il pas le même que celui présenté l'an dernier ?

M. RICHARDSON : Assurément non.

M. DAVIN : Quelle différence y a-t-il ?

M. RICHARDSON : Ce bill diffère entièrement de l'autre. Il règle la procédure à suivre quant à la perception des dettes.

M. DAVIN : Mais le principe est le même ?

M. RICHARDSON : Oui.

M. WALLACE : Je désire poser une autre question au promoteur du bill. L'an dernier, le bill ne contenait-il pas un article décrétant qu'il ne s'appliquerait pas aux anciennes créances, mais seulement aux dettes contractées depuis la date de l'adoption du bill ?

M. RICHARDSON : Oui. Je me suis déjà déclaré prêt à accepter un amendement dans ce sens.

M. McNEILL : Le ministre de la Justice a-t-il déclaré qu'il était constitutionnel d'adopter ce rouage compliqué pour la mise en force du bill ?

M. RICHARDSON : J'ai été au ministère de la Justice à trois ou quatre reprises différentes et j'ai demandé de temps à autre de hâter la considération de ce bill. En fin de compte, le ministre de la Justice m'a dit avoir lu le bill et que, quant à lui, il n'y voyait aucune objection sous le rapport constitutionnel. Il me présenta quelques légères objections, comme je l'ai déjà dit, à savoir que ce bill pourrait gêner l'administration des départements publics ; que les fonctionnaires de l'Etat ne devraient pas être traînés devant les tribunaux au détriment de l'accomplissement de leurs devoirs. Je n'ai pas considéré ces objections comme sérieuses, étant parfaitement satisfait de sa déclaration tendant à dire qu'il ne voyait rien d'inconstitutionnel dans cette mesure. Je suis prêt à accepter le conseil du ministre de la Marine et des Pêcheries, et, en conséquence, je désire proposer qu'on retranche les mots "émoluments, honoraires, argents, allocations," dans le paragraphe C de l'article premier.

M. DAVIN : Voici où nous en sommes sur cette question. Nous avons d'un côté la déclaration de l'honorable député de Lisgar, disant que le ministre de la Justice a exprimé une opinion sur le sujet qui nous occupe. D'un autre côté, le ministre de la Marine et des Pêcheries semble vouloir délier le gouvernement de toute responsabilité. L'an dernier, cependant, le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) n'entretenait aucun doute lors de la présentation d'un bill reposant sur le même principe que celui-ci. Voici ce qu'il disait :

Nous n'avons aucun droit de déclarer par acte du parlement que le salaire d'un homme est saisissable. Je n'aimerais pas à voir ce parlement décider pareille chose. Malgré tout mon respect pour l'honorable député qui a présenté la mesure et pour ceux qui le secondent, je dois dire que bien que nous recevions quelques plaintes, il ne serait pas à notre honneur d'adopter ici l'article qui désigne quel est l'employé dont le salaire doit être saisi ou non.

Nous ne pouvons pas faire cela. Puis si la mesure devient loi, il deviendra nécessaire de pourvoir à quelque voie de procédure—ce que la mesure n'indique pas—pour agir contre la Couronne. Vous ne pouvez faire quoi que ce soit pour vous pourvoir contre la Couronne, à moins que la Couronne elle-même ne consente à être partie dans la cause. La reine ne peut être poursuivie qu'à la suite d'une pétition de droit ; un *fiat* doit être émis par le gouvernement. On devra donc pourvoir à cela. Je le dis de nouveau : malgré tout mon respect pour l'honorable promoteur de la mesure, celle-ci n'est pas dans une forme acceptable, en admettant même que le principe qu'elle contient doit être adopté.

Telle est l'attitude virile prise par le ministre des Chemins de fer et Canaux.

Mais ce soir, nous nous trouvons en face d'un état de choses sans précédent. Lors de la discussion d'un bill au sujet duquel un ministre de la Couronne, avocat lui-même et ancien premier ministre d'une province, s'est exprimé d'une manière aussi catégorique, nous voyons les banquettes du trésor vides, moins une, occupée par un ministre qui, au lieu d'exprimer franchement son opinion, tergiverse.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai pas tergiversé. Je me suis exprimé avec beaucoup de vigueur et c'est tout.

M. DAVIN : Si mon honorable ami croit avoir parlé avec force et clarté, que faut-il penser de ces moments où il est faible ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne puis croire que l'honorable député était présent quand j'ai parlé.

M. DAVIN : Oui, j'étais présent et je dois avouer que le spectacle qui nous est offert, ce soir, est l'un des plus honteux que, à ma connaissance,—

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. DAVIN : Dans les premières heures de cette séance, j'ai parlé d'une meute et j'entends de nouveaux aboiements. Je ne puis dire d'où ils partent, mais j'avertirai deux ou trois députés de l'autre côté de la Chambre que, dans le cours des sessions passées, un ou deux d'entre eux se sont entendus avec un ou deux—dois-je dire messieurs ?—pour restreindre la liberté des débats. Je les ai traités avec un mépris dédaigneux. Je les avertis charitablement toutefois que s'ils ne sont pas plus prudents cette fois, je donnerai à chacun d'eux un sobriquet qui les suivra dans la tombe et qui fera d'eux des objets de ridicule dans les petites municipalités rurales, où il leur arrive parfois de briller comme de grands hommes faisant partie de cette Chambre.

M. McMULLEN : Répétez, s'il vous plaît.

M. DAVIN : Je répèterai ce que j'ai dit afin de pouvoir considérer de nouveau ce magnifique sourire dont est coutumier l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) : Je répète qu'à ma connaissance, en tant que le député est forcé d'observer les usages de ce parlement, je n'ai jamais été témoin d'un spectacle aussi contraire à la dignité de cette Chambre—nous voir, comme le dit l'honorable député de Haldimand, sans personne pour diriger le débat quand une mesure aussi importante est soumise à la Chambre. Où est le Solliciteur général (M. Fitzpatrick) ?

M. TALBOT : Il s'embarque demain pour l'Angleterre.

M. DAVIN : Alors, voilà la raison de son absence. Le Solliciteur général devrait être ici pour représenter le ministre de la Justice et aider de ses lumières le parlement dans les questions de cette nature. Il pourrait, à mon sens, choisir un temps plus opportun pour ses voyages en Angleterre. Ira-t-il à Rome dans les circonstances actuelles ? Je me souviens qu'une fois, il y est allé en qualité de délégué au Vatican. J'ai entendu dire qu'il avait fait preuve de beaucoup de diplomatie, en ce sens que s'il eût découvert que le barreau lui offrait des occupations trop profanes, il eût été capable d'ob-

tenir un haut grade comme délégué éclésiastique.

Eh bien ! M. l'Orateur, je demanderai à ce monsieur (M. Talbot) qui sait tout ce qui en est, puisque nous ne pouvons obtenir aucune information des banquettes ministérielles, je lui demanderai si le Solliciteur général doit se rendre à Rome dans le cours de son voyage actuel.

Une VOIX : A l'ordre.

M. DAVIN : Je suis dans l'ordre. J'ai demandé où était le Solliciteur général et on m'a répondu qu'il n'était pas ici parce qu'il devait partir pour l'Angleterre. Aller en Angleterre, c'est traverser l'Atlantique, et de Londres il pourrait se rendre à Rome. Je répète la question : Pourquoi nous laisse-t-on sans direction ? car autant vaudrait regarder une girouette, tournant au caprice des vents, pour nous diriger, que de chercher à nous orienter au moyen du discours vague du ministre de la Marine et des Pêcheries. Quelqu'un comprend-il son attitude ? Quelqu'un peut-il nous dire s'il croit que ce bill est constitutionnel ? Quelqu'un peut-il déclarer s'il entend voir ce bill adopté ou rejeté ? De quel spectacle n'avons-nous pas été témoins, il y a un instant ? Nous avons vu le député de Lisgar faire un appel touchant au ministre de la Marine et des Pêcheries, puis implorer le ciel en rappelant l'époque où, dans l'ignorance de la vie parlementaire et de ses roueries——

M. RICHARDSON : Non, non, je n'ai pas dit cela.

M. DAVIN : J'admets que l'honorable député ne s'est pas exprimé dans des termes aussi élégants, mais, M. le Président, il ne peut pas s'attendre, quand j'emploie des paraboles, ou que j'invoque l'histoire, à ce que je répète ses propres paroles. Quand je voudrai le citer, je ferai, ce que je fais parfois, je le citerai en prenant ses paroles directement de la "Tribune" de Winnipeg. Mais c'est toujours en tremblant que je le fais de peur de gâter mon style.

Mais nous avons vu l'honorable député—et si les descriptions que j'en fais ne rendent pas justice à tout ce qu'il y avait de pathétique dans son appel, il ne doit pas assurément s'en étonner. Nous l'avons vu faire appel au passé et à l'époque où il vint pour la première fois, et étant un enthousiste partisan de la réforme, croyant qu'il suffisait de proposer une mesure semblable pour que tout le monde se prononce en sa faveur et que les ministrs de la Couronne lui prêtent leur assistance ; croyant que lorsqu'il aurait dit que le ministre de la Justice ne trouvait rien d'inconstitutionnel dans une mesure, il ne rencontrerait plus d'objection sur les banquettes du trésor. Il nous dit et il ne s'est pas retracté malgré le doute exprimé par le ministre de la Marine et des Pêcheries, que le premier ministre appuierait son bill cette année ou une autre année.

M. RICHARDSON : J'ai dit que le premier ministre avait déclaré qu'il était en faveur du principe du bill, mais qu'il y avait certains détails qu'il désirait étudier, et que si je consentais à attendre à une autre année, il s'efforcerait de l'appuyer.

M. DAVIN : J'aime toujours à venir en aide à mon honorable ami, et je dois dire que c'est aussi ce que je me rappelle. Mais aujourd'hui où est le premier ministre pendant que nous discutons ce projet important appuyé par un réformiste influent de l'ouest et un avocat éminent de Montréal, l'honorable député de Laval ? Cette situation est indigne du parlement ; voici un gouvernement sans chef, qui craint de se prononcer sur une question comme celle-ci, qui a peur de dire comme le ministre des Chemins de fer et Canaux disait l'an dernier que le gouvernement ne peut pas accepter ce bill, ou de déclarer au député de Lisgar, qu'il acceptera le bill, avec certains amendements.

M. RICHARDSON : L'honorable député s'apitoie inutilement sur la situation. Si je me rappelle bien, l'an dernier, les ministres se sont divisés sur la question, quelques-uns ont voté pour et les autres contre. Tout député doit être libre de présenter tous les bills qu'il juge à propos, sans s'occuper du gouvernement. J'appuie le gouvernement dans les grandes lignes de sa politique, mais je ne suis pas pour me mettre à la recherche du premier ministre, ou de ses collègues, pour leur demander quels bills je puis proposer, ou dans quel sens voter sur toutes les questions. Sur une question comme celle-ci, chaque député agit sous sa propre responsabilité. Ceux qui n'approuvent pas le bill peuvent voter contre. Il y a quelque temps, on a demandé au premier ministre si le gouvernement se proposait de présenter un projet de loi, dans ce sens, et il a répondu que le député de Lisgar avait déjà un bill sur l'ordre du jour.

Nous avons tous écouté avec attention l'honorable député d'Haldimand (M. Montague). Il a prononcé un discours très habile, mais quand on l'examine de près, il se réduit à peu de chose. Le gouvernement n'a pas de responsabilité à prendre. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a insisté——

M. DAVIN : L'honorable député me permet-il de lui poser une question ?

M. RICHARDSON : Certainement.

M. DAVIN : Mon honorable ami pose-t-il comme principe que le gouvernement n'a aucune responsabilité, quand un bill comme celui-là est mis sur l'ordre du jour ?

M. RICHARDSON : Je puis me tromper, mais voici mon opinion : les membres du gouvernement n'ont pas plus de responsabilité que les autres membres de la Chambre sur une question comme celle-là. L'honora-

ble député d'Assiniboïa-ouest a autant d'intérêt à voir passer ce bill, qu'en a l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries.

Le bill se recommande par ses propres mérites. Pourquoi prendre la tangente et chercher à critiquer le gouvernement ? Ce n'est pas ce qu'on nous a envoyé faire ici : Nous ne sommes pas ici pour chercher à mettre le gouvernement dans l'embarras, mais pour agir sous notre propre responsabilité envers nos commettants. J'avertis l'honorable député d'Assiniboïa-ouest qu'il ne se fera pas un nom dans le pays, en cherchant à tourner le gouvernement en ridicule. Ses électeurs lui demanderont compte seulement de sa propre attitude sur ce bill et sur les autres qui auront été soumis à son approbation, et il ne lui servira de rien de pouvoir exhiber des discours dans lesquels il aura malmené les membres du gouvernement. Cette manie est une des plaies de notre politique, et nous devrions nous en défaire.

Je demande à mes collègues de donner une loyale épreuve à ce bill. Je m'inquiète peu de voir mon nom attaché à une semblable loi, il n'y a pas d'honneur à en retirer. Je veux qu'elle soit votée, parce que je considère que cette exemption tend à créer une caste privilégiée dans le pays, l'aristocratie du service civil ; et si le bill ne passe pas cette année, je ne le représenterai plus. Je ne veux pas que la question soit décidée ce soir, d'après son mérite. Que ceux qui croient le bill inutile, votent contre ; et que les autres votent pour ; je ne veux plus qu'on vienne me dire que si je veux attendre à une autre année, je pourrai peut-être le faire adopter. Je veux que la question soit décidée ce soir d'après son mérite.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il ne s'agit pas d'un bill du gouvernement, et le gouvernement ne l'appuie, ni le combat. Les membres du gouvernement individuellement peuvent être pour ou contre, comme ils ont fait l'an dernier. C'est une question sur laquelle les députés des deux partis sont libres de voter comme ils l'entendent.

M. BELCOURT : Comme je représente une division qui compte probablement un plus grand nombre d'employés publics que toute autre, je désire dire quelques mots sur la question. Et comme le demande l'honorable député de Lisgar, c'est d'après son mérite propre que j'entends la discuter, et je profite avec plaisir de cette nouvelle occasion qui m'est offerte d'exprimer mon opinion sur le personnel de nos administrations publiques. Ayant vécu ici de longues années et ayant eu de fréquents rapports avec ces employés, je puis affirmer en toute confiance, qu'il n'y a pas une classe de la population qui remplisse plus honorablement ses obligations. Devant nos tribunaux on voit moins d'employés publics que de représentants des autres classes, venir répondre à des assignations ou appelés à être examinés après jugement.

Quant à la constitutionnalité du bill, je signalerai que l'article 2 décrète qu'à l'avenir toutes les sommes dues par la Couronne seront saisissables. Or, à titre d'avocat, j'émets l'opinion que cette disposition est inconstitutionnelle. La saisie des salaires des employés peut être constitutionnelle, mais je crois qu'il est inconstitutionnel de déclarer saisissables toutes les sommes dues par la Couronne.

M. RICHARDSON : Nous avons changé cela.

M. BELCOURT : Vous avez changé le paragraphe C, mais la difficulté reste, puisque vous n'avez pas changé l'article 2. Supposons qu'un entrepreneur qui a exécuté une entreprise considérable pour le gouvernement ait une réclamation pour "travaux supplémentaires" ; le chef du département reçoit une saisie-arrêt et l'affaire est portée devant les tribunaux d'une province quelconque ; pour décider la question soulevée par la saisie, le juge aura à se prononcer sur la responsabilité de la Couronne, une question qui est du ressort de la cour de l'Echiquier seule. C'est pour cela que je crois que l'article 2 est inconstitutionnel.

J'ai écouté attentivement tous les arguments des partisans du bill, mais aucun n'a réussi à démontrer la nécessité d'une pareille loi. L'honorable député de Lisgar dit que c'est un projet de loi libéral et progressif. Je me permets de différer d'opinion avec lui sur ce point. Ce projet n'est ni libéral, ni progressif. La tendance actuelle dans tous les pays n'est pas de rendre saisissables les gages des salariés, mais bien d'augmenter le nombre de exemptions. Autrefois les gages des salariés étaient saisissables dans Ontario ; aujourd'hui, ils sont virtuellement insaisissables. La loi veut qu'il soit laissé au salarié au moins $25, et je répète que cela rendra presque les gages insaisissables. Tous ceux qui pratiquent devant les cours de l'Ontario, savent que les saisies de salaires sont presque inconnues, grâce à cette disposition.

Une autre raison pour laquelle ce projet n'est ni libéral, ni progressif, c'est que la tendance du jour est de décourager le crédit au lieu de l'encourager. Nos marchands de détail font de moins en moins de crédit. Si on rend les salaires saisissables, on donne un nouvel encouragement au système du crédit que l'honorable député cherche à déraciner.

L'honorable député compare le cas du gouvernement à celui des compagnies de chemin de fer ou autres grandes corporations, mais les deux cas me paraissent bien différents. Une compagnie fait des affaires pour en retirer un bénéfice, tandis que le gouvernement n'est pas dans cette position. Le but du gouvernement est d'administrer les affaires publiques, pour le plus grand bien de tous.

Je répète qu'on n'a pas établi la nécessité d'une pareille loi. Les marchands d'Ottawa sont certainement aussi intéressés dans la

question que ceux des autres villes, et ils ne l'ont pas demandée et, autant que je sache, ils ne sont pas en faveur de ce bill. Sur cette question, nous pouvons nous en rapporter assez sûrement à l'opinion qui règne à Ottawa. De plus, nous avons actuellement dans la province d'Ontario, tout ce qu'il faut pour forcer les débiteurs à payer leurs dettes. On les fait venir devant un juge, pour subir un interrogatoire, et si le juge considèrent qu'ils sont en état de payer, il leur enjoint de payer tant par semaine ou par mois, et ils sont obligés de se conformer à cet ordre sous peine d'emprisonnement.

L'honorable député de Laval (M. Fortin) dit que ce recours n'existe pas dans la province de Québec, mais je crois, au contraire, qu'il existe aussi, mais pas au même degré. On peut amener un débiteur contre lequel il y a jugement devant un juge et lui faire subir un interrogatoire pour savoir s'il a les moyens de payer. S'il y a fraude, il y a aussi un autre remède, dans la province de Québec. Ainsi, dans les deux grandes provinces, du moins, les créanciers possèdent déjà tous les moyens nécessaires de recouvrer leurs créances. Si le bill était adopté, et pouvait être appliqué, il n'apporterait rien de plus à Ontario et à Québec que ce que nous avons déjà. La seule procédure nouvelle que donne ce bill, c'est le bref de saisie-arrêt. Dans Ontario, ce bref ne peut être émis que dans certains cas. De sorte que, non seulement ce bill n'apporte aucun remède nouveau, mais il ne nous donne pas les moyens d'appliquer ce remède dans Ontario.

M. HAGGART : Bien que je ne sois pas avocat, avec la permission de la Chambre je dirai quelques mots sur la constitutionnalité de ce bill. Mon opinion sur ce point est tout à fait en contradiction avec celle qu'a exprimée l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, à la dernière session. L'argument de l'honorable député de Laval, que nous avons juridiction sur les salaires des employés publics, est irréfutable. Nous pouvons décider de payer ces salaires de la manière que nous voudrons. Cela découle de l'engagement de l'employé. Nous pouvons décider d'en payer une partie à sa femme ou à ses enfants.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est une question de contrat.

M. HAGGART : Mais c'est un contrat qui ne lie pas le gouvernement. Le parlement peut faire comme il lui plaira ; cela a été amplement démontré dans la cause de Balderson. Mais le cas ne se présente pas ici. Le fait d'engager un fonctionnaire donne au gouvernement ou au parlement l'entière direction du paiement du salaire. Le gouvernement peut payer comme il l'entendra. Le parlement peut indiquer quels seront les moyens à adopter ; nous pouvons même payer sous la forme d'un jugement.

M. BELCOURT.

Ce n'est pas empiéter sur les droits des provinces, que de dire quelles procédures il faudra suivre, avant que nous payions.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le bill décrète qu'il y aura une saisie, et il indique comment et à qui elle sera signifiée.

M. HAGGART : La question de la saisie est une autre affaire. Quant à la procédure à suivre elle découle de la manière dont nous paierons. Nous pouvons décider qu'il faudra obtenir un jugement avant que nous payions et nous pouvons décréter ce que le créancier aura à faire avant de pouvoir être payé. Tout cela, à mon avis, est à la discrétion absolue du gouvernement.

Le bill ne fournit pas assez de moyens pour intenter l'action et mettre la Couronne en cause. Cette disposition ne sera pas obligatoire de la part du gouvernement, et c'est un des défauts que je reproche au bill ; il n'offre pas de moyen pour poursuivre la Couronne.

Il y a des cas où la Couronne peut être poursuivie, mais il faut son consentement. On ne peut pas opérer une saisie contre la Couronne, comme on le propose ici, à moins que la Couronne ne consente à être une des parties en cause. Le bill n'est pas assez complet sous ce rapport, et je crois que le but serait mieux atteint si on laissait la chose facultative, de la part de la Couronne. Quand quelqu'un aurait obtenu un jugement contre un fonctionnaire, il pourrait le faire parvenir au sous-ministre, qui aurait le pouvoir de le payer.

Un autre défaut du bill c'est de manquer de précision ; quand on intervient dans les prérogatives de la Couronne, la loi doit être rédigée dans les termes les plus directs possible, de manière à ne laisser subsister aucun doute. Je répète qu'il vaudrait mieux laisser la chose aux sous-ministres.

Quant au principe du bill, que je n'ai pas l'intention de discuter, je partage l'opinion du ministre de la Marine et des Pêcheries quand il dit qu'on a adopté des bills semblables en Angleterre et qu'on a dû les abroger, parce qu'ils étaient impraticables. On n'a pas donné de raisons suffisantes pour l'adoption d'une pareille loi, et j'y vois plusieurs autres objections, mais j'ai demandé la parole uniquement pour exposer le point constitutionnel dont je viens de parler. Je n'ai pas de doute que le parlement a le droit de décider de quelle manière les employés publics seront payés, et cela ne touche aucunement à la procédure des tribunaux. De plus, ce bill est un bill public, sur lequel le gouvernement devrait se prononcer. Il devrait déclarer à la Chambre quelle est sa politique sur la question.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela est-il nécessaire pour tous les bills publics ?

M. HAGGART : Les bills publics ne peuvent pas devenir lois, ou ne deviennent pas

toujours loi, à moins d'avoir l'appui des conseillers de la Couronne. Ces derniers ont eu occasion de connaître l'opinion de la Chambre et il me semble qu'il est temps qu'ils se prononcent.

M. McNEILL : Je voudrais savoir si l'article qui dit tout employé public, ou toute personne à l'emploi du gouvernement, comprend les entrepreneurs.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Ces mots ont été retranchés dans l'article explicatif, et par conséquent, l'article 2, se trouve limité aux salaires et gages.

M. CAMPBELL : M. l'Orateur, par le débat qui vient d'avoir lieu, il est évident qu'il règne une grande divergence d'opinions sur l'application et la constitutionnalité de ce bill. Cette divergence d'opinions me donne des doutes sur l'opportunité qu'il y aurait à l'adopter. La loi actuelle existe depuis trente-deux ans, depuis la Confédération, et on n'a pas donné une seule bonne raison pour la révoquer. La tendance de toute législation, ici et en Angleterre, est d'augmenter les exemptions au lieu de les diminuer. Cette loi a été abrogée en Angleterre après un essai loyal, et les législatures locales adoptent des lois pour que les gages et les salaires restent à ceux qui les gagnent, pour leurs femmes et leurs enfants, en plus grande partie qu'auparavant.

Je ne suis pas d'avis de donner trop de facilités pour le recouvrement des créances. Ce serait aussi une excellente chose qu'une loi qui exempterait de la saisie, au-dessous d'une certaine somme. Dans Ontario la limite est fixée à $40, mais ce n'est pas suffisant. Le présent bill ne doit pas concerner les dettes contractées antérieurement.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'auteur du bill a promis d'introduire une disposition à cet effet.

M. CAMPBELL : Il ne contient rien pour le recouvrement des dettes antérieures. Il ne s'appliquera qu'à l'avenir. Si l'épicier, le marchand, le tailleur, le cordonnier, le forgeron——

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le médicin, l'avocat——

M. CAMPBELL : ——ou qui que ce soit, jugent à propos de faire crédit à un employé public, ils savent que son salaire n'est pas saisissable. Aujourd'hui un marchand sait qu'il n'a pas de recours légal contre un employé public et il lui vend au comptant, ou s'en rapporte à l'honorabilité de l'acheteur. Je crois que la majorité des employés paient argent comptant, et dans le cas contraire, ceux qui leur font crédit, savent qu'ils n'ont pas de recours. Je ne vois pas de raison pour abroger une loi qui est en vigueur depuis 32 ans.

Comme l'a dit avec raison l'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt), la plaie du pays, c'est le crédit. Il faudrait revenir aux achats au comptant, et si tout le monde payait argent comptant, on paierait moins cher et acheteurs et vendeurs y gagneraient, vu qu'il n'y aurait plus de mauvaises dettes. Celui qui paie intégralement, paie non seulement pour ce qu'il achète, mais aussi pour son voisin, qui ne paie pas. Tous les marchands font une provision contre les mauvaises dettes, en vendant leurs marchandises un peu plus cher ; et en rendant les salaires des employés saisissables on ne fait qu'encourager un principe que je considère comme mauvais.

Même si la loi pouvait être mise en vigueur, je crois qu'il serait imprudent de la voter, vu surtout la grande divergence d'opinions qui existe. Le parlement devrait faire tout en son pouvoir pour faire disparaître le système du crédit. Une loi qui défendrait tout recours légal pour le recouvrement des créances au-dessous d'une certaine somme, mettrait bien vite fin au système du crédit. Je répète que nous devons bien peser la question avant d'adopter ce bill.

M. MONTAGUE : Je considère que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries qui est le seul avocat du cabinet, présent ce soir, ne traite pas la Chambre avec la considération qu'elle mérite. La question débattue n'est pas sans une certaine importance, et cette importance est assez grande pour provoquer une déclaration de la part du gouvernement. Les ministres ont autre chose à faire qu'à administrer leurs ministères et c'est un de leurs premiers devoirs de surveiller la législation du pays.

Avant d'entrer dans la discussion de ce point, je tiens à ôter de l'idée de l'honorable député de Lisgar l'impression que je l'accuse de vouloir perpétuer son nom dans les annales du pays, en l'attachant à cette loi, et quant à sa terrible menace de ne plus représenter son bill, si nous ne le votons pas ce soir, elle n'est pas de nature à nous empêcher de le discuter, comme nous entendons discuter tous les bills que lui ou d'autres pourront présenter sur des questions aussi importantes que celle-ci.

Je considère qu'il a été établi par de très forts et très nombreux arguments que ce bill ne doit pas être adopté, et je dis cela malgré ma très forte sympathie pour le bill en lui-même.

Je ferai remarquer à l'honorable député de Lisgar que le député assez peu renseigné et assez peu déterminé pour faire dépendre son jugement et son vote sur ce bill, de l'argument qu'il aurait entendu, ne saurait pas comment voter sur ce bill. L'honorable député (M. Richardson) s'est moqué de l'idée de confier l'examen de ce bill à un comité d'avocats, comme si même les avocats n'étaient pas parfois utiles, et de fait, ils le sont beaucoup, ce me semble, quand il s'agit de rédiger un statut de manière que la loi dont il est l'expression puisse se comprendre et s'appliquer, ou du moins, se comprendre mieux et s'appliquer plus facilement, que

lorsque d'autres que des gens de robe se sont mêlés de le rédiger. Je ne me suis levé que pour dire au ministre de la Marine et des Pêcheries combien le gouvernement est obligé de déclarer quelle est sa politique au sujet d'un bill de cette nature ; et lui de se lever à son tour et de dire aux députés qui siègent derrière lui : votez comme il vous plaira, nous n'avons pas de politique arrêtée, quant à ce bill. Voilà un moyen par trop facile de se tirer d'embarras, mais il est inconstitutionnel et le gouvernement devrait le répudier. Il est bien facile de ne faire que plaire à ses partisans, mais cela est dérogatoire aux usages parlementaires, et autant que n'importe quel député de cette Chambre l'honorable ministre devrait le savoir.

M. POWELL : Surtout, quand il s'agit de la prérogative royale.

M. MONTAGUE : Parfaitement, et surtout encore, quand un bill de cette nature, si on en considère toute la portée, peut signifier qu'on s'arroge le droit de disposer des revenus du Canada. Qu'on me permette de citer, sur cette question, Bourinot (pages 304 et 305) ; l'honorable ministre va voir que la prétention que j'ai déjà émise, et que je réitère dans le moment, y est clairement confirmée. Voici ce que dit Bourinot :

Seuls, les ministres peuvent proposer des projets de loi pour impôts et dépenses, d'après le droit constitutionnel qui, en ces matières, ne reconnaît d'autorité que celle de la Couronne et de ses conseillers ; mais la convention et l'interprétation de la constitution—

Cela, d'après moi, vaut autant que la lettre même de la constitution.

——ont fini par les revêtir du pouvoir de diriger et de surveiller toute question qui exige l'adoption d'une loi. D'après la nature ordinaire des choses, aucune mesure présentée par un simple député ne peut devenir loi à moins que le ministère n'en permette l'adoption. Si la Chambre attire particulièrement leur attention sur une mesure, les ministres doivent être prêts à l'examiner et à prendre, comme corps, l'entière responsabilité de son adoption ou de son rejet.

Sur la foi de cette autorité reconnue par cette Chambre, je prétends que l'honorable ministre (sir Louis Davies) devrait être prêt à dire quelle est la politique du gouvernement quant à cette mesure, ou il devrait conseiller à son ami qui siège derrière lui, de surseoir jusqu'à ce que le gouvernement du Canada soit prêt à déclarer au parlement quelle est sa politique par rapport à une question de cette importance.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je nie que, soit dans cette Chambre ou au parlement impérial, le gouvernement soit tenu de faire connaître, de façon ou d'autre, quelle est sa politique au sujet d'un bill quelconque, présenté par un député quelconque. Ce bill n'étant pas un bill du gouvernement, le gouvernement n'en est pas responsable. J'ai vu mainte et mainte fois, au parlement impérial, aussi bien que dans cette Chambre, des membres du gouvernement se diviser au sujet de bills de ce genre.

M. MONTAGNE : Non pas quand on demandait au gouvernement quelle était sa politique.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'opposition peut toujours demander au gouvernement d'adopter une politique favorable ou non à une mesure, mais ce dernier peut bien, pour une raison ou une autre, ne pas prendre d'attitude déterminée quant à cette question-là.

M. MONTAGUE : Pourtant, il le devrait.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Comme il y aura du pour et du contre, le gouvernement peut dire : Cette mesure n'est pas une mesure ministérielle, et ceux qui nous supportent sont libres de voter, à ce sujet, comme ils l'entendront. Voilà notre attitude par rapport à ce projet de loi, auquel personnellement je m'oppose, je l'ai dit l'an dernier et je le répète en ce moment. Cette mesure, je la crois inapplicable, injuste et, jusqu'à une certain point, inconstitutionnelle. Certains de mes collègues pensent autrement, avec raison peut-être ; en tout cas, les ministres ne sont pas tenus d'être unanimes sur chaque mesure ou chaque résolution présentée par un simple député ; ils ne l'ont pas été sur la question de tempérance, ni sur tant d'autres résolutions qu'on a présentées à cette Chambre, et ils ne sont jamais tenus de l'être, à moins que la mesure dont il s'agit ne soit partie de la politique du gouvernement, au sujet de laquelle on peut demander à ce dernier de rendre compte.

M. TISDALE : Ces questions constitutionnelles qui doivent surgir si souvent sous notre régime de gouvernement sont des questions très difficiles. Je ne crois pas nécessaire qu'on décide pour le moment, le point constitutionnel, ni qu'on s'en préoccupe trop, car nous devrions pouvoir procéder sans cela, surtout après avoir entendu l'explication du proposeur du bill, qui a évidemment le sincère désir de le faire adopter. S'il ne peut faire plus de lumière sur le sujet, je ne crois pas qu'il en ait fait assez jusqu'à présent pour nous justifier d'adopter ce bill. La seule remarque de sa part qui me déterminerait à voter contre le bill, c'est que nous devrions d'abord l'adopter, puis confier aux cours de justice le soin de décider s'il est constitutionnel ou non. Voilà un principe de législation publique ou privée très dangereux, suivant moi, et ce, pour deux raisons ; d'abord les avocats surtout partageront mon opinion, il en coûte trop pour s'assurer si un bill dont on discutait la constitutionnalité, est bien et réellement constitutionnel ; ensuite, c'est trop déprécier la législature, que de faire des lois dont la valeur, surtout au point de vue de la légalité, peut être, ensuite, mise en question. Nous sommes ici, non seulement pour faire des lois, mais surtout pour redresser celles qui existent. L'honorable député a donc tout à fait tort de prétendre que, à tout événement il est douteux que le bill soit

constitutionnel et s'il l'est, qu'il puisse s'appliquer. Ce bill, je le crois parfaitement inapplicable, et je dirai, avec l'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt), que, fût-il constitutionnel et effectif, il n'a pas de raison d'être, et que nous n'avons pas à ajouter de rouage à la législation, à moins d'absolue nécessité ; de ces rouages, la province d'Ontario en a déjà assez, et nous n'avons pas à en imposer à la province de Québec si sa propres législature ne croit pas à propos d'y voir elle-même. Quant à ce parlement, sa compétence à ce sujet est mise en doute, et celle des législatures des provinces ne l'est pas. Aussi, nous en sommes à la quatrième session où l'on a présenté ce projet de loi, et il n'a pas encore été adopté, et il est, à chaque année, de moins en moins probable qu'il le soit. A tout événement nous ne devrions rien faire avant de nous être assurés si la loi qu'on nous demande d'adopter serait bien " intra vires ".

Comme l'a dit le ministre des Chemins de fer et Canaux l'an dernier, l'adoption de cette mesure équivaudrait à un dérangement tel, qu'il faudrait à tout département de nouveaux livres, où il serait tenu compte de toutes les saisies émises ; il n'y a rien de plus dangereux, rien de plus propre à discréditer la législature que l'adoption de lois qu'on ne peut mettre en vigueur. La beauté de notre système, personne ne devrait l'oublier, c'est que le peuple agrée toutes les lois que nous adoptons, et sache qu'il y a des fonctionnaires capables de les faire respecter ; c'est un de nos premiers devoirs, que de veiller à ce que cette Chambre n'adopte pas de loi qui coure le risque de ne rien valoir. C'est rendre justice aux employés civils, que de dire qu'il n'est pas survenu de cas pour nous forcer à prendre l'initiative de leur faire payer leurs justes dettes de cette manière. Cette loi, on ne la demande pas, et franchement, je m'étonne que l'honorable député y insiste, lui qui vient d'un endroit où il y a si peu d'employés civils. Aussi, n'a-t-il pas démontré l'urgence de cette loi.

La législature d'Ontario s'étant ravisée, a cru devoir adopter une loi pour la protection des gages de l'ouvrier, parce qu'il fallait prendre en considération le besoin qu'en avaient leurs femmes et leurs enfants. La même raison s'applique aux employés civils. cette mesure équivaudra à une injustice à leur égard, sans faire de bien à ceux qui traitent avec eux. Pour toutes ces raisons, nous devrions rejeter ce bill, qu'il soit ou non, constitutionnel.

M. RICHARDSON : Qu'il plaise à mon honorable ami, les chambres de commerce, les associations d'épiciers et d'autres personnes dans les diverses parties du pays, m'ont envoyé des lettres me priant d'insister sur cette mesure. Voici la dernière de ces lettres que j'ai reçue.

MONTRÉAL, 17 avril 1899.

L'Association des Epiciers de Montréal est très heureuse d'approuver entièrement la mesure que vous avez présentée concernant la saisie des salaires des employés du gouvernement et elle espère que cette mesure deviendra loi dès la présente session.

Voilà une des nombreuses résolutions que j'ai reçues depuis un an ou deux. L'honorable député dit maintenant ne pouvoir comprendre pourquoi j'ai présenté une pareille mesure.

M. TISDALE La preuve ?

M. RICHARDSON : Eh bien ! la raison que j'ai de présenter cette mesure, est justement la raison contraire à celle qu'a l'honorable député de s'y opposer. Pas plus tard que l'an dernier, j'ai été à même de citer des cas où l'on a souffert gravement du fait qu'on ne pouvait forcer à payer leurs justes dettes, des gens qui s'y refusaient odieusement. Je n'entends pas y revenir, mais nombre d'honorables députés savent que je ne mens pas en disant que de ces cas, il en existe par milliers, et ils peuvent en citer à leur tour si l'honorable député l'exige. Si cette mesure ne s'imposait pas, comme elle s'impose, je n'en presserais pas l'adoption, et si j'y insiste, ce n'est que pour faire disparaître les injustices criantes auxquelles la présente loi donne lieu. Que l'honorable député se plaise tant qu'il voudra à dire que cette loi n'est ni constitutionnelle, ni praticable, j'ai, tout autour de moi, des avocats aussi éminents que lui, qui prétendent le contraire.

M. TISDALE : Je n'ai rien dit de la constitutionnalité de la mesure.

M. RICHARDSON : L'honorable député a trouvé la mesure impraticable et inutile ; je ne veux pas lui manquer de courtoisie ; d'ailleurs, je suis plus jeune que lui ; mais depuis trois ou quatre ans que je siège au parlement, je ne l'ai jamais entendu élever la vote en faveur d'une mesure libérale ou avantageuse au pays. A tout événement, voici mon dernier mot à ce sujet, c'est que je n'ai en vue que le plus grand bien possible. Si l'honorable député ne veut pas voter pour le bill, qu'il vote contre, mais enfin, qu'il soit pris un vote. Quand les avocats diffèrent d'opinion, les autres doivent pouvoir voter selon leur jugement, et comme ils l'entendent.

M. COCHRANE : Il y a d'autres députés aussi soucieux que l'honorable député, de l'accomplissement de leur devoir, mais dans quelle situation sommes-nous ? Voici des légistes à se demander si ce bill serait bien conforme à la constitution ; or, si nous voulons qu'il le soit, comment faut-il procéder, de la même manière que le proposeur du bill qui dit, si l'on ne vote pas ce soir, je me fâche et j'abandonne le projet ?

M. RICHARDSON : L'honorable député ne m'a pas bien compris. Si j'ai parlé comme je l'ai fait, c'est que cette mesure présentée à trois sessions déjà, et discutée aujourd'hui depuis trois heures, devait, d'après moi, se

trouver mûre pour une décision finale ; si l'on ne veut pas l'adopter, pour moi, je ne veux plus perdre de temps à y insister.

M. COCHRANE : Si cette mesure vous tient au cœur depuis si longtemps, pourquoi vouloir l'abandonner ?

M. RICHARDSON : Parce qu'il ne sert à rien d'y tenir davantage.

M. COCHRANE : Au contraire, pourvu qu'on procède d'une manière intelligente ; or, il me semble que le mieux serait de confier l'examen de la mesure à un comité de légistes qui s'adjoindrait un homme de bons sens. Mais contrairement à l'honorable ministre, je désirerais qu'on en vînt à une conclusion finale. J'aime bien ses sourires, etc., mais il y a un ministère de la Justice, et il me semble, que la création de ce ministère a eu pour objet l'examen de cas de la nature de celui-ci. Je ne saurais trop comment voter si j'y étais appelé à présent, mais bien que je n'approuve pas la conduite du gouvernement, je me sentirais tenu de baser mon vote sur l'opinion du département de la Justice, par rapport à la constitutionnalité de la mesure, si ce département donnait une opinion. C'est à lui qu'appartient la décision de cette question et le meilleur moyen d'y arriver, serait, d'après moi, celui que je viens de signaler.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Comme on semble vouloir connaître l'opinion du ministre de la Justice, le comité ferait peut-être aussi bien de lever sa séance, de rapporter progrès et de demander la permission de siéger de nouveau. Cela nous fournirait l'occasion de discuter la mesure, avec le ministre de la Justice, chose que je ne manquerais pas de faire. Avec la permission de mon honorable ami, je propose donc que le comité lève sa séance et rapporte progrès. Ce sera le meilleur moyen d'en arriver à une conclusion finale, sans tuer le bill.

M. RICHARDSON : Je me suis déjà présenté au ministère de la Justice à ce sujet. Je ne veux pas en devenir fatigant, mais qu'il me soit permis de rappeler que, depuis l'ouverture de la session, j'ai siégé ici tous les lundis soirs, dans l'unique but de pousser cette mesure de l'avant, et il me semble que nous devrions la mettre aux voix dès à présent, et en finir.

M. BELL (Prince-est, I. P.-E.) : Je crois que ce comité ferait bien de nommer un sous-comité.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Impossible. Nous devons ajourner, rapporter progrès et demander permission de siéger de nouveau. La Chambre pourra alors renvoyer le bill à un comité spécial.

M. RICHARDSON : Si le comité lève sa séance vous ne m'entendrez plus parler du bill.

M. POWELL : L'honorable député de Lisgar ne devrait pas en venir là, cette mesure est d'un grand intérêt pour plusieurs d'entre nous, et j'exprime un sentiment tout à fait sincère en disant combien je tiens à ce que, par le moyen d'un bill quelconque, nous arrivions à atteindre l'objet désiré. Pourquoi tant se hâter de mettre la mesure aux voix ? L'ancien ministre des Chemins de fer (M. Haggart) a indiqué une procédure bien simple : pendant vingt ans, le gouvernement a toujours inclus dans ses actes de subvention aux chemins de fer, une clause, par laquelle il promettait de payer les ouvriers à même l'argent qui reviendrait à l'entrepreneur. Tout le monde s'en étant parfaitement bien trouvé, pourquoi ne pas appliquer une clause semblable au cas des employés civils, qu'est-ce qui empêche qu'on produise au département copie du jugement qu'on aura obtenu contre un employé civil qui en dépend ? De cette manière, tant qu'il n'aura pas prévenu le département qu'il a satisfait au jugement, le débiteur devra souffrir qu'on en déduise le montant, de ce qu'il lui revient, et qu'on le paie au porteur du jugement ; ainsi, on obtiendra le même résultat que dans le cas mentionné plus haut, et on évitera la question de constitutionnalité qui, d'après moi, n'a pas raison d'être. Au département de la Justice, on semble penser autrement, car l'an dernier, dans un cas parfaitement analogue, où il était question de franchises, le Solliciteur général a posé comme principe indiscutable de droit constitutionnel, que ce parlement ne pouvait transmettre aucun de ses pouvoirs aux législatures des provinces. Tel n'est pas mon avis, ni celui de la plupart des députés ; je conseillerais donc à l'honorable député de ne pas insister à ce que la mesure soit mise aux voix.

Motion afin qu'on lève la séance, qu'on rapporte progrès, et qu'on demande permission de siéger de nouveau.

La motion est adoptée.

Pour l'affirmative, 26 ; pour la négative, 17.

Le comité lève sa séance et fait rapport.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je propose que la séance soit levée.

M. HENDERSON : Je serais heureux que le ministre consentît à avancer d'un degré l'ordre suivant, car il se peut que, lorsque nous nous réunirons de nouveau à cette occasion, l'examen du bill absorbe toute la soirée, et nous oblige de suspendre tous les travaux de législation qui doivent se présenter ensuite.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Très bien.

ORDRE DE PRODUCTION DE RAPPORTS.

Etat donnant le nombre de commis employés dans le service intérieur et extérieur du département des Postes, y compris les bureaux de poste des villes, qui n'ont pas reçu leurs augmentations statutaires depuis le 1er juillet 1896, et indiquant la somme totale dont le département a bénéficié par cette mesure. (M. Hodgins par M. Gillies.)

Etat donnant le nombre de commis de première et de seconde classe dans le service intérieur et extérieur du gouvernement qui ont reçu leurs augmentations statutaires depuis le 1er juillet 1896, et le nombre des augmentations dans chaque cas.—(M. Hodgins par M. Gillies.)

Etat donnant le montant des salaires et des dépenses de voyage payés au surintendant du service des malles sur les chemins de fer et à son personnel depuis l'organisation de cette division jusqu'au 1er mai 1899. (M. Hodgins par M. Gillies.)

Copie du rapport de la commission chargée de faire une enquête sur la construction des ponts de la rue Wellington et du Grand Tronc sur le canal de Lachine, à Montréal.—(M. McInerney, par M. McDonald.)

Copie de l'estimation finale ou règlement, en détail, concernant les travaux sur la section 3 de l'élargissement du canal Lachine, de 1875-1880.—(M. McInerney, par M. Macdonald, I.P.-E.)

Copie de la preuve faite par Collingwood Schreiber, E. H. Parent, G. F. Desbarats et L. G. Papineau devant la Commission Royale chargée de faire une enquête sur la construction des ponts de la rue Wellington et du Grand Tronc sur le canal de Lachine, à Montréal.—(M. McInerney, par M. Macdonald, I.P.-E.)

Copie de tous les exhibits renfermés dans les procédures de la Commission Royale chargée de faire une enquête sur la construction des ponts de la rue Wellington et du Grand Tronc sur le canal de Lachine à Montréal, qui ne sont pas compris dans l'enquête sur le canal de Lachine faite par le comité des comptes publics, ni dans la cause, devant la cour Suprême, de St-Louis, appelant, contre Sa Majesté la Reine, intimée.—(M. McInerney, par M. Macdonald, I.P.-E.)

Copie des plans et profils des structures inférieures des ponts de trafic ordinaire et de chemins de fer sur le canal de Lachine, à la rue Wellington, Montréal, avec dimensions en chiffres. Aussi des projections isométriques de la pile centrale et des culées, avec élévations et dimensions, en chiffres, des diverses parties y compris le tablier tournant, la poutre de roulement, les roues et les machines.—(M. McInerney, par M. Macdonald).

Copie de tous papiers, documents, lettres et correspondance entre le gouvernement ou quelques-uns de ses membres et le Dr J. A. Duchesne, vétérinaire, de Chicoutimi, au sujet des travaux d'inspection à faire dans le comté de Chicoutimi pour constater les cas de tuberculose parmi les bestiaux, et de la nomination du Dr Hall pour cet objet.—(M. Casgrain, par M. LaRivière).

Copie de tous papiers, documents, correspondance, lettres, etc., concernant :

1° la nomination du Dr Hall, vétérinaire, de Québec, pour rechercher la présence de la tuberculose parmi les bestiaux à Hébertville et ailleurs, dans le comté de Chicoutimi ;

2° concernant la part prise à ces travaux par son frère ;

3° un état donnant le nombre de troupeaux inspectés par le Dr Hall ou par son frère ;

4° un état des montants payés pour ces inspections et pour frais de voyage, voitures, aides ;

5° un état de toutes somme ou sommes d'argent payées à David Ouellet, d'Hébertville, relativement aux dites inspections.—(M. Casgrain, par M. LaRivière).

Copie du contrat passé avec A. Onderdonk, pour la construction d'une section du chemin de fer Canadien du Pacifique, avec les diverses sentences portées par les arbitres choisis pour évaluer le matériel roulant, et copie de toutes lettres et télégrammes se rapportant à l'achat du dit matériel roulant du dit Onderdonk, comme aussi copie de toutes opinion ou opinions données par le département de la Justice quant à l'obligation, pour la Couronne, de recevoir le dit matériel roulant, des chèques donnés pour solde, et de tous papiers et documents concernant l'achat du dit matériel roulant.—(M. McMullen).

Copie de toute correspondance de la chambre de commerce de Montréal ou de toute autre chambre de commerce en Canada demandant une loi de faillite. —(M. Bergeron, par M. LaRivière).

Copie de toutes pétitions ou communications adressées au gouvernement ou à quelqu'un de ses membres, au cours des deux dernières années, par ou au nom de quelque Chambre de Commerce ou autre corps public, demandant une loi de faillite. (M. Quinn).

Copie de toute correspondance avec le ministère des Chemins de fer et Canaux ou avec aucun membre du gouvernement au sujet de Pierre Michaud et Fréd. Bélanger, respectivement, employés sur la ligne de l'Intercolonial, aux Trois-Pistoles, à titre de gardiens de wagons (*porter*) et de chef de section, et qui ont été destitués en 1898. Aussi, copie de toutes pétitions et papiers se rapportant à cette affaire. (M. Foster).

Etat donnant les noms des personnes auxquelles des paiements ont été faits à titre d'allocations ou remboursements de surcharges pour transport de marchandises sur la partie de l'Intercolonial située dans la Nouvelle-Ecosse, depuis le 1er juillet 1898 jusqu'au 31 mars 1899, et indiquant le montant et la date du paiement ainsi que la date à laquelle la surcharge a été faite. (M. Bell, Pictou).

La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à onze heures et dix minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, le 27 juin 1899.

La séance est ouverte à trois heures.

PRIÈRE.

PREMIERE LECTURE.

Le bill (n° 162) constituant en corporation la Compagnie du pont de Belleville-Prince-Edouard.—(M. Hurley.)

SUBSIDES.—ADMINISTRATION DU YUKON.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : M. l'Orateur, avant que la Chambre se forme en comité des subsides, il est de mon devoir de lui signaler l'une des plus importantes questions qui puissent s'imposer à l'attention

d'une assemblée délibérante. Je dois, dès le début, réclamer l'indulgence de la Chambre, car le sujet que j'ai à développer ne comporte la brièveté ni dans l'exposé des faits ni dans la façon de les présenter. Et vous croirez à ma sincérité, M. l'Orateur, si je vous déclare que jamais je n'ai éprouvé autant de répugnance qu'aujourd'hui à porter la parole en Chambre. Ce qui me pousse à remplir ce devoir est le profond sentiment de ma responsabilité, à titre de député aux communes du Canada. Je n'en dirai pas davantage pour le moment, car, je l'espère, avant la fin de mon discours, la Chambre conviendra, soit que j'aie été bien ou mal avisé, la sincérité de ma déclaration, ne saurait être révoquée en doute. A titre de députés, nous jouisons ici de certains privilèges, mais en même temps nous portons la responsabilité de toutes nos paroles. Ce n'est pas tant le privilège que la responsabilité à cet égard que j'invoque en ce moment ; et comme il sera de mon devoir de censurer la conduite privée de certains individus, dans la mesure où cette conduite se rattache à l'administration de la chose publique et aux affaires du gouvernement, je dois avant d'aller plus loin, faire observer à la Chambre qu'il a été porté des attaques contre le caractère et la conduite privée des individus dans des circonstances moins graves que celles qui font le sujet de mon discours, et cela par des députés jouissant d'une expérience parlementaire supérieure à la mienne, des députés, dis-je, remplissant aujourd'hui de hautes charges de l'Etat et des emplois auxquels s'attache une grande responsabilité. En premier lieu, M. l'Orateur, je dois vous rappeler, au sujet du privilège dont jouissent à cet égard les députés, l'observation du juge en chef Cockburn, dans la cause de Wasson vs. Walter, observation fondée sur l'expérience de plusieurs siècles à la Chambre des communes d'Angleterre :

Si nombreuses que soient les circonstances où la conduite et le caractère des particuliers ont été critiqués en parlement——

Puis il cite les paroles prononcées à la Chambre des Lords par un lord chancelier ou ex-chancelier, qui avait stigmatisé les observations faites en dehors de la Chambre par un certain individu, observations qu'il qualifie de scandaleuses et de honteuses. Et sans sortir de notre propre Chambre, il est consigné dans nos annales qu'un collègue du premier ministre actuel, M. Alfred Jones, en 1878, attaqua le caractère du juge en chef et d'un autre juge de la cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse, et qu'il stigmatisa le juge en chef de ce tribunal comme un "vil calomniateur." Il est aussi consigné au compte rendu que le directeur général des Postes (M. Mulock), fort de son privilège parlementaire, attaqua un jour le juge Travis, et censura son élévation à ce poste, et voici ses paroles au sujet de la nomination de ce juge :

Cette nomination est absolument injustifiable ; de l'aveu presque unanime des députés qui sont plus ou moins en cas de juger si pareille nomination est, oui ou non, convenable à cette province. Il est possible que ce juge sorte indemne de l'enquête et strictement parlant, qu'il échappe à la censure ; mais il suffit de parcourir les journaux de cette partie du pays pour se convaincre que l'administration de la police a été avilie et que, virtuellement, le respect du tribunal n'existe plus aujourd'hui à Calgary.

Cela se passait en 1886. Le ministre actuel de la Justice, lorsqu'il faisait partie de cette Chambre, se prévalant aussi de son privilège de député, en parlant de la rébellion du Nord-Ouest fit les observations que voici :

Je pensais avoir par devers moi les noms de mes auteurs, mais je constate qu'ils me manquent. On m'affirme que M. Bedson, M. Hayter Reed et le général Middleton se sont partagé ces fourrures. Mes renseignements sont si directs, si circonstanciés que leur exactitude, à mon avis, ne saurait donner prise au plus léger doute et je voudrais savoir ce qu'on a fait pour redresser ce tort et s'il a été institué une enquête à ce sujet. Car il me semble que celui qui se rend coupable de pareils actes est indigne de demeurer au service de l'Etat. J'ai déjà cité les noms des intéressés : M. Hayter Reed, M. Bedson et le général Middleton.

Cela remonte à 1887, et à la même session du parlement, le ministre actuel de la Justice se servit du langage que voici :

Je signale à l'attention du ministre de la Milice ce fait-ci : un métis du nom de Charles Bremner, demeurant dans le voisinage de Battleford, et possédant pour $7,000 valant de fourrures, est arrêté, conduit à Régina, puis subséquemment élargi, faute de preuve ; or, pendant son absence, les autorités militaires s'emparent de ses fourrures, que Bedson, Hayter Reed et le général Middleton se partagent. Tout cela est hors de doute. Au lieu de protéger les biens du prévenu, dont l'innocence a été prouvée, ils se les sont partagés

Plus tard, le ministre de la Justice dit :

Lorsqu'un individu, libéralement rétribué à même le trésor public pour les services qu'il rend, s'en va dans ce pays, et au lieu d'user de son autorité pour protéger les particuliers et leurs biens, s'en sert, au contraire, pour dépouiller un citoyen de ses biens, parce que c'est un pauvre métis, demeurant là où l'influence de l'opinion publique est nulle et où il n'existe pas de publicité, et aussi parce qu'il comptait bien que le public n'aurait jamais vent de sa conduite, en pareille circonstance, dis-je, il ne sied pas au gouvernement de venir demander au parlement, comme il le fait aujourd'hui, d'augmenter les émoluments de cet individu. Il faudrait demander compte à ces individus de leur conduite et les dénoncer aux tribunaux. Ce n'est pas remplir notre devoir envers le peuple que de permettre à des fonctionnaires qui tiennent pareille conduite d'échapper à la censure qu'ils méritent amplement.

J'appelle tout spécialement l'attention de le Chambre sur cette dernière réflexion du ministre de la Justice (M. Mills), relativement à ce que j'ai dit aujourd'hui.

En abordant ce sujet, M. l'Orateur, je ne puis oublier le penchant prononcé dont le gouvernement a fait preuve pour les commissions d'enquête, chargées de recueillir des preuves et de faire des recherches et de fouiller dans le passé, et de scruter les actes des employés accusés par leurs partisans d'immixtion dans les luttes politiques, afin d'établir quelque accusation contre

eux ; commission, dis-je, chargées de fouiller dans les affaires de quelque institution, comme les pénitenciers de Kingston, de Saint Vincent de Paul, de Dorchester, afin que s'il était possible de prouver que quelque fonctionnaire de haut ou de bas rang dans ces institutions, eût manqué à ses devoirs, il pût être renvoyé du service public ou, au moins, que le public pût être mis au courant de tous les faits relatifs à l'administration de ces institutions. Si je m'arrête un instant sur ce sujet, c'est afin de signaler à la Chambre l'esprit inquisitif dont s'est inspiré le gouvernement dès son avènement au pouvoir, esprit dont il n'a cessé de faire preuve depuis : esprit d'inquisition qu'il a essayé de justifier en demandant à la Chambre de voter de forts crédits, afin de fermer la bouche à la critique, si, à la fin de ces enquêtes, il réussissait à mettre la main sur quelque coupable et à en faire un exemple public. Jamais il n'a été question de demander à qui que ce fût d'assumer la moindre responsabilité à cet égard. Jamais on n'a osé demander à quelque partisan du gouvernement de venir publiquement formuler d'accusations ; non, au contraire, sur les dénonciations de la nature la plus frivole, dans la mesure où il a été donné au parlement d'en juger, on a établi des commissions d'enquête qui n'ont abouti, à mon avis, à aucun résultat que pût justifier cette dispendieuse curiosité du gouvernement.

Jetant maintenant un coup d'œil rétrospectif sur d'importantes questions publiques, je vous rappellerai, à titre de vieux parlementaire, M. l'Orateur, l'attitude prise par le parlement anglais relativement aux manœuvres entachées de corruption au cours des élections générales. Ainsi, dans la quinzième ou seizième année du règne de Sa Majesté, le public s'alarma des faits établis au cours des procès en invalidation d'élections, faits révélant l'existence d'un état de corruption politique dans certains comtés ; et le parlement anglais adopta une législation l'autorisant à déléguer à des juges présidant à des tribunaux supérieurs des pouvoirs extraordinaires, pouvoirs que le parlement n'avait encore jamais délégués jusque-là, afin que, dès qu'il y aurait lieu de croire ou même de soupçonner qu'une grande corruption se serait exercée dans un comté, il y eût un tribunal autorisé à étudier à fonds l'affaire, de façon à permettre au parlement de prendre une initiative basée sur le compte rendu du tribunal, et, on le sait, en plusieurs circonstances, cette initiative parlementaire aboutit à la rénovation du droit de suffrage de tout un collège électoral. Nombre d'années plus tard, nous adoptâmes cette législation. C'est cette législation que j'ai surtout en vue aujourd'hui, puisque la motion que je veux déposer entre vos mains, M. l'Orateur, se rattache directement à ce principe salutaire et à cette pratique, source d'inappréciables avantages pour la mère patrie, depuis que nous avons adopté cette législation.

Dans les statuts d'Angleterre, la loi porte en titre : "loi tendant à faciliter l'enquête sur les faits relatifs aux manœuvres entachées de corruption aux élections," c'est surtout sur les articles 6, 9 et 14 que je désire appeler l'attention de la Chambre. L'article 6 stipule que les commissaires pourront, par tous les moyens qui leur paraîtront légitimes, s'enquérir de la vérité relativement à l'état de corruption d'un comté. L'article 9 stipule que dans le but de faciliter l'enquête, "quiconque répond, du mieux qu'il peut, à toutes les questions qui lui sont posées, sera exempt de toute action pénale, amende, punition, incapacité et de toute poursuite criminelle." Je signale surtout l'article 9. Puis, l'article 14 stipule que les commissaires auront le pouvoir d'adjuger à un témoin une somme convenable pour ses frais de route ou d'entretien. J'appelle aussi l'attention sur l'article 14.

Or, sous l'administration Mackenzie, M. Blake, à titre de ministre de la Justice, présenta à la Chambre une loi, virtuellement identique à ce vieux statut anglais, et qui forme le chapitre 10 des Statuts revisés du Canada ; et l'on peut voir par les paragraphes 9, 10 et 11 de ce chapitre que les dispositions les plus importantes du statut anglais ont été incorporées dans la loi canadienne. Notez que M. Blake, ainsi qu'en fait foi le compte rendu des débats de 1876, fit observer, relativement à ce statut, que lorsqu'il s'agit de manœuvres entachées de corruption électorale, il importe de recourir aux services des juges de la cour Suprême ou des tribunaux provinciaux pour ces fins ; et que le législateur en accordant d'amples pouvoirs pour la citation des témoins et pour l'indemnisation de ceux qui répondent suivant la vérité les faits à l'interrogatoire, a voulu faire atteindre plus facilement l'objectif que se proposent les auteurs de toute enquête de ce genre, et cette fois—remarquez bien ces paroles—est d'arriver à la vérité, et d'approfondir tous les faits ; et voilà pourquoi il propose l'adoption d'un article accordant une indemnité fort libérale. Il est inutile d'appuyer sur cette importante disposition législative, car l'innovation de la législation anglaise et de la législation canadienne adoptée à cette époque est bien le pouvoir d'indemniser les témoins et de protéger ceux qui se portent virtuellement témoins de la Couronne. Il ne s'agit pas ici, qu'on le remarque bien, de la disposition d'un autre statut dont il sera question plus tard et que le gouvernement prétend avoir invoqué relativement au Yukon, disposition tendant à empêcher que la preuve établie par un témoin ne tourne à son détriment au cours des poursuites ultérieures ; mais il s'agit ici d'une disposition autorisant le tribunal et les juges à déclarer, au moment même où le témoin fait une déposition de nature à l'incriminer, qu'il a

droit au pardon, à l'indemnité et à la protection contre toute poursuite future relativement au crime auquel il a participé, ou au sujet duquel il a rendu témoignage, afin de venir en aide à la commission d'enquête.

Au sujet de ces commissions d'enquête, je vous rappellerai ce qui a été dit, au siècle dernier, sur la disposition d'esprit de la Chambre des communes en Angleterre. En 1788, Pitt, portant la parole sur une proposition d'enquête relativement à la conduite de l'amirauté, déclara que, du moment que les faits établis donnent lieu de soupçonner l'existence d'un abus qui mérite censure ou châtiment, c'est, à son avis, l'impérieux devoir de la Chambre des communes d'ordonner une enquête. Et Fox, portant la parole au cours du même débat, déclare que, du moment que la Chambre soupçonne l'existence d'un abus, elle a, constitutionnellement la juridiction et le devoir incontestable d'établir une enquête, dans un but soit de censure soit de châtiment.

En 1891, le ministre actuel de la Justice, lorsqu'il était député ici, citant l'affaire de lord Torrington, a prononcé les paroles que voici :

Citons l'affaire de lord Torrington, relativement à la rébellion qui éclata dans l'île de Ceylan. On établit alors une commission royale, parce qu'il était impossible au parlement, en raison de l'éloignement des lieux, de faire lui-même une enquête.

Le ministre de la Justice déclare non seulement qu'il adhère à la pratique universellement admise en Angleterre et suivie jusqu'aujourd'hui, mais il signale les circonstances où il devient légitime et essentiel que le parlement, au lieu de conduire lui-même l'enquête, sous sa surveillance immédiate, délègue tous ses pouvoirs, dans toute leur plénitude, à une commission royale. Et le précédent qu'il signale à l'appui de sa thèse, s'applique à une enquête sur les faits qui se sont passés à une grande distance du parlement.

Il est une autre aspect de ces commissions en Angleterre, que Todd signale dans son ouvrage "The Parliamentary Government in England," lorsqu'il dit que tout esprit de parti doit en être banni. L'ancien député de Simcoe-nord a aussi exprimé son avis sur cette question en Chambre en 1878. S'élevant contre un gouvernement qui avait alors l'appui d'une immense majorité ministérielle, feu M. McCarthy, parlant des entreprises du canal Welland et de l'affaire véreuse du havre de Goderich,—c'est le terme même qu'il emploie—s'est servi du langage que voici :

L'on ne saurait soutenir qu'il soit possible d'obtenir en Chambre un comité dont la décision eût l'autorité d'un tribunal judiciaire impartial. Il est absolument impossible de supposer cela.

Plus loin, il ajoute :

Il n'est ni juste ni légitime d'exiger que les accusations portées soient nécessairement soumises aux comités. A mon avis, il n'existe pas de semblable règle.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER.

Revenant à la mère patrie, je vais faire part à la Chambre de mes recherches au sujet de quelques commissions établies relativement à des questions se rattachant immédiatement à ma thèse. Un mot au sujet de la commission d'enquête Sheffield, enquête d'une nature judiciaire. Parlant du bill relatif aux membres du parlement, se rattachant aux accusations portées devant la commission Parnell, en 1888, le secrétaire de l'intérieur, M. Mathews, fit allusion à l'affaire de Sheffield, ainsi que des poursuites au criminel qui avaient abouti à l'avortement. L'opinion publique se souleva, il fut porté des accusations contre certains individus. L'on se demanda si les unions ouvrières étaient responsables de ces désordres. L'enquête établie était de nature judiciaire et son champ était des plus vastes. C'était, une enquête portant sur le premier venu contre ces associations ouvrières, et l'on déclara en plein parlement que le but de la commission était de découvrir, autant que possible, la vérité tout entière sur les griefs, les désordres et les scandales dont l'opinion publique s'était émue. Voilà ce qui s'est dit au cours du débat sur le bill Parnell, et ce qui s'est répété plus tard. Pour en revenir à mon sujet, je constate qu'au cours de la discussion de ce bill auquel M. Mathews fit allusion, en 1888, M. Walpole dit que l'on se proposait d'établir une commission indépendante des partis, le président étant feu le lord juge en chef de la cour des Plaids communs, sir John Grey, et la composition de cette commission étant de la plus haute importance, car, à moins d'être constituée de façon à commander la confiance de tous les intéressés, elle ne produirait en définitive que fort peu de bien.

Vient ensuite la commission royale d'enquête établie en Angleterre, en 1888, relativement à l'administration du conseil métropolitain des travaux. Le secrétaire d'Etat pour l'intérieur informa la Chambre des communes que l'enquête remonterait jusqu'à la fondation même du conseil. Lord Randolph Churchill, qui avait pris l'initiative de cette enquête, fit, en proposant la résolution à cet effet, des observations qui me semblent si pertinentes que je tiens à les signaler à la Chambre. Parlant du vaste champ de l'administration du conseil métropolitain des travaux, il dit :

Un corps chargé d'une si vaste administration, s'il veut être réellement utile, doit jouir de la pleine et entière confiance du public.

Si l'on se rappelle que je propose une enquête touchant l'administration publique du vaste territoire du Yukon, on comprend tout l'à propos de ces observations. Lord Randolph Churchill ajoute :

Que des membres et des fonctionnaires du conseil sont devenus intéressés dans des propriétés acquises pour l'usage public, et que certains membres du conseil ont été virtuellement rémunérés pour les avis donnés par eux, à ce titre. Que des membres du conseil se sont livrés au dehors à leurs devoirs professionnels et se se sont servis de leur influence personnelle,

au sein du conseil, pour favoriser des projets soumis au conseil et dans lesquels ils étaient intéressés à titre professionnel, et que les terrains détenus par le conseil, se trouvaient aux mains d'une clique, dont le seul mobile était l'intérêt personnel.

Puis il en vient aux éclaircissements, et c'est ici qu'éclate la faiblesse de son attitude relativement à la fermeté de celle que j'entends prendre :

Ce sont surtout des journaux qui ont porté ces accusations.

Il n'assume aucune responsabilité, il ne court aucun risque, du commencement de sa motion à la fin, et je vous prie de noter le contraste de son attitude avec celle que j'entends prendre aujourd'hui. Il dit :

Ce sont surtout les journaux qui ont porté ces accusations. Il cite un article d'un autre journal qui dit que le conseil des travaux est le corps public le plus corrompu de Londres, et qu'il est de notoriété publique parmi les architectes que des membres du conseil se sont laissés corrompre.

Il cite également la déclaration d'un membre du conseil, que le bureau des successions est corrompu de fond en comble ; et dans son discours, il ajoute ceci :

Je comprends que certains députés soient d'avis qu'une commission parlementaire est préférable à une commission royale. Une commission parlementaire offre de nombreux avantages, mais elle présente aussi cet inconvénient-ci : c'est qu'eu égard à sa composition et au caractère de la Chambre des communes, une commission parlementaire est toujours plus ou moins le jouet de l'esprit de parti. Si la Chambre des communes permettait à l'esprit de parti de s'introduire dans une enquête de ce genre, ce serait une grave menace aux intérêts se rattachant au conseil métropolitain des travaux, ainsi qu'au gouvernement de Londres. Si la Chambre juge utile d'établir une enquête à cet égard, il me semble qu'une commission royale composée d'hommes éminents qui ne sauraient donner prise au soupçon d'un parti quelconque serait préférable, à tous les points de vue, à une commission parlementaire.

Puis lord Randolph Churchill ayant présenté sa motion, dans sa propre phraséologie, l'orateur des communes proposa une modification de forme, et sur l'avis de l'orateur de la Chambre, la Chambre adopta la motion que voici :

Qu'il soit présenté à Sa Majesté une humble adresse portant l'établissement d'une commission royale chargée de faire enquête et de dresser un rapport sur le Conseil métropolitain des travaux et sur les irrégularités qu'on allègue s'être commises dans son administration, et assurant Sa Majesté que cette Chambre pour son compte, autorisera cette commission à obtenir des dépositions sous la foi du serment, à obliger les témoins à comparaître, et à faire produire tous les documents nécessaires, etc.

Plus tard, le gouvernement a reconnu le bien fondé de cette opinion que, dans une enquête de cette imoprtance, le pays devrait payer les frais de témoins.

Pour en revenir au Canada, je vous signale le langage de la Commission Royale que l'on institua pour le cas du chemin de fer Canadien du Pacifique. Voici ce que disait la commission :

Les questions que l'on a soulevées ont occasionné de la discussion au parlement et en dehors du parlement quant à l'opportunité et à la responsabilité des grandes dépenses faites au sujet de ces travaux. On a allégué diverses irrégularités et extravagances, des négligences et autres violations de devoirs de la part d'officiers et autres personnes employées à ces travaux, et l'on a prétendu qu'il s'était commis diverses irrégularités et incongruités pour l'obtention de contrats relatifs à certaines parties de ces travaux, et dans l'exécution de ces mêmes travaux.

Parlant sur l'adresse, et faisant allusion à la commission, sir John Macdonald, "Débats" de 1881, disait :

La Chambre, la presse et le pays, m'ont appris qu'il s'était commis de grossières irrégularités. Les deux partis ont engagé l'action sur ce point comme sur un champ de bataille. Il s'est lancé des accusations, des contre-accusations ayant pour cause l'inconduite d'officiers subalternes ; il s'est même fait des insinuations et des assertions positives à l'adresse des membres du gouvernement. Il est absurde de supposer qu'un comité de la Chambre puisse aucunement s'enquérir de ces faits d'une manière satisfaisante. Cette enquête serait absolument superficielle, elle dégénérait en farce, si la faisant ici même à Ottawa, il nous fallait y traîner des témoins de la Colombie-Anglaise et de la baie Georgienne sous prétexte d'en garantir la complète exactitude. Voici quelle sera la seule conséquence de cette enquête : Si les commissaires veulent bien remplir leur devoir, ils rechercheront tout ce qui s'est fait au sujet du chemin de fer, ils feront leur rapport sans crainte, ni faveur, ni affection de ce qu'ils auront cru mauvais, extravagant ou bon ; ils diront qui mérite la censure et qui des louanges. Tout ce que j'ai à dire, c'est ceci, et si l'on ne me croit pas, je puis donner des preuves à cette Chambre que pas un ordre n'a été donné, que pas une seule insinuation, que pas un seul conseil n'a été donné aux commissaires ou à aucun d'eux, quant à la manière dont ils devaient s'acquitter de leur devoir.

M. DAVIN : Ecoutez ! écoutez !

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Ont comparu devant cette commission : l'honorable ministre des Travaux publics, feu l'honorable Alexander Mackenzie, et du côté des conservateurs, son successeur en office, puis d'autres hommes publics de toutes sortes et de toutes nuances, et la commission a pleinement justifié, par sa conduite, les paroles et le désir de sir John Macdonald. Pour en revenir plus directement aux accusations, aux griefs qui ont pris naissance dans les champs aurifères, ainsi qu'a la cause en question, où, d'après les termes de la commission, le gouvernement du jour n'a évidemment rien à craindre, où il s'est tenu dans toute l'attitude indépendante du citoyen, je trouve dans les procès-verbaux du conseil législatif de Victoria (Australie), 1854-55, la minute de l'exécutif du lieutenant-gouverneur, en date du 30 octobre 1854, et contenant les paragraphes suivants, que je me permettrai de lire en entier :

3. La conduite générale des officiers au camp Ballarat, soit qu'ils fussent, ou non, en devoir, a-t-elle été de nature à inspirer à la population en général, le respect et la confiance ?

4. Des accusations de corruption ayant été portées publiquement contre les officiers du camp Ballarat, il sera du devoir de la commission——

De plus, pour le besoin de la comparaison que je désirerais faire tout à l'heure, j'attire

particulièrement votre attention sur les termes des instructions que l'on donnait à cette commission :

Il sera du devoir de la commission de rechercher minutieusement le bien ou mal fondé de ces sérieuses accusations, et de désigner les coupables, s'ils en trouvent.

C'était là une commission raisonnable et juste, et qui était, comme on le voit, tout de suite, ce qu'elle devait être ; c'était une commission d'enquête.

Comme le font voir les instructions relatives à la cause australienne que je viens de citer, toutes ces commissions, qui ne procèdent pas comme la cour, d'après l'acte d'accusation prévu par le code pénal, et qui ne font pas monter sur le banc des criminels, l'accusé qui a à se défendre, sont de nature inquisitoriale, et ont pour objet de soulager l'opinion publique. C'est pourquoi l'officier chargé de s'enquérir, dans ce cas, ne doit pas, comme un juge, demander un acte d'accusation, ni exiger que les termes en soient techniquement écrits, ni qu'on produise le prisonnier à l'avance, ni qu'on remplisse toutes ces formalités qui accompagnent l'examen du cas qui devra lui valoir la prison, s'il en est coupable. Non, ces commissions ne comportent que des procédures préliminaires, ne servant, dans l'intention du gouvernement, qu'à découvrir si quelqu'un ne devrait pas être cité devant lui, et s'il ne faudrait pas l'avertir qu'il va se dresser contre lui un acte formel d'accusation, d'après les conclusions auxquelles le grand juré en est arrivé en examinant les traits particuliers de l'offense dont il s'agit. Est-ce là de l'exagération ? Je passe à l'autre cas. Le gouvernement du jour—je ne le conteste pas—a apprécié l'objet de ces commissions royales dans un cas où j'ai demandé les documents et où on me les a fournis ; ils ne contenaient que des accusations vagues, absolument vagues, au sujet de l'agence des Bois de la Couronne à New-Westminter, C. A. Ce n'est qu'en 1898, que le gouvernement a été requis d'examiner ces accusations : c'était sous l'administration du ministre de l'Intérieur (M. Sifton), et les choses n'y étaient pas dans un état satisfaisant. Qu'est-il arrivé ? M. Archer Martin, avocat à la Colombie Anglaise et maintenant juge de la cour Suprême, fut nommé pour faire enquête au bureau des Bois de la Couronne à New-Westminster.—Documents de la session n° 112.—A cette session-ci on a produit les documents.

En parlant de cette commission d'enquête, je ne veux omettre aucun fait important. Le 5 décembre 1892, un colon se plaignait de ce que la maison Genelle Frères avait fait abattre du bois sur sa propriété, et qu'il en avait en vain averti l'agent des bois de la Couronne ; d'autres plaintes eurent lieu en 1893, et au mois de septembre 1896, le colon se plaignit de nouveau que l'inspecteur des bois ne faisait aucun cas de lui, et qu'il était l'hôte des Genelle à l'occasion de ses visites dans le district. Voilà, en substance, les faits tels que je les trouve ; que l'on me corrige si je me trompe. Il y a eu d'autres plaintes ; je vous en fais grâce, et au risque de passer pour avoir traité superficiellement la question, je m'en tiens à celles qui ont déterminé l'institution d'une commission. La minute du Conseil, du 2 février 1897, comporte que ce dernier a approuvé un mémoire du ministre de l'Intérieur où il est dit que, d'après les renseignements qu'on lui a fournis, il conviendrait de s'enquérir de la conduite de l'agent de la Couronne à la Colombie Anglaise. En conséquence, le 2 février 1897, on émet une commission enjoignant à M. Martin de s'enquérir et de faire rapport ; commission absolument identique à celle qui fut adressée à M. Ogilvie concernant le Yukon ; qu'il plaise aux honorables députés de noter ce point. L'agent est suspendu, le commissaire muni par le département de l'Intérieur de tous les papiers nécessaires à l'enquête, y compris ceux constatant le revenu des licences de coupe de bois.

Je ne discute pas la convenance de tout cela, je vous prie seulement de songer à ce sujet, à la commission du Yukon. Le 27 février 1897, le commissaire croit qu'il serait nécessaire de siéger dans d'autres parties de la province pour mieux s'enquérir de toutes les affaires de l'agence, ce qui formait l'objet même de la commission. Il insiste sur la présomption que les documents constatant le revenu des licences sont inexacts, et il dit :

Je présume que vous me donnez carte blanche pour m'enquérir à fond de toute cette affaire ?

Ici encore, pour le besoin de l'argument, je ne tiens pas à blâmer le gouvernement. Le 15 mars 1897, le sous-ministre télégraphie :

L'enquête doit être aussi complète que possible.

Le mémoire du sous-ministre au ministre, en date du 6 mars 1897, contient ce qui suit :

Il n'y a pas d'accusation définie contre M. Higginson.

M. Higginson, c'était l'agent des Bois de la Couronne. Qu'il plaise encore aux députés de cette Chambre de noter soigneusement ces mots : "Cette enquête devait être aussi complète que possible". Le 4 mars, 1897, dans une lettre au gérant de la Compagnie du télégraphe du chemin de fer Canadien du Pacifique, le sous-secrétaire du département le prie de faire donner à M. Martin, par ses officiers à New-Westminster, tous les renseignements nécessaires, vu qu'il importe de contrôler le compte fait par l'agent des bois de la Couronne au bureau de télégraphie. Le 11 mars 1897, il est envoyé au commissaire un état détaillé des dépenses éventuelles du bureau de New-Westminster, de juin 1895 à décembre 1896. Le 20 mars 1897, le commissaire écrit que dans les circonstances, il ne croit pas utile de poursuivre la preuve contre cet officier et qu'il vaudrait mieux utiliser ce qui transpire dans l'examen d'autres matières. "Ce qui transpire !" Ici encore, je vous prie de re-

marquer les paroles du commissaire. Il ajoute :

J'ai adressé des assignations aux témoins principaux, dont l'examen absorbera toute la semaine prochaine. Ce sera toute la preuve dans cette partie du pays, mais il peut être nécessaire que je monte jusqu'à Kamloops pour quelques jours. Je crois qu'il en coûterait moins, et que ce serait plus satisfaisant pour moi d'aller là, et que "j'y recueillerais" de nouvelles preuves.

"J'y recueillerais !"

Ici encore, je prie les honorables députés de se rappeler ces paroles :

Que cela vaudrait mieux enfin, que d'encourir des frais considérables pour faire venir, de très loin, des témoins incertains.

Cette commission a siégé à New Westminster du 19 au 29 mars, et examiné 23 témoins. Il est évident qu'il existe, dans cette partie du pays, un état de choses dont il faut s'enquérir, surtout en ce qui concerne le commerce de bois dans le voisinage des lacs Shuswap, et qu'il en coûterait moins, et serait plus commode au commissaire d'aller vers les témoins, que de les faire venir à lui. J'ai résolu de siéger à Donald, à Notch Hill et à Kamloops, où j'ai étudié les opérations des Compagnies Golden Lumber, & Columbia River Lumber.

Cette commission, que l'on pourrait appeler la commission Spinks, a provoqué un vote qui se trouve à la page 386 des procès verbaux de cette Chambre. Sans vouloir revenir à un débat passé, ni violer les règles de la Chambre, je veux dire comment on a organisé cette commission, comment on a fourni, à même le trésor public, des conseils à des personnes qui n'avaient pas d'accusations catégoriques à faire, ou pour faire valoir des accusations portées contre le juge lui-même, comment on a émis des assignations et remué ciel et terre, et comment, malgré tout cela, la commission a échoué. Au risque d'enfreindre, pour un moment, les règlements de la Chambre, je dirai que tous les moyens auxquels on a eu recours pour justifier officiellement cette commission, se résument à ceci : que le résultat en a été très avantageux pour le public, parce qu'elle a eu pour effet de faire disparaître tous les soupçons que le peuple entretenait, et par conséquent de ranimer sa confiance en la justice du pays. Ainsi, c'est contre le juge, c'est contre un des plus hauts officiers de l'Etat, que la commission a été émise ; on a trouvé qu'il suffisait de soupçons, pour justifier l'existence de cette commission, et le gouvernement en a payé les frais.

Je trouve ceci à la page 14 du rapport du département de l'Intérieur pour l'année 1898 : on attire l'attention de M. Walsh sur cette partie du rapport du 15 août mentionné plus haut, et qui a trait aux accusations d'inconduite qui ont été formulées, de temps en temps, contre certains officiers du gouvernement là-bas. Je confronte cela avec le rapport de M. Ogilvie, et je prie les honorables députés de vouloir bien suivre la lecture que je vais en faire :

Bien que ce rapport établisse le mal fondé des accusations qu'on avait portées, l'enquête n'en était pas moins désirable, pour la raison qu'elle rendait justice au public et aux officiers eux-mêmes, et fournissait à ceux qui avaient à se plaindre, l'occasion de prouver régulièrement leurs griefs.

Je répète cette partie :

L'enquête n'en était pas moins désirable, pour la raison qu'elle rendait justice au public et aux officiers eux-mêmes, et fournissait à ceux qui avaient à se plaindre, l'occasion de prouver régulièrement leurs griefs.

M. l'Orateur, qu'il vous plaise de le remarquer, non seulement on a pris tous les soins possibles pour qu'il n'y eût pas enquête complète, mais pour empêcher ceux qui avaient à se plaindre, de prouver régulièrement leurs griefs, bien que, sous l'inspiration de son innocence, le sous-ministre ait cru devoir faire officiellement ce rapport. Qu'est-ce qui a donné lieu à la commission Ogilvie ? C'est qu'il a été demandé une commission d'enquête par un comité de mineurs, des hommes sans ressources, qui étaient allés braver le climat et les misères du Yukon, afin d'enrayer les délits et la corruption que les officiers du gouvernement faisaient régner dans cette partie du pays. Conformément à l'avis qu'ils en avaient eu, les mineurs ont demandé qu'il y eût, dans la commission d'enquête, une clause d'après laquelle on devait, non seulement payer les dépenses des témoins, mais les protéger pour la raison qu'ils ne pouvaient révéler sous serment la corruption générale, sans avouer, en même temps, leur propre vénalité et leurs propres crimes. Cette clause si essentielle en pareil cas, au sens de l'honorable Edward Blake et des législateurs anglais, les mineurs l'avaient particulièrement demandée, et c'est justement celle-là qu'on ne trouve pas dans la commission émise. Mais comment cela est-il arrivé ? Le rapport de M. Ogilvie que j'ai ici en entier, le dit bien clairement : C'est que les plaignants ne pouvaient se charger de faire venir des témoins de très loin et de les entretenir à Dawson, à leurs propres frais, tant qu'il plairait à la commission, et ne pouvaient, non plus, leur assurer cette protection dont les lois d'Angleterre et du Canada entourent les témoins, en pareil cas. C'est pourquoi, au dire de M. Ogilvie, la commission a complètement manqué de donner satisfaction. Les avis qu'on a donnés ne comportaient pas, comme ils auraient dû le comporter, que les témoins seraient protégés et payés ; c'est pourquoi il se rencontre partout, dans le rapport de cette affaire, des réponses de ce genre : "nous ne pouvons garantir de protection à nos témoins," dit, par exemple, M. George (page 77,) "nous ne pouvons les forcer de répondre." Dans le rapport sténographique de la preuve, tel que produit par M. Ogilvie, on voit qu'au début de l'enquête, quelqu'un a demandé si les témoins qui comparaîtraient pouvaient compter sur quelque protection. A ce sujet, le commissaire cite le chapitre 33 de nos statuts, où il est dit qu'on ne peut se servir, contre un témoin, de la réponse trop naïve qu'il aurait donnée. L'acte con-

tre la corruption et l'acte du parlement anglais donnent pouvoir de pardonner sur-le-champ à un témoin et non seulement de le protéger contre lui-même et de le mettre en liberté. D'après l'acte auquel le commissaire nous renvoie, un témoin peut être arrêté pour ce qu'il a dit, bien qu'il soit protégé, de manière à ce que son témoignage ne puisse servir au procès dans lequel il l'a rendu, tandis que d'après ces autres actes, le témoin peut être immédiatement exonéré de toute responsabilité. On n'avait pas le pouvoir de pardonner à un témoin qui aurait tout dit ce qui en était, ce qui, pourtant, comme le fait remarquer M. Blake, est absolument nécessaire dans tous les cas où l'on se propose de découvrir le crime.

Le mémoire des mineurs porte la date du 25 août 1898. Or, on m'a donné avis de la commission, que le 25 janvier 1899, bien que l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) ait dit qu'il avait dépêché la commission à M. Ogilvie par l'entremise d'un messager spécial. Si l'honorable directeur général des Postes (M. Mulock) était à son siège, il pourrait peut-être nous dire les raisons de ce retard.

M. l'Orateur, toute cette malheureuse affaire nous démontre que, si ce sont des faits qu'on a voulu établir, il fallait faire diligence, tout retard étant au profit des délinquants. Quoi qu'il advienne, quelques-uns d'entre eux vont pouvoir invoquer le statut des restrictions incorporé avec un si grand nombre de ces crimes dans le code pénal. Un délai de deux ans à compter de leurs vols d'argent, de leurs actes de péculat, de leurs fraudes relativement à l'acquisition des "claims," à la préparation de baux, etc., va leur permettre de se moquer de la loi. Ainsi, tout ce qui s'est fait en cette Chambre au sujet de cette affaire, jusqu'à présent, se trouve avoir été fait au gré des criminels. L'avis de cette commission, en date du 25 janvier 1899, ne comporte, comme il ne pouvait, non plus, comporter pour les témoins, ni protection, ni indemnité, et ainsi, ceux qui auraient pu venir des "criques" ou des mines, à Dawson City, pour témoigner d'un péculat de $10 ou $25, ou d'autres méfaits, savaient qu'il leur fallait suspendre leurs travaux, se rendre à Dawson et y payer, de leur poche, sans espoir de retour, les frais nécessairement élevés d'un séjour en cet endroit. On eût pensé tout d'abord, que le gouvernement voulait presser les travaux de la commission, de manière à en avoir le rapport dès l'ouverture de la session ; on en a la preuve dans une lettre qui accompagnait la requête, et que les "Débats" reproduisent. D'ordinaire, la session s'ouvre au mois de février ; il y avait donc lieu de croire que cette commission, dont on avait donné avis en janvier 1899, en aurait fini, au moins, pendant la session actuelle. Mais on n'avait pas pourvu aux dépenses qu'elle entraînerait.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER.

Le 27 février, on m'a écrit de Dawson la lettre suivante :

Dawson, Territoire du Yukon, 27 février 1899.

A l'honorable sir C. Hibbert Tupper, M.P.
Ottawa,

Monsieur.—Vous sachant absolument intéressé au bon gouvernement de ce pays, nous prenons la liberté de vous adresser copie d'une lettre que nous envoyons ce jour même à Sir Wilfrid Laurier : c'est une protestation de notre part contre le caractère de l'enquête qui se fait actuellement à Dawson au sujet de la conduite des officiers du gouvernement. Nous vous adressons, en même temps, un exemplaire du journal le *Klondike Nugget* ; vous y lirez le compte rendu fidèle des deux premiers jours de séance de la commission, et l'expression du ressentiment des mineurs et du mécontentement général. Les mineurs ont perdu beaucoup de confiance en la sincérité du gouvernement à ce sujet, et espèrent de moins en moins qu'on les traite avec justice ; ils demandent à grands cris une administration effective et honnête.

C'est à cette fin que nous vous exposons les faits, et vous prions d'exercer votre influence. Vous ne manquerez pas de voir—si le compte rendu complet des deux premières séances de la commission est susceptible de le démontrer—combien les questions du commissaire étaient peu pertinentes, et combien la nature de ses sympathies s'accusait dans ses paroles. Le journal que nous vous envoyons vous dira combien la décision du 23 février nous a surpris, nous qui nous attendions à ce qu'il fût fait un complet exposé des délits graves qui se sont commis jusqu'à ce jour.

Nous tenons à vous faire remarquer que la décision de M. Ogilvie exempte de l'enquête tous les actes officiels qui ont eu lieu depuis qu'il est à la tête des affaires ; de plus qu'un grand nombre d'accusations de la plus haute gravité, qu'on avait mises par écrit et déposées dans les mains de M. Ogilvie, et qu'un grand nombre d'autres qu'on était à préparer, sur la foi d'une proclamation officielle de ce dernier, ne peuvent plus, grâce à sa déplorable décision, être présentées à sa cour, ni faire partie du dossier.

(Signé.) GEORGES T. C. ARMSTRONG,
DONALD MacGREGOR,
PERCY McDOUGALL,
ARNOLD F. GEORGE.

Voilà un document que le gouvernement a traité avec mépris. Quand j'ai demandé, bien tardivement, en vérité, mais à deux reprises, je crois, si l'on avait répondu à cette lettre, on m'a dit que non. Cette lettre, je vais, tout d'abord, la lire au gouvernement :

DAWSON, TERRITOIRE DU YUKON,
27 février 1899.

Au Très Hon. Sir WILFRID LAURIER, M.P.

MONSIEUR,—Notre mémoire, en date du 25 août 1898, demande au nom des mineurs de ce pays qu'une enquête sérieuse et impartiale ait lieu sur la conduite des officiers de ce territoire.

Il paraîtrait que les conseillers de M. Ogilvie ont décidé dans la commission préparée en réponse à ce mémoire que l'enquête devrait être limitée à la conduite des fonctionnaires antérieurement au 25 août 1898, (date de notre mémoire) c'est-à-dire à six mois. Nous ne pouvons croire qu'une telle interprétation soit conforme à l'esprit de cette commission, et conforme aux désirs exprimés par nous dans notre mémoire, et si peu en rapport avec les besoins de la situation.

Nous croyons devoir aussi appeler votre attention sur le fait que M. Ogilvie nous a averti qu'il n'avait pas reçu d'instructions relativement aux dépenses, et

qu'il lui était même impossible de subvenir aux dépenses des témoins sans argent, obligés de venir de criques éloignées.

Nous désirons faire remarquer qu'une telle enquête est complètement inutile, qu'elle est bonne tout au plus à augmenter le mécontentement du peuple, et qu'elle est tournée en ridicule par les mineurs.

Nous avons assisté aux deux premiers jours de l'enquête et prouvé hors de tout doute l'une de nos accusations, lorsque sur la demande de l'avocat des fonctionnaires le président de l'enquête a décidé qu'aucune preuve de malversation ne pourrait être faite si elle était postérieure au 25 août 1898.

Une fois cette décision rendue nous cessâmes de prendre part à une enquête aussi peu satisfaisante et aussi incomplète que celle-là.

Nous nous opposons de plus fortement à ce que le chef d'un ministère soit chargé de faire une enquête sur les actes de fonctionnaires de la conduite de qui il est responsable.

Nous demandons donc qu'une commission parlementaire soit nommée, et qu'elle soit revêtue des pouvoirs nécessaires pour prendre connaissance de tous les faits qui peuvent avoir eu lieu antérieurement à la date de sa première séance, et avec le droit de pourvoir aux dépenses d'au moins trois membres, qui agiraient d'après les instructions d'un comité de la chambre.

Vos obéissants serviteurs,

GEORGE T. C. ARMSTRONG,
DONALD MACGREGOR,
PERCY McDOUGALL.

J'ai demandé si cette lettre avait été reçue et l'on m'a répondu dans l'affirmative, et le 15 de mai j'ai demandé :

A-t-on répondu à la requête en date du 27 février 1899, envoyée par le comité des mineurs de la rivière Yukon, reçue par l'honorable ministre de l'intérieur, le 1er mai 1899 ?

L'honorable ministre a répondu à cette question comme suit : "Non." Maintenant il s'agit de savoir si ces mineurs ont le droit de se plaindre de la manière dont ils ont été traités par cette commission, et des décisions qu'elle a rendues. Ma position est bien différente de la leur. Ils demandent une enquête parlementaire, et au meilleur de leur connaissance, ils limitent leurs accusations. Les accusations que je veux formuler et soumettre dans une résolution convenablement rédigée sont d'un caractère beaucoup plus étendu ; cependant, malgré cela, il est impossible que la conduite du gouvernement, relativement aux accusations de ces mineurs, puisse recevoir l'approbation du peuple de ce pays. Qu'est-ce que M. Ogilvie ? Quels sont ceux qui faisaient partie de ce comité ? Je ne crois pas qu'aucun homme public se soit rendu coupable d'un acte aussi audacieux que celui qui a été accompli en cette affaire par l'honorable ministre de l'Intérieur.

Vous devez vous souvenir, M. l'Orateur, des réponses satiriques qu'il a données à mes questions, lorsque en ma qualité de membre de cette Chambre je lui ai demandé de nous faire connaître la parenté qui existait entre lui et certains fonctionnaires, et la parenté de ces derniers entre eux. L'honorable ministre nous a répondu qu'il n'avait pas le temps de s'occuper de la généalogie d'un chacun ou des faits le concernant. Je crois pouvoir établir sans difficulté que si l'honorable ministre comprenait la responsabilité de sa position, ou avait à cœur de la sauvegarder, il n'aurait pas traité cette question à la légère, et il aurait aussi compris que le peuple de ce pays, en songeant que cette enquête devait être conduite par M. Ogilvie, qui est un fonctionnaire du gouvernement chargé de tenir une enquête sur la conduite de ses subordonnés, pouvait avoir de bonnes raisons de croire, que l'oncle par alliance du ministre de l'Intérieur, n'était pas l'homme qu'il fallait pour faire une enquête sur des accusations qui touchaient de si près à son neveu.

Je dis que c'était un véritable scandale que de placer un tel homme dans une position aussi délicate, et le fait que M. Ogilvie a consenti à agir dans de telles conditions est une preuve évidente qu'il n'aurait pas dû l'obtenir. Le rapport de la commission qui vient d'être déposé sur le bureau de la Chambre le démontre aussi bien clairement. Le rapport de la preuve faite, les notes sténographiques prises devant M. Ogilvie, tout cela indique le désir dont il était animé de protéger les accusés, de même que son incapacité à agir en cette qualité, et une idée fausse de ses devoirs comme commissaire ; les pouvoirs dont on l'avait revêtu lui ont fait perdre la tête, il s'est cru le président d'un tribunal siégeant en matières criminelles ; il résulte aussi de tout ce qui a eu lieu en cette affaire que tout homme avant de faire une enquête sur des questions d'intérêt public, doit donner avis aux personnes incriminées des accusations portées contre elles, afin de leur permettre d'être présentes au procès pour se défendre.

Toute cette affaire a été réglée entre parents. Dès le commencement, le neveu a critiqué la conduite de son oncle. Comme le ministre de l'Intérieur nous l'a dit, c'est lui qui a commencé à critiquer les actes de son oncle. L'honorable ministre lui a reproché son indiscrétion et ses lettres compromettantes pour une compagnie qui devait exploiter au Yukon. Nous avons donc là une attaque directe contre M. Ogilvie dès le commencement. Il est établi hors de tout doute qu'une certaine parenté existe entre le ministre de l'Intérieur et M. Ogilvie, qui était le juge du ministre de l'Intérieur. D'autres relations de parenté existent encore dans cette affaire, et la preuve nous permettra d'exposer la chose plus tard. Nous avons la coalition Walsh et Walsh. Nous avons la coalition composée de James Morrow Walsh, de Louis Walsh et de Phil. Walsh : qui sont tous des personnages importants dans cet arrangement—et le lien de parenté qui unit le major Walsh au ministre de l'Intérieur est peut-être plus étroit que la parenté qui existe entre M. Ogilvie et le ministre de l'Intérieur.

Nous avons aussi la coalition Willison et Willison. Dans une certaine circonstance,

le ministre de l'Intérieur a cru pouvoir déclarer officiellement que M. Willison, du Yukon, n'était pas le frère de W. Willison, le rédacteur du "Globe". Dans une autre circonstance lorsqu'on lui a demandé si cet homme n'était pas le cousin du rédacteur du "Globe", il a répondu qu'il ignorait quels pouvaient être les liens de parenté qui existaient entre ces deux hommes, et il parut surpris d'apprendre de moi qu'il en savait assez long sur ce sujet pour dire que M. Willison, du Yukon, n'était pas le frère de M. Willison du "Globe." Cependant, il ne peut y avoir de doute qu'ils sont parents, et le "Globe" croit que cette tentative de faire une enquête sur les affaires du Yukon est le résultat de la malice et de la rancune politique.

Nous avons encore la coalition Landerkin et Landerkin, un député de cette Chambre, dont le fils est employé dans cette région. Je ne dirai rien à ce sujet si ce n'est que dans la preuve faite devant la commission, il y a une note privée et confidentielle, de la part de l'un des fonctionnaires du ministre de l'Intérieur, demandant à M. Fawcett de dire un bon mot pour M. Landerkin dans son rapport officiel.

Je ferai remarquer au comité et au ministre de l'Intérieur que lorsqu'un ministre responsable a non seulement les membres de sa famille sous ses ordres, mais lorsqu'il est encore entouré de parents dans l'administration, le public, à tort ou à raison, est soupçonneux, et l'on doit s'attendre dans de telles circonstances à au moins une grande franchise de la part du ministre de l'Intérieur. J'ai le droit absolu, M. l'Orateur, de savoir de l'honorable ministre quels sont les liens de parenté qui, par mariage ou autrement, le lient à M. Ogilvie qui a été nommé son juge.

Voici un homme à qui l'on demande d'accomplir la mission la plus délicate, sans que ce dernier possède la moindre notion de la mission qu'il est appelé à remplir ; en un mot, un homme qui a passé sa vie dans les bois, un bon arpenteur, et si cela vous fait plaisir un honnête homme, mais un homme qui ne possède pas l'instruction voulue pour remplir une telle position. Il ne put faire la moindre démarche avant l'arrivée de M. Clement. Il fut obligé d'attendre ce monsieur qui n'était pas mentionné dans la commission, afin de s'acquitter des devoirs qui lui avaient été imposés par le Gouverneur général.

Mais, permettez-moi, M. l'Orateur, de faire voir à la Chambre dans quelle position délicate se trouvait M. Ogilvie, et combien j'avais raison de demander quels pouvaient être les liens de parenté qui existent entre lui et le ministre de l'Intérieur. J'ai récusé sur ce point la juridiction de M. Ogilvie. Il ne peut y avoir de doute que le ministre de l'Intérieur se trouvait compris dans cette enquête. Il ne peut y avoir de doute que la preuve faite pouvait être très dangereuse pour lui ; et dans tous les cas, il ne peut y avoir de doute, même en mettant de côté la preuve faite, qu'il n'était pas impossible que le ministre de l'Intérieur fût compromis dans cette affaire.

Il était responsable de toute l'administration des Territoires du Nord-Ouest, et ce fonctionnaire de son ministère, chargé de faire le procès d'un certain nombre de ses confrères, devait savoir dans son cœur, s'il possédait l'intelligence d'un homme ordinaire, que s'il prononçait un verdict ou faisait un rapport tendant à dire que Wade était un fonctionnaire corrompu, et qu'il en était de même de McGregor, Norwood ou Walsh cela aurait eu pour effet de démontrer que tous ces fonctionnaires ainsi que celui qui les avait nommés étaient des gens corrompus, ignorants, et incapables de s'acquitter de leurs devoirs ; or, une telle déclaration de sa part équivalait à la mort politique du ministre de l'Intérieur ; il savait aussi que s'il faisait un rapport de cette nature, son neveu par alliance serait obligé de sortir du gouvernement, s'il possédait la moindre notion de l'honneur et de la dignité qui s'attachent à la position qu'il occupe.

Je prétends qu'il était facile de sortir d'un aussi mauvais pas. Quelles sont les règles à suivre dans une pareille circonstance ? Aux Etats-Unis, la loi dit que les juges ne pourront pas siéger en cette qualité lorsqu'il existera entre eux et les partis en cause, une certaine affinité soit par le sang ou soit par alliance. Voici ce que dit à ce sujet l'encyclopédie anglaise et américaine :

L'incapacité est, toutefois, généralement imposée par la loi chaque fois que le juge est allié aux parties par le sang ou par alliance.

Ce principe est conforme aux idées reconnues dans certains Etats de l'Union. Mais voyons plutôt ce que disent les autorités anglaises relativement à toutes les questions ayant un caractère judiciaire. Dans la cause de la Reine vs Rand, "Rapports Judiciaires," cour du Banc de la Reine, page 230, M. le juge Blackburn, s'exprime ainsi :

Lorsqu'il peut y avoir une probabilité que le juge, pour des raisons de parenté ou autre cause, peut avoir un certain penchant en faveur de l'une des parties, il serait tout à fait inconvenant pour lui de siéger ; et il ne doit pas être compris que lorsqu'il existe un penchant de cette nature ce tribunal n'interviendra pas.

Dans la cause de La Reine vs le juge de Great-Yarmouth, S division de la cour du Banc de la Reine, page 525, M. le juge Field dit :

Non seulement l'administration de la justice doit être sans tache par elle-même et exempte de toute accusation, mais la conduite de ceux qui sont chargés de l'administrer doit être telle qu'elle ne puisse laisser planer aucun doute sur cette dernière. Il ne suffit pas que la conclusion à laquelle on en est arrivé soit exacte et basée sur des principes justes, car toute personne ayant un intérêt personnel dans un procès, ou ayant un motif direct ou indirect de désirer obtenir une décision particulière, peut s'abstenir de se pla-

cer dans une telle position, car sans en avoir connaissance elle peut se laisser entraîner par un penchant contraire à la bonne administration de la justice.

M. le juge Smith disait dans le même rapport, en parlant de la cause de Rand :

Voici toute la question : "Chaque fois qu'il y a lieu de soupçonner que le juge, soit à cause de certains liens de parenté ou pour toute autre cause, aura un penchant en faveur de l'une des parties, il serait tout à fait inconvenant de sa part de siéger." Voilà la règle : lorsqu'il y a lieu de supposer que par suite de parenté ou par suite de toute autre cause le juge a un penchant pour une des parties, il ne doit pas présider au procès.

Voilà quelles sont les règles qui servent à guider en même temps qu'à protéger les juges de l'Angleterre, de même que les juges de ce pays, et je ne crois pas qu'aucun juge des provinces canadiennes, s'il avait été parent soit par alliance ou autrement avec le ministre de l'Intérieur aurait accepté de présider cette commission ; et je suis bien convaincu que je n'entendrai jamais dire qu'il y a un seul des juges de ce pays qui ait pu pousser l'oubli de son devoir et le respect qu'il se doit à lui-même jusqu'au point d'accepter cette position.

Ces liens de parenté deviennent d'une importance extraordinaire pour celui qui veut bien se donner la peine d'étudier l'histoire de la cause qui nous occupe ; dans le cas actuel, non seulement nous avons des liens de parenté du genre de ceux que je viens de mentionner, mais nous pouvons dire que le système complet a été pour ainsi dire administré au moyen d'une correspondance d'un caractère privé, échangée entre les membres d'une même famille. Il y a des lettres adressées par le ministre de l'Intérieur à son oncle, qui n'ont pas été déposées sur le bureau de la Chambre. J'ai demandé la production de ces lettres, qui de l'aveu de l'honorable ministre se rapportaient à cette commission ; mais il m'a répondu que les questions personnelles y étaient tellement mêlées aux autres questions, qu'il lui était impossible de les produire ; cependant, celui à qui ces lettres étaient adressées et qui y avait répondu avait accepté depuis une position de juge.

Je ne crois pas qu'un ministre de la Couronne ou toute autre personne se serait permis dans de telles circonstances de correspondre avec un juge de la cour Supérieure de ce pays relativement aux devoirs judiciaires qu'il est appelé à remplir, et qui se permettrait ensuite de déclarer dans cette Chambre, que cette correspondance était d'un caractère privé et ne pouvait pas être produite. Nous avons une correspondance d'un caractère privé qui a été échangée entre différentes personnes qu'unissent les liens du sang ou de l'alliance ; et de même que M. Ogilvie a été obligé de faire rapport à la Chambre, de même nous avons réussi à obtenir quelques échantillons de cette correspondance d'un caractère privé dont l'existence a été reconnue par certains témoins entendus devant le commissaire.

Maintenant, afin d'établir l'accusation que je viens de formuler et qui est des plus sérieuses puisqu'elle se rapporte à ce mélange de correspondance d'un caractère privé, je vais citer les propres paroles de l'honorable ministre de l'Intérieur, prononcées par lui le 29 mai 1899, en réponse à la question suivante que je lui avais posée :

1° Le gouvernement a-t-il reçu une communication officielle ou non de la part de M. Ogilvie concernant la commission d'enquête ?

2° Dans l'affirmative quel est le contenu de cette correspondance ?

3° L'honorable ministre de l'Intérieur voudrait-il déposer sur le bureau de la Chambre cette partie de la lettre privée de M. Ogilvie faisant allusion à la question qui a été mentionnée par l'honorable ministre le 15 mai 1899, dans la Chambre des communes ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : 1o Oui. 2o Le rapport a été reçu. 3o Comme ce qui a trait à la question se trouve mêlé à d'autres questions d'un caractère privé, on ne croit pas qu'il soit convenable de déposer une copie de ces dernières sur le bureau de la Chambre.

Dans une autre circonstance, le ministre de l'Intérieur a jugé à propos de prendre un argument dans une lettre qui lui avait été adressée par le commissaire et dans laquelle ce dernier disait :

J'ai reçu une courte lettre de la part de M. Ogilvie dans laquelle il me dit que le rapport serait expédié sous peu ; aussitôt que j'aurai reçu ce rapport je le déposerai sur le bureau de la Chambre et les honorables députés en sauront aussi long que moi à ce sujet.

Je demandai la production de ce rapport, et l'honorable ministre produisit ce document ; à la page 48 de ce rapport dont il ne produit que les parties qu'il juge à propos, il indique qu'il s'agit là d'une lettre privée de la part de M. Ogilvie et il ne la produit pas. Le 4 avril 1899, l'honorable ministre lit à la Chambre un télégramme qu'il avait envoyé à M. Ogilvie à une lettre d'un caractère privé :

Relativement aux fonctionnaires vous êtes libres d'agir comme bon vous semblera. Faites ce qui est nécessaire pour rendre le service efficace.

Je demandai que l'on produisit la lettre dont ce télégramme était la réponse ; mais on me répondit que cette lettre était d'un caractère privé et qu'elle ne serait pas produite. Et à mesure que nous avançons dans l'étude de cette affaire, nous pouvons nous rendre compte des difficultés que rencontrent sur leur chemin ceux qui, comme moi, désirent dans l'intérêt publique étudier cette question à fond ; nos efforts se trouvent paralysés par le refus que l'on nous oppose de produire cette correspondance que l'on considère comme étant d'un caractère privé.

Etudions un moment ce télégramme lui-même. Le langage dont on se sert y est des plus énergiques : "Relativement aux fonctionnaires vous êtes libre d'agir comme bon vous semblera." Ce télégramme fut envoyé après la formation d'un gouvernement dans le Yukon. M. Ogilvie n'avait pas à cette époque et ne possède pas encore actuellement le droit absolu d'agir comme bon lui

semblera relativement aux fonctionnaires. Il est tenu de se conformer à la loi du pays quant à ce qui concerne les réformes qu'il peut avoir l'intention de faire dans cette région ; et je vais vous indiquer quelle classe d'hommes entoure M. Ogilvie s'il a l'intention de faire son devoir, de faire exécuter la loi ou d'avoir à s'occuper d'un fonctionnaire public. Ce n'est plus un despote absolu comme l'était le major Walsh ; il n'est pas sous ce rapport sous la juridiction du ministre de l'Intérieur ; mais il existe un statut ainsi qu'un conseil, ce qui démontre combien ce télégramme était ridicule.

Relativement à cette commission, j'ai dit que la pétition était en date du 25 août, et que la commission avait été émise le 17 octobre 1898 ; je vous ferai maintenant remarquer que l'enquête a commencé le 6 février, et qu'est-il arrivé ? Voici une commission qui ordonne à M. Ogilvie de présider à une enquête et de faire rapport. M. Ogilvie ouvre la cour et explique les délais qui ont eu lieu, il dit que le retard est dû d'abord aux difficultés que l'on éprouve dans le transport des malles et à part cela, au fait qu'il lui était impossible de commencer l'enquête avant l'arrivée de M. Clement, son conseiller. Voici ce que je trouve à la page 7 du rapport :

Le Commissaire dit qu'il s'est écoulé près de six mois depuis le 25 août, la date à laquelle a été expédiée à Ottawa la pétition du comité des mineurs ; cette commission a été émise à Ottawa le 7 d'octobre ; cette commission a été retardée par suite du mauvais service de la malle, et le retard du conseiller.

Il est possible que M. Clement soit un homme indispensable comme avocat, mais le Gouverneur général ne l'a jamais autorisé à agir en cette affaire, bien qu'il soit prouvé que c'est lui qui a conduit toute l'enquête. Rien ne pouvait être fait sans M. Clement. On ne s'occupe guère des formalités dans cette région et des juges comme M. Ogilvie ou M. Dugas. Ce dernier prenait sa position si peu au sérieux, qu'il n'hésitât pas à s'entendre avec M. Ogilvie, et il est évident que M. Clement a servi de conseiller tant au juge Dugas qu'à M. Ogilvie. Voyons un peu comment ce M. Clement s'est trouvé mêlé à cette affaire. Je vais me permettre de citer quelques exemples pour indiquer comment cet homme, dont le nom ne figurait pas dans la commission, qui ne possédait aucune autorité en vertu de cette dernière, que certains membres de cette Chambre devaient considérer comme étant là comme un avocat devant une cour d'amirauté—permettez-moi, dis-je, de citer quelques exemples pour bien faire comprendre quelle autorité il s'attribuait et les droits qui lui étaient concédés.

Quand il s'agit d'un avocat agissant devant une cour d'amirauté, ses paroles sont écoutées par le juge qui est libre après cela d'agir comme bon lui semble, mais la position prise par M. Clement est tout à fait différente, et comme il a pris une part considérable dans les questions au sujet desquelles j'ai de sérieuses accusations à formuler, je citerai en particulier ce qui se trouve à la page 76 de la preuve, où il est facile de constater que M. Clement a eu l'audace, devant des commissaires donnant une séance publique, de malmener et d'invectiver l'un des requérants qui a comparu devant ce tribunal.

Lorsque M. McDougall qui n'avait pas d'avocat pour le conseiller, comme on en avait donné aux hommes qui ont formulé des accusations contre le juge Spinks, de la Colombie Anglaise, essayait de prouver ses accusations, M. Clement qui n'avait pas plus le droit de siéger dans cette commission que n'importe quel député de cette Chambre, intervint de la manière la plus brutale sans être demandé. M. Armstrong et M. McDougall étaient tous deux en frais d'expliquer leur cause et tous deux furent bien surpris d'apprendre que cette commission avait décidé de limiter son enquête à tout ce qui pouvait avoir eu lieu avant le 25 août 1898. Tout témoignage pouvant se rapporter à un fait postérieur à cette date n'était pas écouté. M. Armstrong déclara :

Nous nous retirons de cette commission à cause de l'espace de temps limité qu'elle embrasse.

A cela, le commissaire répondit :

Vous avez pris sur vous de formuler certaines accusations que vous refusez de prouver.

M. McDougall lui répondit :

Non, il n'en est pas ainsi ; mais je prétends que ceci n'est pas une commission d'enquête comme celle que nous avons demandée.

Voyons maintenant comment cet homme, dont le nom ne figurait pas dans la commission, et qui n'était revêtu d'aucune autorité, jugea à propos d'intervenir. Il leur dit :

Vous ne savez pas ce que vous dites.

A la page 34, nous constatons que M. Clement intervient de nouveau dans la cause. Il est facile de constater au dossier que M. Clement avait pour mission d'empêcher le plus de témoins possible d'être entendus. M. Tabor, avocat, parlant des questions sur lesquelles l'enquête devait porter, dit :

Ce sont là des accusations qui ont été formulées avant la date de l'émission de la commission et de la lettre du 25 août.

Ici M. Clement intervint de nouveau :

Les accusations mentionnées dans cette lettre ; et rien de plus.

Cette décision fut rendue par M. Clement, et à la page 73—je cite quelques exemples que je prends çà et là pour indiquer avec quel sans-gêne ce monsieur intervenait dans la cause—nous voyons que le Dr Bourke posa la question suivante au commissaire :

Dois-je comprendre que nous ne pouvons pas en appeler au juge des décisions qu'il rend relativement à cette question ?

Le Dr Bourke était en frais de discuter la question de savoir s'ils étaient ou non

obligés de se conformer à la décision rendue par M. Ogilvie. Voici quelle a été la réponse du commissaire :

C'est là l'opinion de mon avocat.

Alors le Dr Bourke demanda !

Si nous nous adressons au juge pour obtenir un mandamus, respecterez-vous sa décision sur ce point?

Le commissaire répondit.

Je ne crois pas y être obligé.

M. Clement déclara cette fois encore avec autorité : "Non."

Il vous est donc facile de constater, M. l'Orateur, quelle position s'arrogeait M. Clement, grâce à la complaisance de la commission. D'un côté, vous avez le comité des mineurs—dont pas un seul des membres n'a étudié la loi—qui obtient une commission et M. Clement, sous prétexte qu'il est avocat du commisssaire, se rend en cour et enlève la cause des mains de M. Ogilvie, puis s'arrogeant une autorité qu'il n'a pas, commence par dire à ces gens qu'ils ignorent le sujet dont ils parlent, puis il décide de ce que sera la conduite de la commission.

Il est inutile pour moi de citer d'autres exemples que je trouve dans les témoignages rendus devant le commissaire, pour démontrer l'arrogance et l'autorité despotique dont M. Clement a fait preuve dans cette circonstance, mais il suffit de comparer la commission autorisant M. Archer Martin à faire une enquête sur les accusations formulées contre l'agent des terres de la Couronne de New-Westminster avec le cas actuel.

Dans tous le cours de l'enquête, M. Ogilvie a démontré qu'il considérait que cette commission était une commission le chargeant de tenir une cour d'assises, et non une commission d'enquête, c'est-à-dire que, vu la présentation de graves actes d'accusation, les personnes impliquées devaient être présentes, les accusations leur être communiquées, l'occasion de se défendre leur être accordée ; et l'on entendit des avocats, et l'on observa les plus grandes formalités à différentes parties de l'enquête. Mais subséquemment, il se départit de cet esprit pour adopter une autre conduite, et il résolut de remonter au delà du 25 août pour obliger M. Fawcett, l'un des fonctionnaires du gouvernement, imaginant certain système contraire à ce qu'autorisait la commission d'après M. Clement. On siégea irrégulièrement et l'on reçut des déclarations solennelles lorsqu'on pouvait faire faire ces déclarations aux témoins qui avaient déposé, et cependant, au début ces messieurs avaient procédé comme s'ils eussent siégé dans une cour d'assise, et non en vertu d'une commission d'enquête. Je vous renverrai aux pages 8, 9, 12, 14, 33, 34, 50, 213 et 258 de la preuve pour constater que tous ceux qui osaient ouvrir la bouche devant ce tribunal—ce que croyait être M, Ogilvie, accompagné de son conseiller,—devaient formuler l'accusation au sujet de laquelle ils désiraient être entendus, et notifier les personnes accusées.

Voyez la différence entre la conduite de cette commission et celle de la commission Archer Martin. Le commissaire Martin écrivit au secrétaire du département de l'Intérieur :

Veuillez me fournir tous les renseignements que vous pourrez trouver au département afin que je puisse poursuivre l'enquête. Envoyez-moi la permission de retirer du bureau de télégraphe du chemin de fer Canadien du Pacifique toutes les dépêches qu'on y a expédiees de 1895 à 1898, afin que je puisse toutes les vérifier. Autorisez-moi à faire une investigation complète de ce district et à passer ensuite à un autre. Mettez de l'argent à ma disposition pour assigner tous mes témoins. Je présume que ce que veut le ministre, c'est que je m'enquiers à fond de cette affaire.

M. Ogilvie, lui, a interprété autrement le caractère de ses fonctions. Il a dit par ses paroles ou par ses actes : "Précisez vos accusations, notifiez les personnes impliquées de toute manière, et lorsque celles-ci auront été mises en demeure de se défendre nous procéderons à examiner la cause. Bien que le conseil exécutif m'ait nommé commissaire pour m'enquérir de cette matière, j'entends me constituer juge d'assises ; et comme M. Clement, fonctionnaire de l'Etat et homme versé dans la loi, m'est adjoint, je rendrai les décisions, mais ces décisions m'auront été dictées par M. Clement. Je ne suivrai pas la loi, mais je me départirai de mes fonctions pour laisser M. Clement les remplir lorsque toutes les affaires en question seront soulevées. Il lui sera loisible d'intimider les témoins à sa guise, de leur dire qu'ils déraisonnent, et d'arrêter les décisions que la cour devra rendre."

On voit à la page 8 que les lois de la preuve devaient être appliquées . Les lois de la preuve !... Examinez cette commission d'enquête émise au sujet de l'agence des bois de la Couronne de New-Westminster, et voyez comme le commissaire a été guidé par les lois de la preuve. Vous trouverez la correspondance échangée entre lui et le département, et ce qui a formé la base de ses procédures, et les copies des documents dont il s'est servi aux fins de la commission d'enquête. Le commissaire, dans ce cas a procédé en s'inspirant de l'esprit voulu. Il était animé du désir de découvrir quelque chose de répréhensible. Mais ici, c'est la méthode contraire même qu'on a adoptée. N'est-il pas naturel, alors, de présumer qu'on voulait tout trouver parfait, et que M. Ogilvie en a tenu compte ?

Comparez la manière dont on s'est conduit envers d'autres avec le traitement qu'on a fait subir au nommé Pulford, dont il a déjà été question. Pulford fut emprisonné en raison d'actes que M. Ogilvie, aidé des conseillers avait jugé dignes de ce traitement. Les accusations devaient être spécialement formulées, des avis devaient être donnés, et toutes les formalités de ce genre devaient être observées. Cependant, on fit

subir à Pulford un interrogatoire, et parce qu'on s'imaginait que cet homme était agent de certaine association conservatrice de la ville d'Ottawa—laquelle n'a jamais existé—M. Ogilvie eut recours à la méthode de l'ancienne Chambre étoilée pour torturer le témoin, lui ordonnant de déclarer ce qu'il savait, sans s'occuper d'aucune accusation, sans s'occuper de l'assignation de qui que ce soit, et lorsqu'il ne répondait pas d'une manière satisfaisante, il le mettait au cachot, lui faisant subir cette peine parce qu'il ne fournissait pas les renseignements généraux qu'il était réputé posséder. Cependant, on finit par constater que ce jeune homme ne connaissait virtuellement rien, et qu'il n'avait été autorisé par personne à adopter une attitude quelconque. D'un autre côté, chaque fois qu'on tentait de démontrer la culpabilité d'un fonctionnaire, ou de procéder à la preuve au sujet de toute particularité de l'état de choses qui existaient là, on était astreint aux règles de la preuve, et il fallait préciser les accusations, et ne pas négliger l'importante formalité de mettre en demeure de se défendre les personnes accusées, directement ou indirectement.

De la même manière on imposait des conditions. Ainsi, comme il appert de la page 10 de la preuve, relativement aux commodités à être accordées aux personnes demandant à la commission de faire des recherches dans les registres, M. Armstrong a demandé si les registres du bureau du commissaire des mines d'or seraient accessibles, et l'on a répondu dans l'affirmative, mais en imposant la condition qu'il faudrait déclarer l'endroit auquel ces recherches devaient se rapporter. Or, voilà une décision qu'on constatera contraire à l'esprit de la commission Martin, ainsi que le toutes ces commissions d'enquête. Il fallait préciser à ses propres risques l'endroit particulier au sujet duquel on voulait faire un examen, sinon il n'était pas permis de consulter ces registres. Comment, M. l'Orateur, le sentiment convenable de ses devoirs aurait dû faire comprendre à M. Ogilvie que ces hommes-là devaient être considérés comme des aides, et non comme des poursuivants, non comme des hommes présentant des actes d'accusation—bien qu'ils eussent mentionné certaines plaintes. Il aurait dû se considérer comme chargé de s'enquérir, et considérer ces hommes-là comme des aides. Mais il a procédé dans un esprit tout à fait différent.

Après avoir posé ces règles rigoureuses et rigides qui appartiennent aux tribunaux judiciaires, M. Ogilvie fait encore preuve d'incompétence dans l'accomplissement de sa charge en permettant au capitaine Starnes, un très excellent homme, il n'y a pas de doute,—de venir, sans avoir prêté serment, donner comme témoin à la commission des renseignements concernant une matière au sujet de laquelle une preuve sous serment était reçue.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER.

La page 41 indique le langage dont se servait M. Ogilvie lui-même, en conduisant cette enquête. J'attire spécialement l'attention là-dessus. Nous savons tous la manière dont Jeffreys, anciennement, en Angleterre, traitait ceux qui se présentaient en cour. Peut-être M. Ogilvie n'est-il pas tout à fait son rival, mais je ne crois pas qu'on veuille prétendre que son langage fût de nature à encourager qui que ce soit à se présenter devant lui ou à l'aider à poursuivre l'enquête.

Après que M. McDougall et M. Armstrong eurent, d'une façon raisonnable, et en des termes calmes et modérés, discuté cette question de juridiction, ce qu'ils firent presque comme s'ils eussent été versés dans la loi, et après que M. Clement eut déclaré à M. McDougall qu'il déraisonnait, voici le langage dont M. Ogilvie osa se servir, et que j'extrais de la page 76 :

Le COMMISSAIRE.—Vous devriez avoir quelque respect envers vous-même, M. McDougall, si vous n'en avez point envers les autres. Votre opinion ne fait pas loi en ce pays. Je suis heureux de le dire. Il vaudrait mieux que vous vous restreigniez. Vous vous présentez aux bureaux du gouvernement pour insulter des gens qui sont tout aussi intelligents et tout aussi respectables que vous, M. McDougall. J'aimerais à vous voir observer une certaine mesure de bienséance devant cette commission.

Je prierais les avocats de cette Chambre de faire un rapprochement entre ce langage et celui de Jeffreys.

M. McDOUGALL.—Le point a été soulevé en cour, monsieur.

Le COMMISSAIRE.—Exprimez-vous en termes convenables, sinon je n'écouterai pas davantage vos remarques.

M. McDOUGALL.—Je suis absolument prêt à en accepter les conséquences.

Le COMMISSAIRE.—Je vous donnerai une leçon de civilité si vous ne vous conduisez pas d'une manière convenable.

M. McDOUGALL.—Je suis prêt à recevoir toute leçon de civilité.

Le COMMISSAIRE.—Dorénavant modérez-vous lorsque vous vous adressez à quelqu'un. Si vous avez des accusations à porter contre la valeur de la commission, faites-le d'une manière convenable.

Eh bien ! Personne ne défendra l'esprit que dénote ce langage. Et si l'on se transporte aux pages 75 et 76, rapportant ce qui a précédé cette explosion de la part de M. Ogilvie, on ne trouvera pas la moindre provocation de cette manifestation de colère et d'insolence dont M. Ogilvie s'est rendu coupable.

Je vous signalerai encore la page 68, à titre d'exemple de l'incompétence montrée par M Ogilvie dans l'exécution de ses fonctions. Dans le cours de l'enquête, Bolton, l'un des fonctionnaires de l'administration, étant examiné, voici la manière dont M. Ogilvie essaya de faire face à M. McDougall, qui interrogeait le témoin. Le commissaire avait clairement tort. Voici ce qui s'est passé :

Q. Mais vous avez juré, en réponse à l'une de mes questions, que vous n'aviez jamais entendu dire qu'il y eût quelque chose de la nature du trafic des permissions de passer ? R. Je ne pense pas l'avoir juré.

Q. Mais vous m'avez affirmé que vous ne l'aviez jamais entendu dire?—R. Je ne le pense pas.

Q. Peut-on consulter la déposition pour voir s'il a déclaré qu'il n'a jamais entendu dire qu'on ait trafiqué des permissions de passer?

M. BOLTON.—J'ai connaissance d'avoir entendu parler d'une chose comme celle-là.

M. TABOR——

L'avocat de M. Bolton.

——Combien de fois les témoins doivent-ils se voir poser les mêmes questions, répétées sans cesse? Il existe des règles posées par les plus hautes autorités, et ces règles doivent s'appliquer ici. Voici deux messieurs qui interrogent le témoin en même temps, et qui demandent la même chose mainte et mainte fois.

Le COMMISSAIRE.—Je remarque que certaines questions sont posées mainte et mainte fois.

M. MCDOUGALL.—Ce serait un curieux état de choses, d'après la loi, qu'on ne puisse demander à une personne ayant juré une chose, si elle a juré qu'elle était positive ou non. J'aimerais qu'on consultât la déposition.

Le sténographe consultant ses notes, constate que la question à laquelle il est fait allusion était: "Avez-vous jamais entendu parler de quelque trafic des permissions de passer?—R. Non, monsieur.

Ainsi, M. McDougall avait raison, cependant, au lieu de recevoir l'approbation du tribunal au sujet de sa manière raisonnable et juste de contre-interroger le témoin, chose même qu'il aurait dû faire pour répondre au désir de la cour, il vit jeter de l'eau froide sur ses efforts.

On trouve encore un exemple de la faiblesse de ce commissaire à la page 201. J'ignore s'il était alors accompagné ou non de son conseiller. On examinait M. Woodworth, avocat de l'endroit, et l'on essayait d'obtenir de lui les renseignements qui lui avaient été communiqués en sa qualité professionnelle. Voici ses paroles et celles du commissaire:

M. WOODWORTH.—Je ne puis rien me rappeler en ma qualité d'avocat, où j'aie des renseignements. Si j'en avais, je serais bien aise de répondre, car j'ai été froissé de la manière dont les choses se sont passées.

La situation est fâcheuse pour moi.

Le COMMISSAIRE.—La situation est fâcheuse pour moi également. Le public peut ne pas comprendre cela; et si je ne vous oblige pas à déclarer ce que vous savez, on croira que je suis dans le courant autant que les autres. J'étudierai l'affaire, et je vous donnerai mon avis à cet égard.

Eh bien! N'est-il pas ridicule qu'un homme placé dans cette position s'occupe le moins du monde de ce que le public pense? Cet homme était accompagné d'un conseiller, mais il n'avait pas moralement le courage, il n'avait pas l'énergie ou l'expérience. Je ne dis pas qu'il était malhonnête, mais toute sa conduite indique, et cette réponse le démontre absolument, qu'il n'était pas apte à remplir ses fonctions d'une manière impartiale et convenable.

La page 246 contient une décision. Nous voyons là une chose des plus étranges. Au moment même où l'intérêt s'éveille et où l'on suppose que l'enquête va maintenant dévoiler quelque chose d'important, le commissaire impose le silence et une lacune se produit. Il a réellement empêché le sténographe de continuer à prendre ses notes.

J'aurai quelque chose à dire au sujet du juge Maguire. En m'adressant à la Chambre dans une circonstance antérieure, j'ai fort regretté d'avoir l'occasion d'en parler directement, parce que son nom était mentionné incidemment dans le journal que j'ai cité. Mais cette enquête indique un état de choses extraordinaire relativement au juge Maguire et au juge Dugas. Chose dont le Solliciteur général, comme tout autre avocat de cette Chambre, conviendra avec moi, ces juges se conduisent d'une manière très peu convenable en conseillant en particulier les commissaires de mines d'or relativement à ce qu'ils devraient faire dans un cas, ou hypothétique ou réel, de la nature de cas qui peuvent leur être soumis en leur qualité judiciaire. En outre, la preuve démontre que ces messieurs s'adressent au commissaire des mines d'or pour obtenir des droits de mine. L'enquête même de cette commission a révélé, ce que j'avais toujours ignoré jusqu'ici, que le juge Maguire était le conseil particulier de M. Fawcett, et que celui-ci, en qualité de commissaire des mines d'or, accordait au juge Maguire des concessions minières.

Tout en attaquant cette commission pour le motif qu'elle n'aurait jamais dû exister telle que constituée, parce que le commissaire n'était pas l'homme qu'elle requérait, je déclare que son enquête démontrera à tous ceux qui la liront qu'il y a lieu de s'alarmer de la façon la plus grave, et que cette enquête prouve la conduite la plus abominable de la part des fonctionnaires à droite et à gauche, conduite si affreuse, que si j'avais besoin de justifier des soupçons que j'ai déjà exprimés en cette Chambre, je n'aurais qu'à évoquer l'instruction de la commission Ogilvie. Mais il y a loin de là à ce que devrait être une enquête.

Ecoutez ce que dit la preuve à la page 246:

M. FAWCETT.—J'ai l'avis du juge Maguire, suivant lequel j'ai agi dans des cas subséquents. C'est la décision rendue par le juge Maguire dans un cas identique, cas où le droit de l'acheteur fut reconnu, bien que le droit de mine eût été annulé.

Voilà la décision du juge Maguire dans un cas identique. Cette décision n'est pas rendue en cour, c'est une opinion du juge de la cour Supérieure.

Par le Dr Bourke:

Q. Quel claim obtint McDonald?—R. Le n° 16B au Dominion.

Q. Mais cela a trait à un autre claim du Dominion?—R. Oui; c'est là un cas que j'ai soumis au juge Maguire. J'ai ici les sommations que j'ai soumises au juge Maguire, relativement au claim n° 160 situé en aval du Dominion, et c'est là la réponse du juge.

Ma prétention est que si le juge n'avait jamais eu d'intérêt dans des droits miniers, il aurait eu tort de donner des avis à ce fonctionnaire. Qu'un membre de cette Chambre essaie d'obtenir un avis d'un juge

de la province de l'Ontario, et je vois d'ici la réponse qu'il recevra. Mais que penser du cas où le commissaire des mines d'or reçoit l'avis d'un juge qui s'adresse à lui, ensuite, pour obtenir des claims ?

Q. Cela a trait à Murphy. Quelle était la nature des rapports de Murphy avec McDonald ?—R. C'est là une décision identique. J'étais à vous donner mon autorité me justifiant de faire des choses de ce genre.

Q. Le juge a décidé cela dans le cas de Murphy, et vous. Le cas de M. McDonald était-il celui d'acheteur de bonne foi ?—R. Oui.

Q. Etait-ce inclus dans votre liste de locations nouvelles ?—R. Non, la chose s'est présentée subséquemment.

Q. Ça me semble être un cas isolé.—R. Eh bien ! oui, ce fut le cas dont on parle. J'ai soumis la chose au juge Maguire pour obtenir son avis, afin de pouvoir me guider sur cet avis désormais. C'est le seul cas qui s'était présenté, jusqu'alors.

Q. Vous ne prétendriez pas appliquer cela à un cas où l'acheteur n'aurait rien payé sur le prix du claim ? —R. Je ne connais rien au sujet du paiement du claim : cela est absolument étranger au cas.

Q. Cela était absolument étranger au cas ?

Le COMMISSAIRE.—Les sténographes n'ont pas besoin d'écrire cela. Nous ne sommes pas pour prendre note de ces déclarations.

Parvenu au cœur même du plus effroyable scandale, sur le point de le pénétrer parfaitement, le juge cherche à s'enquérir de l'affaire en disant : " Les sténographes n'ont pas besoin d'écrire cela ! "

Du reste, prenons l'opinion même de M. Ogilvie au sujet de ce qu'était cette enquête. Il la méprisait un peu lui-même. Voici ce qu'il dit à la page 186 :

Le COMMISSAIRE.—Nul ici ne peut expliquer pourquoi on a fait cela.

Dr BOURKE.—Je puis l'expliquer, et M. Fawcett également.

Le COMMISSAIRE.—Ce n'est qu'une investigation " ex-parte " ; une partie des gens sont ici, et une partie à Ottawa..

Voilà la grande enquête Ogilvie, stigmatisée par le commissaire pour avoir été seulement une investigation " ex-parte ".

Naturellement, il s'imaginait—et l'on voit qu'il a interrompu toute la preuve—qu'il était de son devoir d'empêcher les témoins d'impliquer tous ceux qui n'étaient pas en cour. Ainsi, s'il survenait quelque chose contre le major Walsh, le major Walsh n'était pas présent ; contre M. Wade, M. Wade n'était pas arrivé ; contre tout autre fonctionnaire, il fallait attendre, car ces hommes étaient ou absents de la région ou leur retour n'était pas encore effectué. C'est de cette façon qu'il comprenait, bien ou mal, ses devoirs.

Si l'on parcourt ensuite les pages 12, 15, 72, 74, 75 et 76 de la preuve on se demandera comme je me le suis demandé, qui a soulevé cette question touchant le 25 août, c'est-à-dire touchant cette prescription, applicable jusqu'à ce qu'on n'eût plus les mineurs dans son chemin, jusqu'à ce que la commission des mineurs se fût dispersée, mais ensuite laissé de côté parce que M. Fawcett voulait venir à Ottawa. On a alors tranché la difficulté en disant que les témoins auraient fait des déclarations qui n'étaient pas sous serment. Mais on a adopté cette dernière attitude après seulement qu'on eût mis virtuellement ceux qui avaient demandé l'enquête, hors d'état de se présenter en cour, en leur déclarant que la commission n'avait pas juridiction pour recevoir toute preuve quelconque relative à un acte antérieur au 25 août 1898, et qu'elle ne la permettrait pas. Je demande au ministre de l'Intérieur—qui, je suppose, aura quelque chose à dire à ce sujet—s'il croyait, lorsque me fut fait personnellement, en décembre 1898, la demande d'envoyer à M. Ogilvie les renseignements que je possédais, qu'il avait limité le sujet de l'enquête au 25 août 1898, et alors, si c'était là son idée ou l'avis du gouvernement, pourquoi la correspondance qui s'est échangée entre son sous-chef et moi ne contenait-elle rien dans ce sens ? Cependant, avant que personne eût soulevé de question de prescription relativement aux actes antérieurs au 25 août, laquelle éloigna de la cour ceux qui se seraient réellement occupés de l'enquête, pour y laisser M. Fawcette conduire celle-ci de cette manière irrégulière qui l'accommodait, M. Ogilvie, dans les citations que j'ai faites, dit plus d'une fois que cette question a été soulevée. Qui l'a soulevée ? Elle n'a pas été soulevée devant lui, elle l'a été, comme il le déclare à la cour, lorsqu'on a parlé de demander au juge Dugas l'émission d'un mandamus, et la preuve mentionne qu'il s'était consulté avec ce dernier.

Avec quel autre se serait-il consulté ? Il avait son conseiller, et il avait ses coudées franches avec le juge, et celui-ci avait des intérêts dans des droits de mine, comme je le démontrerai, absolument de même que le juge Maguire. Il y avait là ce petit cercle, où prévalait l'avis qu'on pourrait étouffer l'enquête à sa naissance.

Puis vient le rapport même.

Je tâche de restreindre mon langage aux limites de la modération et de la générosité en cette matière, mais, je l'avoue, l'état de choses qui m'apparaît me consterne. Je prends le soin d'appuyer mes assertions du témoignage soit des faits soit des renseignements, et la Chambre et le public pourront juger par eux-mêmes.

Je prétends que nul ne peut lire attentivement la preuve, ainsi que le rapport de M. Ogilvie, sans en arriver à la conclusion que celui-ci a entièrement prouvé son incompétence à apprécier les témoignages, qu'il n'a pas même compris ce qui constitue le crime, et qu'il a passé sur les matières criminelles comme sur celles qui ne donnaient lieu à aucune réprobation.

Voyons le cas dont il est question à la page 7 de son rapport, qui circule depuis quelque temps en cette Chambre :

Le premier jour a été consacré à l'examen des accusations de corruption portées contre les fonctionnaires du bureau du commissaire des mines d'or, à raison

de l'acceptation de dons offerts en vue d'obtenir l'accès à ce bureau ——

M. FOSTER : C'est ce qu'il nous déclare.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER :——

——Il en est résulté qu'un portier du nom de Villeneuve, qui a exercé les fonctions de constable spécial dans l'administration de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest et qui pendant quelque temps avait conduit les attelages de chiens, a été convaincu d'avoir accepté de l'argent pour laisser entrer des gens avant leur tour dans le bureau. Nul autre n'a été impliqué d'aucune manière, si ce n'est qu'une certaine partie de la preuve a démontré que des commis avaient reçu une rémunération de gens étrangers au bureau pour s'occuper de travaux exécutés avant et après les heures réglementaires. La chose est d'occurrence si ordinaire, qu'on l'a admise immédiatement, et que nul n'a tenté de la nier.

Voilà une déclaration étrange. C'était un crime de la nature la plus grave. Cette commune coutume d'accepter de l'argent à raison de travaux exécutés avant et après les heures de bureau constituait une infraction aux dispositions du code criminel. Cependant, c'était d'occurence si ordinaire que nul n'a tenté de le nier ! Or, voilà qui forme une partie très importante de la preuve condamnant toute l'administration du Yukon, savoir : que tout était disposé de manière, et qu'il y avait tant de confusion, que tous ces commis acceptaient de l'argent à raison de travaux exécutés avant et après les heures de bureau, alors que tout le grief consistait en ce qu'on ne pouvait obtenir l'expédition de la besogne durant les heures réglementaires.

M. FOSTER : Pourquoi ne le pouvait-on pas ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : La question est pertinente. En effet, la raison en est que les choses étaient disposées de manière que, d'après la preuve telle qu'exposée par M. Ogilvie, il était tout simple d'accepter une rémunération à raison de travaux exécutés avant ou après les heures de bureau. La corruption était là, et qu'elle y fût ou non, la chose constituait une offense criminelle.

Ce nommé Villeneuve, dont M. Ogilvie parle si légèrement, était, d'après la preuve, un homme illettré. Il ne savait ni lire ni écrire. On lui a assigné un endroit dans le bureau de M. Fawcett, sans que celui-ci exprimât d'aucune manière son sentiment à cet égard. C'est un pauvre homme dépourvu d'éducation, qu'on employait à faire fonctionner là le système des permissions de laisser passer. Il accepta des pots-de-vin. Puis, assigné comme témoin il se parjura devant M. Ogilvie, en affirmant qu'il n'avait pas commis ce dont l'accuse M. Ogilvie. Et celui-ci passe sur ce parjure, il passe sur le scandale de sa nomination, ainsi que sur les circonstances étranges, se rattachant à Villeneuve et à M. Fawcett, dont je me propose de parler relativement à ce cas si légèrement mentionné par M. Ogilvie.

On trouve à la page 41 la preuve que M. Villeneuve ne savait pas lire, et à un autre endroit la preuve démontre que cet homme, qui avait été placé là pour faire entrer les gens dans le bureau, avait été employé comme conducteur d'attelage de chiens. Ses qualités le rendaient propre aux fonctions de cet emploi. Autant que je puis m'en assurer par ce rapport, il n'appert pas qu'il ait rempli la charge de constable spécial dans la gendarmerie à cheval. Il appert, à la page 43 de la preuve, qu'il a été conducteur d'attelage de chiens, et qu'il a été employé comme portier sans l'autorisation du commissaire des mines d'or. C'est à la page 56 de la preuve qu'il appert qu'il n'était pas sous les ordres du commissaires des mines d'or. Il était placé dans le bureau de M. Fawcett.

D'après mes renseignements, je n'ai pas lieu de faire à M. Fawcett de reproche plus grave que celui d'avoir fait preuve du commencement à la fin d'une pitoyable et déplorable faiblesse. Il avait peur non seulement du chuchotement du major Walsh, mais même de son ombre. Il n'osait guère avoir un sentiment à lui. Même une femme lui murmurant à l'oreille quelque chose à faire, en se présentant pour obtenir un privilège par suite des instructions du major Walsh, pouvait parvenir à ses fins, d'après la preuve, laquelle tend à démontrer que celui-ci lui avait envoyé cette femme.

Ils ont violé les lois et règlements, et il semble que, dans le cours de cette malheureuse affaire, le major Walsh ait tenu M. Fawcett sous l'empire de la terreur. Il est prouvé que les fonctionnaires, placés sous la conduite du commissaire de l'or pour prendre soin du public, et que l'homme préposé à la régularisation de l'entrée du public, n'étaient pas là d'après l'ordre du commissaire de l'or, et que ce dernier ignorait même quels devoirs ils avaient à remplir. On voit, page 56 de la preuve, que Villeneuve, convaincu d'avoir fait de l'argent avec ces passes, était, d'après le rapport de M. Ogivie, une des créatures du major Walsh, et travaillait sous ses ordres. M. Fawcett ignorait qu'on eût émis ces passes, comme on le voit à la page 57 de la preuve, et Villeneuve avait reçu avis d'accepter des passes de ceux qui entraient au bureau de M. Fawcett ou en sortaient, ainsi qu'il appert à la page 59. Cet homme dont M. Fawcett ne savait rien, était préposé à l'observance de ce qu'on appelle les règlements, se rapportant à l'entrée des mineurs dans le bureau de M. Fawcett, ainsi qu'il appert aux pages 31 et 45 de la preuve. Il y a, dans ce rapport, des choses extraordinaires au sujet de ces passes. M. Fawcett dit qu'il n'y avait pas de système de passes (page 59 de son témoignage).

M. FOSTER : Quel était ce système de passes ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Les pages que je viens de mentionner font

voir que ce système se résumait à un règlement établi pour permettre aux hommes d'entrer dans le bureau et d'en sortir, chacun à leur tour. D'après l'explication officielle qui en est donnée, le système des passes, c'était cela, mais, d'après l'accusation que ce témoignage doit corroborer en grande partie, c'était simplement un plan combiné pour dépouiller le public, c'était un palliatif du vol. L'ignorance de Villeneuve a fourni à un nommé McGill l'occasion de jouer un rude tour, un tour des plus déshonorants. Il se fit d'un morceau de papier, une passe semblable à celles dont on se servait, et la vendit à un pauvre mineur pour $10 ; celui-ci présenta à Villeneuve le document forgé, et passa. Je ne pouvais rien savoir du système de passes, dit M. Fawcett, car il n'y en avait pas. Villeneuve est convaincu d'avoir accepté de l'argent pour admettre des gens avant leur tour dans le bureau, mais je ne pense pas qu'on s'en soit occupé et qu'on l'ait défendu comme il convenait. Ainsi qu'il le dit, il travaillait sous la direction de Hurdman. On lui avait dit de prendre ces passes, et naturellement, en deux ou trois occasions, il a préféré prendre l'argent. Quoi qu'il en soit, Fawcett prétend qu'il n'y avait pas de système de passes ; mais, qu'on le remarque, il admet, en même temps, que Villeneuve avait reçu avis de recevoir des passes de Hurdman et de Bolton, deux de ses commis. Ce Hurdman, si ma mémoire est fidèle, est justement cet employé à $2 par jour, qui remplissait de si hautes fonctions sous la direction de M. Fawcett, et qu'on avait envoyé là-bas avec tous les pouvoirs du gouverneur général du Canada en conseil et du ministre de l'Intérieur. C'est ce que nous avions à payer à un fonctionnaire, pour l'accomplissement de ces importants devoirs. Qu'on le remarque, Villeneuve avait reçu avis de prendre ces passes de Hurdman et de Bolton. Pouvait-il les différencier les unes des autres ? Je l'ignore ; mais McGill s'est convaincu lui, qu'il ne le pouvait pas, car il a vendu une passe qui n'était ni celle de Hurdman, ni celle de Bolton. Ce système de passes est chose absolument extraordinaire ; pendant que, sous l'inspiration de son innocence, M. Ogilvie en parle d'une manière toute superficielle, l'accusation comporte que c'était un système de corruption organisée dont ont profité et McGill et les employés du gouvernement au point de pouvoir se suffire à Dawson City avec un salaire de $2 par jour. Bolton, un de ces fonctionnaires, dit, au sujet de ce système de passes, page 63 :

Q. Savez-vous s'il y a d'autres commis qui ont donné des passes, pour entrer dans le bureau ?—R. Non, monsieur.

Q. Qui était censé donner des passes ?—R. A coup sûr, je l'ignore. Il y avait, dans le bureau, différents garçons qui en donnaient. On se dirigeait, à la file, vers les différents guichets ; s'il y avait cinq ou six hommes devant un guichet avant dîner ou avant quatre heures, ils leur donnaient des passes pour venir au bureau après dîner ou le lendemain matin.

Q. Il y avait trois guichets où les commis pouvaient donner des passes ?—R. Oui ; les commis donnaient des passes aux hommes à leurs guichets respectifs.

Voyons, page 39, ce que dit ce pauvre Villeneuve, d'après le jugement de la cour, seule victime :

Q. Vous aviez pris sur vous de laisser entrer les gens au bureau. Vous n'aviez reçu de M. Fawcett aucune autre instruction que de dire que vous n'aviez pas à veiller à la porte ?— R. Oui.

Q. Pourquoi n'avez-vous pas obéi à l'ordre de M. Fawcett de ne pas prendre de passes ?—R. Eh bien ! quand l'homme qui veillait au dehors me présentait un petit morceau de papier en disant : cet homme est en état, faites-le entrer, j'étais obligé de le prendre.

Il dit encore, page 31 :

Q. Vous est-il arrivé d'accepter une passe de quelque mineur à la porte ?—R. Oui, je recevais les passes du constable spécial à la porte.

Q. Avez-vous déjà reçu de vos propres mains, une passe de quelqu'un des mineurs, pour le faire entrer ? —R. Oui.

Q. Vous est-il jamais arrivé de recevoir des passes des mineurs à cette fin ?—R. Je ne saurais dire, je ne m'en souviens pas.

Q. Vous est-il souvent arrivé de recevoir des passes ? —R. Quelquefois ?

Q. En avez-vous reçu tous les jours un grand nombre? —R. J'en recevais presque tous les jours quand j'étais à la porte.

Q. Ces passes étaient-elles toutes semblables ou toutes différentes ?—Toutes différentes. Il y en a que je n'ai regardées. Aussitôt que je croyais reconnaître que c'était des passes, je les mettais dans ma poche.

Q. Qu'est-ce que vous en faisiez ensuite ?—R. Je les brûlais.

Q. Pourquoi ?—R. Parce qu'elles n'étaient pas estampées.

Q. Au début, les passes que vous receviez ne portaient-elles pas seulement l'estampe du bureau ?— R. Oui.

Q. Mais les passes qui portaient l'estampe du bureau n'étaient-elles pas signées ?—R. Oui.

Q. Etaient-elles semblables à celles qu'on vous a montrées ?—R. Oui.

Q. Portaient-elles toutes l'estampe du bureau?— R. Non, il fallait les estamper après les heures du bureau.

Q. Il restait au bureau des gens qui voulaient avoir une passe de M. Hurdman, pour y entrer après-dîner ou le lendemain matin, car, après avoir attendu si longtemps à la porte, il n'était que juste, je pense, qu'ils fussent admis tout d'abord, quand ils reviendraient.

Q. Ces passes étaient-elles valables pour toute l'après-dîner et pour toute la nuit ?—R. Pour un jour. Il s'en trouvait en retard tous les jours.

Q. Avez-vous refusé des passes ?—R. Non monsieur. Je l'ai fait dans le commencement, mais on m'a dit de ne plus en refuser une seule.

Q. Qui vous l'a dit ?—R. Les commis du bureau.

Q. Lequel ?—R. M. Hurdman.

Q. Avez-vous reçu des instructions de M. Fawcett à ce sujet ?—R. Non, monsieur.

Q. Vous ont-ils dit de faire entrer quiconque serait muni d'une passe ?—R. Oui.

Q. Qui vous l'a dit ?—R. M. Hurdman.

Voici maintenant, quant au système de passes, le témoignage de Frank Gibson, un autre commis dont le commissaire de l'or ne savait rien ; à la page 44, Gibson, employé au bureau depuis la fin de juillet jus-

qu'au 16 octobre, a rendu le témoignage suivant :

Q. Vous a-t-on donné quelque instruction quant à l'entrée des mineurs au bureau ?—R. Non, monsieur. Ils devaient y entrer à leur tour, et d'après la liste qu'on en dressait au dehors.

Q. Il y a eu successivement plusieurs systèmes durant l'été ?—R. Oui monsieur, un ou deux.

Q. On donnait des numéros d'ordre ?—R. Oui, monsieur.

Q. Avant cela, on entrait sans ordre au bureau ?—R. Eh bien ! Je ne saurais le dire.

Q. Qui distribuait les numéros ?—R. Je ne m'en souviens pas. Peut-être M. Bolton ; je crois qu'il était le principal commis.

Q. Voulez-vous dire que Bolton donnait des passes ? En a-t-il reçu de Villeneuve ?—R. Je le crois.

Q. Savez-vous que Villeneuve avait à s'occuper beaucoup des règlements concernant l'entrée des mineurs au bureau ?—R. Oui, c'est ce que j'ai compris.

Q. S'en occupait-il plus que le constable ?—R. Au meilleur de ma connaissance, oui.

Q. Est-ce lui qui, de fait, veillait à l'entrée des mineurs au bureau ?—R. D'après la connaissance que j'en ai, oui.

Ce pauvre illettré qu'on a trouvé coupable de s'être fait voler de toutes manières, c'est lui, qui, d'après Gibson, avait charge de veiller à l'entrée des mineurs au bureau. Est-il possible de douter qu'il y eût des gens cachés dans l'ombre, derrière lui ? Gibson continue, page 45 :

Q. M'avez-vous fait signe de percer la foule, et m'avez-vous obtenu mon entrée pour l'heure où la porte s'ouvrirait après-dîner ?—R. Je l'ai fait, sous ma propre responsabilité.

Q. Pourquoi m'avez-vous reproché, doucement, de n'avoir pas donné d'argent au portier ?—R. Je ne me souviens pas de vous avoir fait de reproches ; j'ai pu vous demander, tout au plus, pourquoi vous ne lui aviez pas offert de prendre un verre, ou quelque chose comme cela.

A la page 51, vous verrez qu'il était permis à ces fonctionnaires de réglementer les passes, comme on l'a déjà lu dans le rapport de la preuve, car, jure M. Hurdman :

Q. M. Fawcett vous a-t-il donné quelque instruction précise concernant l'entrée des gens, à leur tour, ou en dehors de leur tour ?—R. Non, absolument aucune.

Ainsi, c'est M. Fawcett qui préside au bureau, mais c'est le major Walsh qui appointe un homme qui a permission et pouvoir de se créer des rentes par la manipulation d'une affaire de cette nature. Si les honorables députés en veulent la preuve, je leur citerai les pages 107, 108 et 123 du rapport des témoignages. M. l'Orateur, je suspendrai l'examen de ce point pour vous signaler un détail extraordinaire. Sur ce détail, le commissaire se garde d'appuyer comme s'il avait oublié que la preuve, telle que faite, avec ce qu'on sait si bien être arrivé, constitue, d'après le code pénal, un crime. A la page 114, il y a une solution de continuité extraordinaire dans le témoignage qui conduisait à la révélation d'un fait important, d'un fait sur lequel je me propose de baser une accusation. E. D. Bolton a fait, sous serment, un aveu bien étrange. Je déclare, dès à présent, qu'il paraît être arrivé une autre lettre confidentielle qu'on n'a pas encore produite à la Chambre. Bolton déclare que M. Deville a écrit aux fonctionnaires qu'ils ne pouvaient prendre de "claims." Je le dis dès maintenant, afin qu'on me reprenne si je me trompe. Concernant ce qu'a dit le ministre de l'Intérieur, savoir : qu'il ne s'était pas donné d'instructions en dehors des conversations qu'il avait eues avec Wade, et de l'arrêté du conseil, qu'on avait passé concernant le pouvoir des fonctionnaires de prendre des " claims ", Bolton jure, page 114, ce qui suit :

La lettre que m'a adressée M. Deville disait que je n'aurais pas le pouvoir de faire enregistrer de claim en mon nom.

Cette lettre, on ne l'a pas encore déposée sur le bureau de la Chambre. De crainte que je l'oublie, je ferai remarquer, dès à présent, qu'un des plus curieux points de cette affaire, ce n'est pas simplement le correspondance confidentielle, mais le fait de cacher à la Chambre à cettte époque avancée de la session, précisément les renseignements les plus essentiels, que la preuve démontre avoir existé, et exister encore. J'ai parlé des minutes du conseil du temps du major Walsh, et je vois qu'on n'en a pas encore déposé une seule sur le bureau de cette Chambre, mais veuillez remarquer ceci, au milieu du témoignage de M. Bolton, page 114 :

Q. Cette question n'est pas pertinente, mais enfin on accuse plusieurs fonctionnaires d'avoir acquis des intérêts ; objectez-vous à dire si vous en avez acquis vous-même de cette manière ?—R. Non, monsieur, je n'en ai jamais acquis sous ce rapport.

Q. Ni directement, ni indirectement ?—R. Si je l'ai fait, je ne le sais pas.

Q. L'avez-vous fait, oui ou non ?—R. Non. Je n'ai aucun intérêt dans la crique Dominion.

Veuillez bien le remarquer, voici la sorte de réponses qu'a faites le témoin :

Q. Vous n'avez aucun intérêt du tout dans la crique Dominion ?—R. Non, pas de cette manière-là ni d'aucune autre manière, en tant que——

Pourquoi, je le demande, le commissaire était-il là ? Pour permettre à un fonctionnaire cité devant lui, de s'arrêter en si beau chemin ? Il interrompt les accusateurs, il les limite et les restreint, leur pose toutes sortes de questions, sous prétexte de contre-examen de la part du défendeur, mais il se garde d'aider à la découverte du crime. Mais je rendrai à M. Fawcett cette justice, qu'en l'absence du major Walsh, il a su faire retomber sur les épaules de ce dernier aussi bien que faire se pouvait, dans les circonstances, une accusation dirigée contre lui-même. En outre, page 53, un des commis échappe une parole importante comme moyen de justifier toutes les irrégularités, et dérangements, la confusion et le crime qu'on s'est permis dans ces bureaux. Les accusateurs, des hommes intelligents, propriétaires d'intérêts considérables dans cette partie du pays, déclarent que le système qui régnait là, était tel, que la corruption y

était devenue la chose la plus facile du monde, et donnait lieu à toutes sortes d'accusations. M. Tabor, avocat de la défense, comprend toute l'importance qu'il y a de protéger les témoins contre certaines révélations que l'on a tenté de faire, et il dit :

Q. Vous étiez très occupé?—R. Oui, monsieur.

Q. Personne autre que vous ne connaît les livres que vous teniez?—R. Je ne crois pas que personne fût capable de s'y comprendre, tant la presse de la besogne était grande, et tant j'avais d'ouvrage à faire. Les entrées s'y faisaient sans suite, sans ordre, car je n'avais pas le temps de les faire et d'être à la fois sur les criques.

Q. Ainsi, la presse de la besogne vous empêchait de faire attention à ce qui se passait au bureau ?

Je renvoie de nouveau au rapport de M. Ogilvie, page 8. Il y a lieu de s'étonner de ce qu'il dit, et de ce qu'il se borne à ne dire que cela au sujet d'une si sérieuse accusation. "Les gens du "Nuggett" ont accusé M. Fawcett d'avoir délivré à tort à Mme Emma Koch un permis de chercher des mines. La preuve démontre que M. Fawcett a mal compris cette femme qui, à l'époque où elle a demandé ce permis, ne parlait pas très bien l'anglais. La concession de ce permis n'était pas légale, comme de raison, mais rien ne démontre, que M. Fawcett, ni aucun de ses amis, en aient bénéficiés, Mme Koch lui étant parfaitement étrangère." Tout homme de bon sens, tout homme impartial verra, en lisant la preuve relative au permis de Mme Koch, combien M. Ogilvie était prévenu, indigne de faire cette enquête, et combien il s'est efforcé de protéger non seulement ceux qui avaient des intérêts directs dans cette affaire, mais aussi le major Walsh qui y était concerné pour des raisons si peu dignes. M. Fawcett lui-même n'y fait pas trop bonne figure. Je vous montrerai qu'après avoir d'abord nié l'accusation, il l'a ensuite admise, sauf à faire peser la responsabilité de l'offense sur le major Walsh, ce qui jette un flot de lumière sur ce que le commandement de ce dernier autorisait, et fait voir quel homme il était, quelle était son audace, et l'influence de cette femme sur lui, l'agiotage qu'il a pratiqué ; la conduite arbitraire qu'il a tenue, et la terreur qu'il inspirait à M. Fawcett. J'en reviens à la preuve : M. Fawcett nie d'abord l'accusation, puis, se voyant embarrassé, il en vient à parler de celui qui est responsable, et M. Ogilvie ne mentionne pas le nom de ce dernier, ni personne ne fait remarquer de faute de la part du major Walsh en cette affaire. L'accusation, numéro 2, produite par E. C. Allan et citée à la page 78, se lit comme suit :

A l'époque fixée pour l'émission des permis de chercher des mines, ainsi qu'il appert dans l'avis qu'il a donné à 10 heures de l'avant-midi, le 11 juillet, 1898, il a délibérément violé la lettre de cet avis, et délivré un permis à madame Koch, (il s'agit de M. Fawcett).

LE COMMISSAIRE.—Il y a aussi sur la liste, un cas contre M. Fawcett par rapport à madame Koch ; M. Fawcett est-il prêt à procéder sur ce point ?

M. FAWCETT.—Je ne me rappelle pas cette dame. M. Allan est-il à la cour?

LE COMMISSAIRE.—Je ne le vois pas.

M. FAWCETT.—A cette accusation, je réponds par une dénégation catégorique.

On verra que plus tard, il s'est rappelé la dame, et qu'il n'a plus fait de dénégation.

M. George, l'accusateur, dit :

Appuierez-vous le serment à l'appui de votre dénégation catégorique?

M. FAWCETT.—J'ai violé la lettre de l'avis ; sur ce point l'accusation est fondée, car lorsque j'ai délivré ce permis, le conseil n'avait rien décidé au sujet de l'émission des permis, et aucun avis n'avait été fait, ni publié.

J'insiste sur ce point ; c'est un des plus importants de toute l'enquête. Pour peu que le ministre de l'Intérieur se rappelle la cause de Nelson et Donald, il ne pourra concilier le témoignage du major Walsh, dans cette cause-là, avec celui de M. Fawcett dans celle-ci, de manière à savoir, qui est responsable de ce qu'on a fermé la crique Dominion. M. Fawcett dit que c'est le major Walsh, et celui-ci dit que c'est M. Fawcett. Or, voici ce que dit M. Fawcett :

Dès le commencement le commissaire et moi, avons différé d'opinion sur la question de fermer les côtes et les bancs de la crique Dominion ; j'avais permis aux gens de chercher des mines sur ces côtes et de produire leurs requêtes au bureau, rien ne les empêchant de renouveler leur certificat, si ce n'est que les arpenteurs n'avaient pas encore envoyé leur rapport, et qu'en reconnaissant ces côtes, ces rapports feraient voir où elles étaient.

Je n'ai pas de doute, et j'en appelle aux avocats en cette Chambre, qui ont étudié les règlements relatifs à cette affaire, que M. Fawcett avait raison, qu'on n'avait pas le pouvoir de fermer ces criques, que les règlements ne comportaient rien de tel. En voilà assez pour nous permettre d'imputer au major Walsh des motifs de corruption, et une conduite condamnable dont je ne peux plus douter, après avoir lu la preuve. Mais, continue M. Fawcett :

Dans l'intervalle on avait fait ce qu'il fallait pour permettre aux personnes qui avaient cherché des *claims*, de les recevoir ; c'est pourquoi, j'avais objecté à cet avis, ou si l'on veut, à cette prétendue loi où l'on déclarait, que les côtes et les bancs de la crique Dominion étaient fermés, et j'ai objecté pour cette raison, car, si on les avait fermés, on aurait empêché par là même ceux qui avaient eu la permission de chercher des mines, de les inscrire ; de sorte que, malgré la permission que je leur avais donnée de chercher des mines, ils se seraient trouvés sans aucune protection, et qu'un grand nombre d'entre eux auraient perdu leurs *claims*.

Qu'on le remarque, il ne connaissait pas cette dame, mais tout s'est révélé quand elle est venue rendre témoignage à la cour. M. Fawcett dit de plus :

Cette dame vint me voir le ou vers le 7 mai, c'est-à-dire le lendemain du jour où j'avais appris qu'on avait fermé ces côtes-là, et elle me dit : "le major Walsh prétend qu'il me faut un permis pour chercher des mines, sur les côtes, les criques et les bancs de la "Dominion." Je lui ai répondu que je n'en savais rien. Environ une heure après, le major Walsh vint me dire: "Je crois que nous allons émettre des permis pour les côtes et les bancs de la crique Dominion "Très bien, répondis-je." C'était la première fois que j'entendais parler de permis. Naturellement, j'ai conclu qu'on

m'avait donné raison, et que, pour prévenir une panique, on avait décidé d'accorder un permis à chacun de ceux qui se présenteraient. Une heure plus tard la cuisinière du major Walsh vint (c'est-à-dire la dame en question) et me dit : "Le major Walsh prétend qu'il me faut un permis." Comme j'étais bien occupé dans ce moment, j'ai écrit sans réflexion, sur un morceau de papier, ce qui suit : " le porteur des présentes est autorisé à chercher des mines partout, sur les côtes et les bancs de la Dominion."

Voilà comment on dirigeait les affaires. On disait au public que pas une âme ne pouvait entrer là, mais à la cuisinière du major Walsh, il suffisait d'un petit mot pour obtenir un permis de ce genre.

——et autant que je me le rappelle, elle revint peu après, chercher un autre permis pour son mari ou quelque autre ami. Je lui dis de m'apporter un ordre écrit de la part du major Walsh——

Il délivrait bien un permis à la cuisinière, mais quand il s'est agi d'en donner à ses amis, il a dit :

J'avais eu le temps d'y réfléchir un peu, quelques minutes après, le major vint me demander : " Avez-vous délivré un permis à Madame Koch ?—Elle est venue me représenter que vous aviez dit qu'elle devait en avoir un, répondis-je. Je vais lui faire rendre celui qu'elle a reçu, dit-il, et il va nous falloir déterminer un temps, et publier un avis pour l'émission de ces permis.

Pensez-vous que le major s'est fait remettre par Mme Koch le permis qu'elle avait reçu ? Non seulement elle l'a gardée, mais, comme le dossier en fait preuve, la semonce du major Walsh à son adresse ne fut pas ce qu'on pourrait appeler une bien verte semonce. Après avoir eu un permis, Mme Koch eut un claim, elle eut tout ce qu'elle désirait.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Cela n'est pas de la preuve. Lisez donc un peu plus loin.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'y viendrai, je ne suis que trop heureux que l'on me corrige.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je remarque que deux lignes plus bas, la preuve démontre précisément le contraire.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Vous voulez parler du témoignage de M. Fawcett ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui. La cuisinière n'a rien obtenu, avec ce permis.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Ce n'est pas que je me plaigne de l'interruption, mais si l'honorable ministre est ami de M. Fawcett, il ferait mieux de ne pas m'interrompre et de me laisser tranquille, car, dans son témoignage, M. Fawcett admet qu'il s'est trompé quand il a dit que le permis accordé à Mme Koch n'avait rien valu à cette dernière. Voici les quelques lignes dont a parlé l'honorable ministre, je vais les lire :

Puis il repartit, et je pensai qu'il délivrerait, lui-même, un permis à Madame Koch, vu leur intimité, (je crois même qu'elle faisait sa cuisine), mais, de fait, Madame Koch n'a rien obtenu en vertu de ce permis ; elle n'a pas encore eu ni reçu de *claim*. Voilà absolument tout ce qui en est.

L'honorable ministre n'aurait pas fait cette interruption, car plus loin, M. Fawcett avoue qu'il était dans une erreur complète et que cette femme a fait enregistrer un claim *conformément à ce permis*. Ne perdez pas de vue que la cuisinière du major Walsh a obtenu ce permis, car il y a aussi des cuisiniers, des sauvages, et les frères du major Walsh qui figurent dans cette matière d'enregistrement de claims. Il y a un M. Charbonneau, il y a des sauvages et il y a des frères du major qui ont été favorisés, et j'accuse le major Walsh d'avoir associé ses intérêts à ceux de ses frères, que la chose soit exacte ou non, nous savons que ces gens dont il était le conseiller et le protecteur, spéculaient sur les claims et menaient les fonctionnaires par le bout du nez, et recouraient au moyen que cette cuisinière a employé sur M. Fawcett.

M. Fawcett croyait qu'elle n'avait pas eu de claim, qu'elle n'avait eu que ce permis, mais la cuisinière savait saisir l'occasion aux cheveux, et elle avoue qu'elle a obtenu un claim et qu'elle en a informé le commissaire des mines d'or.

Jetons un coup d'œil sur le témoignage de la cuisinière, aux pages 128 et 129 ; car c'est très intéressant. Mme Koch étant dûment assermentée dépose comme suit :

Dans ce temps-là, je pouvais à peine parler. J'entendis dire dans mon restaurant qu'on allait ouvrir à l'exploitation la crique " Dominion " et que ce serait une bonne affaire que de jalonner des claims. Tout le monde avait la fièvre de l'or et j'en fus atteinte moi-même. De très bonne heure, le 28 juin, le Dr Arabella Merrill m'envoya un mot. Je ne devais pas aller là sans avoir un permis. Suis-je obligée de dire qui transmit cette nouvelle ? C'est un des sauvages attachés au service du major Walsh, Ambrose Serett ; il avait entendu le major parler de la chose sous sa tente. J'allai donc au bureau et demandai où était le commissaire des mines d'or. C'est ce monsieur (indiquant M. Fawcett).

Q. C'est de M. Fawcett que vous voulez parler.— R. Oui, je lui demandai un permis pour aller jalonner un claim sur la crique Dominion. M. Fawcett ne me donna pas une réponse directe. Je renouvelai ma demande et il me demanda qui m'avait informé de la chose. Je lui dis, en baissant la voix, " Un ami ". M. Fawcett ne pouvait comprendre, et tous les hommes qui se trouvaient autour de lui se moquaient de moi, je m'approchai et lui dis tout bas : " Celui qui m'a donné ces renseignements m'a dit qu'il n'était pas besoin d'un permis."

Je revins à la maison et je dis que les nouvelles paraissaient trop bonnes, et qu'il devait y avoir quelque chose. Le Dr Merrill était présent ainsi que d'autres personnes. Je lui dis : " Allez trouver le major et demandez-lui un permis ; nous voulons aller choisir un claim. Il nous laissera partir, vu que nous ne sommes que deux femmes——

Le Dr Arabella Merril était évidemment une femme.

——il nous dira la vérité. Le Dr Merrill alla demander au major Walsh s'il fallait un permis. Oui, dit-il, je vais voir le commissaire. Il sortit et revint ensuite en disant qu'il fallait un permis. Le docteur revint et dit qu'il fallait un permis. Je me rendis de nouveau auprès du commissaire des mines d'or et dis à celui-ci que je voulais un permis. Il me le donna, et je restai quelque temps chez le commissaire, lorsque le frère du major Walsh, Philip, entra : "Voyez, M. Philip, lui dis-je, ce que j'ai obtenu. Il ouvrit le document et me dit : qui vous l'a donné. Je lui répondis : C'est le commissaire des mines d'or. Il me dit : Vous êtes très chanceuse, je voudrais bien avoir un permis semblable. Philip alla chez son frère. Quelques instants après, je retournai voir le major Walsh qui était encore là. Je lui demandai d'obtenir du commissaire des mines d'or, un permis pour mon ami. Je croyais que tout le monde pouvait obtenir un permis ; je pensai que j'étais des premiers arrivés, car une femme court toujours plus vite qu'un homme.

Je demandai un permis; je ne me rappelle pas exactement ce que le commissaire répondit, mais je me souviens qu'il me refusa.

Je vis alors le major qui descendait l'escalier, très excité et très nerveux. J'allai dans le bureau et j'appelai, de la fenêtre, le Dr Merrill qui prenait une licence de mineur. J'ai pensé qu'elle obtint un permis aussi. Le major l'appela et lui dit : Dr, vous avez un permis. "Elle répondit : Je n'ai pas de permis, mais mon amie, Mme Emma Koch en a un." Le major s'exclama : Grands dieux ! c'est une erreur. Un seul permis ouvrirait à l'exploitation toute la crique Dominion.

Le Dr Merrill vint à moi, nous étions toutes deux bien abattues, car j'avais cédé mon restaurant et vendu tout ce que j'avais. Je ne savais que faire. Je ne voulais pas causer des ennuis à aucun fonctionnaire. Si c'était mal, j'allais remettre le permis. Je fis donc écrire une lettre au major Walsh que si la chose était défendue ou s'il prévoyait des ennuis pour lui, j'étais prête à remettre le permis, mais que, d'un autre côté, si la chose était possible, d'aider une pauvre femme ; mais que s'il craignait des embarras de venir chercher le permis à huit heures. S'il ne se rendait pas j'allais me rendre sur les lieux jalonner un claim et défendre ma propriété. Ainsi, je me rendis à la crique Dominion et choisis un claim. Je revins à la maison très malade. Dans ce temps-là, il n'y avait pas beaucoup de femmes sur cette crique. J'étais très malade. Je ramassai des pepites d'or sur le sol. Je vis de jolies pépites et beaucoup d'or. Maintenant, je crois que je suis riche. Je ne sais comment faire enregistrer mon claim, car je ne connais pas la loi. Je ne sais rien de plus, je revins à la maison, et après un jour ou deux de repos, j'appris de toutes parts que des douzaines de femmes étaient allées trouver le major et avaient causé beaucoup d'ennui au commissaire des mines d'or, car chacune d'elles désirait avoir un claim sur la crique Dominion. Toutes les femmes à qui j'avais montré mon permis allaient trouver le major Walsh pour en avoir un semblable.

J'allai au bureau du commissaire pour enregistrer un claim, mais celui-ci refusa. Je lui dis que c'était son devoir de le faire ; il me répondit que non. Il me dit qu'il ne ferait pas la chose pour son meilleur ami. J'allai chez le major et l'accablai de reproches. Il me dit que la crique Dominion était ouverte à l'exploitation. Je lui dis que j'avais jalonné un claim et que j'y tenais. J'allai ainsi de l'un à l'autre, mais sans aucun succès.

Q. Mais ne l'avez-vous pas fait enregistrer?—R. Oui, je l'ai fait enregistrer.

Q. Le claim?—R. Oui.

Q. C'est tout ce que vous avez à dire?—R. Parce que le major me dit que la crique Dominion était ouverte à l'exploitation.

Q. Vous rappelez-vous à quelle date on a fait droit à votre demande?—R. Le 11.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER.

Ainsi l'honorable ministre comprendra ce que je veux dire. Nous allons lire un peu plus loin la déclaration de M. Fawcett. M. Fawcett interroge le témoin ; et voyons ce que Mme Koch dit à la page 129 :

Q. Après votre retour de la crique Dominion, vous rappelez-vous que le major Walsh est venu à mon bureau pour voir si je n'enregistrerais pas votre claim? —R. Non, vous vous trompez : j'allai trouver la major Walsh et je lui demandai de faire quelque chose pour moi ; je voulais avoir un claim. Il me répondit : "Non, non." Je lui dis que je m'adresserais à la justice. Il me dit qu'il était prêt à me rencontrer sur ce terrain. Quelques instants après, je me mis à pleurer ; alors le major regretta ses paroles et me dit qu'il irait à votre bureau vous parler de la chose. Il m'envoya d'abord et il vint ensuite.

Q. Vous avez raison, mais est-ce que votre demande a été reçue au bureau? Vous rappelez-vous qui a reçu votre demande le 11?—R. Je dus passer par la filière ordinaire.

Q. Vous avez eu votre claim quelques temps après? —R. Longtemps après.

Q. Après que toutes les demandes eurent été examinées? —R. Oui, monsieur. Je crois que j'ai été la dernière personne à avoir un claim.

M. Fawcett a interrogé M. Craig au sujet de cette partie de la déposition de Mme Koch.

Q. Vous rappelez-vous que cette femme est revenue me demander un permis?—R. Je ne la reconnais pas, mais je me rappelle distinctement le cas qu'elle mentionne.

Q. Vous vous rappelez quelque chose à ce sujet?—R. Oui.

Q. Vous rappelez-vous qu'un matin le major Walsh est venu me trouver après l'arrivée de cette femme?—R. Oui.

Q. Vous rappelez-vous ce qu'il a dit?—R. Il a dit que le meilleur moyen de résoudre la difficulté était d'émettre des permis autorisant certaines personnes de prospecter, ou quelque chose en ce sens.

Q. Vous rappelez-vous que cette femme est venue une seconde fois?

R. Elle revint une seconde fois pour avoir un permis et je crois qu'elle l'obtint.

Q. Vous rappelez-vous la conversation qui a eu lieu?—R. Je ne me rappelle pas y avoir prêté une attention particulière. Je travaillais dans le temps assis à un pupitre voisin. Je me souviens qu'elle a parlé bas.

Q. Vous rappelez-vous qu'elle a demandé un permis pour une amie?—R. Oui, mais je crois que c'est plus tard.

Q. C'est votre impression?—R. La demande qu'elle a faite pour son amie a été refusée; je ne sais si sa propre demande a été accordée, ou non.

Interrogé par le commissaire.

Q. Vous ne connaissez l'existence d'aucune entente entre M. Fawcett et Mme Koch au sujet de ce permis et vous ne savez pas pourquoi ce permis a été donné? —R. Non, je sais simplement que ce permis a été donné sur la recommandation du major Walsh.

Q. Comment savez-vous cela?—R. Je sais que le major Walsh est venu au bureau afin de voir M. Fawcett peu de temps après la seconde visite de cette femme.

Alors vint la correction que le ministre de la Marine et des Pêcheries ne connaissait pas, et dont j'ai fait mention.

Q. Vous avez déclaré l'autre jour, M. Fawcett, que ce permis n'avait été d'aucune utilité pour Mme Koch?—R. Oui, j'étais sous l'impression que son claim n'avait pas été enregistré. Elle me dit que son claim est enregistré. Je sais que j'ai eu sa demande

en mains, et c'est pour cela que j'étais sous cette impression.

Voici ce qu'il dit à la page 130.

Q. Vous étiez dans l'erreur lorsque vous avez dit cela?—R. Oui.

Q. Son claim est enregistré?—R. C'est probable.

Q. Ce registre nous renseignerait sur ce point?—R. Je ne l'ai pas examiné.

(S'adressant à Mme Koch.)

Q. Avez-vous votre certificat sur vous?—Avez-vous les titres de votre claim?—R. Oui.

M. FAWCETT.—C'était mon impression. J'avais la demande et je pensais qu'elle n'avait pas encore été classée avec les autres et mon impression était que le claim n'était pas enregistré. Je sais que Mme Koch n'a pas reçu le certificat d'enregistrement avant que M. Cantley eût examiné les claims. Mme Koch exhiba ici un certificat portant qu'elle a enregistré son claim le 29 août. Après que M. Cantley fut rendu sur les lieux et eut examiné les jalons je fis l'enregistrement.

Il y a à ce sujet d'autres témoignages qui établissent la conduite étrange qu'on tenue les hauts fonctionnaires publics.

A en juger par la citation que j'ai faites, on dirait que c'est une transaction honnête et justifiable, mais on a adopté une ligne de conduite extraordinaire. M. Fawcett rejette tout le blâme sur M. Walsh, mais ce dernier, dans le cas de Nelson et Donnelly, rejette toute la responsabilité sur M. Fawcett, Mais il n'en est pas moins vrai que, contrairement à la loi et aux règlements, le major Walsh ou M. Fawcett, ou tous les deux—ils se renvoient tous deux la balle,—ont pris sur eux de publier un ukase ou un décret prescrivant que le public, pendant un certain temps, ne pourrait demander ni jalonner des claims situés sur une crique très riche.

Alors certaines personnes ont vent de la chose, et on lève la défense et on ouvre à l'exploitation ce champ minier. On s'abat en foule sur cette crique, tout le monde y court, cuisiniers et serviteurs, et quelques agents de police, si je me rappelle bien — je rafraîchirai ma mémoire en relisant la page où ces faits sont consignés,—on voit aussi partir des sauvages à l'emploi du major Walsh, associés d'intérêts, en vertu d'un contrat écrit, avec les frères du major, Louis qui était absent, et Philip qui se trouvait au Yukon, tous, les représentants du major Walsh, je crois.

Le bureau fait preuve de négligence en préparant les avis officiels, et cette femme ignorante et d'autres personnes qui sont membres de ce pacte de famille, obtiennent un avantage sur le public en général qui n'était pas dans le secret. Si ces faits sont vrais,—et je m'appuie surtout sur les témoignages qui ont été donnés au cours de cette enquête,—jamais plus grand scandale ne n'est produit dans l'aministration du Yukon. Je lirai ces témoignages, mais si la Chambre veut bien me le permettre, je proposerai la suspension de la séance, comme si l'horloge marquait six heures.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'aimerais demander à l'honorable député combien de temps il lui faudra pour terminer son discours.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le discours que je dois prononcer est si long, que si ma voix me le permet, je parlerai trop longtemps, au gré des honorables membres de la droite. Je remplis ce que je crois être un devoir. Je souffre d'une mauvaise bronchite. Je demanderai au premier ministre la permission de demander moi-même l'ajournement du débat à une heure raisonnable ce soir, pour me permettre de conclure demain. Je vais faire tout mon possible pour ne pas me laisser entraîner dans des digressions oiseuses et parler aussi longtemps que ma voix le permettra.

LA PESTE BUBONIQUE.

M. PRIOR : Du consentement de la Chambre, j'appellerai l'attention du gouvernement sur une matière extrêmement importante, non seulement pour les côtes du Pacifique mais pour le Canada tout entier. Je veux parler d'une dépêche spéciale envoyée de Honolulu par voie de San Francisco, et publiée par le journal du matin. C'est un sujet qui s'impose, je crois, à l'attention du premier ministre et du ministre de l'Agriculture. Il s'agit de la peste bubonique. La dépêche se lit comme suit :

La peste bubonique a traversé la moitié de l'océan Pacifique. Le *Nippon Maru* est arrivé ici de bonne heure ce matin et a été mis en quarantaine par le bureau d'hygiène, à la suite d'un rapport des bactériologistes déclarant que trois jours avant l'arrivée du navire un homme a succombé à bord à la peste "bubonique." Peu de temps avant d'arriver à Nagasaki, parmi les passagers chinois embarqués à Hong-Kong, un homme est mort à bord du *Nippon Maru*, le 26 mai. Le bureau d'hygiène du Japon a jugé que les indices portant à croire que le malade était mort de la peste étaient si forts qu'il s'est cru justifiable de mettre le navire en quarantaine jusqu'au 3 juin, et s'est ensuite dirigé sur Yokohama, quittant cette ville pour venir ici le 8 juin. Trois jours avant d'arriver ici un autre cas s'est déclaré parmi les Chinois et le malade est mort. Le médecin du navire a diagnostiqué que la mort avait été causée par des convulsions urémiques, mais considérait les symptômes comme assez douteux pour faire arborer le drapeau jaune lorsque le navire est passé près d'ici et pour conserver le corps afin d'en faire l'autopsie ici. Toute communication est défendue entre le rivage et le navire, et les autorités sanitaires qui sont allées à bord se sont mis eux-mêmes en quarantaine.

Cela me paraît une matière excessivement grave, car ceux qui connaissent les caractères de la peste bubonique savent que c'est un des pires fléaux qui pourraient visiter le pays. J'appelle l'attention sur la matière, pour savoir si le gouvernement s'occupe de la quarantaine dans la Colombie Anglaise et donne au fonctionnaire en charge de ce service toutes les facilités d'inspecter les navires et d'ordonner la quarantaine la plus sévère.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je puis assurer à mon honorable ami que le gouvernement prendra toutes les précau-

tions qu'il est possible de prendre. Le directeur du bureau d'hygiène publique, le docteur Montizambert, a donné à ses fonctionnaires dans les différents ports de prendre les mesures nécessaires contre la peste, car son attention a déjà été appelée sur la matière.

A 6 heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

SUBSIDES—ADMINISTRATION DU YUKON.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : A la page 88 du compte rendu des témoignages, je lis, dans la déposition de M. Fawcett, les questions et les réponses suivantes :

Q. Quand a-t-on défendu d'exploiter les mines situées sur le penchant des collines ?—R. Le 30 mai.

Q. Qu'est-ce qui a provoqué cette décision. Une résolution du major Walsh et de son conseil.

Q. Comment ce conseil était-il constitué ?—R. Le commissaire était le conseil, mais il y avait d'autres membres de l'administration qu'il consultait. Il nous écrivait quelquefois de nous rendre auprès de lui. Dans cette occasion, étaient présents MM. Wade, Bliss, McGregor, moi-même et M. Patullo qui remplissait les fonctions de secrétaire.

Au sujet de l'ordonnance qui avait été affichée, je lis ce qui suit, à la page 89 :

Q. Avez-vous émis cette ordonnance ?—R. Bien, un jour M. Patullo se présenta avec une ordonnance et me demanda de la signer ; il s'agit de fermer à l'exploitation minière les penchants des collines. J'objectai, donnant pour raison qu'il n'y avait pas lieu d'adopter une pareille mesure administrative. En ma qualité de commissaire des mines d'or, je maintins mon objection à ce que le conseil avait fait.

A mon point de vue, M. Fawcett agissait alors en homme respectueux des lois.

M. Walsh m'ordonna de comparaître devant lui et me fit une très forte réprimande. Si je me rappelle bien, il me dit : "M. Fawcett, je veux que vous compreniez que c'est une impertinence de votre part de discuter les décisions du conseil, quelles qu'elles soient, et lors que je vous envoie cet avis à signer, je veux que vous le signiez." Sous l'impulsion du moment, je signai cet avis sans le lire.

Q. N'étiez-vous pas un peu naïf de signer un document sans le lire ?—R. *Oui, je l'avoue.*

Q. Ne pensez-vous pas que vous auriez dû garder une copie pour votre propre protection ?—R. Je n'y ai jamais pensé.

Q. Ne pensez-vous pas que vous auriez dû prendre une copie de cette ordonnance avant de vous en dessaisir ?—R. Bien, je ne prévoyais aucune difficulté. Je ne croyais pas que l'on pût me blâmer à ce sujet. Je ne pensais pas que l'on modifierait une ordonnance que le major Walsh tenait tant à faire adopter.

Cela a trait à ce qui s'était passé auparavant. Fermer cette crique était l'exercice extraordinaire d'un pouvoir arbitraire, et ouvrir ensuite cette crique à ses cuisinières et à ceux qui étaient assez heureux pour être dans ses bonnes grâces, est une intervention non moins étrange de la part du major Walsh.

M. FISHER.

Je ne pensais pas que l'on modifierait une ordonnance que le major Walsh tenait tant à faire adopter. Lorsque j'ai signé cet avis, j'ai cru que je ne faisais que me conformer aux décisions du conseil.

Ces mots "du conseil" sont de nature à induire en erreur. Il n'y avait pas de conseil. Ces fonctionnaires que l'on avait réunis étaient simplement les instruments du major Walsh. Ils étaient ses subalternes, et occupaient un rang très inférieur, ils étaient sous son autorité et sous ses ordres, et on a appelé la réunion disparate de ces gens-là une séance du conseil.

Voici la suite du témoignage :

Q. Que disait cet avis ?—R. Que le ou après le 11 juillet, les permis donnés pour prospecter les claims sur la crique Dominion seraient accordés ; pour prospecter et jalonner, et je crois que l'avis portait que les demandes seraient reçues si elles étaient approuvées par l'inspecteur des mines.

Passons maintenant à la page 90 ; on demande au commissaire :

Q. Il nous faut une copie de cet avis ; pouvez-vous vous en procurer une ? Cet avis, dites-vous, a été affiché vers le 30 juin ?—R. Oui, je crois que c'est vers ce temps-là.

Q. Est-ce que cet avis a été respecté ?—R. Non, et pour cette raison, c'est que j'étais sous l'impression que ces gens, qui avaient obtenu de moi la permission de choisir leurs claims et de les faire virtuellement enregistrer——

M. FOSTER : Cela doit vouloir dire "jalonner" les claims.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je le suppose, mais je lis le témoignage tel qu'il est.

——de choisir des claims et de les faire virtuellement enregistrer, feraient beaucoup de bruit s'ils étaient privés de ces claims, et en lançant l'avis vers le 6 juillet, je crois, je vis que toute la responsabilité semblait peser sur moi, et pour dégager ma responsabilité, j'écrivis une lettre au major Walsh. J'ai sur moi une copie de cette lettre que je vais produire.

La séance est suspendue, pour permettre aux membres de la commission d'aller prendre leur dîner.

AVIS.

L'avis récemment publié au sujet des permis qui devaient être accordés le 11 juillet, est annulé et remplacé par le suivant :

LES CLAIMS DE COLLINE ET DE TERRASSE

Sont maintenant ouverts à tous les mineurs libres qui peuvent les choisir et les prospecter.

Ces claims indiqués dans le croquis ci-annexé, à une seule exception, ne seront ouverts qu'aux personnes qui en ont fait la demande avant l'achèvement du levé topographique, laquelle demande a été produite au bureau du commissaire des mines d'or.

Donné à Dawson, district du Yukon, ce huitième jour de juillet 1898.

THOMAS FAWCETT.
Commissaire des mines d'or.

DAWSON, 7 juillet 1898.

L'hon. J. MORROW WALSH.
Commissaire pour le district du Yukon,
Dawson.

MONSIEUR,—J'ai considéré à différents points de vue, la méthode que l'on propose pour ouvrir les

claims de collines voisins de cette partie de la crique Dominion, entre Upper Discovery et 120 au-dessous, en accordant des permis, et donnant ainsi aux personnes qui sont arrivées récemment, la même chance d'obtenir un claim qu'à celles qui, pendant l'hiver et au commencement du printemps, ont jalonné leurs claims avec ma permission, ont dépensé, dans certains cas, beaucoup d'argent pour mettre leurs provisions en caisse, se sont imposé pendant plusieurs semaines un dur labeur afin de prospecter, et qui, en se présentant à mon bureau pour enregistrer leurs claims ont vu recevoir leur demande et ont été informées qu'elles pourraient obtenir un certificat d'enregistrement, aussitôt que le plan du terrain serait assez avancé pour pouvoir déterminer exactement les claims qu'elles avaient jalonnés et séparer ceux-ci des claims voisins.

Quelques-unes de ces personnes se plaignent amèrement,—et avec raison je crois, car elles ont la loi et l'équité de leur côté,—que si elles sont privées des claims qu'elles considèrent comme leur propriété par droit de prospection et de jalonnement, grâce au système des permis, et que, si elles n'ont pas plus d'avantage que les gens qui, n'attendant qu'une occasion favorable de profiter du fruit de leur labeur, ont pu faire le trajet à partir de Dawson plus rapidement qu'elles, ces personnes m'informent, dis-je, qu'elles vont porter l'affaire à Ottawa, sur l'avis de leurs avocats qui leur assurent qu'elles ont une bonne cause.

Je crois moi-même que si le plan projeté est mis à exécution, il en résultera de grands inconvénients. Je pense en outre que, en nous plaçant au point de vue constitutionnel, il faut concéder qu'en ouvrant à l'exploitation les claims de crique ou de colline, ces personnes n'ont besoin, aux termes des règlements miniers, de rien autre chose qu'une licence de mineur, pour pouvoir prospecter et jalonner partout où les règlements ne le défendent pas.

Je suis même d'avis qu'il serait à propos de protéger le claim de ceux dont les demandes ont été reçues au bureau et de leur permettre d'enregistrer sans jalonner de nouveau, ou leur donner tout le temps voulu pour inscrire une nouvelle date sur leurs jalons; et je suis d'avis de proclamer le reste de la colline ouverte à la prospection et à l'exploitation. Il serait facile de faire afficher la proclamation à ce bureau et au bureau de poste, vers le temps fixé pour l'émission des permis. Personne ne pourrait se plaindre que l'avis n'a pas été dûment donné, car la proclamation en tiendrait lieu et aurait le même effet quant aux permis.

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

THOMAS FAWCETT,
Commissaire des mines d'or.

Passons à la page 92. Continuant son témoignage, M. Fawcett dit:

(Prenant le second avis): Les mots "L'avis récemment publié au sujet des permis qui devaient être accordés le 11 juillet est par le présent annulé", ont trait au premier avis. Autant que je me rappelle, je n'ai mis moi-même aucune date; le clavigraphiste a mis une date sur l'avis. Naturellement, j'avais dans l'idée que cet avis ne serait ni imprimé ni publié à la date à laquelle les permis se donne, et ensuite que les gens, en venant chercher leurs permis, liraient l'avis. C'est ce que j'avais dans l'idée, mais les choses se sont passées autrement.

Q. A quelle date cet avis a-t-il été rédigé?—R. Daté à Dawson, le 8 juillet. Thomas Fawcett, commissaire des mines d'or.

Un peu plus loin.

Q. Vous n'avez pas daté l'avis?—R. Non.

Q. Et vous avez laissé à d'autres, le soin de la mettre exécution?—R. Oui.

Q. Aviez-vous connaissance que quelqu'un tirerait avantage des termes de cet avis?—R. Bien, j'ai entendu dire que les gens partaient par le crique Dominion.

Q. Est-ce antérieurement à la date à laquelle la chose est devenue publique?—R. Dans le cours de l'après-midi du 8.

Q. Ceci est-il devenu publique le 8?—R. La publication en a été faite dans la matinée du 9.

Q. Alors sont-ils partis dans le cours de la nuit du 8?—R. Tel a été le rapport; des gens se trouvaient déjà sur la route pensant que les claims seraient ouverts le 11.

Q. Connaissez-vous quelques-unes de ces personnes?—Q. Non.

Q. Vous n'avez donné d'instruction à personne?—R. A personne et aucun des officiers de mon bureau n'est parti.

Q. Vous n'avez donné aucun conseil?—R. Non.

Q. Vous n'avez pas suggéré à qui que ce soit de profiter de certains avantages?—R. Non. Deux hommes faisant partie de mon équipe sont partis vers deux heures le 9.

"Deux hommes faisant partie de mon équippe"; je suppose que cela veut dire "travaillant sous ses ordres", des officiers à son emploi. Je ne sais au juste. Le commissaire ne semble pas avoir insisté pour obtenir une explication. Je me contente de mentionner cette idée qui me vient dans l'esprit et laisse la chose à l'appréciation de la Chambre.

Q. Comment le public a-t-il su que l'on devait placer des avis avant cette date?—R. Je ne saurais dire.

Q. C'est tout ce que vous savez à ce sujet?—R. Oui, autant que ma mémoire me sert. Je sais que M. Swineheart est venu dans l'après-midi du 8 juillet; qu'il a vu le major Walsh, et a eu une conversation avec lui pendant que j'étais en haut. Je pense——

Ouvrant la page 93....

——que l'on saurait de lui que l'affiche a été préparée d'après les ordres du major Walsh, que la chose a été faite par lui et non par moi.

Quelques honorables députés n'ont peut-être pas examiné les témoignages avec autant de soin que je l'ai fait moi-même, et je demande à la Chambre, M. l'Orateur, de se rappeler l'entourage du major Walsh qui a conduit sur la crique Dominion ces cuisiniers et autres personnes à son emploi, et je désire attirer l'attention sur les avantages qu'en ont retirés ceux qui se trouvaient en rapport direct avec le major Walsh, ainsi qu'il appert du témoignage de M. Fawcett:

Q. Vous rappelez-vous que l'on a attiré votre attention sur le fait que l'on avait donné avis que les claims seraient mis à la disposition du public du moment que l'affiche aurait été placée?—R. C'est bien ce que je comprenais, savoir, du moment que l'affiche serait placée, les claims seraient à la disposition du public, mais je ne m'attendais pas que l'on placardât l'avis avant le 11. Je comprenais que, aussitôt que ces affiches seraient placées, ces claims seraient accessibles au public, mais non auparavant, et qu'à tout événement l'avis ne serait pas placardé avant le 11——

J'insiste sur ce détail.

——Voilà ce que j'avais compris. Si la chose s'est faite avant le 11, c'est arrivé sans contrôle de ma part et hors de ma connaissance.

Q. Quand avez-vous appris que l'affiche avait été posée avant le 11.—R. J'ai vu l'un des constables——

Je mentionne ce point, parce que les témoignages établissent subséquemment que ce constable était l'un des hommes recevant directement les ordres du major Walsh.

——j'ai vu l'un des constables portant un paquet de ces affiches, le samedi matin et les placardant. Cela avait lieu le matin du 9, à neuf heures.

Q. C'est le matin du 9, que l'on a affiché ces avis pour la première fois?—R. Oui pour la première fois au bureau.

Q. Et vous comptiez que l'avis ne serait pas placardé avant le 11?—R. Telle était mon intention et ce que j'attendais.

M. GALPIN.—Je désire expliquer la position que j'ai prise Si vous aviez été ici l'été dernier, vous auriez vu de trois à quatre mille hommes tous très agités à propos de cette question. Ils nommèrent un comité dans le but de faire une enquête, parce qu'ils avaient entendu plusieurs rumeurs relatives à la mise en disponibilité de ces *claims*. Je faisais partie de ce comité et je suis ici aujourd'hui dans le but de remplir la promesse que je leur ai faite de m'occuper de cette affaire au meilleur de mon habileté et de m'assurer des causes du brouillamini qui a eu lieu. M. Fawcett, quel temps faudrait-il à un homme pour aller poser les jalons d'un *claim* sur la crique Dominion, revenir à Dawson et faire enregistrer sa déclaration?

M. FAWCETT: Cela dépendrait de l'habileté de l'individu; je crois qu'il faudrait au moins douze heures.

Par le Commissaire:

Q. Que considérez vous comme moyenne nécessaire? —R. L'opération pourrait difficilement se faire en une journée; si ces hommes n'étaient pas forts, il faudrait deux jours.

Q. Pensez-vous qu'il soit possible de s'y rendre et d'en revenir en douze heures?—R. Je ne le perse pas. A mon avis, il faudrait au moins vingt-quatre heures.

Q. En mentionnant douze heures, vous voulez parler d'une course?—R. Oui.

Q. Vous pensez qu'il faudrait environ vingt-quatre heures pour l'aller et le retour?—R. Je pense qu'il faudrait au moins cela. Ce n'est que le lundi matin que l'on est venu au bureau pour la première fois faire enregistrer les déclarations.

Q. En partant le vendredi?—R. En partant le samedi; il va sans dire que le bureau n'était pas ouvert le dimanche. Je suppose qu'ils étaient prêts.

Par M. Galpin:

Q. Je crois que cet avis préalable, dont nous n'avons pas de copie ici, a été envoyé dans toutes les directions? Il fut envoyé à la rivière Stewart et je connais des gens qui vinrent de la rivière Stewart pour avoir des permis. Ils arrivèrent ici juste au moment où parut cet avis disant qu'il n'y avait pas besoin de permis. Maintenant M. Fawcett nous dit que cet avis portait la date du 8 juillet. Je crois que les papiers font mention de cette date. C'était un vendredi. Je ne pense pas que l'on ait imprimé ces avis avant le samedi. Le 8, vendredi, je suppose que M. Swineheart avait l'avis en main, et qu'est-ce qui pouvait empêcher M. Swineheart d'envoyer un certain nombre de personnes vendredi, alors qu'il avait le manuscrit en main? M. Fawcett pourrait-il nous dire si quelqu'un formant partie du conseil a envoyé quelque personne pour avertir ces hommes que les *claims* étaient disponibles?—R. Je ne sais si le capitaine Bliss formait partie de ce conseil.

J'attire de nouveau l'attention sur ceux que M. Walsh désigne dans cette circonstance sous le nom de "Conseil."

Q. Vous ne savez pas si le capitaine Bliss a donné ce renseignement à quelqu'un?—R. Non.

Q. Le capitaine Bliss formait-il partie du conseil? —R. Oui.

M. GALPIN.—Je crois que j'aurais dû faire mention de ceci. J'ai acheté de quelqu'un qui, depuis, a quitté le pays un *claim* sur la crique Dominion. Cette personne m'a dit que le capitaine Bliss lui avait fourni des renseignements, que d'autres personnes également connaissaient l'affaire et qu'il avait rencontré des gens retournant sur leurs pas; cela avait lieu avant que l'avis fût placardé.

Le COMMISSAIRE.—Ceci n'est qu'une déclaration; nous ne pouvons l'admettre comme preuve.

Le Commissaire dit:

Ceci n'est qu'une déclaration; nous ne pouvons l'admettre comme preuve.

Et le Commissaire, bon comme il l'était, ne profite pas de l'occasion, (je n'en vois aucune trace) pour faire donner de telles déclaration sous serment ou, comme dans le cas de M. Pulford, d'envoyer ce témoin en prison parce qu'il ne lui fournit pas de renseignement complet à cet égard. Je n'examinerai pas dans tous les détails le témoignage en question, mais on y voit que M. Fawcett, s'il faut l'en croire, relativement à cette transaction illégale par laquelle on a réservé la crique Dominion, on y voit que M. Fawcett proteste. C'est le major Walsh qui a rendu une telle décision et quant à la décision de lever la réserve que l'on avait faite de cette crique, on y voit que ces messieurs que le major Walsh désigne sous le nom de "Conseil" se sont assemblés, qu'ils se préparèrent des avis à l'effet de lever la réserve, que des personnes ayant des rapports rapprochés avec le major Walsh reçurent avis de la chose, qu'ils choisirent des "claims," les jalonnèrent et les firent enregistrer en prenant l'avance sur d'autres personnes. Sur ce point, j'aurai à dire quelque chose plus tard en dehors des témoignages reçus devant cette commission.

Je ne prétends pas avoir fait un examen complet des témoignages entendus par M. Ogilvie, mais j'en cite une bonne partie qui me semble importante. A part ce que j'aurai à dire au sujet de cette commission en rapport avec un autre point, j'ai eu pour but de démontrer trois choses qui en découlent. Et tout d'abord on a choisi un homme qui n'aurait pas dû être nommé, qu'il ne s'est pas rendu compte de la position dans laquelle il s'est trouvé placé, c'est-à-dire qu'il avait été envoyé là-bas pour faire une enquête et examiner ces questions, mais non pour faire subir leur procès à ces officiers du gouvernement, d'instituer un procès criminel ou quasi criminel, avec toutes les précautions nécessaires dont on entoure un accusé lorsqu'il subit son procès d'une manière régulière; et en troisième lieu, que, en dépit de la manière dont cette commission a été constituée, nous avons eu des révélations des plus extraordinaires, et nous n'avons fait qu'entrevoir la condition des affaires telle qu'elle a existé sous le régime du major Walsh. Encore un mot relativement aux témoignages reçus devant cette commission, et je les laisserai de côté pour un moment. A la page 94, après les paroles

suivantes du Commissaire : "Ceci n'est qu'une déclaration," M. Galpin ajoute :

M. GALPIN.—On a reçu le 13 juillet les demandes d'enregistrement des *claims*. Cela laissait peu de temps pour les voyageurs de l'aller et du retour, en supposant que les renseignements aient été fournis le 9. Ma demande relative au *claim* que j'ai a été reçue le 14.

M. Tabor, en sa qualité de conseiller du Commissaire, dit :

M. TABOR.—Vous dites que ce document a été donné au major Walsh comme exhibit, et qu'on aurait dû vous le remettre ?

M. FAWCETT —Pas nécessairement ; il avait été préparé pour lui d'après les instructions du major Walsh.

Q. Vous le lui avez tout simplement envoyé pour qu'il l'approuve ?—R. C'était son ordre.

Q. Il en a gardé le contrôle après cela ?—R. Oui.

Ce qui montre encore l'autorité dont le major Walsh était revêtu. Bien qu'il fût responsable là-bas de la mauvaise conduite et de la mauvaise administration que l'on sait, ne peut-il pas en rejeter la faute sur les députés qui occupent les sièges de la Trésorerie, lesquels sans scrupule, et faisant fi de tous les principes qui auraient dû les guider au moment où ils organisaient le gouvernement de ce territoire, ont failli à leur devoir et, d'une manière éhontée, ont revêtu d'autorité des personnes indignes de l'être. Ils doivent être tenus responsables "in toto" de toute leur mauvaise administration et de tous leurs méfaits.

Je désire maintenant mentionner quelques observations que l'on a faites au sujet de la constitution de cette commission dans le but de prouver la déclaration que j'ai faite en disant qu'elle ne pouvait satisfaire l'opinion publique du pays, non plus que les critiques intelligentes en quelque partie de l'Empire que ce soit. Je cite la "National Review", du mois de mai 1899. Je ne prends pas cette publication à partie, mais je dirai qu'en général ses remarques dans son article intitulé "Greater Britain" ont été plus favorables que de raison, à mon avis, à l'administration actuelle du Canada. Il se peut que, de même que pour le "Times," de Londres, ce soit son rôle d'approuver aussi souvent que possible l'administration du jour, et voilà comment cette publication importante s'est montrée des plus favorablement disposée dans son appréciation des actes du gouvernement canadien. Elle a eu des éloges à donner au directeur général des Postes (M. Mulock) par exemple, et c'est beaucoup de latitude à prendre, si seulement la "National Review" savait ce que nous savons nous-mêmes au sujet de son administration. De fait, la "National Review" a fait des éloges du gouvernement en général, mais en parlant des événements qui se sont déroulés ici durant cette session, voici quelques lignes que j'y trouve :

Sir Charles Hibbert Tupper a insisté à bon droit dans sa demande d'une enquête judiciaire, mais il a été défait en définitive par un vote de 101 à 48, ce qui montrait que l'on avait confiance dans l'enquête Ogilvie. Au point de vue des intérêts des capitalistes anglais, cette décision est regrettable. Le commissaire Ogilvie est un homme honnête et honorable, mais il n'est pas assez fort, et sa position n'est pas suffisamment indépendante pour diriger l'enquête sévère demandée par les circonstances actuelles.

M. l'Orateur, je n'attaque, ni ne désire attaquer M. Ogilvie personnellement ; mais je crois que l'expression dont s'est servi la "National Review" rend mieux que j'ai pu le faire dans la chaleur du débat les critiques que j'ai pu faire au sujet de M. Ogilvie. Je ne retire rien du blâme que j'ai fait relativement à ce que je considère comme des remarques dures et cruelles appliquées par lui à des personnes nou versées dans la loi, à des personnes qui n'avaient pas l'aide d'un conseiller comme le gouvernement en a fourni aux plaignants dans l'enquête Spinks, alors que ces personnes essayaient de protester dans un langage convenable et modéré contre le point de vue adopté par le commissaire au sujet de sa juridiction limitée, les plaignants se trouvant ainsi soumis à un contrôle ainsi que les pétitionnaires qui avaient institué cette enquête en première instance. Dans un journal publié par des amis du gouvernement, et cité par la "Daily Tribune," de Winnipeg, journal qui est rédigé et contrôlé par un ami du gouvernement, je trouve de plus amples renseignements. J'attire l'attention de la Chambre sur ces citations afin que l'on ne m'accuse pas de pessimisme dans les critiques que j'ai faites au sujet de cette enquête. Je demande à la Chambre d'accorder son attention sur ce qui a été dit par M. A. R. Lee qui a donné son témoignage devant la commission. Voici ce que je trouve dans le "Bulletin," d'Edmonton, reproduit par la "Tribune," de Winnipeg :

A. R. Lee, autrefois d'Edmonton, écrit de Dawson à la date du 7 mars, ce qui suit relativement à la commission d'enquête : "J'ai eu le plaisir d'être présent à la cour le premier jour en réponse à une assignation qui toutefois n'avait pas été signifiée à la personne voulue. Conséquemment, comme j'avais parcouru une distance de 60 milles pour me rendre à la cour, j'étais désireux de savoir qui me donnerait compensation pour la perte de temps et les déboursés qu'il m'a fallu faire par suite de ce voyage à la ville. M. Ogilvie dit qu'il n'était pas autorisé de payer même les déboursés faits par les témoins. Alors, à quoi sert d'afficher des placards contenant une invitation de la part de M. Ogilvie demandant aux personnes qui connaîtraient quelque méfait officiel commis par des officiers du gouvernement de se présenter et de faire connaître leurs griefs ? En premier lieu, la plupart des gens sont sous l'impression que l'enquête n'est qu'un piège au moyen duquel le gouvernement pourra s'assurer des *claims* que l'on a pu se procurer illégalement et par suite de collusion de la part des employés du gouvernement dans le but de dépouiller les propriétaires actuels de leur propriété. Je n'ai jamais eu connaissance d'un tel sentiment général d'incertitude à l'égard de la propriété comme celui qui prédomine dans ce territoire infortuné, et je peux difficilement me convaincre que ce territoire fasse partie de l'Empire britannique. A part cette objection, peut-on raisonnablement s'attendre à ce que des personnes parcourent des distances de 50 ou 100 milles, perdent leur emploi si elles tra-

vaillent pour gages ou leur temps si elles travaillent pour elles-mêmes, encourent des dépenses tout le temps qu'elles seront retenues dans la ville, sans recevoir la moindre compensation en retour, et simplement pour avoir le privilège de dire à M. Ogilvie qu'elles ont dû payer à quelque employé de la poste $2 avant de pouvoir retirer une lettre, ou $5 ou $10 au gardien de la porte du bureau du commissaire de l'or afin d'obtenir accès dans ce sanctuaire.

Et j'ai moi-même conversé avec des hommes dont je n'ai pas de raison de douter la véracité, des hommes qui, je crois, sont des gentlemen anglais dans toute la force du terme, lesquels m'ont mentionné cette nécessité d'offrir des pots-de-vin, et de payer ces honoraires en sus des salaires officiels. Mais quand je leur ai demandé : "Voulez-vous me donner vos noms et le droit de m'en servir, et me fournir les dates où ces choses se sont passées," ils m'ont répondu : "Pourquoi en agirai-je ainsi, alors que j'ai des "claims"? Je tiens ma propriété du gouvernement du Canada. Les règlements sur lesquels se basent mes droits sont faits par des arrêtés du conseil. Il y a cependant tant de cas dans lesquels il me faut en appeler à la discrétion du commissaire de l'or, ou plus tard peut-être à la discrétion et au jugement du ministre de l'Intérieur ; et pensez-vous que je vais encourir la dépense d'une centaine de piastres ou à peu près pour me rendre à Dawson, laisser là mon "claim," et les droits qui en découlent, et ce à mes frais et dépens, aux fins de montrer qu'il m'a fallu acheter les bons offices d'un officier du gouvernement moyennant $20, $30 ou $50, puis m'en retourner à mes propres frais et dépens ? Je ne suis pas tenu de nettoyer les étables d'Anglais. Je ne suis pas obligé d'en agir ainsi à grands frais pour moi."

Pouvez-vous compter que des hommes pauvres, qui n'ont pu par suite de ces vols et de ces extorsions obtenir des "claims" se tiendront, à leurs frais et dépens, à la disposition du bon plaisir d'une Commission Royale constituée comme l'a été celle de M. Ogilvie, et sans les avantages que j'ai mentionnés aujourd'hui et que je dois mentionner de nouveau. Ces avantages, ils ont été accordés quand cette Chambre et ce pays ont déclaré qu'ils voulaient une enquête pleine et entière aux fins de s'assurer si l'on avait eu recours à des menées corruptrices dans quelque circonscription électorale. Pour arriver à ce résultat, M. Blake disait qu'il serait nécessaire que l'autorité chargée de l'enquête pardonnât à ceux qui se présenteraient et feraient des aveux complets, qu'il fallait pourvoir aux dépenses encourues par les témoins aux frais de la Couronne.

Puis, le "Daily Tribune", de Winnipeg, dont le rédacteur, ainsi que je l'ai dit, est un député favorable au gouvernement, me vient encore en aide pour montrer que les impressions que je ressens comme l'indique la position que je prends dans cette affaire, ne sont pas absolument appuyées sur un préjugé politique.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER.

Le 17 avril 1899, ce journal disait :

Comme c'est une des meilleures doctrines libérales que la lumière la plus abondante se fasse à l'égard de toutes les accusations portées, on peut présumer que les libéraux honnêtes donneront tout leur concours dans le but de mener à bonne fin, au moment convenable, l'enquête la plus complète.

Plus loin, dans le même article :

Personne ne doute de l'honnêteté et de l'intégrité de M. Ogilvie, mais peu de personnes diront qu'il possède les capacités nécessaires pour diriger une enquête rigoureuse relativement au gâchis dont les personnes revenant du Klondike nous affirment l'existence là-bas.

Puis encore, dans le même journal, la date manque parce que c'est un extrait de la "Tribune" reproduit dans un autre papier-nouvelle, il est dit :

Le peuple du Canada est convaincu que tout n'est pas parfait dans le Yukon ; nous doutons qu'il y ait un honnête homme dans le Yukon qui ne soit scandalisé par suite de ce qui s'est passé là et de ce qui s'y passe peut-être encore.

Puis, un peu plus loin :

Le gouvernement a beaucoup moins à redouter le résultat de l'enquête la plus complète et ce qui en découlera que tout effort tenté dans le but d'empêcher l'enquête la plus rigoureuse. Ce pourrait être une excuse très plausible de dire à grands cris que l'on n'a pas porté des accusations précises. Tel n'est pas le cas, mais quand bien même ce serait vrai, cela n'arrange pas l'affaire. Il y a eu des injustices

Et ainsi de suite. Que l'on me permette une autre citation tirée de la presse libérale. Elle se trouve dans le "Times" de Victoria, un journal publié dans la cité de Victoria, dans la province d'où je viens et où nous sommes peut-être mis plus en contact avec ces injustices qui causent du tort au pays, non seulement à la renommée du Canada, mais encore à ses intérêts financiers par suite de l'état de choses qui a existé et qui, je crois pouvoir le prouver, au moins primâ facie, existe encore aujourd'hui même bien que sur une moindre échelle. Ce journal, le "Times", de Victoria, appartenant au parti libéral et un ami dévoué du gouvernement, s'exprime ainsi :

Pour le *Times*, ce que le gouvernement devrait faire semble bien clair. Il faudrait examiner avec tout le soin possible toutes les accusations et charger de cette enquête une commission inspirant de la confiance au pays. C'est le gouvernement, et non l'opposition, qui doit prendre l'initiative à l'égard de cette enquête. Si des employés du gouvernement ont mal agi, leurs actes doivent être mis à jour et les officiers punis, peu importe leur politique ou qui les a nommés. Maintenant qu'un député important de la Chambre a formulé des accusations directes en plein parlement, il n'y a qu'une enquête complète faite sous la direction d'une commission impartiale qui puisse améliorer la situation. L'enquête que fait M. Ogilvie peut avoir son mérite ; ses décisions peuvent être absolument équitables et justes, et s'étendre à toutes les accusations ; mais les politiciens partisans qui tiennent plutôt à embarrasser le gouvernement qu'à corriger des abus n'accepteront pas cette enquête comme décisive. Une enquête qui ne peut imposer silence à la critique manque son but.

Maintenant, j'en appelle plus fortement au gouvernement,—non je m'adresse aujourd'hui au parlement. Je mets le gouvernement en accusation, il ne faut pas qu'il y ait de malentendu sur ce point. La position que je prends, je la prends après mûre réflexion. Le gouvernement demande la confiance de la Chambre. Il nous demande de nous former en comité afin de voter les subsides, subsides qu'il emploiera pour les fins de l'administration du gouvernement de Sa Majesté. Par suite des renseignements que je possède, et dans la position que j'ai droit de prendre, je crois que c'est le temps de demander non au gouvernement, mais au libre parlement du libre Canada de considérer si le moment n'est pas venu d'avoir cette enquête complète demandée non seulement par les mineurs de Dawson, mais par la presse d'Angleterre et celle du Canada en général, même par des journaux libéraux ainsi que j'en ai cité aujourd'hui, lesquels, alors qu'ils ne sont pas contraints par la férule du parti, ont déclaré sous l'inspiration du moment qu'une telle enquête impartiale était absolument essentielle pour imposer silence à la critique, ou, en d'autres termes, pour montrer que s'il se commettait des injustices au Canada, le jour n'était pas encore arrivé où le peuple canadien ne pourrait faire face à la situation et, après une enquête complète et exempte de crainte, parmi tous ceux qui étaient coupables de ces injustices qu'ils occupent un rang élevé ou inférieur dans le service du pays.

Et ainsi, avant le choc retentissant causé par tous ces renseignements, avant la production de tous ces témoignages accablants même devant M. Ogilvie, quelle a été la position prise par l'honorable ministre de l'Intérieur lui-même ? Quand il m'a écrit ainsi qu'il l'a fait par l'intermédiare de son sous-chef, me demandant de lui faire connaître les accusations, il ne m'a pas averti que je serais injurié et villipendé, que l'on m'accuserait de frapper en traître parce que je parlerais ouvertement. En me demandant de lui faire part des renseignements parvenus à mes oreilles, il ne m'a pas dit que si j'osais nommer un homme montré au bout du doigt avec mépris par les gens qui avaient dépensé leur argent et risqué leur vie dans le Yukon, on essaierait de jeter le mépris sur mon nom.

Non, il a dit à son sous-chef de m'écrire et de me demander de faire parvenir à M. Ogilvie directement ou par le canal du département de l'Intérieur toutes les informations verbales reçues par moi ou recueillies dans la province de la Colombie Anglaise. Il m'a demandé, sachant que je n'avais jamais été à Dawson, d'envoyer tous les renseignements verbaux que je pourrais à son officier, à l'oncle de sa femme, afin que ce dernier pût faire l'enquête. Il ne m'a jamais dit de me rappeler que, bien que sa lettre fût écrite en décembre, le commissaire enquêteur ne s'occuperait pas des faits que les dépositions montreraient comme se rapportant à des événements postérieurs au 25 août 1898. Mais c'était en décembre 1898 qu'il me demandait de faire connaître à lui-même et à son département, et par cet intermédiaire à M. Ogilvie, tout ce que j'aurais entendu dire au sujet de la mauvaise administration du Yukon.

Or, parce que j'ai cru devoir m'y prendre d'une autre manière, parce que j'ai jugé d'une manière différente de la sienne la situation, quelle a été ma punition, en tant qu'il désirait me punir ? Voici : Quand je suis venu ici et que, à mon siège en cette Chambre, j'ai entrepris de faire connaître les renseignements que j'avais obtenus, ne voulant pas les envoyer à l'oncle de sa femme, l'on m'a dit que j'avais fait un discours honteux, un discours repoussant.

M. LANDERKIN : Ecoutez ! écoutez !

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Et un honorable député dont le fils est intéressé dans le Yukon dit " écoutez, écoutez." Il y a probablement plusieurs députés qui seraient prêts à dire " écoutez, écoutez " pour la même raison. Après avoir demandé à un homme de prendre sa plume et de coucher par écrit toute information qu'il peut avoir et de transmettre le tout signé de sa main pour faire le sujet d'une enquête, si cet homme, en sa qualité de député au parlement du Canada préfère se lever à son siège en Chambre et faire connaître les renseignements en sa possession, est-ce loyal, est-ce courageux de-l'accuser d'avoir fait un discours repoussant, d'avoir agi en traître de s'être servi dans cette Chambre de certains noms en une manière telle qu'il n'aurait pas osé en agir de même en dehors de cette Chambre ?

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Et l'honorable député de Grey-sud (M. Landerkin), le père de l'un des jeunes employés de là-bas, dit : " écoutez, écoutez." Ce sont là les hommes qui veulent étouffer vos paroles sous le bruit de leurs cris quand vous demandez que l'on vous traite avec bonne foi. Si j'avais écrit une lettre confidentielle au ministre de l'Intérieur, à sa demande, au sujet des agissements du major Walsh, de M. Wade et divers officiers, cela aurait-il été, de ma part, plus digne que de venir ici ouvertement, dans le parlement de mon pays et de faire les déclarations qu'il m'avait demandé de lui faire dans une lettre confidentielle ?

Quoiqu'il en soit, laissez-moi dire un mot de la lettre du 2 décembre. Que désirait le ministre? Son sous-chef m'écrivait que le ministre se rendait bien compte de la difficulté qu'il y avait de recueillir des renseignements au sujet d'aucun acte spécifique de malversation, et me demandait si j'avais en ma possession,—pour me servir exactement de ses paroles—

Aucune information, de quelque nature que ce fût, indiquant ou concernant quelque acte spécifique de

malversation de la part d'aucun officier durant les deux dernières années.

Telle était la demande que l'on m'a faite.

Sir CHARLES TUPPER : Jusqu'au mois de décembre.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Jusqu'au 2 décembre 1898. On n'avait pas fixé de limite : il aurait paru étrange de déterminer une limite. Cette demande embrassait les dépositions par ouï-dire, et ne comprenait pas seulement les faits antérieurs au 25 août.

Si j'avais eu l'intention d'en passer par le mode suggéré par le ministre, je n'avais qu'à lui faire part de tout ce que je savais relativement au major Walsh, et le ministre aurait communiqué le tout à M. Ogilvie, l'officier représentant son département. Est-ce que tel n'est pas le cas ? Quelqu'un peut-il le nier ?

S'il s'agissait d'immoralité et d'ivrognerie, quant au major Walsh, et j'en avais entendu parler, et si cette immoralité et ivrognerie affectaient le public au cours de transactions officielles avec le major Walsh, du moment que j'aurais consenti à la demande du ministre, n'aurai-je pas dû, en homme d'honneur, faire connaître ce que je savais à cet égard ? Je ne pense pas que qui que ce soit ait supposé que je m'étais rendu à Dawson ou que j'avais des preuves directes. Tout ce que le ministre me demandait était évidemment les renseignements qui m'étaient parvenus par ouï-dire.

J'ai fait ce que j'avais parfaitement droit de faire. Je ne voulus pas lui faire part d'aucun des renseignements que j'avais ; et s'il dit que son commissaire avait droit de rejeter tout ce qui se rapportait à des faits postérieurs au 25 août 1898, l'on verra que ma discrétion a été des plus judicieuses. Par suite du plan adopté par ces messieurs, les renseignements que j'aurais communiqués seraient demeurés sous clef en la possession du ministre de l'Intérieur.

Le 10 décembre, je répondis que je n'approuvais pas la commission Ogilvie, préférant une " Commission Royale parfaitement indépendante." J'ai fait allusion à la manière dont j'ai été traité alors que j'ai déclaré ici ce que l'on me demandait de confier dans une lettre au ministère de l'Intérieur. Ces déclarations seraient devenues publiques par l'envoi que l'on en aurait fait à M. Ogilvie, d'après les termes de cette lettre.

Aussi, M. l'Orateur, je désire attirer votre attention sur la situation qui nous est faite. Si le gouvernement se propose de suivre la méthode tracée dans la commission Ogilvie et de demeurer à son poste actuel comptant sur le support d'une majorité qui l'a suivie jusqu'ici à travers des périodes des plus délicates et des phases des plus difficiles ; si le gouvernement défie qui que ce soit dans cette Chambre ou en dehors de cette Chambre de venir de l'avant et, à ses propres frais, de faire venir des témoins de l'Australie, de l'Angleterre, des différentes parties de la Confédération du Canada (pays aussi vaste par lui-même que la moitié d'un continent) afin de prouver l'accusation qu'il ose porter au sujet des fautes graves commises par un officier, il s'ensuit que l'on donne carte blanche aux officiers dans le Yukon, même aujourd'hui, de voler et piller suivant leur bon plaisir.

Or, voyons s'il n'existe pas de responsabilité de nature à empêcher le gouvernement de ce pays de prendre une telle attitude. Il ne faut pas oublier qu'il s'agit d'un territoire qui est tout spécialement confié à l'administration actuelle. Il ne s'agit pas du Manitoba, il ne s'agit d'aucune des anciennes provinces dans lesquelles l'administration de la justice criminelle et la poursuite des criminels relèvent exclusivement des autorités locales. Nous avons à nous occuper de faits pour lesquels la responsabilité quant à la suppression du crime et à la punition des criminels retombe principalement sur les personnes qui occupent les banquettes de la trésorerie dans cette Chambre .

Que si nous examinons la procédure suivie dans des circonstances analogues, nous constatons que, s'il y a lieu de supposer que quelque crime ait été commis en quelque partie que ce soit du Royaume-Uni, vous pouvez compter sur la coopération et le support actifs de l'échiquier sous la direction de procureurs habiles, et vous pouvez trouver le crime là où il existe et punir celui qui s'en est rendu coupable. Dans un article intéressant du " Law Magazine," 1864-65, vol. 18, cette question est traitée au long. Je demanderai à la Chambre d'en lire un court extrait qui se rapporte au cas actuel et qui a d'autant plus d'importance que nous nous occupons d'une partie de la Confédération qui est, en cette matière, tout autant sous la direction du Procureur général du Canada que Londres l'est sous la direction du Procureur général de l'Angleterre. Dans cet article très bien écrit il est dit :

> Et soyez certains que si, comme le lord juge en chef Cockburn nous l'a dit, le système actuel de poursuites judiciaires par initiative privée a trop souvent pour résultat une sorte d'encouragement direct du crime, la plus forte cause de découragement de nature à détourner de la mauvaise voie l'esprit de criminels portés au mal et sans scrupules serait de savoir qu'il existe une sentinelle officielle de l'état chargée spécialement d'exercer une vigilance sévère sur tout ce qui se rapporte à la sécurité publique et domestique, et qui, disposant des ressources illimitées découlant de sa position, saura atteindre le coupable et le remettre entre les mains de la justice d'une manière rapide et sûre.

Maintenant, quelque député pourra me dire : Vous vous éloignez de la question. Je ne pense pas qu'il en soit ainsi. Le moment est arrivé où le sens de cet article a sa pleine application.

M. LANDERKIN : Ceci s'applique-t-il à Winnipeg ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je vais dire à l'honorable député ce qui s'ap-

plique à Winnipeg. J'allais en venir à ce point-là. Manitoba n'est pas et n'était pas sur le même pied que les Territoires du Nord-Ouest. Au Manitoba, la responsabilité de l'administration de la justice criminelle est locale ; dans les Territoires du Nord-Ouest, elle est fédérale. Je suis bien aise que mon honorable ami (M. Landerkin) m'y ait fait penser. Dans la province du Manitoba, bien que la responsabilité de l'administration de la loi criminelle fût d'une nature locale, nous avons un cas remarquable dans lequel les autorités fédérales sont intervenues par suite des difficultés financières de l'administration locale.

M. LANDERKIN : Cela se rapporte-t-il au cas pris en main par l'honorabe député, l'autre jour, devant le comité des comptes publics, le cas d'un officier retirant son salaire bien que ne travaillant pas ?

M. l'ORATEUR : A l'ordre !

M. LANDERKIN : Un cas de larcin.

M. l'ORATEUR : Je crois que cela facilitera de beaucoup l'expédition des affaires si les honorables députés qui désirent faire une interruption en demandent la permission à celui qui a la parole.

M. LANDERKIN : Alors, M. l'Orateur, je disire demander à l'honorable député d'expliquer si ce qu'il vient de dire s'applique au cas qu'il a prouvé l'autre jour devant le comité des comptes publics, celui d'un officier du département du Revenu de l'intérieur qui retirait son salaire sans faire de travail. Et l'honorable député nous dira-t-il le nom de cet officier ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je crois que, tantôt, si j'en ai le temps, je lui montrerai qu'il y a, dans le Yukon, un employé qui est le fils de l'honorable député (M. Landerkin) qui vient de m'interrompre. Et il existe une correspondance privée dans laquelle il est dit : Nous espérons que vous direz un bon mot à l'égard du jeune Landerkin, cela fera plaisir à son père. L'honorable député a attiré mon attention sur Winnipeg——

M. LANDERKIN : Oui, sur le cas que vous avez prouvé.

Quelques VOIX : A l'ordre !

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Il me semble que l'honorable député souffre de quelque confusion dans ses idées.

M. LANDERKIN : L'honorable député a-t-il dit confusion dans les idées ?

Quelques VOIX : A l'ordre !

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Oui, confusion.

M. LANDERKIN : L'honorable député (sir Charles Hibbert Tupper) devrait avoir honte d'être si peu délicat.

M. l'ORATEUR : L'honorable député de Grey-sud (M. Landerkin) sera assez bon, s'il désire interrompre le débat, d'en demander la permission à l'honorable député qui a la parole. Si celui-ci le permet, il pourra interrompre.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je suis surpris moi-même de ma propre modération quand l'honorable député ose m'interrompre.

M. LANDERKIN : Vous êtes dans le même état où vous étiez l'autre soir.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Pour revenir à la province du Manitoba, sur laquelle mon honorable ami a attiré mon attention et dans laquelle la responsabilité de l'administration de la justice criminelle est d'un caractère local, voyons ce qui a eu lieu. On a soumis à cette Chambre les témoignages relatifs à une matière au sujet de laquelle, si l'on s'en était tenu aux règles et aux précédents en fait de procédure, aucun procureur général dans la province du Manitoba, ayant le respect de soi-même, n'aurait voulu prendre d'initiative sans un ordre émanant de la Chambre des communes. En Angleterre, sous le régime d'une législation semblable à la nôtre, quand il se commet des offences contre les lois relatives à la protection de la Chambre des communes, les procédures ont lieu d'après l'ordre et sous la direction de la Chambre des commune d'Angleterre. Mais, dans le cas qui nous occupe, on avait supposé qu'il y avait eu transgression des lois établies pour la sauvegarde des élections des députés à cette Chambre. Et le ministre acuel de l'Intérieur, alors que le parti conservateur était au pouvoir à Ottawa, entreprit, à la suite des élections générales de 1896, d'employer des détectives, et ce à grands frais, pour obtenir des renseignements, non pas à ses dépens, mais aux dépens du trésor fédéral, comptant bien, comme cela eut lieu, pouvoir amener le nouveau premier ministre d'une administration libérale à prendre la responsabilité de la dépense et à en grever le trésor fédéral.

Dans cette affaire, nous avons eu le témoignage de M. Howell, lequel agissait pour le compte, soit du ministre de l'Intérieur en sa qualité individuelle, ce qu'il fit tout d'abord, soit du ministre de l'Intérieur, alors qu'il était Procureur général du Manitoba ainsi que semble l'indiquer une partie de son témoignage, soit en qualité de procureur "ad hoc" pour le compte du gouvernement fédéral, si l'on en juge par une autre partie de son témoignage ;—nous avons eu, dis-je, son témoignage en vertu duquel il appert que dès le 26 juin 1896, ou peut-être un peu plus tôt, il a commencé à recueillir des renseignements provenant de toutes les sources dans le but de prouver que certaines personnes dans le Manitoba avaient transgressé la loi qui régit l'élection des députés au parlement fédéral. Il a déclaré que M. Sifton lui avait

dit de se servir de détectives pour se procurer des preuves, de les envoyer dans toutes directions ; qu'il a recueilli des preuves, et qu'après cinq mois de ce genre de travail fait partout dans la province du Manitoba, il avait reçu ordre de procéder. Il a dit de plus, aux cours des procédures, que, là où il y a soupçon d'offense, c'est un procédé ordinairement suivi, de se servir de détectives pour réunir les éléments d'une cause. Il en avait déjà agi ainsi d'après les instructions de M. Sifton, et, pour me servir de son propre langage, il a dit : "Dans la province de Manitoba, quand nous avons un soupçon, nous nous mettons à l'œuvre ? Il a travaillé à cette œuvre tout le long de l'automne, puisant à toutes les sources, et durant une partie du mois de juillet, et il dit : "C'était une collection graduelle de circonstances en vue de la préparation de la preuve." Ainsi que je l'ai expliqué, voilà, dans le Manitoba, un cas relevant principalement du contrôle et de l'autorité du Procureur général du Manitoba. Comme on le verra plus loin, il a donné pour excuse que l'autorité provinciale n'avait pas l'argent nécessaire pour se charger, à ses propres frais, d'une affaire aussi formidable que celle d'un soupçon à l'effet qu'il y avait eu manipulation des bulletins et conduite illégale lors d'une élection fédérale. L'honorable député a obtenu alors la coopération de ceux qui siègent à la droite, a reçu de l'argent du peuple du Canada pour mener son œuvre à bonne fin. Comme résultat on intenta quelque 23 poursuites et sentence a été rendue contre un homme qui, dans la boîte a admis lui-même être un grand misérable.

Maintenant, M. l'Orateur, si nous remontons plus loin que ce cas que je viens de mentionner, je me rappelle la circonstance dans laquelle le premier ministre puisant dans le trésor de son érudition et de son grand savoir donna à cette Chambre un extrait de cet ouvrage intéressant de Parkman, le livre de Wolfe et Montcalm. Le premier ministre a peut-être oublié cette circonstance dans laquelle il eut recours à ses souvenirs et fit allusion à ces jours malheureux de l'Empire de France durant lesquels se passèrent ici, en Canada, loin de l'ancienne mère-patrie, ces événements qui sapèrent les fondements de l'empire, et qui ressemblent à ces autres événements qui, je crois en toute sincérité, se passent aujourd'hui dans cette partie du beau Canada qui s'appelle le territoire du Yukon. L'honorable ministre fit allusion aux vols et à la corruption qui ont affaibli l'autorité de Montcalm, à ces gredins Bigot, Péan et autres. Dans le cas actuel, je fais allusion à cette période de l'histoire de notre pays parce que, quoique l'on puisse dire à propos du gouvernement de la France à cette époque, lorsqu'il dut s'occuper de l'état des affaires de l'autre côté de l'océan, il n'hésita pas, même à cette époque reculée, de faire, par rapport à ce qui se passait à Québec, ce que le ministre de l'Intérieur a amené le gouvernement en 1896 à faire dans le cas de Manitoba, savoir se servir des détectives pour découvrir les délinquants afin de les remettre entre les mains de la justice. Car il semblerait que quelque mauvais et corrompus qu'aient été ces gouverneurs locaux, et ces officiers locaux, on n'eut pas peur à Paris que le résultat des découvertes des détectives dût rapprocher les responsabilités des crimes plus près de Paris que ne l'était Québec.

Or voici que nous avons, par exemple, le major Walsh dont j'aurai beaucoup à parler avant de terminer mes remarques. Nous avons entendu sa dénégation. Je ne suis pas prêt à demander à ce parlement de croire absolument coupables le major Walsh, ou aucun de ces pauvres infortunés qui servaient sous lui. Remarquez, M. l'Orateur, qu'il me faut accentuer ma cause, il me faut la présenter dans toute sa force, car mon but dans le moment, c'est simplement d'obtenir une enquête. Ma cause repose sur des renseignements qui, en l'absence d'une enquête complète, me font croire à la culpabilité de ces hommes. Mais cela ne veut pas dire que je voudrais dès maintenant prononcer contre eux un verdict définitif. Je m'efforce de convaincre cette Chambre qu'il est nécessaire d'ordonner une enquête, une enquête dans le genre de celles qui sont sanctionnées par la métropole, par la pratique suivie par le parlement, modèle de tous les parlements, et que notre parlement lui-même a sanctionné, une enquête qui soit de nature à faire peser sur les coupables les conséquences de leurs crimes.

Mais, dans tout ceci, que l'on comprenne bien que s'il m'échappe une expression qui ait une portée contraire, mon intention aura été déçue. Je ne demande pas que l'on condamne d'avance ces hommes, mais je demande aujourd'hui avec instance que l'on fasse une enquête, bien que nous n'ayons pas entendu l'autre côté de la question. Mais ils devront être entendus, si mon désir peut se réaliser, non-seulement à l'enquête préliminaire, mais encore devant les cours du pays, quel que soit le résultat de l'enquête préliminaire. Que l'on ne pense pas un seul moment que je prononce par avance un témoignage dans la cause de ces inculpés. Je parle d'après les témoignages que j'ai par devers moi. Je montre ce que ces témoignages semblent établir. J'accuse de culpabilité en m'appuyant sur des témoignages qui n'ont pas encore subi de contrôle. Je porte mes accusations sans que l'on ait entendu la défense. Je mentionne dans mon requisitoire des hommes qui n'ont pas eu l'avantage, auquel ils ont droit, d'un procès devant un jury anglais, et d'un appel à l'équité. C'est avec regret, M. l'Orateur, que je crois être obligé de faire un requisitoire aussi écrasant et de pousser l'affaire avec toute la vigueur possible, parce que je ne pense pas pouvoir obtenir fût-ce simple-

ment une enquête parlementaire à moins que je ne présente la cause sous l'aspect le plus grave possible.

Maintenant, nous avons entendu dans cette Chambre, le major Walsh par l'intermédiaire de sa lettre dans laquelle, bien que ne niant pas en termes précis les accusations portées contre lui, il défie qu'on en fasse la preuve. Or, même en supposant qu'il soit coupable, cette attitude n'aura surpris aucune personne connaissant la loi ; c'est la première chose qu'il aurait naturellement faite dans le cas où il aurait été poursuivi pour quelques-uns des crimes, dont je le crois coupable, d'après les témoignages que je vous soumettrai.

De plus, tout en tenant compte de cette réserve, et de ce qu'il pourrait prouver au cours du procès, je crois avoir en ma possession au sujet de cet homme et d'autres personnes des renseignements d'une nature telle que s'ils se trouvaient entre les mains du représentant du ministère public en Angleterre, ces hommes seraient considérés comme devant subir leur procès et être à la barre.

Mais ce n'est pas là un cas nouveau. Dans l'affaire Bigot, alors qu'on l'accusait de malversation, Vaudreuil écrivit au ministre des Colonies :

Je ne puis vous cacher, Monseigneur, combien vivement M. Bigot est affecté par les soupçons contenus dans les lettres que vous lui avez écrites. Il ne les mérite pas, j'en suis certain. Il est rempli de zèle pour le service du Roi ; mais comme il est riche, ou passe pour tel, et qu'il a du mérite, les personnes mal disposées sont jalouses et insinuent qu'il a prospéré aux dépens de Sa Majesté. Je suis certain que tel n'est pas le cas, et que personne n'est meilleur citoyen que lui ou a plus à cœur les intérêts du Roi.

Telle fut la défense de Bigot. Mais quand on poussa plus loin l'examen des accusations portées contre lui, Bigot subit son procès et fut trouvé coupable à Paris. Or, comment le gouvernement se procura-t-il les preuves ? Il ne se contenta pas de demeurer inactif et de défier les intéressés de courir quelque risque ou d'assumer de la responsabilité ; il ne fit pas comme M. Ogilvie, exigeant que l'on formulât des accusations précises de la part de personnes inaccoutumées à toutes les difficultés et aux complications des procédures judiciaires. Il envoya de Paris des détectives qui firent le long voyage jusqu'à Québec à cette époque reculée pour examiner cette affaire à fond et receuillir les informations nécessaires, si l'on pouvait en recueillir, pour mettre les autorités administratives en position de mettre la loi en vigueur et de punir ceux qui avaient manqué dans l'exécution des devoirs découlant de la haute responsabilité et de la confiance dont on les avait revêtus. Nous lisons dans Parkman :

On envoya de Bordeaux un nommé Querdisien-Trémais en qualité d'agent du gouvernement et chargé de faire une enquête. Il joua le rôle de détective, parvint à s'initier dans les secrets des associés, et après six mois de patientes recherches, pût découvrir quatre méthodes distinctes de manipuler les fonds publics. Bigot reçut alors des ordres explicites. Ne voyant pas d'autres moyens de se sauver, Bigot se sépara de Cadet auquel il fit restituer deux millions d'argent volé. Le commissaire général et ses associés devinrent frappés d'une telle crainte que, un peu plus tard, ils restituèrent près de sept autres millions. Des événements malheureux suivirent, et les coupables jouirent d'une période de sécurité au milieu du tumulte de la guerre. On continua à se livrer au péculat, mais le moment de rendre compte approchait.

Voilà un exemple de ce que pourrait faire un gouvernement désireux de suivre de près tous les délinquants et de punir ceux qui sont coupables de crimes. Mais dans le cas actuel les difficultés sont énormes. Pour les personnes qui connaissent l'histoire du Canada, la situation dans le Yukon et la position que nous occupons à Ottawa aujourd'hui, aucun argument n'est nécessaire. Comme je l'ai déjà dit, chaque retard d'un mois apporté dans la poursuite de cette affaire est une sécurité de plus offerte aux criminels, si criminels il y a. Le temps, c'est tout pour cette multitude d'offenses énumérées dans le Code Criminel et dont peuvent se rendre coupables les officiers publics. D'une manière générale, l'on ne peut après deux ans, intenter de poursuites en raison des offenses commises contre ce code. Or, vous envoyez là-bas des officiers nommés en 1896 ; vous en envoyez en 1897, le plus grand nombre en 1897. En 1898 s'élèvent les accusations de vol, de péculat et de collusion pour des fins de larcin, et d'autres crimes .

Le temps se passe ; l'année 1899 est fortement entamée et la clameur qui s'élève de partout ne demande pas que l'on condamne ces hommes sans les entendre, mais que l'on fasse les démarches voulues là où il y a raison de soupçonner, de procéder, non pas en la manière qui a été suivie au Manitoba, mais comme on l'aurait fait en Angleterre, et comme, par suite de votre juridiction fédérale, vous êtes tenus d'agir dans le territoire du Yukon. Les témoins des infractions, les personnes que l'on a volées, les victimes, ceux qui ont été privés de leurs droits sont venus de toutes les parties du globe dans cette contrée extraordinaire et unique, et maintenant ils sont dispersés et partis. Ce n'est pas sans risque qu'un homme prend la position que je prends dans cette Chambre, et je l'admets pleinement. Le témoin dont vous auriez besoin est ici aujourd'hui, parti demain. Le témoin qui me rencontre sur les bords de l'océan Pacifique et qui me fait connaître les injustices qu'on lui a fait souffrir, qui se plaint amèrement de notre pays, qui me demande s'il n'y a pas moyen d'obtenir justice et qui en appelle à vous de manière à faire naître chez vous la conviction que vous êtes tenu d'assumer quelque responsabilité en la matière, ce témoin, dis-je, est disparu depuis le moment où vous êtes chargé de cette responsabilité. Vous pouvez avoir pris cette responsabilité et formulé vos accusations en vous basant sur ce qu'il vous a fait connaître et, au moment voulu, vous constatez que vous avez compté sans votre

hôte. Il se peut qu'il soit mort ; il peut être hors de votre atteinte, et, comme il appartient à la classe des mineurs, au moment où vous aurez besoin de lui, il peut vous être impossible de le retrouver.

Prenons maintenant les changements à vue des officiers. La situation de cette contrée peut sortir de l'ordinaire, mais voyez les circonstances en face desquelles nous sommes placés. Le major Walsh administre du mois de mai au mois d'août ; le juge Maguire, à partir d'une date quelconque en février, jusqu'au mois d'août ; vous avez d'autres officiers et voilà que soudainement ils ont quitté le pays. Ils sont partis. Ce qui est arrivé pour ces deux ou trois représentants de l'autorité a eu lieu pour plusieurs autres. Vous avez vos employés avec des salaires de $2 et de $1.50, vous avez vos cuisiniers ayant à peu près les mêmes gages mais eux aussi disparaissent. Plusieurs de ces hommes seraient des témoins importants, mais il sont tous plus ou moins nomades, ici aujourd'hui, partis demain.

M. l'Orateur, il est quelque chose de plus grave que tout cela. Dans une question de cette nature dont je saisis la Chambre où se trouve une forte majorité de députés qui obéissent au mot d'ordre des ministres, je reconnais le fait que les autorités sont en jeu. Je n'aurais pas soumis solennellement cette affaire à la Chambre s'il ne s'était agi que de décapiter le fils de l'honorable député de Grey (M. Landerkin) ou de scalper le cousin de quelque autre honorable député de cette Chambre.

M. LANDERKIN : Peut-être votre propre beau-frère de Winnipeg.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Ou de mon propre beau-frère. Ce ne sont pas là les hommes que je dénonce ; ceux contre lesquels je dirige mes accusations siègent à la droite. Les hommes qui subissent leur procès en cette matière, en tant qu'ils peuvent le subir, sont ceux qui siègent aux fauteuils ministériels. Toutefois, leurs suivants, naturellement, exigent qu'on fasse la cause la plus forte possible avant de se décider à leur retirer leur allégeance.

Ce sont là quelques-unes des difficultés à surmonter pour prouver ce cas, et quelques-uns des embarras éprouvés par M. Ogilvie, fonctionnaire nommé par ces messieurs, critiqué un jour par l'un des membres du gouvernement actuel, uni par les liens les plus intimes à l'un de ces honorables ministres.

Songez à la situation dans laquelle se trouvait cet homme conduisant une enquête de convention. Après tout ce qui a été dit et fait, imaginez-vous la position du mineur, c'est-à-dire, de l'homme possédant un droit de mine au Klondike, se rendant en cour pour oser braver ces fonctionnaires, oser affirmer l'existence d'une friponnerie effrénée dans le bureau du commissaire des mines d'or, oser déclarer que le favori et fonctionnaire nommé par l'honorable ministre de l'Intérieur—sa créature—était lui-même corrompu et immoral. Concevez les dangers auxquels s'exposaient ces hommes. Ils savaient que le titre en vertu duquel ils possédaient leurs terrains, est, d'après les règlements, l'œuvre de ces messieurs qui siègent aux fauteuils ministériels ; ils savaient que le pouvoir discrétionnaire est vaste, même en tant qu'il émane des fonctionnaires locaux qu'ils pourraient essayer d'accuser. Considérez les pouvoirs du commissaire des mines d'or, envisagez les divers pouvoirs attribués en dernier ressort par le ministre de l'Intérieur, qui—à la honte de ce parlement, sous un régime ou conservateur ou libéral, peu importe—possède l'autorité extraordinaire qu'il a osé exercer dans le cas de Nelson et Donnelly. Rendez-vous compte, alors, des difficultés dont se voyaient entourés les mineurs qui auraient voulu oser, dans la ville de Dawson, traîner ces fonctionnaires au ban de l'opinion publique, pour attaquer la rectitude de leur conduite, ou pour les accuser d'irrégularités ou de quelque chose de plus grave encore.

Ai-je besoin de démontrer la condition d'un mineur portant de semblables accusations ? Ces fonctionnaires mêmes peuvent lui imposer des restrictions. Le temps de la représentation d'un droit de mine peut-être prolongé, le temps du congé d'absence abrégé. Le mineur peut de mille manières se voir ruiner par des arrêtés ministériels et les réglements émis en vertu de ces arrêtés. Il ne faut pas oublier la question du droit régalien. Les mineurs de cette région supplient à genoux le gouvernement du jour au sujet de ce que quelques-uns d'entre eux considèrent comme une extrême exaction. Tous ces gens-là sont à la recherche de l'or, chacun d'eux aspire aux richesses d'ici-bas. Aussi ne sont-ils pas disposés à voir leurs chances de succès diminuées par le risque et les dangers auxquels ils s'exposeraient en osant se présenter en cour (cette cour serait-elle présidée par M. Ogilvie ou par une commission judiciaire) pour y rendre un témoignage critiquant ceux qui tiennent tant de leur fortune dans le creux de leur main.

Ainsi, prenons le cas de Nelson et Donnelly, dont je dirai un mot ou deux pour démontrer l'attitude qu'adoptent les membres du gouvernement lorsqu'un homme ose leur imputer la responsabilité de toute la mauvaise administration et de tous les scandales qui ont eu lieu dans cette région. Dans ce cas, on se demanda, relativement au " droit de mine n° 34 situé en aval de la découverte supérieure sur la crique Dominion ", d'après les documents produits, si ce droit de mine avait été enrégistré suivant deux désignations différentes. L'enquête commença le 23 juin sous la présidence de M. Fawcett, le commissaire des mines d'or, assisté, s'il vous plaît, par le juge Maguire, le juge de la cour devant laquelle l'une ou l'autre des parties en cause avait le droit absolu de se présenter dans le cas où ses droits auraient été lésés.

Cependant, on donna à ce juge instructions d'agir en qualité d'assesseur dans cette cour, contrairement à toute loi et tout statut, et on lui demanda de siéger dans un procès irrégulier, lequel fut illégalement conduit du commencement à la fin. M. Wade, s'il vous plaît, comparut pour Alexander McDonald et R. Morrison. Le teneur des régistres des terres, le fonctionnaire possédant quatre ou cinq charges, enfin M. Wade, avait cédé, comme le dit lui-même M. Fawcett,—bien qu'on se soit servi du nom de ce dernier,—le terrain riverain en mars ou en avril à M. Alex. MacDonald, et il comparut pour M. McDonald et Morrison dans la cause en question. Madame Lucille Elliott parut alors sur la scène. L'enquête avait commencé le 23 juin, et cette femme avait acheté un quart indivis le 5 juillet 1898, après que l'enquête eût été commencée, et de drôles de choses arrivèrent. Les parties du côté dont elle se trouvait passèrent par toute la série des procédures pour sortir triomphantes. Le major Walsh fut le témoin qui aida à cette femme, et bien qu'il eût été examiné devant M. Fawcett, son témoignage était contraire à celui que j'ai lu aujourd'hui relativement à la fermeture de la crique Dominion, et M. Fawcett ne l'a pas contredit. Il l'a contredit en 1899, mais en 1898 il a siégé pour écouter le témoignage donné en faveur de madame ou de mademoiselle Lucille Elliott par le major Walsh.

Cette femme a acheté ce quart indivis le 5 juillet 1898, après que l'enquête eût été commencée. La contestation a alors commencé entre elle et un nommé Nelson, contre McDonald et Morrison. C'était là un joli procès en vue des renseignements qu'il devait fournir. Acceptant l'information pour exacte (et pour le moment je la suppose telle, quoique ne constituant pas une conclusion définitive), on se trouve en présence d'un scandale relativement à toute l'organisation de ce procès, par suite de l'influence illégitime de Lucille Elliott, d'un côté, et de l'illégitime influence des dits McDonald et Morrison, de l'autre, apportées dans le conflit qui s'est élevé entre eux dans cette cause. Il n'y a pas de preuve pour démontrer que Lucille Elliott ait acheté moyennant considération, sans avis, un quart indivis. Un nommé Donnelly était en possession réelle du claim. Le commissaire des mines d'or savait à quoi s'en tenir au sujet de ce claim, ainsi que Nelson. Il a été établi que le commissaire avait négligé d'observer les règlements requérant l'enregistrement du claim dans un délai déterminé. Il n'y eut pas de contestation à ce sujet du commencement à la fin. Aucune contestation n'était produite, aucune action n'était instituée lorsque la Couronne, par l'intermédiaire de M. Fawcett, commença cette enquête ; mais quelque chose poussait les autorités, et M. Fawcett, demandant au juge Maguire d'agir en qualité d'assesseur—comme M. Ogilvie avait demandé à M. Clément de l'assister, commença à faire l'enquête.

Pour démontrer l'influence extraordinaire des autorités du Yukon—ce qui explique pourquoi des centaines de gens ont la bouche close dans cette région, alors qu'ils parleraient s'ils pouvaient soupçonner seulement que ces autorités se montreraient disposées à leur accorder franc jeu,—je mentionnerai ce fait. Des règlements faits par le major Walsh sans être autorisé ni par la loi, ni par ce parlement, ni par aucun pouvoir sous le soleil, furent acceptés comme ayant force de loi dans ce cas. Nul n'osa s'opposer à l'application de ces règlements. Le major Walsh a fait des règlements relativement à la teneur des titres miniers, et il n'avait pas plus le droit d'en faire que le jeune page assis à vos pieds, M. l'Orateur. Il était assez puissant non seulement pour clore ou ouvrir à son gré la crique Dominion, mais pour faire des règlements selon son bon plaisir, devant lesquels tout le monde devait s'incliner.

M. DAVIN : Il a modifié la loi.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Il l'a modifiée, il l'a changée, il l'a abrogée, il était à lui-même sa loi.

Walsh est venu déposer dans cette cause, et il a déclaré qu'à son arrivée le commissaire des mines d'or lui avait dit de faire clore une partie de la crique Dominion, ce à quoi il avait acquiescé. Eh bien ! M. l'Orateur, je m'en rapporte à cette Chambre quant au degré de foi qu'on peut ajouter à cette déclaration. J'ai mentionné le témoignage de M. Fawcett aujourd'hui, et à moins de m'égarer tout à fait dans mes notions de droit, je puis affirmer que vous ne pouvez croire à la fois M. Fawcett et le major Walsh. Néanmoins, tel est le témoignage donné à M. Fawcett présidant cette enquête extraordinaire.

A la fin de l'enquête, le juge Maguire, s'il vous plaît, salarié par ce parlement, juge de par l'autorité de ce parlement, indépendant de l'exécutif, étranger dans ses rapports officiels au département de la justice ainsi qu'au Commissaire des mines d'or du territoire du Yukon, nullement autorisé à conseiller celui-ci d'une manière ou d'une autre ; le juge Maguire, qui ne pouvait s'adresser pertinemment à lui donna néanmoins au commissaire des mines d'or un avis que celui-ci a déclaré coincider avec le sien, avis dont on a appelé au ministre de l'Intérieur le 31 janvier 1899.

Qu'on veuille bien se le rappeler, je discute l'étendue des pouvoirs exercés à tort ou à raison par le ministre de l'Intérieur, et je veux faire comprendre les difficultés auxquelles on serait en butte si l'on procédait à établir les accusations, et si l'on demandait aux mineurs des claims des différentes criques des environs de Dawson de venir rendre un témoignage condamnant l'habileté, le caractère et l'intégrité du ministre de l'Inté-

rieur ou d'aucun de ses satrapes ou fonctionnaires nommés par lui.

Il s'agissait là d'un appel concernant un bien-fonds de valeur. Que ce bien-fonds fût de valeur, on ne peut en douter. Le ministre de l'Intérieur a apprécié cela lors de sa décision. Dans cette décision, d'après les documents produits en cette Chambre, il a déclaré qu'il s'agissait d'un cas où le commissaire des mines d'or avait " émis par inadvertance des certificats en faveur de différentes personnes au sujet du même terrain." Comme on s'était servi dans l'enquête faite sous la présidence du commissaire des mines d'or d'affidavit auxquels on avait objecté en alléguant qu'ils ne constituaient pas un témoignage, le ministre de l'Intérieur décida que ces affidavit pouvaient à juste titre faire partie de la preuve reçue, et qu'ils établissaient " prima facie " le jalonnement d'un claim à une certaine date. Les membres du barreau de la province de la Colombie Anglaise, je crois, seraient enchantés de cette décision qui leur épargnerait une foule d'ennuis si elle était acceptée en vertu des règlements identiques mêmes qui existent dans cette province.

Je n'ai pu moi-même constater que les règles de la preuve aient été changées le moins du monde par les règlements miniers. Néanmoins, nous accepterons l'opinion du ministre. En admettant qu'il eût raison, reste la question concernant la preuve en vertu de laquelle le claim a été adjugé, preuve qu'il a décidée être excellente. Il dit :

Je ne crois pas que la couronne, dans les circonstances du cas, serait justifiable d'insister sur un droit douteux et technique pour renverser la décision de ses fonctionnaires.

Eh bien ! nous voici en présence de cette position fâcheuse. Nous voyons Lucille Elliott d'un côté, et de l'autre Alex. McDonald, homme important, favorisé, non seulement quant au terrain riverain, mais encore fortement, comme je le démontrerai, quant au droit régalien oppressif—l'homme le plus riche, ou l'un des plus riches du Klondike. La décision doit être rendue en faveur de l'une ou de l'autre des parties. Voyons comment le ministre de l'Intérieur en est arrivé à sortir de là. Il a commencé par confirmer la décision du commissaire des mines d'or. Il a jugé que les demandeurs, c'est-à-dire Lucille Elliott, avec ceux qui lui étaient alliés, avaient droit au claim en question ; et il a ordonné—ce grand ministre, cet homme revêtu de ces immenses pouvoirs et dont l'influence couvre le Yukon—qu'un certificat renouvelé du claim n° 34, situé en aval de la découverte supérieure sur la crique Dominion, serait émis en faveur des demandeurs, et que le certificat émis au sujet du claim n° 17 en faveur de M. Donnelly—c'est-à-dire la partie par l'intermédiaire de laquelle Alex. McDonald faisait valoir ses prétentions—serait biffé des régistres du commissaire des mines d'or. Voilà qui était passablement rude à l'égard d'Alexander McDonald. Mais voyons l'adoucissement apporté au revers de celui-ci. Le ministre expose ensuite la nature défectueuse et inconsidérée des procédures des demandeurs—c'est-à-dire des parties par l'intermédiaire desquelles Lucille Elliott réclamait,—procédures par suite desquelles Donnelly—c'est-à-dire la partie représentant Alexander McDonald et Morrison—avait été entraîné dans des difficultés et des frais. Voici, maintenant, où se manifeste le grand chancelier, l'homme exerçant tous les pouvoirs de la loi commune et de la loi de la chancellerie, ainsi que tous les pouvoirs du royaume. Parce qu'il considérait comme devant être fort lourds les frais assumés par ce plaideur malheureux, ce grand roi des mines, en poursuivant l'appel,—tout comme on a vu, dans le cas des droits régaliens concernant les mines, alors que les frais retombant sur Alexander McDonald étaient considérables et ces droits très lourds, le gouvernement croit devoir établir en sa faveur une règle facile lui permettant de payer ces frais par versements, au lieu de lui en réclamer le paiement immédiat,—le ministre décide :

Vu les faits, les défendeurs——

C'est-à-dire Alexander McDonald.

——auront sur le *claim*——

C'est-à-dire le claim de Lucille Elliott et autres.

——une hypothèque de $8,000 pour assurer le paiement d'une égale somme allouée en dédommagement de leur temps, de leurs travaux et de leurs frais, la dite somme devant être payée dans un délai de six mois à compter du 1er janvier 1899, et le commissaire des mines d'or gardera possession du certificat renouvelé concernant le *claim* jusqu'à ce que cette somme lui ait été remise pour les défendeurs. Toutes les constructions et améliorations faites sur le *claim* resteront intactes, et deviendront la propriété des demandeurs lors de la prise de possession qu'ils pourront exécuter sans délai.

Voilà l'autorité, si vous voulez. Ce n'est pas là l'arrêt d'un tribunal judiciaire impartial, c'est celui du grand Napoléeon de l'ouest. Suis-je donc téméraire et déraisonnable de prétendre que ça prend un homme d'une rude trempe, quelle que soit sa race, dans cette région éloignée du Yukon, pour attaquer le caractère de ce ministre ainsi que le caractère de l'homme que celui-ci a particulièrement favorisé ? Je le déclare, les difficultés sont si grandes, que cet homme, occupé à la recherche de l'or, ne serait pas un lâche s'il hésitait à se mettre en guerre avec le ministre de l'Intérieur.

J'ai dans ma main une série de règlements, ou un grand nombre de dispositions réglementaires. Je ne citerai pas toutes ces dispositions, dans les circonstances ; mais j'ai là un renseignement concernant les règlements miniers, touchant, par exemple, la représentation des droits de mine, d'après lequel il faut s'adresser à la discrétion du commissaire des mines d'or relativemnet à quelques-uns de ses droits les plus chers. Aux fins de mon argument, je me bornerai à mentionner le cas de Nelson et Donnelly ;

car, si le ministre est justifiable d'exercer les pouvoirs extraordinaires et autocratiques, dont j'ai parlé, il serait absolument inutile à ma proposition de m'occuper d'aucune des dispositions des règlements. Il y a d'autres difficultés.

Il y a de grandes difficultés à assurer la poursuite de cette enquête contre un gouvernement se tenant sur la défensive, contre un gouvernement qui vous tient à portée de son bras, et dont le ministre de l'Intérieur vous dit : "Vous pouvez produire vos accusations spécifiques, si vous l'osez, mais je vous en ferai aussitôt repentir." Il y a des obstacles à surmonter, et je les apprécie tous. Et on les apprécie, il n'y a pas de doute, au Yukon, peut-être plus que je ne le fais. On peut s'imaginer, là, que ce Napoléon et le gouvernement du jour possèdent une puissance que nous, en cette Chambre, savons qu'ils n'ont pas, peu importe leur majorité. Il y a en cette Chambre, que la majorité y soit libérale ou conservatrice, un sens de justice dans lequel j'ai confiance. Nous pouvons être partisans aveugles parfois, mais j'ai foi dans l'esprit inhérent d'équité qui domine cette assemblée ; et si ceux qui, au Yukon, ont vu ce qui s'est passé, apprécient cet esprit d'équité du parlement, pas un membre du gouvernement ne pourrait inspirer la plus légère terreur à aucun d'eux. Dans tous les cas, pas un seul de ces ministres ne me cause la moindre frayeur.

Laissez-moi citer un exemple des difficultés supplémentaires à vaincre pour arriver à dévoiler les injustices qui me semblent avoir été commises, pour arriver à produire au jour les irrégularités et les crimes dont l'existence a été un fait dont je suis convaincu. Je veux démontrer le secret extraordinaire dont le gouvernement du jour a entouré tout ce qui concerne ce territoire du Yukon. J'entends vous prouver comme on s'est efforcé d'empêcher tout homme de laisser pénétrer la lumière du jour dans l'administration de cette région, à chaque étape depuis son organisation même jusqu'à présent.

Ainsi, à la page 85 de la preuve, le commissaire mentionne les minutes du conseil. Il dit :

M. Fawcett est ici, ainsi que les commis, et sont ici également les minutes du conseil qu'on peut y examiner.

Quelles minutes du conseil a-t-on produites en cette Chambre ? Quelles minutes du conseil le ministre a-t-il apportées ici, depuis l'époque où ses fonctionnaires se sont rendus là en février 1898 jusqu'à présent ? On n'a absolument rien produit de ces minutes, bien que, come on le verra tout à l'heure, la commission adressée au major Walsh renfermât les instructions positives de tenir le gouvernement au fait de chacune de ses démarches et de chacun de ses actes. Si le major Walsh s'était conformé à ses instructions, tous ceux qui auraient soupçonné la commission d'injustices se seraient trouvés en présence de bien moins grandes difficultés.

Voici ce qu'ordonnait au major Walsh l'arrêté ministériel du 17 avril 1897 :

D'expédier par chaque courrier au ministre un rapport complet de tout ce qui concerne sa charge et l'administration des divers départements du gouvernement confiés à sa direction.

Qui des membres du gouvernement me dira maintenant que le major Walsh n'a jamais rien fait de la sorte ? Pas un d'eux ne prétendra que le major Walsh a adressé par chaque courrier au ministre un rapport complet de tout ce qui concernait sa charge et l'administration des divers départements du gouvernement confiés à sa direction. Mais, lorsque cette commission a siégé, on a arraché à M. Fawcett—j'emploie à dessein cette expression—des rapports ou lettres du major Walsh relativement aux affaires publiques et à l'administration des divers départements du gouvernement confiés à sa direction, sur lesquels est écrit le mot "confidentiel." C'est le mot d'ordre du jour sous ce régime—et sous ce rapport le major Walsh a la conscience fort peu chargée comparativement aux membres du gouvernement,—de tout faire sous le sceau du secret en fait de correspondance, de lettres, de documents, et de ne négliger aucun effort pour soustraire au public la commission de ces importants sujets. Cet homme avait pour se justifier l'exemple actuel du gouvernement d'Ottawa, et ainsi, nous n'avons pas été mis en possession de rapports complets.

Voyons combien le major Walsh a fait de rapports durant l'exercice de sa charge pendant un an. Pendant un an, ai-je dit ? Certains ministres ont déclaré officiellement qu'il devait remplir cette charge durant un terme indéterminé. Du reste, nous en arriverons à cela tout à l'heure. Le ministre de l'Intérieur a dit officiellement que le major Walsh avait fait huit rapports, dont six devaient être produits en cette Chambre. Il a fait erreur, je crois. J'ai étudié avec passablement de diligence, à cette session-ci, les documents produits, et je ne puis trouver aucun de ces rapports. Il est possible que le ministre parle d'une production de documents ordonnée par le sénat, en date du 17 mars 1898, car cette production comprend six rapports. La première de ces lettres est datée de Skaguay, le 24 octobre 1897 ; la deuxième, du bureau du commissaire, de Bennett, le 31 octobre 1897 ; la troisième, de Bennett, le 31 octobre 1897 ; la quatrième, du bureau du commissaire, à Bennett, le 31 octobre 1897 ; la cinquième, de Tagish, le 31 novembre 1897 ; la sixième n'est pas datée, mais on la qualifie de rapport supplémentaire. Puis, à la page 3,922 des "Débats," on nous dit que les deux autres rapports seront produits pour former les huit. Ils ne l'ont pas été et je ne conseillerais à personne, si l'on est un peu curieux, de prendre la peine d'extraire des rapports produits les renseignements qu'ils contiennent. Mais si l'on veut découvrir quelque chose d'intéressant, si l'on veut constater comment le Yu-

kon est gouverné, on peut en avoir un peu l'idée en lisant le témoignage rendu par M. Fawcett lors de l'enquête de la commission Ogilvie—je pourais dire le témoignage que M. Fawcett a été forcé de donner. Pour la première fois on pourra apprendre—on ne l'apprendrait pas par la lecture des rapports produits—que des minutes dérisoires ont été adoptées de temps à autre.

Des minutes du conseil !... Beau conseil ! On nous a parlé des hommes qui le composaient, c'est-à-dire les commis de M. Walsh, dont aucun n'avait d'autre autorité ou position que celle de commis ou d'inspecteur. L'un d'eux était un propriétaire d'écuries de louage, le capitaine du baleinier n'était pas là, mais il y avait un comptable, et ces divers messieurs furent réunis pour former un conseil. Aucune loi n'autorisait cela. Il y eut un conseil à peu près de même nature que les minutes en question. Nous n'avons pas vu ces minutes, mais le témoignage de M. Fawcett nous les a fait accidentellement connaître.

L'iniquité de la coutume de correspondre confidentiellement au sujet des affaires publiques ressort encore subséquemment. On se rappellera que le ministre de l'Intérieur a déclaré en cette Chambre que le major Walsh revenait chez lui conformément à une lettre que ce fonctionnaire lui avait écrite, dans laquelle il disait qu'il entendait partir aussitôt que possible. J'ai demandé la production de cette lettre. Nous avons eu très peu de lettres de notre commissaire, et les quelques-unes que nous avons n'équivalent à rien. Elles indiquent la température d'une longue période de temps—quel a été le froid ou la chaleur durant trois ou quatre mois—et toute la misère endurée par ceux qui accompagnèrent le commissaire et les sauvages, et toutes choses de cette nature, jusqu'au lac Bennett et Tagish, et ainsi de suite. Mais au sujet de l'administration ou de la politique, il n'y a rien. J'ai demandé les renseignements sur lesquels le ministre basait sa déclaration, et le ministre s'est contenté de déclarer : Cette lettre est une lettre confidentielle du major Walsh." Le ministre déclara encore ensuite, qu'avant de partir pour se rendre à Dawson, au printemps de 1897, le major Walsh avait écrit au ministre pour lui dire qu'il ne voulait pas rester dans cette ville plus longtemps qu'il ne pourrait être utile, et qu'il aimerait se voir remplacer aussitôt que possible. Le ministre ajouta que peu après avoir reçu cette lettre il avait télégraphié à M. Ogilvie. Toute la correspondance en dehors de là est absolument confidentielle.

Ainsi, là encore il y a obscurité. Comparez à cela un instant—un instant seulement—le traitement reçu par M. Peters. Il arriva à celui-ci d'être en rapports d'affaires avec moi en juillet dernier. Or, avant qu'il le fut, il envoya une dépêche chiffrée au ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies). Il avait des motifs, je suppose, pour avoir recours à ce mode de correspondance. Evidemment il ne songeait pas qu'on ferait de cette dépêche un document public. Ce qu'elle était, nul ne le sait encore.

Mais, dans le désespoir du moment, le ministre de la Marine et des Pêcheries a permis à ses collègues de faire une chose au sujet de laquelle on n'a donné aucune explication, une chose que je ne saurais passer sous silence. Il a permis à ses collègues d'amener cette question dans la discussion. Et, qui pis est, lorsque l'on a demandé les documents, il a permis à son collègue de faire passer la chose entre les mains de l'exécutif et de la déposer sur le bureau de la Chambre sous une telle forme qu'il n'apparaît pas à quelle époque ce télégramme chiffré a été envoyé par M. Peters, si c'est après qu'il fût devenu mon associé, ou avant qu'il le devînt. A maintes reprises les honorables députés se le rappelleront—j'ai demandé à la Chambre que le relevé fût corrigé. On m'a répondu cavalièrement une fois que le ministre de l'Intérieur avait écrit un mot à ce sujet au greffier de la Chambre. J'ai fait observer que cela ne serait pas inscrit dans le relevé, et cependant, les honorables membres de la droite—j'ignore ce qui les a portés à faire cela—n'ont rien fait pour faire la correction ; mais une correspondance que Peters croyait confidentielle, je suppose, bien que l'on n'ait donné aucune raison pour l'expliquer, a été soumise à la Chambre.

Je profiterai de l'occasion pour dire que M. Peters, qui est tout aussi bon libéral que n'importe quel ministre, dont les idées politiques diffèrent des miennes du tout au tout, est aussi indigné que moi, je suppose, au moins, j'aime à le croire—de l'usage que l'on a fait de son nom. Mais, sans craindre d'être contredit, je dirai que cette correspondance ne me concerne pas du tout, que je n'en ai pas eu plus connaisasnce que n'importe quel ministre. Je n'ai jamais vu le télégremme de M. Peters, jamais il ne me l'a montré, et jamais je n'en ai entendu parler avant qu'on l'eût produit de cette manière.

Je n'aurais pas soulevé cette matière, si je n'avais pas voulu établir que les honorables membres de la droite sont prêts, lorsqu'ils croient pouvoir porter un coup à un adversaire, à produire un télégramme chiffré et toute la correspondance qui s'y rattache. Le directeur général des Postes (M. Mulock) est prêt à faire imprimer aux dépens du public toutes les correspondances confidentielles qu'il peut trouver dans les casiers de son prédécesseur afin de frapper un adversaire ; mais, certes, dans le cas de l'administration du Yukon, où il y a des oncles, des fils, des frères de membres du parlement, est-ce que l'on mélangera tellement la correspondance officielle avec la correspondance confidentielle qu'il sera impossible de produire les renseignements au parlement ? Ce système de correspondance confidentielle, comme on le verra, sera le meilleur moyen, qu'on le fasse intentionellement, ou non, de cacher les fraudes et les friponneries. Les fraudes et les friponneries ne sauraient se montrer au

grand jour. Les fonctionnaires publics ne peuvent pas et n'osent pas commettre d'injustices au grand jour comme ils pourraient en commettre en secret.

Voyons une partie de cette corespondance officielle. Dans cette enquête, M. Fawcett produit une lettre marquée "confidentielle" —et cela sans raison. Elle a été écrite par un ancien fonctionnaire, un homme très estimable, autant que je le sais, M. Deville, du ministère de l'Intérieur. Mais, suivant en cela le système de son ministre de tout cacher ce qu'il est possible de cacher, il écrit une lettre sur les fonctions publiques de M. Fawcett, il y met le mot "confidentielle," il ose y mettre le mot "confidentielle," il ose la mettre dans la catégorie, la honteuse catégorie dont j'ai parlé.

Je renvoie à la page 207 des témoignages. Cette lettre porte la date du 26 juillet 1897 :

A moins que vous n'ayez commis de très grandes erreurs, et je ne crois pas que cela soit possible, vous pouvez être sûr que M. Sifton et M. Smart vous appuieront.

Je suis du même avis. La dernière phrase de cette lettre—et j'appelle l'attention de l'honorable député de Grey-sud (M. Landerkin)—est celle-ci :

Lorsque vous nous écrivez, n'oubliez pas de mettre quelques mots au sujet de Landerkin. Je les communiquerai à son père, et il sera content

M. LANDERKIN : A-t-il parlé de l'affaire de Winnipeg ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Non, il ne semble pas avoir attaché à la chose l'importance qu'y attache l'honorable député de Grey-sud. Il a du sens commun et l'honorable député a autre chose.

M. LANDERKIN : L'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) n'a pas beaucoup de sens commun, autrement, il ne gaspillerait pas ainsi le temps de la Chambre.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : A la page 210, nous voyons au sujet de ce M. McDonald, auquel on a accordé une grande faveur :

Q. J'aimerais savoir si McDonald a eu une prolongation de délai ?

M. TABOR.—J'objecte à la question, M. le commissaire. J'aimerais que l'on produisît la lettre.

Le Dr BOURKE.—Je désire que la lettre soit produite. Vous a-t-il écrit ?

M. FAWCETT.—Il m'a envoyé une lettre. Je crois que c'est quelque chose qu'il a écrit à M. Fawcett ; (cherchant la lettre) je ne trouve pas la lettre, et je suis sous l'impression que l'on m'a écrit à cette époque. Je n'ai pas de copie de cette lettre.

Et plus loin :

Q. Vous connaissez cette lettre que M. Walsh vous a écrite, et vous savez que M. Alex. McDonald a obtenu du délai. Je suppose qu'il n'y a pas d'autre cas analogue à celui-ci ?—R. Non, pas que je sache.

Q. Aucun autre cas de prolongation de délai ?—R. Je n'en sais rien ; c'est le seul cas que je connaisse.

Cela, s'il vous plaît, a trait au "roi des mines," qui a eu un privilège en vertu duquel on ne doit pas percevoir sa redevance aussi promptement que l'on perçoit celle d'un pauvre homme. Il peut la payer facilement, pas acomptes. Puis, le Dr Bourke dit —et je dirai que c'est l'homme que M. Ogilvie veut insulter, un homme qui semble connaître quelque chose :

Le Dr BOURKE : Je désire que cela soit inscrit, et je demande cette lettre dans laquelle le major Walsh parle à la hâte des difficultés de McDonald à remplir ses engagements. Je désire que le gouvernement connaisse la position de McDonald comme spéculateur qui entend bien son métier, un homme qui retient le droit régalien pour spéculer, tandis qu'un pauvre homme qui ne peut payer ses canaux de lavage en est empêché

Le COMMISSAIRE : Le gouvernement sait cela depuis des mois.

Le ministre de l'Intérieur, je suppose, ne contredira pas cela.

Le Dr BOURKE : Le public désire savoir cela.

Le COMMISSAIRE : On a demandé au gouvernement s'il y a une manière quelconque de déterminer le montant de droit régalien dû par Alex. McDonald.

M. FAWCETT : J'ai demandé la même chose à M. Dougherty.

Le COMMISSAIRE : Nous pouvons percevoir ce droit ; c'est une affaire bien simple, si vous en connaissez le montant.

Il s'est présenté une difficulté terrible dans le cas de McDonald, et l'on a dû transmettre les pièces à Ottawa. Naturellement, puisque toutes les pièces avaient été expédiées à Ottawa, personne ne pouvait agir avant le gouvernement ; et, naturellement, McDonald a obtenu du délai. Mais comme M. Fawcett le dit franchement, il ne connaît pas d'autre homme qui pourrait agir ainsi.

Or, voyons ce qu'est la lettre que M. Fawcett ne pouvait pas trouver. On la voit à la page 211 :

(Confidentielle.)

DAWSON CITY, T.N.-O., le 20 juillet 1898.

M. ALEXANDER MCDONALD,
DAWSON CITY, T.N.-O.

CHER MONSIEUR,—Je viens de recevoir votre lettre d'aujourd'hui relativement au droit régalien et à la manière dont il affecterait vos intérêts s'il était perçu immédiatement.

Je ne crois pas que ce soit exagéré de dire qu'il a été l'homme le plus heureux du Klondike. On dit que ses mulets viennent en nombre extraordinaire le long des sentiers.

Je me rends parfaitement compte de la valeur de toutes vos mines et des travaux que vous avez faits pour leur exploitation, et j'apprécie aussi les forts capitaux que vous avez placés dans ce territoire, outre les sommes considérables que vous avez dépensées pour l'exploitation dont j'ai parlé, au lieu de vous contenter d'enlever l'or pour l'expédier ailleurs.

D'après ce que vous dites, et d'après ce que j'ai appris d'autres sources, je crois qu'il serait peut-être embarrassant pour vous si l'on insistait sur le paiement du droit régalien sur votre production totale.

Le gouvernement canadien, j'en suis sûr, reconnaît la valeur des services que vous avez rendus en ce qui a trait au développement de la région. Je ne serais pas disposé à faire quoique ce fût, qui serait de nature à vous nuire d'une manière sérieuse.

Je ne vois rien de déraisonnable dans votre proposition de payer la moitié du droit régalien en septembre prochain, et l'autre moitié en mai, 1899. Je vais écrire au commissaire des mines d'or pour lui dire que vous devez avoir le délai mentionné pour faire vos paiements.

Bien à vous,
J. M. WALSH,
Commissaire du Yukon.

Pourquoi a-t-il mis le mot " confidentielle " sur cette lettre ? Je ne saurais voir d'autres raisons que celles qui portent les honorables ministres à mettre ce mot sur toute leur correspondance officielle, lorsqu'ils l'osent. La lettre de Blair à Roche en est un échantillon ; mais il y a des centaines de ces lettres, comme nous le verrons avant la fin de cette discussion.

Mais il y a une autre lettre confidentielle. M. Walsh a lu sans aucun doute l'arrêté du conseil ordonnant d'envoyer un rapport complet au ministre par chaque courrier sur toutes les questions concernant son bureau et l'administration des différents départements du gouvernement sous sa direction.

Le 22 juillet 1898, il écrit à M. Thomas Fawcett, commissaire des mines d'or à Dawson, une lettre confidentielle ; et s'il y a quelque chose de plus lâche que le fait pour un fonctionnaire supérieur d'écrire à son subalterne une lettre dans laquelle il lui donne des instructions et de mettre le mot " confidentiel " sur cette lettre, j'aimerais qu'on me le fît connaître :

(Confidentielle)

BUREAU DU COMMISSAIRE,
DAWSON, le 22 juillet 1898.

M. THOMAS FAWCETT,
Commissaire des mines d'or,
Dawson.

CHER MONSIEUR,—Je vous envoie copie d'une lettre que j'écris à M. Alexander McDonald, en réponse à une lettre qu'il m'a écrite dans laquelle il me demande une prolongation de délai pour le paiement des droits régaliens qu'il doit pour cette saison. Vous voudrez bien agir en conséquence, et donner les instructions nécessaires aux inspecteurs des mines.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. M. WALSH,
Commissaire, Yukon.

En d'autres termes, moi, M. Walsh, vous dis confidentiellement de violer les règlements et les ordres de l'exécutif et vos instructions. Et M. Fawcett écrit une lettre reconnaissant ces instructions, puis, lorsqu'on l'accuse de favoritisme, il écrit une lettre confidentielle. Puis, il dit : J'ai fait cela d'après les instructions de M. Walsh. Et vos preuves ? Les voici : c'est la lettre confidentielle.

Je désire démontrer, M. l'Orateur, combien la chose est sérieuse. Quand le gouvernement de l'Inde a été établi, quelle était la meilleure garantie d'honnêteté d'un côté, et quelle était la preuve de malhonnêteté de l'avis d'hommes capables, surtout de l'avis d'hommes extrêmement capables ? Le frein à la malhonnêteté était la publicité, et l'enregistrement minutieux de tous les actes officiels ; la preuve de malhonnêteté était l'oblitération du registre, et le recours à la correspondance confidentielle pour l'administration des affaires publiques. Dans l'accusation portée contre Hastings par Burke, il a quelque chose à dire des avantages qu'il y a pour un gouvernement de conserver des archives. Il fait allusion à la malheureuse conduite d'Hastings et l'accuse d'avoir détruit ce système :

Il l'a détruit en faisant une distinction malheureuse entre la correspondance publique et confidentielle, tandis que la compagnie n'en a fait aucune. Il a dit : " Il y a des milliers d'occasions où il ne convient pas de divulguer votre correspondance confidentielle, mais il n'y a aucune occasion où il n'est pas nécessaire de communiquer votre correspondance à ceux qui sont vos supérieurs." Ce sont les distinctions qu'il a cru convenable de faire. La manière suivante—sans examiner tous les moyens qu'il a pris pour tenter d'éluder ce règlement—consiste à nommer des espions et des sous-agents, tandis qu'il y a des agents publics qui ne sont pas dans les secrets. Et il a arrêté et caché la correspondance de ces agents particuliers, et il ne reste rien qu'une correspondance nulle, qui ne signifie rien, et qui était destinée à ne rien signifier. C'est ainsi qu'il a ruiné cette excellente institution.

C'est-à-dire, l'enregistrement de toute transaction.

Mais il a adopté le système de déléguer tous les pouvoirs de la compagnie à des gens qui n'étaient pas tenus d'enregistrer leurs délibérations, et, ainsi, une partie très importante des opérations de la compagnie, comme nous le prouverons, a été ensevelie comme dans un gouffre.

Maintenant, permettez-moi de citer Todd, pour démontrer jusqu'à quel point ce gouvernement, en général et particulièrement dans ce cas, s'est écarté du principe salutaire et honnête qui doit guider un gouvernement. Todd, après avoir examiné les cas et la coutume suivie en Angleterre, dit :

Toutes les transactions publiques d'Etat sont nécessairement officielles ; et l'on ne pardonnerait pas à un fonctionnaire public de ne pas inscrire dans un registre officiel un document quelconque émanant de lui-même en sa qualité officielle relativement aux affaires publiques.

Je me suis efforcé, M. l'Orateur, d'expliquer la démarche sérieuse que je me propose de faire, démarche que je fais après délibération, après mûre réflexion, poussé par le sentiment du devoir et par le défi de l'honorable ministre de l'Intérieur. L'honorable ministre s'est exprimé ainsi en cette Chambre :

Je défie le député de Pictou ou tout autre membre de cette Chambre de produire ses accusations entre les mains du greffier de la Chambre, et de déclarer qu'ils sont en état d'en établir la vérité ; et s'ils le font, une enquête sera accordée, et je serai capable de les convaincre qu'il aurait mieux valu pour eux de se taire.

Je propose donc, en réponse à cette provocation :

Que l'état des choses dans le district du Yukon, dans les territoires du Nord-Ouest, était satisfaisant avant l'époque où le présent ministre de l'Intérieur fut chargé de l'administration de ce district.

Qu'il paraît, d'après une minute du conseil, approuvée par Son Excellence le 1er juin 1895, qu'en l'année 1887 l'honorable Thomas White, alors ministre de l'Intérieur, autorisa l'organisation d'une expédition ayant pour objet l'exploration de la région du territoire du Nord-Ouest dont la rivière Yukon forme le bassin.

Les explorateurs constatèrent à proximité de la ligne frontière l'existence de précieux gisements aurifères auxquels travaillaient déjà des centaines de mineurs.

Le nombre des mineurs s'est accru rapidement d'année en année depuis l'exploration-Ogilvie, et en juin 1895 on a estimé qu'il y en avait au moins un millier. "Le nombre, disait la minute de 1895, en sera considérablement augmenté au cours de la présente saison, car la nouvelle des richesses minières de la région s'est répandue, et les observations géologiques du Dr Dawson indiqueraient qu'elle est bien fondée. Ce développement minier devra être suivi d'une augmentation correspondante d'affaires de toutes sortes, particulièrement l'importation de marchandises imposables et l'occupation d'étendues des terres publiques pour fins minières qui, par les règlements sont assujetties à l'acquittement de certaines taxes et obligations prescrites."

Que dans le but de vérifier officiellement et d'autoriser l'état de choses mentionné dans le paragraphe précédent, l'honorable président du Conseil privé envoya, au cours du printemps suivant, l'inspecteur Charles Constantine, du corps de la police à cheval du Nord-Ouest, accompagné du sergent Brown, à Fort-Cudahy et aux camps miniers des alentours.

Une copie du rapport fait par M. Constantine après son retour, le 10 octobre 1894, établit l'exactitude des représentations déjà mentionnées. M. Constantine laissa le sergent Brown à Cudahy pour l'hiver, et à intervalles réguliers cet officier fit à son supérieur des rapports qui eurent pour résultat de tenir le département de la police à cheval du Nord-Ouest au courant de la situation de la colonie et de donner plus de force à la demande d'une administration organisée.

Les faits relatés établirent en 1895, d'abord que le temps était arrivé où il devenait du devoir du gouvernement canadien de prendre des mesures plus efficaces pour le maintien de l'ordre, l'exécution des lois et l'administration de la justice dans le pays du Yukon, spécialement dans la partie du district où les placers étaient exploités sur une aussi grande échelle, près de la frontière qui sépare les Territoires du Nord-Ouest des possessions des Etats-Unis de l'Alaska.

En conséquence le ministre recommanda, en 1895, avec l'adhésion de l'honorable président du Conseil, qu'une division de vingt membres de la police à cheval, officiers compris, fût détachée aussi tôt que possible au service dans cette partie des Territoires du Nord-Ouest; à part les fonctions de magistrat et d'autres fonctions qu'il pouvait être appelé à remplir par son office et en vertu d'instructions du département de la police à cheval, l'officier commandant ce détachement devait représenter, au besoin et jusqu'à ce que d'autres dispositions puissent être prises, tous les départements de l'administration ayant des intérêts dans cette région.

Qu'il ressort d'une minute du conseil approuvée par Son Excellence le 15 mai 1896 que par autorisation de Son Excellence le Gouverneur général en conseil une division de vingt membres de la police à cheval fut, en juin 1895, détachée au service dans le district du Yukon et que l'officier commandant, à part ses fonctions de magistrat et autres devait, au besoin et jusqu'à ce que d'autres dispositions pussent être prises, représenter tous les départements de l'administration ayant des intérêts dans cette région, particulièrement les départements des Douanes, du Revenu de l'intérieur et de l'Intérieur.

Un arpenteur fut envoyé dans le district pour délimiter des lots à bâtir et des lots miniers, et généralement pour remplir toute autre mission qui pourrait de temps à autre lui être confiée.

A cette époque le gouvernement du Canada était vivement pénétrer de l'importance de cette région, et constamment tenu au fait de la condition et de la marche de ses affaires et autres événements, ainsi qu'exposé par la dite minute.

Que M. Ogilvie, le présent commissaire du district, arrivé du dit district dans l'automne de 1897, disait dans une conférence publique à Victoria, C. A. :—

"Plusieurs mineurs m'ont exprimé leur satisfaction de la façon dont la loi et l'ordre sont administrés au Canada. Ils paraissent particulièrement heureux du fait que les justes droits d'un individu ne dépendent point de sa popularité personnelle, que sa soumission à son claim n'est point basée sur le nombre de consommations qu'il paie à la buvette voisine, non plus que sur la quantité de whisky qu'il boit ou tout autre mérite de ce genre, mais purement et simplement sur ses droits légitimes, que tous dans le pays soient ses amis ou ses ennemis.

"J'ai été souvent en contact avec ces gens dans le cours de mes travaux là-bas. J'ai réglé bien des différends qui s'étaient élevés entre eux, et toujours et partout ils ont fait preuve du plus grand respect pour la loi. Une seule fois il a été dit des paroles désagréables et désobligeantes au sujet de ce qui avait été fait, et en ce cas celui qui les avait prononcées a offert les excuses les plus amples. Je crois pouvoir affirmer sans crainte que, dans l'ensemble, il n'y a pas plus de mépris de la loi et d'esprit de désordre parmi les mineurs de ce district que parmi les citoyens les plus civilisés de notre pays."

Qu'il paraît, par le neuvième rapport du comité spécial permanent des comptes publics, daté le 3 juin 1898, annexe n° 2, que la correspondance suivante fut échangée en 1896 entre l'honorable premier ministre du Canada et l'honorable Clifford Sifton, qui n'était pas membre de cette Chambre, mais qui résidait à Winnipeg, dans la province du Manitoba :—

(Pièce Y.)

[Confidentielle.]

WINNIPEG, 17 juillet 1896.

L'honorable WILFRID LAURIER,
Ottawa, Ont.

CHER M. LAURIER,—Le résultat des dernières élections dans certains comtés du Manitoba m'ont fait voir qu'un vol quelconque avait été commis dans l'intérêt des candidats du gouvernement. Je mis immédiatement à l'œuvre des agents compétents de la police secrète et j'ai maintenant en ma possession une preuve concluante d'un système organisé de menées frauduleuses à l'égard des bulletins qui constitue le crime le plus colossal contre des élections honnêtes dont j'aie, de ma vie, eu connaissance. Je sais maintenant que deux comtés ont été enlevés grâce à ces menées. Je pense, qu'éventuellement, l'on pourra prouver que d'autres ont été enlevés de la même façon. Je suis aussi en mesure de dire qu'il y a de forts indices que les mêmes menées ont existé dans l'Ontario. Comme je l'ai dit précédemment, des agents secrets sont maintenant à l'œuvre et je me propose de pousser les recherches promptement et secrètement et d'obtenir la preuve qui permettra de faire condamner les coupables.

Il est aussi très important de ne rien négliger pour mettre au jour ces vols dans la province de l'Ontario et punir ceux qui ont été coupables de complicité. Le porteur vous expliquera la chose.

Les frais d'une telle enquête ici sont complètement hors de proportion avec les ressources pécuniaires de mon ministère, bien que j'aie assumé la responsabilité de commencer le travail et de le continuer, jusqu'ici, parce que je suis convaincu de l'immense portée de son importance. Je crois donc, après mûr examen,

qu'il est du devoir de votre gouvernement de fournir les fonds nécessaires pour ce service, afin d'exécuter le travail, ici, et de prendre vous-même en main l'affaire dans l'Ontario. Je demande donc que les dépenses que comporte la conduite de ces enquêtes et de ces poursuites soient défrayées par le gouvernement fédéral. En ma qualité de fonctionnaire chargé de l'administration de la justice dans cette province, je rendrai dûment compte des fonds en détail. Depuis les élections, j'ai passé une partie considérable de mon temps à m'occuper de cette affaire et je ne conçois pas de devoir public plus urgent qui s'impose à votre position de premier ministre du Canada que celui de ne rien négliger pour mettre ces vols au jour et de punir les coupables. Vous devez savoir que le gouvernement représentatif et le vote au scrutin ne sont, tout simplement qu'une bouffonnerie, si ces menées doivent être tolerées. En présence de ce que je sais ajourd'hui, je suis presque surpris qu'un libéral ait pu se faire élire, dans un comté chaudement contesté.

Je ne puis insister trop fortement auprès de vous sur la nécessité d'une enquête immédiate et favorable.

Bien à vous,

CLIFFORD SIFTON.

(Pièce Z.)

24 juillet 1896.

L'honorable CLIFFORD SIFTON,
Winnipeg, Manitoba.

J'espère que vous allez mettre au jour la plus odieuse conspiration qui ait existé, depuis de longues années, et nous fournirons, très volontiers, les fonds nécessaires pour ce service, afin d'exécuter la tâche que vous avez entreprise.

WILFRID LAURIER.

Que sir Charles Hibbert Tupper, membre du Conseil privé du Canada, et membre de cette Chambre, ayant, de son siège en parlement, déclaré qu'il est informé d'une manière croyable et qu'il croit que, avec la même coopération (et sous la surveillance du ministère de la Justice) que celle qui a été donnée par le gouvernement du Canada au dit honorable Clifford Sifton, ainsi qu'indiqué par la correspondance ci-haut mentionnée, et la preuve contenue dans le rapport du dit comité, il peut établir devant une commission composée de juges éminents et revêtus de pouvoirs tels que ci-après suggérés, les faits et accusations qui suivent :—

Que l'honorable Clifford Sifton, ministre de l'Intérieur, s'est rendu coupable de négligence scandaleuse, de retards et de mauvaise administration dans la conduite de son département dans le district du Yukon.

Que M. W. Ogilvie, un fonctionnaire du ministère de l'Intérieur, qui faisait des travaux dans cette région depuis 1895, fit en 1896, au ministère de l'Intérieur, un rapport dans lequel il parle de la richesse des gisements d'or, dit qu'il s'attend à un grand développement et qu'une foule de monde va probablement se précipiter vers le Klondike. Il fit aussi rapport que la crique Bonanza était riche en or, que l'excitation était intense, que des millions seraient certainement tirés du district dans les quatre années suivantes. Il fit rapport qu'on pourrait s'emparer du commerce des spiritueux et le réglementer sans retard, que le mécanisme judiciaire était absolument nécessaire pour l'instruction des causes des contrats, pour la perception des dettes, et généralement pour les intérêts de la justice dans le pays ; qu'il y avait eu plusieurs demandes de terrains dans le voisinage de l'embouchure du Klondike, et que l'inspecteur Constantine avait choisi une réserve de 40 acres d'étendue pour les fins du gouvernement au confluent de cette rivière avec le Yukon, et il (M. Ogilvie) recommandait qu'une cour des archives fût établie.

Que les rapports de M. Ogilvie sur les sujets et le district susdits furent datés et reçus au ministère de l'Intérieur, à Ottawa comme suit :

Son rapport du 6 septembre 1896 fut reçu le 19 octobre 1896 ; son rapport du 18 août 1896 fut reçu à Ottawa le 22 octobre 1896 ; son rapport du 6 novembre 1896, le 16 février 1897 ; son rapport du 9 décembre 1896, le 27 février 1897 ; son rapport du 11 janvier 1897, le 16 mars 1897 ; son rapport du 23 janvier 1897, le 15 mars 1897. (*Voir* la déclaration de l'honorable ministre de l'Intérieur, *Débats*, 1898, vol. I, page 964.)

Que le 11 février 1897, l'arpenteur général, M. Deville, communiqua en forme et par rapport écrit le renseignement contenu dans les dits documents officiels qui étaient alors arrivés à Ottawa comme susdit au député du chef du ministère de l'Intérieur.

Que l'arpenteur général du Canada a fait comme suit rapport (*voir* rapport daté le 1er février 1898) au sous-ministre de l'Intérieur :—

"La première nouvelle des mines d'or du Klondike fut communiquée par M. Ogilvie dans sa lettre du 6 septembre 1896, reçue le 20 octobre 1896. Cette lettre, ainsi que celles qui suivirent, contenait des détails complets sur les découvertes et sur la richesse extraordinaire du terrain. Elles furent toutes publiées dans le rapport du ministère de l'Intérieur de 1896 ; elles furent aussi insérées dans une brochure compilée en notre bureau et intitulée : 'Renseignements concernant le district du Yukon.'"

Le manuscrit de cette brochure a été passé à l'imprimeur le 8 juin 1897. Il contenait le rapport de l'exploration de M. Ogilvie de 1887, des notes sur l'histoire du district, sur les moyens d'accès, etc., recueillies à différentes sources, des vues photographiques prises par M. Ogilvie et cinq cartes compilées et photolithographiées dans ce bureau. La brochure est encore aujourd'hui la source de renseignements la plus complète et la plus sûre qui existe. Plusieurs éditeurs l'ont reproduite en tout ou en partie, et des extraits qu'on en a faits forment la plus grande partie de plusieurs publications récentes sur le Klondike. Malgré la grande circulation donnée à ces rapports, et bien que les nouvelles eussent été communiquées à la presse et publiées par tout le pays pendant l'automne et dans le cours de l'hiver de 1896, elles n'attirèrent pas beaucoup l'attention du public. La fièvre actuelle date de l'arrivée du steamer *Portland* à Seattle à la fin de juillet 1897, avec le premier contingent de mineurs heureux.'

Et plus loin : " M. Ogilvie a, conséquemment par lettre du 24 juillet 1896, reçu instruction de revenir à Ottawa pour l'hiver. Cette lettre ne lui est parvenue que le 11 septembre 1896. * * * A un point de vue cela a été heureux ; sa présence sur les lieux pendant l'hiver de 1896-97 a été d'une grande utilité pour toute la population et a aidé à prévenir des conflits dans les régions aurifères récemment découvertes. Il a pu faire l'arpentage de tous les terrains dont on avait besoin à Dawson et dans le voisinage. Il a fait pour M. Joseph Leduc la division en lots d'une partie du terrain de la ville ; il a fait l'arpentage de près de 200 *claims* sur les criques Bonanza et Eldorado ; il a réglé tranquillement et sans trouble presque tous, sinon tous les nombreux différends qui se sont élevés sur ces criques, et ce qui est d'une plus grande importance que tout le reste peut-être, il a assez bien enseigné aux mineurs les prescriptions de la loi des mines."

Que dans la conférence déjà mentionnée donnée à Victoria pendant l'automne de 1897, M. Ogilvie dit :—

"En terminant on me permettra de dire que nous avons dans l'extrême nord une vaste région comprenant de 90,000 à 100,000 milles carrés renfermant des richesses inouïes.

"Il y existe à notre connaissance de riches dépôts et rien ne nous dit qu'on n'en trouvera pas d'autres.

Nous savons dès aujourd'hui qu'il y a là de quoi occuper une population de cent mille âmes, et je m'attends à l'y voir d'ici à dix ans.

"C'est un vaste héritage ; servons-nous en comme il convient à des Canadiens de s'en servir, avec intelligence, avec libéralité et de la façon la plus propre à l'avancement du Canada, notre pays. Servons-nous en comme il convient aux rejetons de la mère des nations."

Nonobstant les faits ci-dessus, l'honorable ministre de l'Intérieur a informé la Chambre en 1898 qu'il n'avait que les plus vagues renseignements jusqu'au 1er octobre 1897 alors qu'il rencontra M. Ogilvie à Vancouver, dans la Colombie Anglaise. (*Débats* 1898, Vol. I, p. 582, version ang.)

Que dans tous les cas, le 16 février 1898, au plus tard, le dit ministre s'attendait et avait raison de s'attendre qu'il y avait possibilité de voir 40,000 ou 50,000 âmes arriver à Dawson pendant l'été et l'automne de la même année. (*Débats* 1898, Vol. I, pp. 624-626.)

Que le sous-ministre de l'Intérieur dit dans son rapport annuel de 1898 :—

"La grande foule qu'on attendait en conséquence des découvertes d'or sur le Klondike nous obligeait de mettre à exécution les recommandations de MM. Ogilvie et Constantine."

Que rien n'ayant été fait à la suite des rapports de M. Ogilvie et de celui de l'arpenteur général, ce dernier a attiré l'attention du ministre de l'Intérieur sur le fait que le territoire du Yukon avait été négligé et a écrit ce qui suit au ministre en date du 5 mars 1897.

"La lecture du rapport de M. Ogilvie laisse l'impression que s'il n'est pris des mesures promptes pour mettre sous le contrôle administratif les affaires relatives aux terres et aux mines dans cette région, elles seront bientôt dans un état déplorable."

Que M. Fawcett, le commissaire des mines d'or, rapportait comme suit, le 19 janvier 1898, qu'il y avait foule et encombrement à son bureau. (Rapport de l'Intérieur pour 1897, p. 105) :

"L'empressement à enregistrer des claims se maintient au bureau. Nous enregistrons en moyenne plus de 50 certificats par jour. Nous avons employé le papier-ministre que j'avais apporté pour garder les archives, et j'ai employé la dernière feuille aujourd'hui. On ne peut s'en procurer en ville, et nous serons obligés d'employer le papier mince comme celui sur lequel j'écris. On blâme beaucoup le bureau parce que les gens ne peuvent y entrer aussi promptement qu'ils le voudraient pour faire leurs inscriptions * *

"Nous avons presque assez de protestations pour nous tenir occupés un grand mois à ne rien faire autre chose que faire une enquête sur ces sujets."

Qu'en mai ou juin 1898, environ 30,000 ou 35,000 personnes étaient effectivement arrivées à Dawson.

Que le sous-ministre de l'Intérieur (parlant de l'année 1897) faisait de plus rapport en 1898 que "vu la rapidité du développement" et vu surtout la grande affluence des mineurs, "il a été jugé nécessaire, pour le maintien efficace de l'ordre et de la loi ainsi que pour la bonne administration des intérêts du gouvernement dans la région, que le fonctionnaire représentant le gouvernement du Canada fût nommé fonctionnaire exécutif en chef du gouvernement avec autorité entière sur tous les employés des différents services du gouvernement ainsi que de la police à cheval du Nord-Ouest qui y est stationnée".

Que bien qu'en 1897 le parlement ne se soit prorogé que le 29 juin, aucune prévision budgétaire n'a été votée, ni disposition législative spéciale proposée ou obtenue, pour l'organisation provisoire ou permanente du district du Yukon.

Que le 12 août 1897, le ministre de l'Intérieur actuel a fait envoyer la dépêche télégraphique suivante à l'inspecteur Harper, de la police à cheval du Nord-Ouest, à Victoria (Colombie Anglaise) :

"DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR,
"OTTAWA, le 12 août 1897

"Inspecteur Harper,
"Police à cheval du Nord-Ouest,
"Victoria (Colombie Anglaise).

"Annoncez à Fawcett que le major Walsh a été nommé commissaire du gouvernement canadien pour le territoire du Yukon. Il aura autorité complète en toutes matières en qualité de représentant du gouvernement. Il s'attend à partir dans environ trois semaines. Cela ne changera rien à la position de Fawcett excepté que Walsh aura charge complète de tous les fonctionnaires, y compris la police.

"CLIFFORD SIFTON."

Que ce que disait cette dépêche était faux et trompeur et tendait à augmenter la confusion.

Que le 17 août 1897, Son Excellence le Gouverneur général, alors en exercice, a reçu le conseil d'approuver un arrêté ministériel conçu dans les termes suivants :

Extraits d'un rapport du comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le 17 août 1897.

Sur un mémoire du ministre de l'Intérieur, en date du 11 août 1897, dans lequel le ministre représente que pour le maintien efficace de la loi et de l'ordre ainsi que la bonne administration des intérêts du gouvernement dans le territoire du Yukon, il est d'avis qu'il est nécessaire qu'un fonctionnaire représentant le gouvernement du Canada soit nommé et qu'il soit le fonctionnaire exécutif en chef du gouvernement dans cette région, et que le fonctionnaire exécutif en chef soit revêtu de la plus complète autorité sur tous les employés des différents services du gouvernement, et ait le pouvoir de démettre, suspendre ou remplacer tout employé, excepté le juge de la cour Suprême, en attendant une décision du ministère duquel est employé ce fonctionnaire.

Qu'il soit aussi chargé du plein commandement de la police à cheval et que les officiers de ce corps reçoivent de lui instructions. Afin de maintenir la discipline convenable, il devrait avoir le pouvoir de démettre, suspendre ou remplacer tout membre de la police à cheval dont la conduite justifierait, selon lui, pareille mesure.

Le ministre représente de plus que le fonctionnaire exécutif en chef par le présent nommé devrait aussi avoir le pouvoir de modifier ou amender les règlements miniers établis par l'autorité de Votre Excellence en conseil et régissant la concession de *claims* miniers, quand pareil changement serait suivant lui nécessaire à l'intérêt public.

Le ministre déclare qu'il devrait lui faire (au ministre), par chaque courrier, un rapport sur toutes matières concernant sa charge et l'administration des divers services du gouvernement dans le territoire dont il aura la charge.

Le ministre recommande en conséquence que John M. Walsh, de la ville de Brockville, dans la province d'Ontario, soit nommé fonctionnaire exécutif en chef du gouvernement dans le territoire du Yukon et qu'il soit connu sous le nom de commissaire du territoire du Yukon ; de plus qu'il soit revêtu de l'autorité mentionnée ci-dessus ; et que sa nomination prenne effet dès et après le 15e jour d'août 1897 et qu'il reçoive un traitement de $5,000 par année.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

(Signé) JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

A l'honorable
Ministre de l'Intérieur.

Que Son Excellence le Gouverneur général a reçu de plus le conseil d'apposer sa signature et de faire apposer le grand sceau du Canada à une commission conçue dans les termes suivants :—

"(Signé) ABERDEEN.

"CANADA.,

"Victoria, par la grâce de Dieu, Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Défenseur de la Foi, etc., etc., etc.

"A John M. Walsh, de la ville de Brockville, dans la province d'Ontario, en notre Canada.

"Salut:

"Sachez qu'ayant confiance en votre loyauté, intégrité et habileté, nous vous avons constitué et nommé et nous vous constituons et nommons par les présentes vous, John M. Walsh, le fonctionnaire exécutif en chef du gouvernement du Canada dans le district du Yukon avec le titre de commissaire du district du Yukon.

"Pour posséder, exercer et jouir de la dite charge de commissaire du district du Yukon, vous le dit John M. Walsh, et pour les fins susdites nous vous conférons le pouvoir et l'autorité nécessaires dans les matières suivantes, c'est-à-dire :—

"1. De démettre, suspendre ou remplacer tout fonctionnaire ou employé de notre gouvernement du Canada, (le juge de notre Cour Suprême des Territoires du Nord-Ouest excepté) en attendant que le ministre du département dans lequel ce fonctionnaire ou employé est occupé ait pris une décision à ce sujet.

"2. De changer ou modifier tous réglements miniers publiés en vertu de l'autorité de notre Gouverneur général en conseil régissant la concession des *claims* miniers quand ce changement à votre avis pourra être nécessaire ou à propos dans l'intérêt public.

"Et nous vous conférons aussi le pouvoir, à vous notre dit commissaire, d'avoir et exercer le plein commandement de la police à cheval du Nord-Ouest qui pourra être stationnée ou avoir ses quartiers dans le dit district, et nous enjoignons et ordonnons que les officiers et constables reçoivent de vous les instructions et qu'ils obéissent à tous ordres légaux qui pourront émaner de vous notre dit commissaire.

"Et afin qu'il puisse être maintenu une discipline convenable et nécessaire, nous vous autorisons et vous donnons le pouvoir de renvoyer, suspendre ou remplacer tout membre de la dite police à cheval du Nord-Ouest stationnée ou qui a ses quartiers dans le dit district, dont les actions ou la conduite justifierait, selon vous, notre dit commissaire, pareille mesure de votre part.

"Et nous ordonnons de plus que vous envoyiez par chaque courrier à notre ministre de l'Intérieur un rapport par écrit sur toutes les matières et choses qui concerneront votre dite charge et l'administration des divers départements ou services de notre gouvernement du Canada sous votre surveillance ou votre charge dans le dit district, et avec tous les pouvoirs, droits, autorité, privilèges, profits, émoluments et avantages pour le dit officier que de droit et par la loi il appartient durant bon plaisir.

"En foi de quoi nous avons fait émettre nos présentes lettres patentes et à icelles fait apposer le Grand Sceau du Canada.

"Témoin, Notre Très Fidèle et Bien-aimé Cousin et Conseiller le Très honorable Sir John Campbell Hamilton-Gordon, comte d'Aberdeen, vicomte Formartine, baron Haddo, Methlic, Tarves et Kellie dans la pairie d'Ecosse, vicomte Gordon d'Aberdeen, comté d'Aberdeen, dans la pairie du Royaume-Uni, baronnet de la Nouvelle-Ecosse, Chevalier Grand-Croix de Notre Ordre très distingué de Saint-Michel et Saint-George, etc., etc., Gouverneur général du Canada.

"A Notre hôtel du gouvernement, en Notre cité d'Ottawa, ce dix-septième jour d'août en l'année de Notre Seigneur mil huit cent quatre-vingt-dix-sept et de Notre Règne la soixante-unième.

"Par ordre,

(Signé) R. W. SCOTT,
"*Secrétaire d'Etat.*

Que Son Excellence le gouverneur général du Canada alors en exercice a de nouveau reçu conseil le 26e jour d'août 1897 d'approuver l'arrêté du Conseil suivant :—

"Extrait d'un rapport du comité de l'honorable Conseil Privé approuvé par Son Excellence le 26 août 1897.

"Vu le mémoire en date du 23 août 1897 du ministre de l'Intérieur recommandant que le nom de James Morrow Walsh soit substitué à celui de "John M. Walsh" dans l'arrêté du conseil nommant un fonctionnaire exécutif en chef du gouvernement dans le territoire du Yukon.

"Le comité soumet cette recommandation à l'approbation de Votre Excellence.

(Signé) H. G. LAMOTHE,
Greffier adjoint du Conseil privé.

Les conseillers de Son Excellence ont de plus conseillé au Gouverneur général de délivrer une nouvelle commission signée par Son Excellence le Gouveur général et revêtue du Grand Sceau et adressée à James Morrow Walsh dans les termes et formes suivants :—

"CANADA

"Victoria par la grâce de Dieu, Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, Défenseur de la Foi, etc., etc., etc.

"A James Morrow Walsh, de la ville de Brockville, dans la province d'Ontario, en notre Canada, Salut.

"Sachez qu'ayant confiance en votre loyauté, intégrité et habileté nous vous avons constitué et nommé et nous vous constituons et nommons par les présentes vous, James Morrow Walsh, le fonctionnaire exécutif en chef du gouvernement du Canada dans le district du Yukon avec le titre de commissaire du district du Yukon.

"Pour posséder, exercer et jouir de la dite charge de commissaire du district du Yukon, vous le dit James Morrow Walsh, et pour les fins susdites nous vous conférons le pouvoir et l'autorité nécessaire dans les matières suivantes, c'est-à-dire :—

"1. De démettre, suspendre ou remplacer tout fonctionnaire ou employé de notre gouvernement du Canada (le juge de notre cour Suprême des Territoires du Nord-Ouest excepté), en attendant que le ministre du département dans lequel ce fonctionnaire ou employé est occupé ait pris une décision à ce sujet.

"2. De changer ou modifier tous règlements miniers publiés en vertu de l'autorité de notre Gouverneur général en conseil régissant la concession de *claims* miniers quand ce changement à votre avis pourra être nécessaire ou à propos dans l'intérêt public.

"Et nous vous conférons aussi le pouvoir, à vous notre dit commissaire, d'avoir et exercer le plein commandement de la police à cheval du Nord-Ouest qui pourra être stationnée ou avoir ses quartiers dans le dit district, et nous enjoignons et ordonnons que les officiers et constables reçoivent de vous leurs instructions et qu'ils obéissent à tous ordres légaux qui pourront émaner de vous notre dit commissaire.

"Et afin qu'il puisse être maintenu une discipline convenable et nécessaire, nous vous autorisons et vous donnons le pouvoir de renvoyer, suspendre ou remplacer tout membre de la dite police à cheval du Nord-Ouest stationnée ou qui a ses quartiers dans le dit district, dont les actions ou la conduite justifieraient, selon vous, notre dit commissaire, pareille mesure de votre part.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER.

" Et nous ordonnons de plus que vous envoyiez par chaque courrier à notre ministre de l'Intérieur un rapport par écrit sur toutes les matières et choses qui concerneront votre dit office et l'administration des divers départements ou services de notre gouvernement du Canada sous votre surveillance ou votre charge dans le dit district, et avec tous les pouvoirs, droit, autorité, privilèges, émoluments et avantages pour le dit officier que de droit et par la loi il appartient durant bon plaisir.

" En foi de quoi, nous avons fait émettre nos présentes lettres patentes et à icelles fait apposer le Grand Sceau du Canada.

" Témoin, Notre Très fidèle et Bien-aimé Cousin et Conseiller le Très honorable Sir John Campbell Hamilton-Gordon, comte d'Aberdeen, vicomte Formartine, Baron Haddo, Methlic, Tarves et Kellie, dans la pairie d'Ecosse, Vicomte Gordon d'Aberdeen, comté d'Aberdeen dans la pairie du Royaume-Uni, baronnet de la Nouvelle-Ecosse, chevalier Grand'Croix de Notre ordre très distingué de Saint-Michel et Saint-George, etc., etc., Gouverneur général du Canada.

" A notre hôtel du Gouvernement en Notre cité d'Ottawa, ce dix-septième jour d'août en l'année de Notre Seigneur mil huit cent quatre-vingt-dix-sept et de Notre règne la soixante-unième.

" Par ordre,

" (Signé) R. W. SCOTT,

" *Secrétaire d'Etat.*"

Qu'aucune autorisation statutaire ou autre n'existe pour le conseil ainsi donné à Son Excellence.

Que les dites commissions étaient et sont entièrement sans valeur et contraires à la loi.

Que ni les instructions à Son Excellence ni l'autorisation statutaire impériale, canadienne ou autre ne justifiaient de nommer le dit James Morrow Walsh et de lui conférer les pouvoirs comme susdit.

Que le dossier du dit James Morrow Walsh dans le service public pendant qu'il était le surintendant de la police à cheval des Territoires du Nord-Ouest et la preuve obtenue par un conseil d'enquête au sujet de sa conduite pendant qu'il exerçait la dite charge était de telle nature qu'ils auraient dû empêcher sa nouvelle nomination à un emploi de confiance et de responsabilité au service de l'Etat.

Que subséquemment le dit James Morrow Walsh publia ce qui suit dans le dit district :

" DISTRICT PROVISOIRE DU YUKON, CANADA.

" En vertu des pouvoirs à moi conférés par ma commission de fonctionnaire exécutif en chef du gouvernement du Canada dans le district du Yukon, Territoires du Nord-Ouest, approuvée par Son Excellence le gouverneur général le 7e jour d'août 1897, et afin d'établir un tribunal convenable pour l'audition et la décision des différends relatifs au titre des placers.

" Je modifie par les présentes les règlements régissant les placers dans le district provisoire du Yukon, Territoires du Nord-Ouest (approuvés par l'arrêté du conseil de janvier 1898) en y ajoutant les articles suivants :

" Le commissaire des mines d'or et les inspecteurs de mines pour le district du Yukon auront chacun le pouvoir d'entendre et décider tous les différends relatifs aux propriétés minières survenant dans les limites du district du Yukon, sauf appel par l'une ou l'autre des parties, comme suit :

" (*a.*) Au cas où l'appel sera pris de la décision de l'un ou l'autre des inspecteurs de mines, cet appel sera entendu par le commissaire des mines d'or du district du Yukon.

" (*b.*) Au cas d'un appel de la décision du commissaire des mines d'or, cet appel sera entendu par le ministre de l'Intérieur du Canada.

" (*c.*) Il y aura appel au ministre de l'Intérieur non seulement des décisions du commissaire des mines d'or dans les causes primitivement jugées par lui, mais encore dans les causes décidées par lui en appel des décisions de l'un ou l'autre des inspecteurs des mines.

" 42. Aucunes formes particulières de procédure ne seront nécessaires, mais la chose dont on se plaint devra être exprimée convenablement par écrit, et une copie de la plainte signifiée à la partie opposée pas moins de sept jours avant l'audition des faits contenus dans la dite plainte.

" 43. Avec la permission du commissaire des mines d'or ou de l'un ou l'autre des dits inspecteurs des mines, la plainte pourra être modifiée en tout temps avant ou durant les procès au sujet de cette dite plainte.

" 44. A l'époque où il produira sa plainte le plaignant devra déposer un honoraire de garantie de $20, qui lui sera remis s'il prouve que la plainte était bien fondée, mais non autrement, sauf pour cause spéciale et alors seulement d'après l'ordre du commissaire des mines d'or ou de l'un ou l'autre des dits inspecteurs des mines.

" 45. Dans tous les cas d'appel l'appelant devra lorsqu'il produira son appel déposer au bureau du commissaire des miues d'or un honoraire de $20, qui sera remis au dit appelant s'il est prouvé que son appel était bien fondé mais non autrement, sauf pour cause spéciale et alors seulement d'après l'ordre de la personne qui entendra le dit appel et le décidera.

" 46. L'appel devra être fait par écrit, et produit au bureau du commissaire des mines d'or pas plus de vingt jours après que la décision dont il y a eu appel aura été communiquée par écrit à tous les intéressés ; il devra exposer le motif d'après lequel il en est appelé de la décision rendue. Le temps ne comptera contre le dit appel et sa production que du moment où la dite décision aura été communiquée par écrit à tous les intéressés, comme susdit.

" 47. Si le commissaire des mines d'or ou l'un ou l'autre des dits inspecteurs décide qu'il est nécessaire pour rendre une décision convenable des questions en litige de tenir une enquête sur les lieux, ou dans les causes de bornes ou arpentages contestés d'employer un arpenteur fédéral pour mesurer ou arpenter le terrain en question, les frais de l'inspection ou du nouveau mesurage ou nouvel arpentage, suivant le cas, seront à la charge des plaideurs, lesquels paieront à la personne qui entendra ce différend, par parts égales, telle somme que cette dernière croira suffisante pour cette fin avant que cela ait lieu ; autrement, que la cause ne sera point poursuivie et la partie qui refusera de payer cette somme sera condamnée par défaut. La personne qui entendra et jugera chacun de ces différends, déterminera subséquemment dans quelle proportion les dits frais seront payés par les parties respectivement, et l'excédent, s'il en est, sera alors remis aux parties suivant qu'elle l'ordonnera.

" 48. Tous les honoraires de garantie qui seront déclarés confisqués, et tous les paiements retenus en vertu de l'article précédent, seront, dès que la décision aura été rendue, de même que tous les deniers d'inscription ou autres dès qu'ils auront été reçus en vertu de quelqu'un des articles précédents, déposés par celui qui les aura reçus au crédit du receveur général de la même manière que les autres deniers reçus par lui pour terres fédérales.

" 49. Afin de permettre au commissaire des mine d'or et aux inspecteurs des mines de disposer convenablement de toute cause qui leur sera soumise en vertu de ces règlements, et d'obliger les témoins à comparaître quand cela sera nécessaire, je confère par les présentes au dit commissaire des mines d'or et aux dits inspecteurs tous les pouvoirs du juge de paix, relativement à l'émission de brefs enjoignant la comparution

de témoins et aussi relativement à l'émission de tous mandats nécessaires pour forcer la comparution des témoins qui refusent d'obéir.

"Donné sous mon seing et le sceau du bureau ce 2e jour de juillet 1898.

(Sceau.("(Signé). J. M. WALSH,
" *Commissaire du district du Yukon.*"

Que le 30 mars 1899, il a plu à Son Excellence le Gouverneur général d'approuver un arrêté du conseil abrogeant "les règlements susdits publiés par le major Walsh."

Que bien que le major Walsh ait été nommé comme susdit fonctionnaire exécutif en chef ou commissaire du district du Yukon le 17 août 1897, et que Sir Wilfrid Laurier ait dit que sa nomination n'était pour aucun temps spécifié, (*Débats*, v. a., 1898, page 470), il a cependant mis pour condition de son acceptation de la charge qu'il ne partirait pas pour le Yukon avant le 15 septembre. (M. Sifton, vol. 1, *Débats*, v. a., 1898, page 582.)

Que le major Walsh n'a quitté Ottawa que le 23 septembre 1897, arrivant à Winnipeg le 27 septembre. (Réponse au Sénat, n° 38*b*, 17 mars 1898.)

Que le dit fonctionnaire n'est arrivé au lac Bennett que le 3 mars 1898, et n'a atteint la ville de Dawson que le 21 mai 1898.

Que M. Walsh a reçu une commission de premier officier de la police à cheval du Nord-Ouest et une commission de magistrat de police. (Vol. 1, *Débats*, v. a., 1898, page 1777.)

Que l'honorable ministre de la Justice a dit officiellement :

"Le major Walsh est monté dans ce pays avec la police à cheval dans le but d'y faire observer la loi et le bon ordre, non pas pour y organiser un gouvernement indépendant, mais pour mettre à effet le gouvernement exécutif confié à Son Excellence le Gouverneur général de et par l'avis de ses ministres ici, et nous admettons pleinement notre responsabilité pour la manière dont ce devoir sera accompli."

Qu'en réponse à une demande de renseignements régulièrement faite dans la Chambre des communes, l'honorable ministre actuel de l'Intérieur a, le 4 mars 1898, déclaré que les instructions avaient été données au major Walsh outre la commission et qu'elles étaient verbales et d'une nature générale. (Vol. 1 des *Débats*, 1898, page 1777.)

Que malgré cette déclaration officielle faite, en 1898, en réponse à une demande de renseignements, dans la Chambre des communes, l'honorable ministre actuel de l'Intérieur a dit de sa place, dans la Chambre, le 17 mai 1899 (*Débats*, 1899, page 3365 de la version anglaise) : Quand il est parti pour le Yukon, le major Walsh n'a pas reçu d'autres instructions que celles contenues dans la commission."

Que sir Wilfrid Laurier, ainsi que déjà dit, a informé la Chambre des communes, en 1898, que la nomination du major Walsh n'était pas pour un temps déterminé. (*Débats*, 1898, page 479 de la version anglaise.)

Qu'en 1898, le secrétaire d'Etat a officiellement annoncé ailleurs qu' "il (le major Walsh) allait rester là (au Yukon) jusqu'à ce que l'ordre fût rétabli dans ce territoire." (*Débats du Sénat*, 1898, page 201.)

Qu'en 1899 le ministre de l'Intérieur s'est servi du langage suivant dans la Chambre des communes :

"En conséquence de l'entente avec le major Walsh que je devais nommer son successeur aussitôt que possible".... .(*Débats*, 1899, page 852.)

Que dans son rapport annuel pour 1898, le sous-ministre de l'Intérieur dit que le major Walsh "a été forcé, pour des raisons personnelles, de demander à être relevé de ses fonctions, et que sa démission a en conséquence été acceptée." (Page XIII du rapport du département de l'Intérieur, 1898.)

Que nonobstant ce qui précède, le major Walsh disait ce qui suit dans une lettre qu'il a écrite à l'honorable ministre de l'Intérieur, en 1899, et que le ministre a lue à cette Chambre :

"Comme vous le savez, je ne me suis engagé à aller au Yukon que pour un an, bien que ma commission ne le dise pas." (*Débats*, 1899, page 905.)

Que l'honorable Clifford Sifton, ministre de l'Intérieur, a expliqué, de sa place en cette Chambre, qu'il n'avait pas nommé un avocat commissaire des mines d'or parce que M. Ogilvie avait recommandé de nommer un arpenteur. (*Débats*, 1899, page 852.)

Que, prié de produire cette recommandation, l'honorable ministre a produit l'extrait suivant d'un rapport de M. Ogilvie, en date du 10 juin 1896 :—

"J'attirerai respectueusement l'attention du département sur le fait que les services d'un arpenteur sont d'un besoin très pressant par ici et le seront pendant quelques années à venir, et je suggérerais qu'il en fût nommé un pour prendre charge de toutes les affaires de terres du district. Il aurait de la besogne en abondance, et tout ce qu'on pourrait lui demander de faire en dehors de son service officiel (et il y en a beaucoup de cet ouvrage, et qui serait plutôt du ressort d'un ingénieur) contribuerait d'une manière importante à payer ses appointements qui, par ici, devraient naturellement être amples."

Que tandis que la dite recommandation portait la date du 10 juin 1896, l'arrêté du conseil nommant M. Fawcett porte celle du 21 mai 1897.

Que tandis que la recommandation était de nommer un arpenteur agent des terres, M. Fawcett a été nommé agent des terres et commissaire des mines d'or.

Que le dit honorable Clifford Sifton a, en sa qualité de ministre de l'Intérieur, conseillé à Son Excellence d'autoriser le dit Fawcett à agir pour le ministre de l'Intérieur dans les affaires se rattachant à l'administration du territoire, et recommandé que certains aides du dit Fawcett, savoir : Elnworth, Doran, Bolton et Gibbon, fussent autorisés à agir à sa place en son absence, et Son Excellence a été poussée par ses conseillers à approuver un arrêté conséquemment pris en conseil le dit 21 mai 1897.

Que Thomas Fawcett, arpenteur topographe fédéral, ainsi choisi pour représenter le département de l'Intérieur dans le district aurifère en qualité de commissaire des mines d'or, d'arpenteur et d'agent des terres, n'a quitté Ottawa que le 1er mai 1897, date à laquelle il partit avec un personnel de deux arpenteurs et quatre hommes et n'arriva à Dawson que le 15 juin suivant.

Que l'arrêté du conseil du 21 mai 1897 a été rescindé par l'arrêté du 21 juillet 1898.

Que par arrêté du conseil du 5 juillet 1898, le dit Thomas Fawcett a été nommé commissaire des mines d'or pour le territoire du Yukon, sa nomination devant dater du 1er juillet 1898.

Que le 7 octobre 1898, le dit arrêté du conseil en dernier lieu mentionné a été rescindé, et qu'un nommé Gordon Hunter, avocat, que l'arrêté du conseil disait être de Vancouver, C. A., mais qui en réalité était de Victoria, C. A., fut nommé commissaire des mines d'or à la place de Fawcett.

Que M. Hunter refusa d'accepter la charge en question, et que le 26 octobre 1898 Edmund C. Senkler, de Nelson, C.-A., fut nommé à la dite charge par arrêté du conseil.

Que dans le rapport annuel du département de l'Intérieur, 1898, le sous-ministre de ce département s'est exprimé ainsi :—

"On a pensé, de plus, que pour faciliter l'administration de la justice, tant civile que criminelle, dans la région du Klondike, il importait que l'un des membres de la cour Suprême des Territoires du Nord-Ouest résidât dans le voisinage immédiat des différents centres de population qui ont récemment surgi dans cette région, et c'est dans cette intention que M. le juge McGuire, de Prince-Albert, Saskatchewan, a été transféré à Dawson City, revêtu de la plus ample autorité relativement à toutes affaires légales ou criminelles qui pourront lui être soumises."

L'honorable juge McGuire n'arriva à Dawson City que le 26 février 1898, et il en est reparti le 16 août de la même année. (*Débats*, 1899, page 4185.)

Que dans le rapport annuel, 1898, du département de l'Intérieur, le sous-ministre de ce département dit qu'"il a été nommé deux inspecteurs: M. J. B. McGregor, de Brandon, Manitoba, et M. H. H. Norwood, de Berwick, N.-E. Les fonctions de ces inspecteurs consisteront principalement à inspecter les placers et faire rapport à leur sujet au commissaire des mines d'or, dans le but surtout de surveiller la perception des droits régaliens et de régler les différends."

Que le dit H. H. Norwood était aussi nommé inspecteur des approvisionnements (*Débats*, vol. 2, 1898, page 7120), et que c'était un citoyen naturalisé des Etats-Unis, et le patron sans certificat d'un baleinier ou petit bâtiment à voiles.

Que les dits J. D. McGregor et H. H. Norwood furent nommés le 4 juillet 1897. Le dit McGregor n'arriva à Dawson que le 26 février 1898, et le dit Norwood que le 28 mars de la même année. (*Débats*, 1899, page 3184.)

Que le dit J. D. McGregor était un loueur de chevaux. Que les dits J. D. McGregor et H. H. Norwood étaient tous deux incompétents à exercer comme il faut les susdites fonctions.

Que M. F. C. Wade fut nommé avocat de la Reine, greffier de la cour et régistrateur, puis agent intérimaire des terres fédérales pour le district du Yukon le 26 août 1897, et plus tard jurisconsulte du Conseil Exécutif, mais n'arriva à Dawson que le 26 février 1898. (*Débats*, 1899, page 3184), ou vers le 20 mars 1898 (*Débats*, 1898, page 1879.)

Que l'honorable ministre de l'Intérieur a informé la Chambre des Communes que "sa fournée de fonctionnaires grits s'était rendue à Dawson en février 1898". (*Débats*, 1899, page 885.)

Que le gouvernement du Canada a, sur la recommandation de l'honorable Clifford Sifton, nommé certains fonctionnaires incapables, incompétents et corrompus à des emplois qui demandent de l'expérience, des connaissances techniques et un caractère intègre.

Que l'honorable Clifford Sifton, le ministre de l'Intérieur, s'est rendu coupable de favoritisme et de partialité dans l'administration des lois et des réglements applicables au district du Yukon dans les Territoires du Nord-Ouest.

Qu'ainsi qu'il ressort d'une Réponse (83), 3e session, 8e parlement, 61 Victoria, 1898 (Canada), les personnes suivantes ont demandé et obtenu des baux d'exploitation de placers ou de dragage d'or dans le territoire du Yukon, savoir:—

A. E. Philp, soi-disant de Brandon—un bail sur la crique Bonanza.

A. E. Philp, soi-disant d'Ottawa—un bail sur le bras sud (Stewart);

G. Philp, soi-disant de London—un bail sur la Grande rivière du Saumon;

A. E. Philp, soi-disant d'Ottawa—un bail sur la rivière ou crique des Sauvages;

J. A. Philp, soi-disant d'Ottawa—un bail sur la rivière ou crique Teslin, et

A. D. Cameron, soi-disant d'Ottawa—un bail sur la rivière ou crique de Stewart.

Que les dits A. E. Philp et A. D. Cameron étaient associés en affaires avec le ministre de l'Intérieur, M. Sifton, lorsque ce dernier devint ministre de l'Intérieur, et que tous étaient membres de la société Sifton, Philp et Cameron, de Brandon.

Qu'il ressort de plus de la dite réponse que W. J. Lindsay, soi-disant d'Ottawa, P. C. Mitchell, soi-disant de Brandon, et W. L. Parish, soi-disant d'Ottawa, ont demandé des baux de dragage dans le Yukon, tandis que ces gentlemen étaient des habitants de Brandon qui entendirent parler pour la première fois de ces demandes par une lettre du susnommé A. E. Philp leur apprenant que ces baux avaient été accordés à leurs noms et incluant une procuration de chacun d'eux au dit Philp, à l'effet de lui permettre d'en disposer.

Que sur la liste contenue dans la dite réponse se trouvent les noms et les adresses des personnes suivantes paraissant avoir demandé des baux de dragage, savoir:—

F. Burnett, Vancouver,
F. Burnett, Colborne,
J. G. Burnett, Edmonton,
F. Burnett, Colborne, et
Frank Burnett, Brandon.

Tandis que F. Burnett n'a jamais été à Colborne de sa vie, mais que le dit Philp venait de cet endroit-là.

Que le dit Philp, jusque-là associé du dit ministre, représenta par écrit qu'il était engagé dans une entreprise de dragage au Yukon, et, cherchant à induire une autre personne à se joindre à lui, représenta par écrit que M. Sifton, le dit ministre, et le major Walsh étaient aussi intéressés avec lui, mais que leurs noms ne pouvaient pas paraître, "pour des raisons qui sautent aux yeux," disait-il.

Que l'honorable Clifford Sifton a, en contravention à la loi, donné au dit Philp un permis ou autorisation signé de lui, que le dit Philp a offert de vendre pour une forte somme d'argent.

Que l'article 7 du chapitre 54 des Statuts revisés du Canada, dispose que:

"Nulle personne employée dans ou par le ministère de l'Intérieur n'achètera de terres fédérales, sauf sur l'autorisation du Gouverneur en conseil, ni n'assignera ou fera choix de terres données par certificats de primes militaires ou par scrips, ni n'agira comme l'agent de qui que ce soit à cet égard."

Et l'expression "terre", par les dispositions du dit acte, "comprend les droits de mine."

Que l'article 31 du chapitre 51 des Statuts revisés du Canada, ayant titre: L'*Acte de la propriété foncière dans les Territoires*, dispose que:—

"Nul régistrateur, régistrateur-adjoint ou commis dans un bureau des titres de biens-fonds, sous l'empire du présent acte, ne devra, directement ni indirectement, agir comme agent de personnes plaçant des capitaux sur des immeubles ou prenant des garanties immobilières dans son district d'enregistrement; et ils ne pourront non plus donner d'avis, moyennant honoraire ou rétribution ni autrement, au sujet des titres de biens-fonds,—ni exercer comme notaire,—ni faire dans le bureau d'enregistrement aucune affaire ou opération étrangère à leurs fonctions de régistrateur, adjoint ou commis." Et par les dispositions du dit acte l'expression "terre" signifie, entre autres choses, mines, minéraux, etc.

Que l'article 31 de l'*Acte de titres de biens-fonds*, 1894, abrogeant le susdit chapitre 51 dispose que:

"L'inspecteur des bureaux des titres de biens-fonds, ni aucun régistrateur, régistrateur-adjoint ou commis dans un bureau des titres de biens-fonds, sous l'empire du présent acte, ne devra, soit directement ou indirectement, agir, comme agent de personnes plaçant des capitaux sur des immeubles ou prenant des garanties immobilières dans un district d'enregistrement; et l'inspecteur des bureaux des titres de biens-fonds, ni aucun régistrateur, régistrateur-adjoint ou commis ne pourra non plus donner d'avis, moyennant honoraire ou rétribution ni autrement, au sujet de titres à des biens-fonds; ni exercer comme notaire; ni faire dans le bureau des titres de régistrateur, régistrateur-adjoint ou commis." Et l'expression "terre," telle que définie par l'acte, comprend les mines, minéraux, etc., etc.

Que le ministre de l'Intérieur, l'honorable Clifford Sifton, a formellement approuvé que le dit M. Wade possédât des terres fédérales ou des *claims* dans le dit district du Yukon et y devînt financièrement intéressé, et que le dit Wade a, avec l'assentiment et approbation formels du dit ministre, tenu de telles propriétés

et y a été financièrement intéressé, en contravention aux dispositions des statuts qui couvrent de pareils cas.

Que l'on n'a pas pris les mesures que l'on aurait pu prendre dans l'intérêt de l'hygiène.

Qu'il y a eu des abus criants relativement aux permis de vente de spiritueux.

Que, dans la ville de Dawson, contenant, d'après une estimation modérée, une population d'environ 25,000 âmes, il n'y avait pas, au 1er avril 1899, un seul chemin, pont ou égoût, rien qui pût, en aucune manière, être classé dans la catégorie des travaux publics. A Dawson City, il n'y avait ni pavage, ni route, ni drain, ni fossé, ni approvisionnement d'eau, ni éclairage et la question de l'enlèvement des déchets avait été, jusqu'à cette date, laissée à la responsabilité individuelle de chacun. De cet état de choses a résultée une épidémie de fièvre typhoïde en 1896.

Que le favoritisme officiel et la partialité se sont manifestés dans le district du Yukon en faveur de la *North American Trading Company* de Chicago et Seattle.

Que le major Walsh n'a pas envoyé par chacun des courriers un rapport complet par écrit au ministre de l'Intérieur, tel qu'ordonné par Son Excellence le Gouverneur général du Canada, et tel que requis par l'arrêté du Conseil le nommant à sa charge comme susdit.

Que le major Walsh, tout en agissant en qualité de commissaire et de fonctionnaire en chef de l'Exécutif du gouvernement du Canada a, de propos délibéré, adopté et toléré dans le territoire du Yukon un système tendant à inspirer une méfiance raisonnable touchant la justice et la bonne foi de la Confédération du Canada.

Que le major Walsh, agissant en qualité de commissaire et de fonctionnaire en chef de l'Exécutif du gouvernement canadien dans le territoire du Yukon a dans divers cas, agi d'une manière qui répugne à l'honneur et à la politique de la Confédération canadienne et qui est contraire aux principes du gouvernement constitutionnel et parlementaire et par là exposé au mépris le gouvernement canadien et l'autorité et le nom de la Reine et causé des torts aux sujets de la Reine et autres domiciliés dans les possessions de Sa Majesté.

Que le major Walsh, agissant en qualité de fonctionnaire de l'Exécutif du gouvernement canadien dans le Yukon, s'est rendu coupable du crime d'inconduite dans l'exercice de ses fonctions.

Que le major Walsh s'est rendu coupable d'actes directement contraires au but de ses fonctions comme fonctionnaire en chef de l'Exécutif du gouvernement fédéral.

Qu'en septembre 1897, le major Walsh a employé six Indiens de la bande de la mission du Fort-William sur promesse de les renvoyer chez eux en octobre 1898, aux frais du gouvernement du Canada. Que Philip Walsh, frère du dit major Walsh, et employé par le gouvernement, a été en charge des Indiens (Rapport au Sénat, 17 mars 1898, No 38B).

Que ces Indiens ont délimité et enregistré des *claims* miniers pour le major Walsh et à son profit. Au retour de ces indiens, ces *claims* ont été transférés à Lewis Walsh, un autre frère du major Walsh; et Lewis Walsh et Philip Walsh, susdits, ont quitté le Fort-William le ou vers le 10 mai 1899, pour s'occuper des dits *claims*.

Que la correspondance suivante traite de certaines dispositions claires et bien connues du parlement canadien :

"MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
"OTTAWA, 23 juin 1898.

"MONSIEUR.—J'ai reçu ordre du ministre de l'Intérieur de demander votre avis sur la question suivante :

"En vertu de l'article 92 de l'Acte concernant les Territoires du Nord-Ouest, 49 Victoria, chap. 50, il n'est permis ni d'importer ni d'apporter aucune boisson enivrante dans les Territoires du Nord-Ouest d'aucune province du Canada ou d'ailleurs, excepté sur permission spéciale par écrit de la part du lieutenant-gouverneur.

"Le 13 juin courant, un acte a été passé déclarant que le district du Yukon ne fait plus partie des Territoires du Nord-Ouest. L'administrateur des Territoires avait, cependant, sur l'avis du Conseil Exécutif, émis un certain nombre de permis en vertu de l'article 92 du 49 Victoria, chap. 50, autorisant expressément les personnes auxquelles ces permis avaient été accordés à introduire des boissons dans la région connue sous le nom de district de Yukon : et la question maintenant soumise à votre considération et au sujet de laquelle on vous demande votre avis est celle-ci : Ces permis autorisent-ils ou non les porteurs d'iceux à introduire des spiritueux dans le district de Yukon après le 13me jour de juin courant ?

"J'ai l'honneur d'être, monsieur,
"Votre obéissant serviteur,
"(Signé) JOHN R. HALL,
"*Secrétaire.*

"A l'honorable ministre de la Justice,
"Ottawa.

OTTAWA, le 27 juin 1898.

Ministère de la Justice.

"MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 23 du courant, dans laquelle vous me demandez mon opinion sur la question de savoir si les permis autorisant l'importation des boissons enivrantes dans le district du Yukon émis par l'administrateur des Territoires du Nord-Ouest en vertu de l'article 92 de l'Acte concernant les Territoires du Nord-Ouest avant le 13 courant, date à laquelle l'acte de la dernière session, pourvoyant au gouvernement du district du Yukon est devenu loi, continuent à être en vigueur de façon à autoriser les porteurs de ces permis à introduire des boissons dans ce district après le 13 juin.

"En réponse j'ai l'honneur de déclarer que l'acte de la dernière session dont vous parlez, l'Acte concernant le Territoire du Yukon, contient un article stipulant que, sujettes aux dispositions de cet acte, les lois relatives aux affaires civiles et criminelles, telles qu'elles existaient lors de l'adoption de l'acte, seront et resteront en vigueur dans le territoire du Yukon, en tant qu'elles y sont applicables, jusqu'à ce qu'elles soient amendées ou abrogées par le parlement du Canada ou par toute autre loi ou ordonnance du Gouverneur en conseil ou du commissaire en conseil passées en vertu des dispositions de l'acte. En vertu de cet article, les dispositions prohibitives de l'Acte concernant les Territoires du Nord-Ouest sont encore en vigueur dans le district du Yukon, en tant qu'elles sont applicables, et je dois dire que le ministre de la Justice est d'avis que, cela étant, tout ordre ou règlement régulièrement fait en vertu de cet acte continue également à être en vigueur en tant qu'il est applicable. Les permis dont il est question sont de cette nature et le ministre est d'opinion qu'ils sont maintenant en vigueur tout comme si l'acte de la dernière session n'eut pas été passé.

"Le ministre est également d'avis que ces permis continuent à être en vigueur en vertu des dispositions de l'article 7, paragraphe 50 de l'Acte d'interprétation, à l'effet que lorsqu'un acte est abrogé en tout ou en partie et que d'autres dispositions lui sont substituées, tous les règlements, ordres, règles ou ordonnances faits en vertu de l'acte abrogé, continuent à être bons et valides en tant qu'ils ne sont pas incompatibles avec l'acte, le décret ou la disposition substituée, jusqu'à ce qu'ils soient annulés ou que d'autres soient faits pour les remplacer. L'acte de la dernière session a effectué l'abrogation de l'Acte des territoires en tant que celui-ci conférait des pouvoirs exécutifs et administratifs sur le territoire du Yukon au lieutenant-

gouverneur des Territoires du Nord-Ouest, mais conformément à la règle d'interprétation établie par le paragraphe 50 ci-dessus mentionné, cette abrogation n'a affecté la validité d'aucun ordre, règlement, etc., faits en vertu de l'acte abrogé, et les permis en question restent en conséquence bons et valides en vertu de ce paragraphe jusqu'à ce qu'ils aient été annulés en vertu des dispositions de la loi telle qu'elle existe maintenant.

" J'ai l'honneur d'être, monsieur,

" Votre obéissant serviteur,

" A. POWER,

" Sous-ministre intérimaire de la Justice."

Que, nonobstant ce qui précède et nonobstant le fait que l'article 138 du Code Pénal, 1892, décrète que toute personne est coupable d'une offense punissable et passible de l'emprisonnement pour un an qui, sans excuse légitime, désobéit à un Acte du parlement du Canada ou de toute législature du Canada, en faisant volontairement une action qu'ils défendent ou en omettant de faire une action qu'ils exigent de faire à moins que quelque amende ou autre mode de punition ne soit mis en vigueur en vertu de la loi, le major Walsh susdit a, le 5 mars 1898, donné un ordre au surintendant de la police à cheval du Nord-Ouest lui défendant de reconnaître les " permis pour l'importation des liqueurs dans le district du Yukon, à moins qu'ils ne fussent émis par le ministère de l'Intérieur ou par l'inspecteur Wood."

Que le major Walsh a subséquemment déclaré aux représentants des salles de jeu et des vendeurs de spiritueux que le gouverneur des Territoires du Nord-Ouest n'avait pas juridiction et que les magistrats locaux et la police à cheval du Nord-Ouest recevraient instructions de ne pas tenir compte des accusations portées pour contraventions aux ordonnances des Territoires du Nord-Ouest ou aux règlements (qui étaient alors en vigueur), et que tout le monde pouvait vendre des spiritueux, avec cette seule restriction qu'il ne faudrait pas en vendre le dimanche.

Que, subséquemment, le major Walsh a permis à une nommée Lucile Elliott de tenir ouverte le dimanche une échoppe pour la vente des cigares et des boissons légères et que la dite Lucile Elliott a vendu des boissons enivrantes en vertu de cet ordre et en contravention aux ordonnances et règlements existants et non-abrogés.

Que le major Walsh s'est illégalement opposé à la vente de liqueurs importées en vertu de permis qui avaient été émis conformément à la loi, et que lorsqu'une requête a été faite à l'honorable juge Maguire pour obtenir des injonctions afin de prévenir cette conduite illégale, M. F. C. Wade, l'avocat de la couronne, a faussement représenté à la cour que l'Acte concernant le Yukon, lequel n'était pas encore arrivé à Dawson, décrétait l'annulation de ces permis, et a ainsi réussi à obtenir l'ajournement de ces causes et à empêcher la mise en vigueur des lois des Territoires du Nord-Ouest.

Que le major Walsh a illégalement assumé l'autorité de permettre l'importation de boissons enivrantes dans le district du Yukon, et a illégalement et d'une manière vindicative, exercé son autorité en saisissant et en retenant les liqueurs spiritueuses introduites dans le Yukon en vertu de permis réguliers.

Qu'il est devenu nécessaire de faire des requêtes au ministre de l'Intérieur et d'exercer une influence politique pour obtenir que l'on respectât les permis émis en vertu de la loi, et qu'un avocat libéral a pu exiger une forte somme pour procurer aux requérants les bons offices du ministre en conséquence de la conduite irrégulière et illégale tenue sous son administration.

Que, tout en agissant en sa qualité de fonctionnaire en chef de l'exécutif du gouvernement canadien, le major Walsh entretenait une liaison avec une certaine Lucile Elliott, à qui il était permis de jouir de privilèges, d'avantages et de faveurs de la part des autorités locales dans le dit district.

Que, tout en agissant en sa qualité de fonctionnaire en chef de l'exécutif du gouvernement, le major Walsh s'est rendu coupable d'intempérance et d'actes immoraux qui l'ont entraîné à une conduite irrégulière et inconvenante dans l'exercice de ses devoirs publics et qui a attiré le mépris sur le Canada.

Que les règlements n'ont pas été régulièrement mis en vigueur, mais que certains d'entre eux (notamment ceux qui se rapportent aux droits régaliens sur les mines et les claims miniers) ont été violés avec la permission du major Walsh, lequel a permis de délimiter et d'enregistrer certains claims de 500 pieds de longueur au lieu de 250 pieds de longueur, tel que prescrit par les règlements.

Que le major Walsh a illégalement exempté des individus des exigences de la loi et des règlements concernant le paiement des droits régaliens.

Que l'avocat de la Couronne, F. C. Wade, a refusé d'agir pour faire appliquer les lois, ordonnances et règlements des Territoires du Nord-Ouest.

Que M. Wade a activement pratiqué sa profession d'homme de loi dans le dit district tout en exerçant les charges officielles susdites et a comparu devant la cour du district, le commissaire de l'or et autres fonctionnaires, comme l'avocat payé de particuliers ayant des questions d'affaires à débattre avec les divers départements du gouvernement.

Que le conseiller en loi, du commissaire de l'or a accepté des arrhes et des honoraires de la part de particuliers se disputant des claims devant le commissaire.

Que l'agent intérimaire des terres fédérales, le registrateur, le greffier de la cour, l'avocat de la Couronne ont accepté des arrhes, des honoraires ou des rémunérations pour obtenir ou faire obtenir ou pour essayer ou promettre d'obtenir des concessions ou titres de possession de terres fédérales et de claims miniers.

Qu'un fonctionnaire du gouvernement s'est rendu coupable de chantage auprès de personnes s'occupant de la vente des boissons enivrantes et tenant des salles de jeu.

Que M. Wade, tout en occupant la position de registrateur des terres, de greffier de la cour et d'avocat de la Couronne, était financièrement et personnellement intéressé à la vente des terrains connus sous le nom de terrains riverains.

Que des fonctionnaires au service du gouvernement canadien dans le territoire du Yukon ont agi d'une manière blâmable en acceptant et convenant d'accepter, directement ou indirectement, des offres, propositions, cadeaux, promesses, compensations et considérations pour leur aide et influence dans l'exécution de leurs fonctions, et en procurant des concessions minières, intérêts miniers et terrains, et des renseignements puisés dans les bureaux publics et dans les archives publiques, contrairement aux prescriptions du Code criminel.

Que des fonctionnaires au service du gouvernement canadien dans le territoire du Yukon se sont conduits d'un manière blâmable en acceptant ou recevant, directement ou indirectement, des présents, compensations et considérations pour aider et favoriser certains individus dans leurs transactions avec le gouvernement, contrairement aux prescriptions du Code criminel.

Que des fonctionnaires au service du gouvernement canadien dans le district du Yukon se sont rendus coupables de fraudes et d'abus de confiance dans l'exécution de leurs fonctions, contrairement aux prescriptions du Code criminel.

Que les archives officielles dans les bureaux du gouvernement du district du Yukon étaient tenues secrètes et qu'il n'était pas permis de les consulter, ce qui a donné origine, entre autres conséquences, au système connu sous le nom de " greffe " (*grafting*) et à d'autres abus, comme celui-ci par exemple : après une demande faite pour l'enregistrement d'un lot minier, s'il était constaté par ou avec la connivence de fonc-

tionnaires dans le bureau des mines que le lot avait de la valeur, il était marqué et inscrit au nom d'une personne autre que le premier postulant et qui était le prête-nom d'un fonctionnaire; et cette pratique a aussi donné origine au système connu sous le nom de "porte-dérobée" (*side door*) au moyen duquel des fonctionnaires exigeaient des honoraires illicites pour des travaux et des renseignements de nature officielle, et il devint par là très difficile de faire exécuter les devoirs officiels pendant les heures du bureau.

Que ce système de "porte dérobée" a été pratiqué largement au bureau de poste dont les employés se sont rendus coupables de graves abus et méfaits.

Qu'il est devenu nécessaire d'établir un système de corruption parmi les fonctionnaires dans l'impossibilité où l'on était de leur faire exécuter autrement les devoirs de leur charge.

Que des fonctionnaires ont exigé des pots-de-vin des personnes qui demandaient de faire enregistrer leurs claims.

Que des fonctionnaires se sont servi d'une manière malhonnête et frauduleuse des connaissances qu'ils avaient acquises dans l'exécution de leurs fonctions.

Que des inspecteurs ou fonctionnaires chargés de l'inspection et de la protection des terres boisées du gouvernement dans le district du Yukon, sont devenus intéressés financièrement dans les exploitations forestières et ont réalisé de fortes sommes d'argent, en dehors de leurs émoluments officiels, contrairement aux dispositions du statut fait et adopté à cet effet.

Que Arthur Young Wilson, de la cité de Dawson, dans le district du Yukon, Territoires du Nord-Ouest, prospecteur, est domicilié dans la cité et est citoyen du Canada et sujet anglais, étant né de parents canadiens dans la ville de Simcoe, dans le comté de Norfolk, en 1858.

Que le dit Wilson s'est rendu dans la région du Yukon dans l'automne de 1897, qu'il est arrivé à Dawson vers le 9 décembre 1897 et qu'il a parcouru la région en qualité de prospecteur.

Que vers le 12 juin 1898, il s'est rendu auprès de T. S. McFarlain, agent des Bois de la Couronne pour les Territoires du Nord-Ouest, à Dawson, à cette époque, et qu'il lui a adressé une demande pour une concession forestière d'un mille carré, située sur le côté ouest de la rivière Yukon, en face de Dawson; que le dit agent assura Wilson qu'il pourrait avoir cette concession en payant au gouvernement la licence nécessaire et le droit régalien sur le bois abattu, et qu'il lui donna des instructions sur la manière dont il devait s'y prendre pour jalonner la concession demandée.

Que le dit Wilson, agissant d'après les instructions et directions du dit agent, engagea immédiatement un homme et mesura un mille carré sur le dit côté ouest de la rivière Yukon, conformément à la description qui suit: Commençant sur le côté ouest de la rivière Yukon, directement en face de la Bourse des mines du Yukon, dans la cité de Dawson, de là vers le nord le long du côté ouest de la rivière Yukon, sur l'espace d'un mille, de là vers le sud parallèlement au côté ouest de la dite rivière Yukon sur l'espace d'un mille, de là vers l'est jusqu'au point de départ, et ce mesurage fut complété vers le 15 de juillet 1898, et les avis nécessaires furent placardés sur la propriété concédée.

Que vers le 16 de juillet 1898, le dit Wilson fit une demande formelle au dit agent des bois de la Couronne, T. S. McFarlain, pour la licence et le droit d'abattre le bois sur la concession forestière décrite dans le paragraphe qui précède, et paya au dit agent l'honoraire de licence du gouvernement, $250, et qu'il eût du dit agent le reçu suivant:—

"DAWSON, 16 juin 1898.

"Reçu de M. Alf. Wilson la somme de deux cent cinquante dollars, somme déposée pour la concession forestière demandée.

"(Signé) T. S. McFARLAIN,
"*Agent des bois de la Couronne.*"

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER.

Que le dit agent des bois de la Couronne, en recevant le dit honoraire de licence, expliqua au dit Wilson qu'il pourrait commencer à couper le bois quand il le voudrait, mais qu'il aurait aussi à payer au gouvernement un prix (ou droit régalien) par corde ou par mille pieds pour tout le bois de corde ou de service qu'il abattrait ou qu'il ferait abattre sur sa concession, ce à quoi Wilson consentit.

Que quelques jours après que Wilson eut obtenu la licence ci-dessus mentionnée, un nommé J. W. Willison arriva à Dawson et prit la charge d'agent des bois de la Couronne, et qu'il refusa de reconnaître la concession ou licence de Wilson en prétendant que la concession couverte par la licence devait être reservée pour l'usage des citoyens de Dawson, et ne pouvait être vendue à personne; et malgré toutes les protestations de Wilson, ce dernier ne put couper de bois ni le vendre, et il perdit, en conséquence, un temps précieux, et souffrit une grande perte et de forts dommages financièrement parlant.

Qu'après avoir pris toutes les mesures qui lui paraissaient être nécessaires pour sauvegarder ses droits à la dite concession forestière, et avoir constaté leur inefficacité, le dit Wilson demanda le remboursement des $250 qu'il avait payées à cet effet, et vers le 24 août 1898, ces deniers furent remis à Wilson, par le dit T. S. McFarlain.

Qu'en lui remettant les dits deniers, le dit McFarlain dit à Wilson: "C'est une honte que Willison ne vous laisse pas avoir cette concession, il n'a aucun droit d'annuler ce que j'ai fait, je vous avais promis la concession et il est mal de vous l'enlever."

Le bois sur la concession ci-dessus décrite a été vendu par la suite par l'agent des bois de la Couronne, J. W. Willison, à Messieurs Bartlett Frères, de Dawson, pour le prix ou somme de 75 cents la corde, et les acheteurs ont fait abattre et vendre plus de 1,000 cordes de bois, sur la dite concesssion, en réalisant un profit net d'au moins $5 par corde.

Que le dit Wilson avait engagé trois hommes dans le but d'abattre le bois sur la dite concession, et en conséquence de l'injustice commise envers lui, le temps de ses engagés fut perdu et Wilson perdit au moins 53 jours d'ouvrage, ce qui, au taux de $10 de gages par jour que l'on payait alors à Dawson, représente pour ses engagés et lui, dont le temps se trouvait perdu, la somme de $2,080.

Que plus de 1,000 cordes ont été coupées par les acheteurs ou porteurs de licences subséquents, MM. Bartlett, frères.

Que le rapport du département pour 1898, dit ce qui suit, page XIII:

TERRITOIRE DU YUKON.

Conformément aux dispositions de l'acte passé par le parlement le 13 juin 1898, intitulé: "Acte ayant pour objet de pourvoir à l'administration du district du Yukon" (61 Vic., chap. 6), un arrêté du conseil a été passé le 7 juillet dernier autorisant l'emploi et définissant les devoirs des divers officiers principaux et commis de l'administration qu'il a été jugé nécessaire de nommer afin de mener à bien l'administration du territoire."

Entre autres choses, cet acte pourvoyait à la nomination d'un officier en chef de l'exécutif et à l'établissement d'un conseil pour aider le dit officier dans l'administration du dit district.

Que cet acte prescrit aussi que les lois existantes resteront en vigueur dans le dit district jusqu'à ce qu'elles soient changées par l'autorité constituée par le dit acte.

Que le major Walsh a quitté le district du Yukon le 4 août 1898.

Que M. William Ogilvie a été nommé principal officier de l'exécutif sous l'autorité du dit acte, mais qu'il n'a quitté Ottawa pour Dawson que le 4 août 1898, et qu'il n'est arrivé à Dawson que longtemps après.

Que le juge Maguire a quitté Dawson le 16 août 1898, que son successeur n'a été nommé que le 7 octobre 1898, et qu'il n'est arrivé à Dawson que longtemps après.

Que Samuel Benfield Steele, surintendant de la police à cheval, a été nommé membre du Conseil exécutif du Yukon le 7 juillet 1898.

Que Joseph Edouard Girouard a été nommé régistrateur des terres et membre du Conseil exécutif du Yukon le 7 juillet 1898, par arrêté du conseil.

Que Joseph Edouard Girouard, tout en étant régistrateur des terres et membre du Conseil exécutif dans le dit district, exerçait et exerce sa profession comme membre du barreau et solliciteur, etc., pendant les heures de bureau, et qu'il avait et a encore des intérêts financiers dans des exploitations minières dans le dit district, tout en conservant les fonctions officielles susdites.

Que ce qui suit est un extrait du rapport du comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le 17 octobre 1898 :

"C. P. n° 2432. Intérieur.

Que M. William H. P. Clement, avocat, Toronto, soit nommé conseiller du Conseil du Territoire du Yukon, en remplacement de M. F. C. Wade, démissionnaire. Le salaire de M. Clement devant être au taux de $2,500 par année, et sa nomination devant dater du 7 octobre 1898. Il ne sera pas permis à M. Clement de recevoir d'honoraires ou d'agir à titre de conseil, avocat ou solliciteur dans aucune action, poursuite, matière ou transaction concernant le titre d'une concession minière ou d'une propriété minière.

Qu'en vertu de la clause 5 de l'Acte du Parlement du Canada, sanctionné le 13 juin 1898, intitulé : "Acte ayant pour objet de pourvoir à l'administration du district du Yukon", M. Clement soit nommé membre du Conseil pour aider le commissaire du Territoire du Yukon dans l'administration de ce district en remplacement de M. Wade, démissionnaire.

(Signé) JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil Privé.

A l'honorable ministre
de l'Intérieur.

Que M. W. H. P. Clement est membre d'une société d'avocats qui exerce devant le commissaire des mines d'or, et exerce sa profession dans des affaires du ressort du dit conseil.

Que le juge Dugas a été nommé juge pour le district judiciare du Yukon le 7 octobre 1898, et est devenu membre du dit conseil en vertu de sa charge.

Que le dit juge Dugas, alors qu'il était juge pour le district judiciaire du Yukon, et membre du Conseil exécutif du dit district, est devenu, a été et est encore intéressé pécuniairement dans des exploitations minières dans le dit district.

Que des renseignements de nature confidentielle ont été illégalement donnés par des employés du bureau du commisaire actuel des mines d'or qui a été obligé de destituer un employé pour cette offense.

Que des abus grossiers et scandaleux ont été commis dans le département des Douanes dans le district du Yukon ; des navires des Etats-Unis ont été admis à l'enregistrement au Canada dans le dit district, sur une évaluation frauduleuse, comme dans le cas du steamer "John C. Barr" qui valait au moins $60,000, mais qui a été inscrit en douane sur une évaluation de $10,000.

Que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, Sir Louis Davies, a nommé comme inspecteur de bateaux à vapeur un certain Russell qui avait été précédemment renvoyé du dit service du gouvernement pour cause de mauvaise conduite, et qu'on a envoyé à Dawson pour agir comme inspecteur de bateaux à vapeur.

Que les lois concernant les certificats des patrons et seconds de navires n'ont pas été régulièrement mises en vigueur dans le district du Yukon, mais qu'il a été permis à des officiers sans certificats et à des officiers ne possédant pas les qualités requises d'agir comme officiers sur des navires enregistrés au Canada, contrairement à la loi, et au détriment des marins canadiens portant des certificats donnés en vertu des lois du Canada.

Que le ministre des Postes s'est rendu coupable de négligence grossière dans l'administration du département des Postes, et que depuis 1896 jusqu'à 1899, il n'a pas pourvu à un service efficace raisonnable des malles dans le territoire du Yukon, mais qu'il a, a contraire, nommé des fonctionnaires incapables et corrompus, et qu'il a établi un service postal si incomplet et si défectueux qu'une population considérable comme l'est celle de Dawson en a souffert des inconvénients et des pertes d'argent.

Que F. Harper était directeur de la poste de Dawson et qu'il a donné le droit exclusif de la délivrance des lettres à Dawson à une compagnie connue sous le nom de "Yukon Mail and Express Delivery Company."

Que lors d'une visite faite par le correspondant spécial du *Times* de Londres, ce personnage, après s'être enquis des faits, a jugé nécessaire de publier ce qui suit :

"Il est malheureux d'avoir à admettre le fait, trop patent pour être ignoré, que l'administration du district du Klondike et les relations qui existent entre les représentants du gouvernement et le public laissent énormément à désirer. La population, en somme, est paisible et respecte les lois, mais c'est dans l'entente manifeste et hautement exprimée de changements qui, pour satisfaire le public, devront inclure le système d'administration et le personnel. Pour exposer l'état des choses aussi clairement qu'il est défini journellement dans les camps de mineurs comme dans les rues de Dawson, il faut dire que le public est convaincu que non seulement les lois sont mauvaises, mais que ceux qui sont chargés de les appliquer sont corrompus. Il est pénible pour des fonctionnaires innocents et intègres qui accomplissent leurs devoirs avec une honnêteté scrupuleuse d'être compris dans l'accusation générale portée contre toute l'administration, mais il n'y a pas à se cacher que le mécontentement est général, et les innocents sont mis au même rang que les coupables. Il est impossible de parler d'affaires pendant cinq minutes avec quelqu'un aux mines ou dans la rue sans qu'il soit fait allusion à cela, et il est pénible pour des Anglais qui sont fiers de la pureté de leur système administratif d'avoir à écouter les commentaires des Américains et des étrangers. A part les accusations plus graves on est très mécontent des défauts d'organisation qui sont attribués à l'ineptie des officiers responsables et à leur manque d'attention aux affaires. Le fait de n'avoir encore ni chemins, ni service postal régulier, ni règlements sanitaires d'aucune espèce, ni désignation de rues ou de lots de ville dans une localité comptant près de 20,000 habitants, constitue un état de choses inexcusables quand on considère le montant des recettes provenant de l'exploitation des mines et le fait que la ville a deux ans d'existence. Inutile de dire que sous ces rapports, la fièvre de l'or a eu pour effet de détourner l'attention de tout objet autre que les mines. La condition insalubre de Dawson qui est bâtie sur un terrain marécageux et qui est dépourvue des dispositions les plus élémentaires pour assurer la propreté et la salubrité, est une menace permanente pour la population. La fièvre typhoïde règne dans la ville d'une manière permanente ; le chiffre de la mortalité est exceptionnellement élevé ; et l'on ne voit pas qu'il soit pris de mesures pour détourner le danger d'une épidémie sérieuse. Les districts miniers ne peuvent être arpentés, les claims miniers, dans nombre de cas, ne peuvent être enregistrés, les renseignements nécessaires concernant les districts où des concessions minières ont déjà été choisies, ne sont pas fournis au public ; ce sont là des faits que la population en est venue à considérer

comme étant autant de moyens adoptés de propos délibéré pour faire de la corruption.

"Un intérêt du quart ou de moité est fréquemment cité comme étant le prix auquel une concession de valeur peut-être enregistrée, et il se passe à peine un jour sans que l'on raconte une nouvelle histoire mentionnant le nombre de dollars qu'il a fallu payer pour retirer des lettres d'un bureau de poste mal organisé, ou pour avoir accès pour affaires dans un des bureaux publics."

Qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence, le priant de vouloir bien donner des ordres immédiats à son procureur général afin que les mesures les plus efficaces soient prises pour découvrir les faits se rapportant en quelque manière aux accusations ci-dessus, et priant aussi Son Excellence de vouloir bien ordonner l'émission d'une commission royale à deux juges, ou plus, de la cour Suprême du Canada, ou à deux juges quelconques des cours Supérieures d'une province quelconque du Canada, accordant et conférant les pouvoirs les plus étendus pour faire une enquête efficace et complète dans le but de découvrir le bien-fondé des déclarations et accusations susdites; et à cette fin que Son Excellence soit informée que, de l'avis de cette Chambre, une telle commission devrait être créée en vertu d'un acte spécial contenant des dispositions, pouvoirs, juridiction, discrétion et autorité semblables à ceux qui sont conférés par les Statuts revisés du Canada, chapitre 10, intitulé: "Acte concernant les enquêtes sur les manœuvres frauduleuses aux élections des députés à la Chambre des Communes."

J'ajouterai, M. l'Orateur, que j'ai l'intention de proposer cette résolution à une phase plus avancée, et que je désire y ajouter l'énoncé suivant:

Je suis prêt, en outre, à mettre gratuitement mes services à la disposition du procureur général du Canada pour aider la commission d'enquête à examiner à fond cette affaire, que ces services soient requis à Ottawa, à Dawson, ou aux deux endroits.

Et, de plus, quelle que soit la responsabilité qui s'attache à l'attitude que j'ai prise en cette affaire, je suis prêt, si l'on accorde la commission aux conditions mentionnées dans la motion, à m'en tenir au résultat et à reconnaître que si je ne prouve pas les accusations portées, j'aurai perdu le droit d'occuper un siège au parlement ou à exercer toute charge dépendant de la Couronne.

Je fais cette déclaration, après mûre réflexion, pour convaincre le parlement et le pays de ma sincérité. Je prends, sans doute, avantage de mon privilège de membre de la Chambre des communes pour mettre ces choses en relief et donner toute la force possible à ces accusations que je crois basées sur des faits, car à moins d'être millionnaire, pas un homme ne pouvait prendre à sa charge la tâche de faire venir des témoins des quatre coins du pays, et faire toutes les démarches nécessaires pour présenter convenablement sa cause devant une cour de justice, mais pour convaincre tout le monde de ma sincérité, je suis prêt à faire beaucoup de sacrifices.

J'aurais le droit de me prévaloir des privilèges que possède un membre de la Chambre des communes de porter ces accusations sans concevoir d'autres responsabilités que celles qui sont prévues par les règlements de cette Chambre. Mais je mets tout cela de côté, et en plein parlement, à la face du pays qui est le mien, je me soumets à toutes les peines et tous les châtiments qu'il plaira au parlement de m'infliger.

Pour que cette enquête soit fructueuse pour le pays, comme elle ne peut manquer de l'être, je suis prêt à faire d'autres sacrifices encore.

Je mets en jeu, sur cette demande, le siège que j'occupe en cette Chambre, le mandat que mes électeurs m'ont confié et mes titres à toute dignité ou emploi émanant de la Couronne; je consens à renoncer aux uns et aux autres si les juges ainsi nommés décident que je n'ai pas prouvé, en substance, la vérité des faits que je viens d'énoncer, leurs conséquences et les responsabilités qui en découlent.

Conformément à l'entente qui, je crois, a eu lieu, je propose l'ajournement du débat.

Le PREMIER MINISTRE: L'honorable député m'ayant laissé savoir que sa santé n'était pas très bonne, j'ai consenti à un ajournement; il faut que ce soit avec l'entente que nous siégerons plus tard demain.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER: Certainement.

La motion est adoptée et le débat ajourné.

RAPPORT.

Rapport du ministère des Travaux publics pour l'exercice 1898.—(M. Fielding.)

Le PREMIER MINISTRE: Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 11.45 p.m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, le 28 juin 1899.

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

PRIÈRE.

BILL RETIRE.

Le bill (n° 53) pour autoriser la Banque de la Nouvelle-Ecosse à émettre des billets sterlings pour circulation dans l'Ile de la Jamaïque.—(M. Borden, Halifax.)

DESTITUTIONS AU BUREAU DE POSTE —MONTREAL.

M. QUINN (par M. Taylor):

Quels sont les noms, la croyance religieuse et la nationalité de toutes les personnes destituées dans le bureau de poste de Montréal, depuis juin 1896?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES: Il vaudrait mieux donner à cette question la forme d'une motion.

YUKON—LIGNE TELEGRAPHIQUE.

M. FOSTER (par M. Taylor) :

1. Quelle est la date de l'arrêté du conseil autorisant la construction d'une ligne télégraphique de l'Etat dans le Yukon?

2. Quel montant a été dépensé jusqu'à date pour ces travaux?

3. A même quels crédits votés par le parlement ces dépenses ont-elles été soldées?

4. Les matériaux achetés jusqu'à présent pour ces travaux ont-ils été achetés par voie de soumissions et contrats?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le département m'a transmis une réponse mais elle n'est pas aussi complète que je voudrais l'avoir et je demande que l'interpellation reste en suspens.

LIEUSES, ETC.—DROITS.

M. WALLACE :

Sur quelles règles sont basés les prix et évaluations établis par le département des douanes pour la perception des droits sur les lieuses, moissonneuses et râteaux à cheval importés des Etats-Unis?

Le MINISTRE DES DOUANES : La valeur des lieuses, moissonneuses et râteaux à cheval venant des Etats-Unis est déterminée pour les fins de la douane, d'après le prix de ces articles vendus pour la consommation intérieure, en tenant compte des conditions de la vente.

RESERVE NAVALE.

M. BRITTON :

1. Le gouvernement a-t-il l'intention de prendre des mesures pour former une réserve navale ou une brigade navale, ou une milice de marine quelconque en Canada, en rapport avec la milice actuelle ou autrement?

2. Dans l'affirmative, quand ces mesures seront-elles prises?

3. Où et sous la direction de qui les premiers corps seront-ils organisés?

4. Y a-t-il eu échange de correspondance à ce sujet avec le gouvernement impérial ou les autorités militaires ou navales de l'Empire? Dans l'affirmative, quelle est la nature de cette correspondance?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Toute cette question est à l'étude depuis un certain temps. Aucune décision n'a encore été prise et il n'est pas probable qu'un projet soit soumis au parlement, durant cette session. Il n'y a aucune correspondance avec le gouvernement impérial, et la seule qui existe est confidentielle.

CHEMINS SUR LE CANAL GRENVILLE

M. TAYLOR :

1. En l'année 1845 le gouvernement a-t-il fait, avec les fermiers dont les terres sont traversées par le canal de Grenville, un arrangement écrit portant que si les dits fermiers abandonnaient leur droit à des ponts particuliers et acceptaient une seule traverse à l'écluse n° 3, le gouvernement leur garantirait de bons chemins des deux côtés du canal pour arriver à leurs fermes?

2. Le gouvernement a-t-il autorisé les ingénieurs chargés des améliorations qui se font actuellement au canal de Grenville à jalonner le chemin des fermiers, et a-t-il permis aux entrepreneurs, MM. Pigott et Inglis de creuser des tranchées dans ce chemin et de déposer les matériaux d'excavation le long de ces coupes et de bloquer complètement la route des fermiers pendant 7 mois en 1898 et pendant 6 mois de l'année courante, sans procurer tout d'abord une voie de communication aux fermiers?

3. Les ingénieurs du gouvernement qui sont chargés des améliorations qui se poursuivent actuellement sur le canal de Grenville savaient-ils que le chemin des fermiers avait été détruit et bloqué pendant 7 mois en 1898 et pendant 6 mois de l'année courante? Les dits ingénieurs ont-ils notifié le gouvernement de ce fait? Le gouvernement a-t-il envoyé un M. Pope comme commissaire pour essayer de faire un compromis avec un des fermiers qui avait le contrôle de la situation? Le gouvernement a-t-il été notifié par dépêche télégraphique que M. Pope avait menacé les fermiers de les faire emprisonner s'ils se permettaient de pousser en dehors du chemin des fermiers une grue mobile qui les empêchait de passer pour faire leurs travaux du printemps?

4. Le gouvernement a-t-il reçu au printemps de 1897 une pétition signée par tous les fermiers qui ont été privés de leur chemin? Cette pétition était-elle une pétition en équité énonçant tous les faits en l'espèce et faisant connaître l'étendue des dommages éprouvés par ces fermiers à raison de la privation de leur chemin?

5. Le gouvernement s'est-il dégagé de la responsabilité de fournir un chemin à perpétuité sur les deux côtés du canal de Grenville aux fermiers dont les terres sont louées pour les fins du dit canal conformément à l'arrangement consenti par le gouvernement du Canada le 8 décembre 1845? Dans la négative, pourquoi le gouvernement ne fait-il pas un règlement avec ces fermiers pour les dommages et les ennuis qui leur ont été causés à raison de la privation de leur chemin pendant sept mois en 1898 et pendant six mois de l'année courante?

6. Le gouvernement a-t-il envoyé M. Pope une seconde et une troisième fois comme commissaire pour opérer un règlement avec M. Welden qui n'a jamais été privé de voie d'accès à sa ferme, tandis que le commissaire n'a fait aucun règlement avec les fermiers qui pendant sept mois de 1898 et six mois de l'année courante et dans le temps actuel, ont été privés des deux côtés du canal de tout chemin passable?

7. Le gouvernement a-t-il été averti que les entrepreneurs qui poursuivent les améliorations sur le canal de Grenville ont forcé les fermiers qui ont souffert des dommages à raison de la privation d'un chemin de se désister de toute demande d'indemnité avant de leur donner de l'ouvrage à eux et à leurs attelages sur les travaux publics exécutés par le gouvernement?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : 1. Le gouvernement s'est engagé par écrit d'entretenir un bon chemin pour l'usage des cultivateurs. 2. En faisant faire les améliorations sur le canal, le gouvernement a fait jalonner une partie du chemin et creuser des tranchées sur le chemin le long de la berge du canal, mais il s'est efforcé d'obliger les entrepreneurs, en conformité de leur contrat, à fournir un bon chemin aux cultivateurs. 3. Les ingénieurs du gouvernement ont été avertis que les entrepreneurs avaient bloqué le chemin et ils leur ont donné avis d'avoir à fournir un bon chemin pour les cultivateurs et ils ont répondu qu'ils avaient fourni un che-

min suffisant pour les besoins du trafic. M. Pope est allé évaluer le terrain pris par le gouvernement pour un bief, et en même temps, à la demande des entrepreneurs et avec le consentement du gouvernement, il a évalué certains dommages causés à un nommé Weldon, qu'ils ont payé. Le gouvernement n'a pas été averti par télégramme que M. Pope avait menacé les cultivateurs de la prison s'ils déplaçaient une grue placée par les entrepreneurs. 4. Le gouvernement a reçu un avis des cultivateurs que le chemin était bloqué et que chacun faisait une réclamation pour dommages. 5. Le gouvernement ne s'est dégagé d'aucune de ses obligations légales, mais il n'est pas à sa connaissance que des dommages aient été causés, mais s'il y en a eu, les entrepreneurs, par leur contrat, sont tenus de les régler et c'est pour cette raison que le gouvernement n'a rien fait. 6. Le gouvernement, à plus d'une reprise, a tenté de régler avec M. Weldon pour le terrain qu'il a exproprié pour un bief, et il a envoyé M. Pope dans ce but, à la demande des entrepreneurs. L'agent du gouvernement a tenté de régler avec M. Weldon différents dommages et il en est résulté un règlement par lequel le gouvernement paie pour le bief et les entrepreneurs pour les dommages. Autant que nous sachions, rien autre chose n'a été payé aux cultivateurs pour des dommages. 7. Le gouvernement a été averti par le Dr Christie et les cultivateurs que les entrepreneurs les obligeaient à se désister de leurs réclamations avant de les engager avec leurs attelages, sur le canal, mais nous n'avons aucun autre renseignement.

LA COURONNE vs LA BRITISH AMERICAN BANK NOTE CO.

M. FRASER (Lambton) :

1. Le gouvernement a-t-il récemment intenté une action contre la *British American Bank Note Company* et dans l'affirmative, quand ?

2. Quels sont la nature et le montant de la réclamation qui a donné lieu à la poursuite ? Quand cette réclamation a-t-elle pris naissance et quelle période couvre-t-elle ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : 1. Oui, une poursuite a été intentée à la British American Bank Note Co. devant la cour de l'Echiquier le 18 mai 1899, et signifiée à la compagnie le 20 mai 1899. 2. En vertu des différents contrats qui ont été passés, il était convenu que tous les timbres devaient être imprimés sur des gravures sur acier, mais la compagnie, à l'insu et sans le consentement des représentants de Sa Majesté, selon les allégations de la Couronne, fournit, au cours de l'exécution du contrat, une grande quantité de timbres ne provenant pas de gravures sur acier, mais obtenues par la lithographie. Ces derniers valent 60 pour 100 de moins que les autres, l'exécution en est moins parfaite, et ils sont faciles à imiter et à contrefaire. Le gouvernement réclame, comme dommages-intérêts et pour rupture de contrat, la somme de $300,000. A cela, la compagnie répond d'abord par une dénégation générale ; un second plaidoyer dit en substance que les travaux qui ont été faits en conformité du contrat ont été exécutés sous la surveillance d'un fonctionnaire du gouvernement du Canada ; que les timbres furent fournis, sujets à l'inspection et à l'approbation du ministre du Revenu de l'Intérieur du jour, et qu'ils ont été acceptés par le dit ministre.

ETABLISSEMENTS PRIVILEGES—TERRITOIRES DU NORD-OUEST

M. ROSAMOND : Avant que la Chambre attaque l'ordre du jour, je désire rappeler à l'honorable ministre de l'Intérieur mon interpellation du 10 mai dernier et savoir s'il a conçu quelque plan ou projet pour donner aux fils de cultivateurs et autres dans Ontario, les mêmes privilèges qu'il accorde aux Doukhobortses et aux Galiciens.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai pas eu le temps d'étudier la question assez à fond pour formuler un plan arrêté. Ma réponse de l'autre jour contient mes vues et celles de mes collègues sur le sujet. L'honorable député doit comprendre qu'il n'est guère possible d'entreprendre un travail comme celui-là, pendant les travaux d'une session. J'espère, cependant, pouvoir mûrir assez le projet, après la session, pour le mettre à exécution.

QUESTION DE PRIVILEGE—TELEGRAPHE AU YUKON

M. PRIOR : M. l'Orateur, avant de passer à l'ordre du jour, j'ai quelques remarques à faire sur une question de privilège. J'ai ici le "Victoria Times" du 22 juin, qui contient l'écrit suivant :

Obstruction inutile.—Une autre séance de nuit à la Chambre des communes.—Le colonel Prior s'oppose à une ligne télégraphique entièrement canadienne, allant à Dawson.—Il combat contre les intérêts de la Colombie Anglaise.

(Spécial au *Times*.) Ottawa, Ont., 22 juin.—Grâce au col. Prior, nous avons encore eu une journée de gala à la Chambre hier, à l'occasion de la décision du gouvernement en hâtant la construction d'une ligne télégraphique, entre la Colombie Anglaise et Dawson et la séance ne s'est terminée qu'à 6.35 ce matin.

Le col. Prior et quelques autres membres de l'opposition ont parlé en faveur de la Northern Commercial Co. parce qu'un nommé Roche, de la Chambre des Communes d'Angleterre, paraît avoir cultivé l'amitié de M. Prior, pendant son séjour au Canada.

L'honorable A. G. Blair n'a pas hésité à dire au col. Prior, que son ami qu'il défendait au détriment des meilleurs intérêts du pays et surtout de la Colombie Anglaise, n'est pas un gentilhomme. Non seulement Roche s'est permis de publier une lettre confidentielle, mais il a cherché à faire des choses aussi répréhensibles pendant son séjour à Ottawa.

Tout cela n'a pas empêché le col. Prior, habilement secondé par M. Earle et sir Hibbert Tupper, de faire tout en son pouvoir pour faire échouer une entreprise

qui doit être si profitable à la Colombie Anglaise sous tous les rapports.

Le projet Prior, Earle et Tupper, consiste à poser un câble télégraphique jusqu'à Seattle.

Sir Louis Davies fit remarquer au colonel Prior, l'étrangeté de sa conduite et combien il abusait de la confiance de ceux qui l'ont élu.

Le premier ministre Laurier déclara qu'il ne voulait pas de câble sous-marin, mais une ligne toute canadienne, tel que le propose le gouvernement. Il expliqua que Tagish et Bennett étaient actuellement reliés par une ligne télégraphique qui sera continuée jusqu'à Dawson. De Bennett, un embranchement va à Atlin. Tout cela sera construit durant la présente saison et l'an prochain la ligne sera prolongée de Bennett à Quesnelle, pour se relier au réseau télégraphique de la Colombie Anglaise. De cette manière non seulement nous avons une ligne entièrement sur le sol canadien, mais, beaucoup de localités, le long de la ligne, dans la Colombie Anglaise, en profiteront. La Northern Commercial Company n'a pas remué un doigt, tant que le gouvernement n'a pas commencé les travaux.

Comme l'a fait remarquer sir Wilfrid Laurier, si le colonel Prior le pouvait, le gouvernement n'aurait pas donné de communications télégraphiques entre Dawson et la Colombie Anglaise, mais, on aurait attendu qu'il plût à M. Roche, l'ami et le client du colonel, d'agir.

L'an dernier le sénateur McDonald (C. A.) a été dénoncé pour avoir combattu les communications par voie ferrée, entre la Colombie Anglaise et le Yukon, et nous voyons aujourd'hui Prior, Earle et Tupper, siéger toute la nuit et combattre par tous les moyens possibles, un crédit de $25,000 pour commencer la construction d'une ligne télégraphique entre la Colombie Anglaise et le Yukon. Le crédit a cependant été voté, vu que le gouvernement était décidé à exécuter son projet.

Tout ce que je puis dire, M. l'Orateur, c'est que cet écrit est un tissu de mensonges du commencement à la fin. Je ne suis pas surpris de le voir dans ce journal, sachant de quelle source il est parti.

M. l'ORATEUR : Si l'honorable député a pris la parole pour donner des explications personnelles, il ne doit attaquer personne, même en dehors de la Chambre. S'il désire aller plus loin, il devra présenter une motion d'ajournement.

M. PRIOR : Je terminerai par une motion, M. l'Orateur. Je dis que cet écrit ne me surprend pas, car il y a quelques semaines, le même journal publiait quelque chose de semblable sur mon compte et celui de mes collègues. Je tiens à le déclarer, et on peut le constater par les " Débats " qu'en aucun temps, mes collègues et moi n'avons combattu ce projet d'une ligne télégraphique à Dawson. Lorsque j'ai fait cette motion et produit tous les documents se rapportant à l'affaire, je n'ai voulu que faire connaître la conduite injuste et fallacieuse du gouvernement dans ses rapports avec la Northern Commercial Co. Quand le ministre de la Marine et des Pêcheries a voulu me reprocher ma conduite, parce que je siégeais toute la nuit, je l'ai défié de citer un seul mot de moi contre ce projet. Je n'étais pas opposé au projet ; je désirais, au contraire, avoir une ligne entièrement sur le territoire canadien ; et la compagnie dont je parlais a offert de construire une ligne entièrement canadienne, au lieu d'aller à Skaguay, en passant sur le territoire américain, ou contesté.

L'écrit du "Times" dit que mon projet était la base d'un câble jusqu'à Seattle. Autant que je sache, il n'a jamais été question dans cette Chambre de Seattle comme terminus d'une ligne télégraphique ; je n'ai jamais songé un instant à avoir une ligne entre Seattle et Dawson. La charte de la Northern Commercial Co. comportait une ligne entre Vancouver et Dawson. Elle passait assurément à travers le territoire américain, ou du moins un territoire prétendu américain, puisqu'il est en dispute ; mais la compagnie a offert de construire la ligne que le gouvernement construit actuellement.

Ni par mes paroles, ni autrement, je n'ai fait quoi que ce soit pour empêcher la construction de cette ligne ; mais je me suis opposé à ce que le gouvernement la construisît sans offrir quelque dédommagement à la compagnie ou lui offrir de la construire elle-même. La compagnie pouvait la construire aussi rapidement que le gouvernement. Personne ne trouvera dans les " Débats" un seul mot de moi, contre ce projet. Je propose que la séance soit levée.

La motion est rejetée.

SUBSIDES — ADMINISTRATION DU YUKON

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de M. Fielding :

Que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil pour que la Chambre se forme de nouveau en comité des Subsides.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : M. l'Orateur, avant de continuer la série des remarques que j'adressais à la Chambre au moment de l'ajournement, je reviendrai sur un incident. On m'a fait remarquer que je n'avais peut-être pas tenu compte du chapitre 33, 52 Victoria, en traitant de la différence entre les pouvoirs conférés à M. Ogilvie et ceux qui sont accordés par l'acte concernant les manœuvres frauduleuses dans les élections, concernant la protection offerte aux témoins. Je n'ai pas oublié cet acte, car M. Ogilvie, dans son rapport, cite l'article en entier, et y fait allusion.

Mais puisque le fait a été mentionné j'assimile l'article 3 du chapitre 33, 52 Victoria à l'article 9 du chapitre 10 des Statuts revisés, afin de bien établir le point que j'ai soulevé hier. Maintenant que j'ai fait connaître la résolution que je me propose de vous soumettre, M. l'Orateur, et que j'ai dit quelles responsabilités j'étais prêt à assumer dans cette affaire, je vais donner, aussi brièvement que le comporte le sujet, quelques autres raisons,—qui ne sont pas dans cette longue résolution,—pour en appuyer les conclusions.

On remarquera que l'accusation de négligence coupable, d'incapacité, etc., est surtout attribuée au retard apporté par ce gou-

vernement à remplir la position de ministre de l'Intérieur. Je ne mentionnerai pas ici les négociations, les arrangements, les combinaisons qui se sont prolongés jusqu'à la fin de l'automne, pour frayer au ministre actuel de l'Intérieur un passage jusqu'aux banquettes ministérielles. Mais je ferai remarquer que la vacance prolongée dans ce ministère important a été signalée de la manière la plus formelle.

Le 8 septembre le chef de l'opposition signala ce délai au gouvernement ; le 10 septembre le premier ministre répondit que des raisons d'Etat rendaient ce délai nécessaire. Le 23 septembre l'honorable député d'York (M. Foster) répétait la demande et le premier ministre fit la réponse : "Ce portefeuille doit rester sans titulaire pour le moment." Dans cette même réponse, le premier ministre parlait de l'importance de ce portefeuille, surtout dans le moment.

L'honorable député d'York s'est aussi opposé au vote d'un crédit de $1,000.000, quand il n'y avait pas de ministre pour expliquer l'emploi de cet argent, et là encore, il fit remarquer que ces retards étaient préjudiciables au pays. L'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) s'est plaint que les vastes intérêts de notre immense Nord-Ouest étaient négligés, faute d'un ministre pour les représenter.

Lorsque le ministre de l'Intérieur fut finalement choisi, il savait, et depuis longtemps, qu'un courant énorme de population se dirigeait vers le Klondike, et cependant, il ne prit aucune mesure active, ne fit aucune démarche bien qu'il y fût continuellement sollicité par ses subordonnés ; cela est clairement établi par l'arrêté du conseil, basé sur son propre rapport du 28 février 1898. Voici ce qu'il dit :

Il est évidemment hors de doute que le territoire connu sous le nom de district du Yukon, va être occupé par un grand nombre de personnes durant la prochaine saison.

Pour rendre la chose plus claire encore je citerai les paroles qu'il prononçait dans cette Chambre le 16 février 1898 :

Il y a actuellement des milliers de chercheurs d'or en route pour le Yukon et des milliers d'autres se préparent à partir. Qu'arriverait-il si 40,000 ou 50,000 individus s'aventuraient dans ces montagnes et se trouvaient à la fin de l'été à 40 ou 50 milles au nord de ce district?

Et encore :

Il nous faut donc considérer qu'en dépit des conseils donnés au public, en dépit de l'action de ce gouvernement, ou du gouvernement des Etats-Unis une immense population va se rendre dans ces territoires. Quelle serait la situation si à l'automne 40,000 ou 50,000 personnes se trouvaient là ?

Dans le même discours il cite un écrit du "Herald," de New-York, disant qu'un quart de million de chercheurs d'or, partiraient de Seattle seulement durant l'année. Il ajoute que "7,000 sont partis, durant la dernière semaine," et il dit :

Nous apprenons aussi que, d'après les agences de transport, en Europe des milliers de personnes se dirigent vers les côtes du Pacifique pour se rendre au Klondike. Tout indique pour les prochains mois, vers le Klondike le plus grand mouvement qui ne se soit vu sur ce continent depuis longtemps.

Quelles mesures a-t-il prises pour faire face à cette situation ? Quelle organisation a-t-il préparée ? Le saurons-nous par un de ses employés ? Nous en trouvons la preuve dans l'enquête Ogilvie, page 207. Et pendant que je citerai ce passage de la lettre de M. Deville, qu'on remarque bien que c'est vers le mois de mars, si je me rappelle bien, que l'arpenteur général lui signalait les dangers que pouvait causer le moindre retard. Le 28 juillet 1897, M. Deville écrit à M. Fawcett :

Depuis votre départ j'ai continué à faire des instances pour faire mettre à exécution les recommandations de M. Ogilvie, et j'ai le plaisir de vous annoncer que le conseil s'occupe enfin sérieusement de la chose, à tel point que certaines décisions sont presque surprenantes.

La lettre donne ensuite des détails sur ce qui a été fait pour organiser un personnel convenable. C'est en mars 1898 que M. Deville fut obligé d'appeler de nouveau l'attention du ministre sur la négligence dont on faisait preuve, à l'égard de ce district vers lequel, dit le ministre, une foule énorme se dirigeait. Quand le ministre s'est enfin mis à l'œuvre, quand il se décida à faire quelque chose, et commença à donner des instructions, il y est allé avec toute la précipitation possible.

Il devint alors le Napoléon de l'ouest ; à titre de ministre despotique, incapable et imprévoyant, il ignora le Gouverneur général, mit de côté toutes les formalités, les règles du régime parlementaire, et les principes du régime constitutionnel.

Toutes ces fautes sont indiquées dans la résolution et elles sont importantes.

Elles dépassent de beaucoup tous les autres exemples de précipitation que nous avons eus dans la confusion des noms et des adresses des principaux fonctionnaires envoyés là-bas par le ministre. Bien que le ministre de l'Intérieur et le major Walsh fussent d'anciens et intimes amis depuis quinze ans, bien qu'ils eussent déjà eu nombre d'affaires ensemble, le ministre oublie son nom, et la commisison illégale qu'on fit signer au Gouverneur général, et l'arrêté du conseil, sur lequel elle était basée, ne portaient pas le vrai nom du major. Plus tard des fonctionnaires importants étaient indiqués sous une fausse adresse, et tout cela dut être changé et corrigé par la suite. Bien plus, sans raison et sans le moindre égard pour la haute position de Son Excellence le Gouverneur général il télégraphie à ses employés, ou à un d'entre eux,—ce télégramme est cité au long dans ma résolution—que le 12 août il avait nommé le major Walsh à la haute position, nomination que Son Excellence a dû ensuite ratifier.

La nomination a été faite le 12 par le ministre et ce n'est que le 17 que Son Excellence a été informée de l'intention de ses con-

seillers de nommer John M. Walsh. C'est alors que la commission sous le grand sceau de l'Etat fut adressée à John M. Walsh, lui conférant les pouvoirs extraordinaires et illégaux dont j'ai parlé. C'est alors que ce ministre qui était si pressé qu'il en oubliait les usages constitutionnels et les noms et les adresses de ses employés, prit le temps de s'apercevoir qu'il n'existait pas de John M. Walsh, bien que ce personnage eût été nommé par le Gouverneur général.

Cette commission adressée à John M. Walsh n'a été ni abrogée, ni annulée ; on demande simplement à Son Excellence de nommer James M. Walsh pour succéder à John M. Walsh, de sorte qu'il existe encore deux commissions, l'une à John, l'autre à James.

Quiconque a étudié les usages parlementaires et la loi constitutionnelle, peut se convaincre, s'il a la curiosité d'étudier la question, que la loi concernant la publication des proclamations, a été complètement ignorée dans ce cas. Il constatera d'abord, que malgré cette double commission, malgré ces pouvoirs extraordinaires et illégaux, qu'ils confèrent ou sont censées conférer, ni le gouvernement, ni le Gouverneur général n'avaient le pouvoir de lancer ces proclamations, pas plus celle de John que celle de James.

Ceci est important pour plus d'une raison. Je cite cette preuve pour bien faire comprendre dans quel état de confusion se trouvaient les choses et comme on ne s'occupait guère de respecter la constitution, on ne tenait aucun compte de toutes ces questions de juridiction de pouvoirs ou d'autorité, et cela soit de propos délibéré ou par ignorance de la part des conseillers de Son Excellence. L'honorable ministre a déclaré dans cette Chambre que la commission nommant le major Walsh avait été émise en vertu du chap. 19, article 1, des Statuts Refondus du Canada, tels qu'amendés par 56 Vict., chap. 14.

De nouvelles recherches mirent au jour le fait que le seul arrêté du conseil du mois de septembre 1893. Ainsi donc aucun arrêté du conseil n'a été jusqu'à présent approuvé par le Gouverneur général du Canada sous l'empire de ces Statuts, permettant d'émettre une commission sous le grand sceau, adressée à d'autres personnes que celles qui sont mentionnées dans les instructions royales ; et il n'est pas fait mention dans ces dernières d'un officier du nom du major Walsh, comme devant agir en qualité d'officier en chef. L'autorité de la reine sous ce rapport ne peut être exercée par le Gouverneur général sans qu'il soit autorisé à en agir ainsi par la loi. Et l'autorité statutaire invoquée par l'honorable ministre de l'Intérieur dans le cas actuel pour justifier cet acte, n'a jamais été exercée, car l'arrêté du conseil en date du mois de septembre 1893, ne fixe que le montant des honoraires, et n'augmente pas la liste des officiers en faveur de qui ces commissaires sous le grand sceau peuvent être émises.

Maintenant, quant à ce qui concerne la publication de l'officielle ; le paragraphe 2, chap. 14 de 56 Victoria, exige la publication d'un avis de ces nominations dans l' "Officielle," et qu'une liste des commissions émises soit déposée sur le bureau de la Chambre dans les quinze jours qui suivent l'ouverture de la prochaine session. Relativement au droit que peut avoir Son Excellence le Gouverneur général d'émettre une commission sous le grand sceau, soit à James ou à John, il n'y a que dans le cas de John que l'on s'est conformé aux exigences de la loi. Ces formalités n'ont pas été observées dans le cas de James, et nous n'avons dans ce dernier cas qu'un simple avis "erratum" en date du 28 août 1897, concernant James Morrow Walsh. Aucune liste n'a été déposée sur le bureau de la Chambre contenant les noms des personnes en faveur de qui des commissions ont été émises.

Le parlement s'est réuni le 23 février, et ce n'est que le 4 mars que la commission a été déposée sur le bureau de la Chambre. Ainsi donc on n'a pas tenu compte de ces formalités qui, sous l'empire de notre constitution, acquièrent une si grande importance. On a fait preuve dans toute cette affaire d'une conduite tellement arbitraire, les conseillers de Son Excellence se sont rendus coupables de telles illégalités, que je ne crois pas qu'il soit possible de trouver dans l'histoire de ce pays un état de choses équivalant à celui-là. Ces honorables ministres, et en particulier l'un d'entre eux—mais ils ont tous participé à cette affaire—avaient tellement hâte de régler tout cela, que leur empressement leur a fait perdre la tête.

Permettez-moi de faire allusion à certaines questions constitutionnelles qui ne demandent aucune explication. Sous l'empire de notre constitution. Les droits que possède le souverain sont limités ; pour me servir du vieux proverbe : "Le souverain ne peut couper un brin d'herbe sans y être autorisé par la loi." Mais quels cas font ces honorables ministres des règles qui établissent les pouvoirs du souverain ? Que leur font ces garanties constitutionnelles concernant le gouvernement parlementaire et la restriction du droit de légiférer au moyen d'arrêtés du conseil ? Tous ces principes importants ont été mis de côté par eux dans les cas que je viens de citer, et nous sommes maintenant obligés d'avoir recours aux décisions rendues par le Conseil privé, et de relire, comme je le fais, la cause de Cameron et Kyte pour savoir à quoi nous en tenir relativement aux pouvoirs du gouvernement. J'ai parlé de l'autorité du souverain. Les pouvoirs assez considérables que possède un gouverneur sont indiqués comme suit :

Mais si le Gouverneur est un officier possédant simplement des pouvoirs limités de la part de la Couronne, le fait de sa part de vouloir exercer un acte appartenant exclusivement au pouvoir souverain, et en dehors de l'autorité qui lui est accordée, sera tout simplement nul *****. Aucune autorité ou dictum n'a été cité devant nous pour démontrer qu'un gouver-

neur peut être considéré comme étant revêtu de l'autorité royale toute entière dans aucune colonie, et de pouvoir l'exercer à l'égard du citoyen, lorsque cette autorité ne lui est pas spécialement conférée par sa commission.

Il n'y a que deux sources et deux sources seulement où le Gouverneur général du Canada puisse prendre son autorité relativement à la prérogative royale. La première se trouve dans les instructions qu'il reçoit, et l'autre dans les statuts de ce pays. J'ai parlé de cette dernière. Quant à ce qui concerne Letroy et Clement, dont les noms ont été mentionnés ailleurs, nous trouvons cette question de la prérogative et de sa restriction au moyen d'instructions. Les cinq classes de personnes qui peuvent être nommées, sans qu'il soit adopté de loi spéciale, et au moyen d'une commission sous le grand sceau, sont les suivantes : (1) les membres du Conseil privé, (2) les sénateurs, (3) les orateurs du Sénat, (4) les juges, (5) les gouverneurs généraux suppléants.

Il n'est pas fait mention dans cette liste d'un officier en chef chargé de faire exécuter la loi dans le territoire du Yukon. Le parlement s'est réuni, le parlement a siégé et les Chambres ont été prorogées durant cette période. Mais ces ministres, qui sont des hommes doux et faciles, qui ne s'occupent guère des prérogatives ou de la responsabilité de la Couronne, s'occupent encore moins du parlement. Nous aurions pu leur accorder les pouvoirs qui avaient été obtenus dans d'autres circonstances de même nature en vertu d'actes particuliers, pour pourvoir à l'administration d'une région qui était sur le point d'être organisée et administrée comme la chose a eu lieu lorsqu'il s'est agi d'ouvrir les Territoires du Nord-Ouest. Mais ils possédaient un moyen beaucoup plus expéditif que celui-là.

Il n'est pas toujours agréable de s'adresser au parlement pour obtenir l'autorité dont on a besoin ; de sorte que, dans ce cas comme, malheureusement, dans une foule d'autres, ces honorables ministres ont agi à leur guise, et depuis ce jour-là jusqu'aujourd'hui, ils ne se sont pas donné la peine de demander à la Chambre d'approuver leur conduite en cette affaire, en prétextant l'urgence du cas, et en avouant devant le parlement dans quelle position difficile ils se trouvaient par suite, premièrement, de la négligence qu'ils ont apportée à nommer un ministre de l'Intérieur, et à cause de l'incapacité de celui qu'ils ont fini par nommer, et qui a tellement embrouillé les choses, qu'il est la cause de tout le mal. Mais, comme tout cela avait été fait sans mauvaise foi, ils pouvaient, d'après les termes de notre constitution, s'adresser à la Chambre et lui demander de sanctionner leur conduite. Cependant, comme il s'agissait là d'une affaire de formalité, ils ont cru qu'ils pouvaient compter sur leur majorité dans cette Chambre, et rassurés de ce côté, ils ont cru qu'il était inutile pour eux de prendre la peine d'adopter des lois de cette nature. Relativement à l'autorité exécutive, permettez-moi de faire, ce que l'honorable premier ministre a une fois reproché à l'opposition de vouloir faire, c'est-à-dire rappeler à la Chambre l'A, B, C, du gouvernement parlementaire. Todd dit :

L'exécutif possède un pouvoir limité de légiférer au moyen d'arrêté du Conseil et de règlements rédigés par le département d'Etat, mais seulement lorsque l'exercice d'un tel pouvoir a été autorisé ou sanctionné par le parlement. C'est un principe fondamental de la constitution anglaise que le souverain ne peut ni modifier, ni ajouter, ni annuler aucune loi en vigueur dans le royaume. L'ancienne prérogative de la Couronne de légiférer au moyen d'arrêté du Conseil a été soumise au contrôle du parlement et est maintenant en grande partie exercée à titre de pouvoir délégué et non à titre de prérogative.

Voilà quels sont les droits du souverain, mais comme je l'ai fait remarquer, aucun Gouverneur général et aucun gouvernement dans une colonie anglaise ne jouit de ce privilège. On a donc foulé aux pieds ces principes, et nous avons vu un Gouverneur général du Canada, amené non seulement à empiéter illégalement sur la prérogative royale, mais nous avons eu le spectacle d'un Gouverneur général dûment nommé, à qui ses conseillers demandent de signer un arrêté du conseil conférant au major Walsh, dont j'aurai à parler plus tard, des pouvoirs que ce parlement n'a jamais accordés à un Gouverneur général en conseil, et tout cela sans la moindre autorisation du parlement, il n'est donc pas surprenant qu'un tel état de choses ait suffi pour faire perdre complètement la tête à cet homme.

Le Gouverneur en conseil siégeant à Ottawa avait certaines limites qu'il ne pouvait pas dépasser ; mais il n'en était plus de même pour le major Walsh, cet officier nommé en vertu d'une commission sous le grand sceau, qui dans ces régions lointaines du Yukon était un véritable despote, exerçant son autorité de la manière la plus arbitraire. Croit-on qu'il s'occupait des lois adoptées par ce parlement ? Non, pas du tout. Il ne s'occupait guère de savoir si les questions qui lui étaient soumises se rapportaient aux Territoires du Nord-Ouest ou au Yukon, il se contentait de consulter sa commission et l'arrêté du conseil en vertu duquel il avait été nommé, et il déclarait après cet examen, comme l'ont prétendu les journaux, qu'il n'était soumis à aucune loi ; en un mot, c'est lui qui faisait la loi. Voici maintenant ce que dit Charles sur les pouvoirs des fonctionnaires chargés d'exécuter les lois :

Des fonctionnaires sont employés par l'Etat pour faire exécuter les lois ou certaines parties des lois de leur pays.

Mais dans le cas actuel cet homme avait été placé dans cette position, et revêtu ostensiblement de l'autorité nécessaire pour rappeler les lois, ou les faire, et c'est ce qu'il a fait ou tenté de faire ; cependant l'honorable ministre de la Justice a déclaré dans un autre endroit, relativement au ma-

jor Walsh, tout ce que je viens d'énoncer, mais contrairement à l'autorité que je viens de citer, il a ajouté :

Le major Walsh s'en va dans cette région pour agir au nom de la loi et conformément à la loi ; il nous aurait été impossible de le protéger si nous lui avions donné instruction de violer la loi.

Ils lui ont donné instruction de violer la loi, et il s'est conformé à leur désir ; vont-ils le protéger ? Les honorables ministres ont-ils de nouveaux arguments à faire valoir et se croient-ils obligés d'agir dans ce cas particulier ? Je mentionne cette question de la responsabilité ministérielle qui s'attache à tous ces actes dans ma motion. Je renvoie aux procès-verbaux et délibérations de la Chambre, page 362, pour appuyer ma prétention, que pour tous les actes commis dans les circonstances et aux époques que je viens d'indiquer, le gouvernement actuel est responsable, aux yeux du parlement et du pays. La question que je discute depuis quelques instants a-t-elle une certaine importance ? Je prétends qu'elle a l'importance qu'a eue dans l'Inde le procès de Warren Hastings, alors que ces questions furent examinées et étudiées. Warren Hastings était accusé d'avoir exercé arbitrairement son autorité, et à cette accusation il répondit en déclarant qu'il n'était pas avocat et il plaida ignorance. Je me permettrai de faire remarquer à la Chambre que lorsque Burke l'accusa de haute trahison et de malversation, il déclara :

Il l'accusa comme étant un gouverneur anglais obligé de répondre à un tribunal anglais, et non comme étant un vice-roi, ou un Pacha à trois queues. Il considéra comme monstrueux qu'un gouverneur anglais, mis en accusation en qualité de sujet anglais, eût l'audace de déclarer qu'il gouvernait en exerçant un pouvoir despotique.

En réponse au plaidoyer de Hastings dans dans lequel ce dernier se prétendait revêtu de la souveraineté, il disait :

Il avoua ne pas être assez au courant de la loi pour dire si de tels pouvoirs m'avaient été conférés par aucune loi ou aucun acte du parlement.

Voilà les faits. Burke répondit à ce plaidoyer d'ignorance en disant que si cette défense était admise il n'y aurait plus que les avocats qui pourraient être éligibles aux positions élevées. Relativement au pouvoir arbitraire, Burke dit :

Il avait des pouvoirs arbitraires ! La compagnie des Indes ne pouvait pas lui accorder de pouvoirs arbitraires ; le roi n'avait aucun pouvoir arbitraire à lui donner ; Vos Seigneuries n'en avaient point non plus ; et il en est de même pour les communes et pour le parlement tout entier. Nous n'avons aucun pouvoir arbitraire à donner, parce qu'il s'agit là d'une chose qu'aucun homme ne peut se servir convenablement et que personne ne peut accorder.

Il ajoute encore dans le même discours :

Ceux qui donnent comme ceux qui reçoivent un pouvoir arbitraire ressemblent à un criminel, et tout homme est tenu de lui résister de toutes ses forces chaque fois qu'il ose lever la tête. Seuls ceux qui sont absolument incapables sont justifiables de ne pas lui résister de toute leur force.

Il dit encore à la page 93 :

En résumé allez où bon vous semblera ; consultez les lois de l'est ou de l'ouest ; vous trouverez partout que le pouvoir arbitraire et l'abus de la part des gouverneurs entraineraient toujours des châtiments terribles—plus terribles que tout châtiment que je pourrais désirer infliger à aucune créature humaine. Voici ce dont il s'agit dans la présente cause et les faits qui j'espère vont être prouvé devant vos Seigneuries—qu'il existe une loi dans ces pays, qu'il n'y a pas de loi exemptant un gouverneur de se conformer à la règle établie—puisqu'il en est ainsi, je dis, qu'un gouverneur anglais doit être tenu de répondre de sa conduite, et ne peut justifier ses fautes en alléguant de mauvais exemples ou de mauvaises habitudes.

Ce langage s'applique parfaitement au cas actuel ; il condamne le gouvernement, les conseillers de ce dernier, les conseillers du Gouverneur général, et il condamne l'homme qui a agi en vertu de leur autorité illégale, et a tenté de revêtir le major Walsh de ces pouvoirs que le gouvernement lui-même ne possède pas et qu'il n'ose exercer. Qu'est-ce que le major Walsh ? Que sait-on de son passé ? Comment a-t-il servi le pays, et comment a-t-il abandonné le service du pays ? Voilà en commençant une intéressante question à étudier, si l'on songe aux faits qui ont été révélés grâce à l'enquête extraordinaire conduite par M. Ogilvie.

Allez dans les Territoires du Nord-Ouest et informez-vous de la réputation du major Walsh alors qu'il était-surintendant de la police à cheval. Il est inutile pour moi de vouloir essayer de détruire la réputation de courage qu'il s'est acquise dans cette partie du pays. Je n'ai pas l'intention, si la chose était possible, de détruire la réputation qu'il s'est faite pour avoir rendu à l'Etat certains services dans des circonstances difficiles, alors qu'il a montré aux sauvages ce que valait le courage du soldat anglais, et cela en particulier dans le cas de Sitting-Bull, bien que je puisse donner une version de cette affaire venant de cette partie du pays, qui ne s'accorderait guère avec la réputation que le major Walsh s'est acquise dans cette partie-ci du pays.

Mais lorsque cet homme, qui avait servi son pays durant plusieurs années antérieurement à 1883, reçut la permission de se retirer du service sans qu'une parole d'éloge fût prononcé en sa faveur dans ce parlement qui ne manque pas de générosité à l'égard de ses serviteurs, lorsqu'aucun vote ne fut demandé pour payer à cet employé une certain gratification, mais que cette somme fut prise sur un montant destiné à d'autres fins, et que l'on permît à cet homme de rentrer silencieusement dans la vie privée, il était impossible de se demander pourquoi il en était ainsi, et cette question nous amenait à apprendre qu'il s'était retiré dans des circonstances suspectes.

Comme je connaissais tous ces détails, que je les avais présents à l'esprit, et que j'étais persuadé de leur exactitude, je ré-

solus, avant de faire ce discours, d'obtenir des renseignements et des faits puisés aux sources officielles ; je m'adressai à l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) et je lui demandai la permission de consulter des dossiers concernant les accusations qui avaient été formulées, accusations qui étaient connues de tous et qui avaient été mentionnées par des amis de l'honorable chef de la droite dans cette Chambre, accusations se rapportant à la disparition d'approvisionnements placés dans des magasins militaires qui se trouvaient sous les soins et la responsabilité du major Walsh alors qu'il faisait partie de la police à cheval.

Avec sa politesse ordinaire, l'honorable premier ministre me permit de prendre connaissance de ces dossiers. Mais en entrant en relation avec le fonctionnaire à qui il m'avait dit de m'adresser, j'appris que ces dossiers avaient été brûlés. Je fis aussi la découverte qu'un bureau d'enquête, présidé par le chef actuel du pénitencier du Manitoba, le colonel Irving, je crois, s'était réuni pour étudier cet état de choses. Je réussis à me procurer certains renseignements qui tout en n'étant pas très explicites, suffirent pour me confirmer dans l'opinion que je m'étais formée que sir John Macdonald avait tacitement condamné la conduite du major Walsh en cette affaire en lui permettant de se retirer du service, puisqu'il n'y avait pas à part cela d'autres alternatives que de continuer les procédures commencées et tenir le major responsable de ce qui manquait dans les approvisionnements qui lui avaient été confiés, disparition d'approvisionnement à laquelle feu l'honorable M. C. Cameron, qui fut plus tard nommé par le gouvernement lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest, fit allusion dans cette Chambre.

C'est vers ce temps-là que sir John Macdonald fit remarquer qu'il était bien probable que les souris s'étaient mises dans les approvisionnements, composés pour partie de clous et de carvelles, et qu'il était bien connue dans cette partie du pays que les souris avaient souffert d'indigestion longtemps après.

Le major Walsh avait été nommé par le gouvernement conservateur. Il quitta le service lorsque ces derniers étaient encore au pouvoir, et nous avons la preuve qu'il n'est pas parti de bien bonne humeur dans le fait que plus tard il est entré dans les rangs du parti libéral. Mais pour en revenir au sujet que nous discutons, je demandai, vu que ces documents étaient brûlés, que le contrôleur de la police à cheval reçut ordre de préparer un résumé de la conversation officielle que j'avais eue avec lui sous la direction de l'honorable premier ministre, qu'il fût obligé de soumettre ce rapport à l'honorable premier ministre en obtenant de ce dernier la permission de me permettre d'en prendre connaissance, dans cette Chambre, mais à ma grande surprise, cela me fut refusé. On m'a contesté le privilège que je possédais, et pour m'exprimer plus exactement, le droit d'obtenir ces renseignements.

Le dossier est disparu ; il est impossible de trouver à Ottawa aucun document officiel concernant un des faits les plus importants de cette cause, et je demandai à ce que ce renseignement me fût donné par le fonctionnaire du gouvernement avec la permission de l'honorable premier ministre, et qu'il fût préparé sous forme d'un mémoire officiel, et qu'il me fût permis de dire que cette déclaration officielle était le souvenir du fonctionnaire tout à fait familier avec l'affaire. Tout cela m'a été refusé, et je dois me contenter de ce qui était généralement connu dans le pays à cette époque, et qui est confirmé par un journal libéral en date du 1er septembre 1898.

J'aurais préféré lire le mémoire officiel si la chose m'avait été permise, mais je suis obligé d'avoir recours à un article publié dans le "Leader" de Régina, du 1er septembre 1898, un journal qui est favorable à l'administration actuelle. Personne ne niera ce qui est contenu dans cet article, qui se lit comme suit :

Lorsque le major Walsh est arrivé au Klondike, il a cru qu'il était justifiable d'agir comme un homme chargé de mettre fin à une rébellion de *Sitting-Bull*—c'est-à-dire de faire la loi lui-même, et de suivre ou de mettre de côté toute règle, règlement, précepte ou loi que son instinct pouvait lui faire considérer comme *étant le plus favorable aux intérêts du moment.* L'un des premiers actes du *major* Walsh en arrivant au Yukon fut d'émettre des *permis* pour la vente des liqueurs au taux de $2 par gallon—chose qu'il n'avait pas plus le droit de faire que l'éditeur du *Witness.*

Vu les circonstances—et en tenant ce langage nous nous considérons quand même comme étant des admirateurs et des partisans aussi dévoués du ministère et *du gouvernement qui a nommé le major* Walsh que le *Witness*—nous admettons avec M. Haultain qu'il est heureux pour le pays que le major Walsh ait cessé d'agir comme commissaire au Yukon, et qu'un tel homme ne pouvait quitter le district assez vite.

J'ai cru que c'était là le journal contenant l'article dans lequel il était fait allusion à la disparition de certains approvisionnements. Je serai bientôt en position de fournir à la Chambre cette allusion faite ouvertement dans la presse du pays, et dans laquelle on tenait le major Walsh responsable de cette perte. On trouve encore dans le rapport de M. Bulyea certaines allusions concernant l'abus d'autorité commis par le major. Je ne lirai pas cet article car il est de notoriété publique et il figure dans les débats de la législature du Nord-Ouest. Dans son rapport de 1898, à la page 323, le major Walsh écrit ce qui suit au ministre de l'Intérieur :

Je vous ai déjà écrit que je ne consentirais pas à reconnaître l'autorité du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest dans ce district.

Le "Leader" de Régina, en date du 5 août 1898, contient le rapport du discours prononcé par M. Haultain, et dans lequel il déclare que le désordre règne à Dawson.

Parlant de M. Bulyea, il prétend que son devoir était de prohiber ou de régulariser la vente des liqueurs. Il se joignit au surintendant de la police à cheval des Territoires du Nord-Ouest, et à un autre fonctionnaire fédéral. Ce surintendant était loin de ressembler au major Walsh. Le prix d'une licence pour la vente des boissons en détail fut fixé à $2,000. Il devait y avoir dans la maison des chambres pour les pensionnaires, le commerce fut défendu le dimanche de même que les jeux de hasard dans les buvettes.

M. Haultain prétendit que le major Walsh avait entrepris d'encourager ouvertement la violation de la loi, qui était tout autant une loi du Yukon qu'une loi des Territoires du Nord-Ouest et que si sa conduite dans cette circonstance particulière pouvait être prise comme étant une indication de sa conduite ordinaire, le major Walsh ne pouvait quitter le pays trop vite. Voilà ce que disait de lui M. Haultain. Je ne discuterai pas plus longuement cette question, parce que ma motion contient une énumération complète des faits et de l'opinion du ministère de la Justice sur la question de savoir si les lois de ce pays n'existent pas dans une partie des territoires où elles n'ont jamais été particulièrement appliquées. Il est pour ainsi dire impossible de comprendre comment une question de cette nature puisse être soumise.

J'appelle de nouveau l'attention de la Chambre sur l'incurie du cabinet relativement à l'organisation de cette partie du pays, et sur le peu de surveillance accordée aux fonctionnaires nommés. Nous avons un statut qui dit que tous les officiers du Revenu sont obligés de donner des garanties. J'ai demandé l'autre jour quel était le nombre des officiers employés dans le territoire du Yukon qui avaient fourni des cautionnements, et malgré que des soupçons du caractère le plus grave planassent sur un grand nombre de ces fonctionnaires—et malheureusement les bons ont à souffrir pour les mauvais—et le ministre me donna les noms d'un certain nombre de fonctionnaires employés dans le ministère des Douanes, et trois dans le bureau de poste.

J'ai cru qu'il avait dit une fois que tous les fonctionnaires de son ministère s'étaient conformés aux exigences de la loi. Comprenant qu'il devait y avoir là une erreur, j'écrivis au ministre de l'Intérieur, pour savoir si c'était bien là ce qu'il avait voulu dire, mais ma lettre est restée sans réponse. Il m'a été impossible de faire connaître à la Chambre, et l'honorable ministre n'a pas pu me donner les noms de fonctionnaires nommés par lui et qui se sont conformés à la loi et au paragraphe 5 du Statut concernant les fonctionnaires publics.

Quels étaient les fonctionnaires qui avant l'arrivée du gouvernement actuel au pouvoir fournissaient ces garanties ? Vous pouvez trouver dans les rapports de 1897-98 que les shérifs, les agents chargés de l'enregistrement des numéros des terres dans le Nord-Ouest, les agents des terres fédérales, tous sont obligés de fournir des cautionnements ; en 1898 les agents des terres fédérales et les shérifs dans les Territoires du Nord-Ouest, à part le Yukon, ceux qui sont chargés de l'enrégistrement des titres et autres, donnent des cautionnements. Lorsque j'ai demandé au ministre de l'Intérieur quels étaient les fonctionnaires nommés à des emplois au Yukon depuis le mois de février 1897, qui avaient fourni des cautionnements au désir de la loi, il me donna seulement les noms d'un certain nombre de fonctionnaires dans le ministère des Douanes, et trois noms dans le bureau de poste. Nous avons donc là un rapport intéressant relativement à ces fonctionnaires publics.

On a fait ressortir l'importance de ce point dans le cas d'officiers dans le service public aux Indes. J'y ai fait allusion. Des officiers avaient été nommés avec des émoluments tout à fait insuffisants dans ce pays ; des émoluments qui auraient été raisonnables en Angleterre, mais bien trop faibles dans l'Inde. Et le grand critique des actes du gouvernement en avait tiré la conclusion que l'on pouvait supposer que ces officiers ne pourraient, à cause de leurs maigres salaires, résister aux tentations.

Je comprends que, à l'encontre de ce point de vue, le gouvernement fasse valoir cette condition spéciale ; quand vous parlez de petits salaires, savez-vous que le gouvernement fournit à ces officiers une allocation destinée à couvrir leurs frais de pension et de logis. Alors, les choses étant ainsi, est-ce juste de dire que ces salaires sont trop faibles ? Sur ce point, il ne m'a pas été possible, à cette session, de me renseigner d'une manière précise, en dépit d'une persistance qui a pu ennuyer le ministre de l'Intérieur.

Les renseignements qu'il a fournis peuvent être suffisants ; il peut se faire que mon manque d'intelligence m'empêche d'en être saitisfait, mais qu'on me permette de le dire à la Chambre, c'est l'auditeur général qui, à ma demande, m'a fait connaître la seule autorisation en vertu de laquelle on a fourni à ces officiers rations et logement. C'est après m'être adressé à l'auditeur général et lui avoir demandé s'il connaissait quelque autorisation relative aux rations, etc., que j'ai appris la date à laquelle la décision a été prise, et quelle date supposez-vous que ce soit ? Le 7 juillet 1898. Mais jetez un coup d'œil sur les officiers qui ont été nommés, d'après la liste que l'on en a fournie, et examinez leurs salaires. Il serait fastidieux d'entrer dans les détails, mais je vous demande de vous rappeler les salaires extraordinairement maigres payés à des officiers revêtus de pouvoirs si considérables. J'ai déjà dit que l'on avait revêtu le major Walsh des pouvoirs exercés par le Gouverneur général en conseil, mais ces pouvoirs ont été aussi délégués à M. Fawcett ainsi qu'à trois commis, sous les ordres de M. Fawcett. Voyons maintenant les salaires de ces officiers.

Cette liste donne les noms d'agents des bois de la Couronne recevant $60 par mois ; deux ou trois cuisiniers, $60 par mois ; un sous-régistrateur, $60 par mois ; des commis dans le bureau du Commissaire de l'or, lesquels à tort ou à raison ont leurs noms mêlés aux renseignements relatifs à l'achat et à la vente de passes et de privilèges comme travaillant, avant et après les heures de bureau, leur salaire était de $2 par jour. Des aides-cuisiniers recevaient $60 par mois ; un portier, comme Villeneuve, recevant $60 par mois ; des arpenteurs à $3 par jour ; des aides-arpenteurs, $1.50 par jour ; et la personne en charge de la demeure du juge, $60 par mois. Pour celui qui ne tient aucunement compte du parlement, il peut exister une autorisation en vertu d'un arrêté du conseil, mais on n'a produit aucune autorisation aux fins de payer quelques-uns de ces suppléments d'appointements.

L'autre jour, j'ai eu dans cette Chambre une conversation avec le Solliciteur général relativement aux juges, et bien que la Chambre n'ait pas reçu d'une manière formelle de renseignements à ce sujet, néanmoins, il est connu que nous avons des juges qui ont été nommés sans que l'on ait pourvu à une gratification pour pension et résidence. Après la nomination de ces officiers, il y a eu une correspondance échangée au sujet de suppléments (cette correspondance n'a pas été soumise à la Chambre). Mais alors en vertu de quelle autorisation a-t-on payé un supplément au juge Maguire en sus de ses appointements ?

En passant, laissez-moi mentionner certains noms qui sont intéressants. Je trouve Philip Walsh, en qualité d'agent de bois de la Couronne, et d'après les renseignements obtenus, Philip Walsh s'est montré un spéculateur très actif, et dans ma proposition j'ai porté une grave accusation contre lui. Je trouve encore E. McKeown, officier du service secret. Y a-t-il un député dans ce parlement sachant que, depuis que le parlement a cessé de voter des fonds pour le service secret, il existe tout de même un service secret dans le pays ?

M. WALLACE : Le ministre des Douanes en a un.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Mon honorable ami (M. Wallace) me rappelle que le ministre des Douanes dispose d'une somme modérée pour cette fin, mais il a obtenu cette somme ouvertement. C'est par un vote libre du parlement que ce subside a été accordé pour une fin spéciale. Dans le cas de M. McKeown, quels services cet officier du service secret a-t-il rendus ? Qu'était-il ? Si ma mémoire me sert bien, il était quelque peu un pugiliste ; il s'était pour ainsi dire ruiné lors des élections générales au Manitoba ; et je crois qu'il s'en est peu fallu que le major Walsh n'eût pas eu occasion de juger de la valeur des coups de poing du pugiliste avant qu'ils soient arrivés au terme de leur service secret et de leur administration du territoire du Yukon ; et il s'est éclipsé depuis.

Puis nous avons un autre nom, celui de W. H. Lynch, garde-forestier fédéral, à $20 par mois, plus $620.70 de dépenses. Or, d'après certains renseignements plausibles et certains faits notoires se rapportant à la date à laquelle il s'est rendu là-bas et celle de son retour, sa vigilance de garde-forestier s'est exercée depuis les Cantons de l'Est jusqu'au Yukon, aller et retour. On expliquera peut-être ce qu'il a fait à part d'écrire un rapport, et, je crois, un rapport complémentaire en plus ; ni l'un ni l'autre de ces rapports n'a été soumis à la Chambre. Mais relativement à ces officiers, je n'ai qu'à ajouter ceci. M. Philip Walsh, agent des bois de la Couronne, est le frère du major Walsh. Il a quitté le service le 31 août 1898. Il y a un M. Willison, un cousin le rédacteur du "Globe" ; un autre agent des bois de la Couronne, William Wright, employé à Dawson, dans le bureau des bois de la Couronne, est également un parent du rédacteur du "Globe". Mais il y a maintenant un nom intéressant dont je veux parler. Je suppose que son témoignage mériterait l'attention, parce qu'il a occupé une position de grande responsabilité et de confiance. R. C. Miller a été nommé au poste de régistrateur des mines et d'inspecteur des bois de la Couronne à Tagish, dans le territoire du Yukon, le 1er mars 1899, avec des appointements de $1,500 par année. Or, l'on peut croire que mes renseignements proviennent d'une source un peu entachée de partialité dans une question de cette nature. Que faut-il penser de M. R. C. Miller, en qui le gouvernement repose une telle confiance ? Avant d'avoir un emploi au service du gouvernement, il s'était rendu au Yukon, et s'était formé une opinion semblable à celle que je me suis formée moi-même quant à la corruption prédominant dans l'administration du gouvernement dans cette contrée.

Voici ce qu'il écrivit à la presse peu de temps avant sa nomination :

> Depuis que je suis arrivé à Dawson, j'ai presque été forcé d'en arriver à une même conclusion et je n'hésite pas à déclarer que si l'on ne prend des moyens énergiques et prompts de mettre un terme à l'orgie qui règne ici, les gouvernants deviendront non seulement complices de ces saletés, mais permettront la continuation d'un système qui ne peut aboutir qu'à un très grand dommage financier et moral causé à la Confédération.

Je ne lirai pas toute la lettre, et pourtant cela aurait bien sa raison d'être ; mais le temps me manque.

M. McMULLEN : Quelle en est la date ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Cela avait lieu dans le cours de l'automne de 1898. Cette lettre a paru dans les journaux du 15 octobre 1898. M. Miller était le rédacteur de l' "Observer," de Pembroke, un journal libéral, et il a envoyé ces lettres

à ce journal, lettres telles que l'on m'a dit que les libéraux de l'endroit ont refusé d'en laisser publier une qui était plus forte encore que les autres. Cependant, dans cette lettre que j'ai déjà citée, et qui, en toute conscience, parle assez fortement, je lis encore ce qui suit :

Ce que j'ai vu est suffisant pour me convaincre que la situation est même pire que tout ce que l'esprit d'un honnête homme peut concevoir. Il n'y a pas de doute que l'on met de côté sur une vaste échelle les lois minières ; et il est non moins certain qu'une corruption éhontée des fonctionnaires est à l'ordre du jour.

Or, il a été récompensé par le ministre de l'Intérieur qui lui a donné un poste à Tagish. Je serais curieux de savoir combien il reçoit en sus des $1,500 par année ? Pension et résidence ?...

A tout événement, voilà un bon témoin.

Maintenant, dans ma proposition, je porte une accusation directe contre le ministre de l'Intérieur, celle d'avoir donné un permis illégal à son ex-associé, et d'avoir violé les lois de ce pays. On n'est pas allé jusqu'à dire qu'il avait violé la loi sous plusieurs autres rapports ; je ne suppose pas que l'on essaie de se transporter ainsi sur un autre terrain. Mais je défie aucun des membres du gouvernement de justifier, en s'appuyant sur les lois de ce pays, ce document que le ministre de l'Intérieur a certainement donné à cet homme, lequel a essayé de vendre son précieux privilège, qu'il ait réussi ou non.

OTTAWA, le 13 mai 1898.

Aux officiers et fonctionnaires dans le Territoire du Yukon.

Les présentes vous introduisent M. Philp qui a la permission de voyager dans le district du Yukon avec telles provisions qu'il jugera à propos d'emporter avec lui sans être restreint par les réglements ordinaires.

(Signé) CLIFFORD SIFTON.

Tout officier de douanes, constable de la gendarmerie à cheval, tout officier de l'intérieur dans cette direction s'y trouve compris ; et tout officier qui ne se conformera pas à cette injonction le fera en courant le grave danger d'offenser le Napoléon de l'administration actuelle. Qu'a-t-on fait de ce permis spécial ? Voici une lettre adressée à M. W. H. Bunting du "Mail and Empire," Toronto :

4 octobre 1898.

W. H. BUNTING, ECR.
Mail and Empire, Toronto.

Cher Monsieur,—Me trouvant à Victoria, C. A., dans le cours du mois de juin dernier, quelqu'un vint me trouver et après introduction, me déclara qu'il avait un permis en vertu duquel il lui était loisible de faire entrer dans le district du Yukon une forte quantité de boisson forte, et me demanda si je connaissais un certain distillateur. Je répondis affirmativement et exprimai le désir de m'assurer, avant de m'associer à l'affaire, du caractère de bonne foi de la transaction. A ma demande, on envoya une dépêche télégraphique à Victoria, là où se trouvait l'original de cet ordre ou permis ; la réponse que je vis, déclarait que l'original, signé par Clifford Sifton, pouvait être envoyé par le prochain bateau, si cela était nécessaire. La personne en faveur de qui ce permis était fait était M. Philp, l'associé de Clifford Sifton, de Brandon. Je demandai qui était intéressé dans l'affaire à part celui qui m'offrait le permis ; celui-ci me dit que Philp devait recevoir $5,000 au comptant, lorsque l'ordre ou permis serait remis, plus un tiers des profits à la fin de la transaction. Alors je décidai de ne rien avoir à faire dans cette transaction ; au demeurant, je n'avais en aucun temps songé sérieusement à m'en mêler.

Il convient que je dise tout ce que je sais qui soit de nature à défendre cette transaction illégale et qui sent son empereur, et voici : A ce moment-là, M. Philp n'était plus l'associé du ministre de l'Intérieur ; de plus, M. Philp ayant télégraphié au ministre de l'Intérieur afin de savoir si les boissons fortes étaient comprises dans le permis en question, il reçut une réponse négative. Mais ces personnes ou toute personne ayant des relations d'affaires avec M. Philp avaient devant elles tout simplement les paroles mêmes du permis pour se guider ; et c'est là le seul document par lequel pouvait se guider un officier auquel il serait présenté par quelque personne que ce soit entrant sur le territoire du Yukon. Je déclare que ce document était illégal. J'accuse le ministre de l'Intérieur d'oser violer les lois de ce pays, et de les violer en collusion avec son ancien associé, un homme qui, à n'en pas douter, s'est servi de ce document d'une manière impropre, à tous les points de vue.

Malgré mon désir de faire connaître à cette Chambre aussi complètement que possible les sources où j'ai puisé les renseignements sur lesquels j'étaye la démarche importante que je fais, je ne puis entreprendre de lire tout ce que j'ai en ma possession. Au point où nous en sommes rendus, au moment où je demande une commission d'enquête, et j'assume toute la responsabilité qui découle de la position où se trouverait tout honorable député en cette Chambre dans un cas analogue, je crois qu'il ne me serait pas avantageux de faire connaître les noms même des personnes qui veulent bien me le permettre.

Mais pour que la Chambre soit convaincue que j'ai en ma possession ce qu'il faut pour contraindre—non le gouvernement (que l'on comprenne bien que je ne fais pas appel au gouvernement en cette matière), mais pour contraindre la Chambre, une majorité de ce parlement à se rendre au bien fondé de ma proposition, et à accorder une commission convenablement constituée et qui puisse examiner ces accusations à fond d'une manière plus satisfaisante qu'il n'est possible ou qu'il ne serait passible de le faire par l'intermédiaire de la commission que le gouvernement a établie, j'ai en main une déclaration faite par un libéral, un homme qui me dit en tout cas être un libéral et un honnête homme. Je ne le nommerai pas pour le moment, bien que je sois autorisé à le faire. Il déclare :

Qu'il a dû payer à des femmes $1 ou $2 pour qu'elles allassent quérir son courrier en passant par une porte

de côté du bureau de poste. La police n'y laissait pas passer les hommes. C'était par cette porte que les hommes sortaient après être entrés dans le bureau. La police recevait de l'argent pour laisser pénétrer le public dans le bureau du registrateur des mines. En 1897, Kennedy pénétra dans le Yukon par la voie de la rivière Mackenzie et du fleuve Yukon, et partit en 1898. Pendant qu'il se trouvait là, il reçut deux lettres portant la date des 11 et 12 avril, et il reçut ces lettres vers le premier juillet de cette année-là.

Un autre jeune homme, employé dans une banque, écrit le 29 mai 1899, et j'attire l'attention spéciale de la Chambre sur ce point, parce qu'il est fait mention dans ma proposition d'accusation formelle relative à une circonstance analogue, bien que je n'aie pas mentionné ce cas lui-même :

Je suis justement de retour du Yukon où j'ai passé les deux dernières années. Je me suis trouvé au nombre des nombreuses personnes qui n'ont pas eu de succès. Nous avons eu une bonne chance de faire une bonne transaction. M. McLaughlin, qui fut pendant quelque temps agent des bois de la Couronne, nous fit une concession d'un mille de terre à bois près de Dawson. Nous avions fait le dépôt voulu, $250, alors qu'un nouvel agent arriva et nous enleva notre concession. Il nous dit que le gouvernement n'avait pas l'intention d'accorder de concession de terres à bois à moins de trois miles de Dawson. Cependant, en moins de dix jours, il avait accordé cette même étendue de terres à bois à MM. Bartlett, Bros., lesquels vendirent le bois à d'autres personnes moyennant $10,000. Voilà ce que nous aurions pu en avoir, ou même plus.

Ajoutez ce cas-ci à celui de Wilson, car la même chose exactement lui est arrivée. Il avait payé ses $250 à McLaughlin, reçu sa quittance et la promesse d'une concession lorsque, tout à coup, le même agent lui dit que le public n'aurait pas de telle concession. L'agent remit les $250, Wilson n'eut pas la concession, mais plus tard les frères Bartlett l'obtinrent.

Je désire rappeler l'entrevue déjà publiée par A. C. Anderson, de Toronto, dans le "Mail and Empire," le 10 avril 1899, et si je la mentionne, c'est que Anderson m'a écrit déclarant que cette entrevue est basée sur des faits et qu'il peut en témoigner. Il m'écrivait de Dawson le 30 mars 1899, ce qui suit :

Les lois, l'administration et la conduite des fonctionnaires ici, sont une honte pour le Canada. La récente commission royale n'est qu'une farce d'un bout à l'autre.

Maintenant, n'oubliez pas que bien que je sois disposé à admettre, ce que je désire certainement du fond de mon cœur, qu'il se produit quelque amélioration actuellement dans le Yukon, tout en croyant que M. Ogilvie lui-même est un homme honorable et consciencieux, j'ai lieu de croire, et ma proposition en contient les raisons, qu'il n'est pas entouré d'hommes droits, indépendants et honnêtes, que le conseil que l'on a établi contrôle plutôt M. Ogilvie que celui-ci le conseil. Prenez le cas de M. Sinclair que je suis heureux d'ajouter à certaines autres personnes que je n'inclus pas dans les accusations que j'ai portées——

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER.

Une VOIX : Nommez.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'ai nommé ceux contre lesquels j'ai des renseignements, et j'aurai d'autres noms à mentionner plus tard, mais je ne veux pas que l'on m'accuse d'avoir voulu en aucun temps, porter des accusations directes ou indirectes contre ces fonctionnaires en général. Quand j'ai entendu nommer quelques-uns d'entre eux, j'en fais mention, mais quand je ne connais rien de la conduite de quelque fonctionnaire, je ne veux pas le mettre au rang des autres. Mais je dis que la difficulté à laquelle il nous faut faire face maintenant est celle-ci : Par suite de ce que le gouvernement n'a pas semblé disposé à découvrir les coupables qui peuvent encore continuer leurs méfaits au Yukon, vous encouragez ces hommes à mal faire. Je déclare, dans ma proposition, qu'il y a là-bas des hommes qui violent les lois du pays actuellement et je les ai nommés.

Prenez l'honorable député de New-Westminster (M. Morrison) qui siège dans cette Chambre. Je pense qu'il a fait quelques remarques relativement au sujet qui nous occupe. On m'a dit que M. Oliver, un de ses bons et dévoués amis, a déclaré publiquement que, de retour du Yukon, l'honorable député de New-Westminster avait dit que s'il n'avait pas été au Yukon, il n'aurait jamais pu croire à l'existence d'un tel système général et condamnable de corruption. Or, on me dit que l'honorable député aurait laissé entendre à la Chambre que telle n'était pas son opinion. Il peut se faire que M. Oliver se soit trompé dans ce qu'il a dit, mais nous avons M. Frank Burnett, de Vancouver, un autre libéral, qui a été si choqué, lorsqu'il a appris que l'honorable député de Westminster avait subséquemment exprimé des idées différentes, que, le 21 avril, il a écrit ce qui suit à un journal libéral de la Colombie Anglaise :

Il serait maintenant à propos, je crois, de demander à M. Morrison ce qu'il voulait dire lorsque, immédiatement après son retour de Dawson, il a informé un autre député de la Chambre "que l'on n'avait pas exposé la moitié des iniquités".

Après la discussion qui a eu lieu dans cette Chambre, quelqu'un m'écrivit d'Angleterre, comme suit, le 11 avril 1899 :

Je crois, toutefois, que votre protestation salutaire devra nettoyer les écuries d'Augias et purifier l'atmosphère pour l'avenir. Il a dû être nécessaire d'employer une quantité considérable de ouate pour boucher les oreilles d'un grand nombre, car ces histoires de corruption ont fait du bruit. Moi-même, à des milliers de milles du Klondike, je n'ai pu douter qu'elles fussent vraies après avoir vu, comme je l'ai fait, autant de personnes venant de Dawson-City.

M. Freeze, un citoyen respectable du comté que représente l'honorable député de Northumberland (M. Robinson) dans la province du Nouveau-Brunswick, m'écrit en réponse à la lettre que je lui ai écrite parce que l'on m'a mentionné qu'il était un de ceux qui sont revenus de Dawson :

Doaktown, 11 mai 1899.

Honorable sir Charles Hibbert Tupper,

Cher monsieur,—J'accuse réception de votre lettre du 9 du mois courant au sujet des fonctionnaires du Yukon. Au mois de juin de l'année dernière, j'étais à la recherche de terrains aurifères sur la crique Henderson. Je trouvai toute la vallée et ses embranchements retenus par des réclamants, ainsi qu'on pouvait le voir par des placards sur les arbres et des poteaux de jalonnement, et ce aussi loin que j'allai—probablement 15 milles ou à peu près—mais ne vis, sur tout le parcours, que deux hommes à l'œuvre ou représentant des propriétaires de *claims*.

Le long de l'une des branches de la crique, je trouvai ce que je croyais m'être profitable. Je me rendis alors à Dawson, sachant que, d'après la loi minière, on ne pouvait réserver des *claims* de cette manière. En m'enquérant au bureau de régistrateur, on me répondit en termes insultants et maussades que "tous les claims sur la crique Henderson avaient été enregistrés l'automne dernier."

J'expliquai que les claims qui m'intéressaient le plus se trouvaient le long d'une branche tombant dans le cours d'eau à deux milles au-dessus des fourches de ce cours d'eau sur le côté sud et que j'avais remarqué que, d'après les avis placardés, ces *claims* n'avaient pas été réclamés avant avril et mai 1898.

"Comment appelez-vous cet endroit? me demanda-t-on avec l'accent écossais et d'un même ton maussade. Je répondis que je ne pouvais savoir si cet endroit avait un nom ou n'en avait pas, mais que si l'on me montrait une carte, j'indiquerais l'endroit. On me répondit: "Oh! nous n'avons pas de carte." Je tirai de ma poche une liste des noms des réclamants, avec les numéros de leurs *claims*, recueillis sur les arbres par moi-même, et passant la liste à l'officier, lui demandai si les personnes dont il voyait les noms avaient enregistré des *claims* sur la crique Henderson ou ses affluents, et il refusa net de me fournir ce renseignement.

Voilà ce que je connais de ce qui se passe dans le bureau d'enregistrement de Dawson. On peut se demander à quoi sert ce bureau, et si c'est un bureau public, n'avais-je pas droit d'obtenir les renseignements dont j'avais besoin, et n'y a-t-il de bonnes raisons de supposer qu'il y a de l'argent à y faire en refusant de renseigner les gens, comme je l'ai dit plus haut?

Avec respect, votre, etc.,
SAMUEL FREEZE.

De plus, il y a le capitaine John Cotes—je n'avais pas l'intention de mentionner son nom, mais c'est fait.—Des gens croyables disent qu'il est allé au Yukon avec M. Wade. Et M. Wade lui a dit qu'il était surveillé. On m'a aussi informé qu'un homme du nom de Dan Stewart, de Vancouver, autrefois de Brandon, avait été nommé à la charge d'un poste dans le Pas de White, en rapport, je crois, avec les douanes, avec un très faible salaire, et l'on m'informe que, un mois ou deux après sa nomination, il est rentré à Dawson apportant $20,000. Ce poste dans le Pas lui a été accordé par l'ordre du ministre de l'Intérieur. On me dit aussi que Isaac Burpee, jeune, dans le cours de l'été de 1898, a écrit une lettre à J. M. O'Brien, du "World" de Vancouver. Vous vous rappelerez, M. l'Orateur, que ce journal prend ouvertement la défense du gouvernement en ce qui regarde la mauvaise administration du Yukon, de sorte que je me contenterai de la déclaration suivante. J'ai tout lieu de croire que cette lettre a été écrite, car je tiens mon renseignement d'un homme qui dit l'avoir vue, et dont le témoignage serait certainement accepté devant une cour de justice jusqu'à ce que l'on pût prouver que son témoignage n'est pas digne de foi. Et dans cette lettre, Isaac Burpee, jeune, dit que les fonctionnaires étaient certainement corrompus, que Lucile exerçait une influence considérable et bien connue sur le major Walsh; qu'elle dirigeait un estaminet, tenu ouvert le dimanche, et où l'on vendait de la limonade—à laquelle se mêlait du whisky,—qu'elle tenait réellement une agence des terres, et qu'on savait qu'en diverses occasions, elle avait passé la nuit dans la tente de Walsh.

Maintenant, il y a un autre témoin, dont je ne peux donner le nom maintenant, mais que je crois être un témoin croyable et qui sera disponible au temps voulu; ce témoin jalonna son "claim" et avait sans doute droit de le faire enregistrer, mais quand il le présenta au bureau, on lui dit que quelqu'un avait déposé une objection. On mentionna un nom, mais il n'a jamais pu découvrir un individu de ce nom. Il attendit en vain plusieurs semaines sans pouvoir obtenir ses papiers. Il lui arriva un jour de remonter la rivière en compagnie du colonel—, et lui parla de son embarras. A leur retour à Dawson, le colonel lui offrit, moyennant la modique somme de $100, de lui faire enregistrer son "claim." Tout d'abord, mon témoin se refusa à payer quoi que ce soit, mais voyant ses efforts inutiles, en définitive et pour prévenir une plus longue perte de temps, il donna la somme demandée et reçut une enveloppe contenant une bande de papier qu'il fit passer au régistrateur. L'on donna immédiatement instruction de lui préparer ses papiers. Quand je dis "le colonel", je ne connais pas la personne en question. Je ne veux pas que l'on comprenne que je fasse allusion à qui que ce soit dans cette Chambre.

Un autre fort libéral écrit de Dawson à un correspondant du Manitoba, mais comme ses déclarations sont générales, je ne me servirai pas de cette lettre. Dans son ensemble elle s'accorde avec ce que j'ai déjà dit. Dans le "Standard", de Londres, à la date du 8 avril, se trouve publiée une lettre qu'une dame a reçue de son fils:

> Mais je ne doute pas que vous n'ayez lu dans les journaux à propos de la corruption des fonctionnaires ici, à Dawson,—comment un homme peut trouver un terrain avantageux comme mine, venir au bureau pour inscrire le lot et être refusé sous quelque prétexte trivial; à la suite de quoi les commis enverront immédiatement quelque ami qui jalonnera le lot moyennant un intérêt de moitié. Je n'ai jamais eu honte du drapeau anglais avant de venir ici; mais la pourriture et la corruption du gouvernement canadien, tel qu'il est représenté dans cette partie du pays, me cause de l'indignation quand je pense que c'est une partie du sol britannique.

Or, le ministre de l'Intérieur a corroboré certaines parties de ce réquisitoire. Mais

l'autre jour, il a prétendu cause d'ignorance des faits. Donc, d'après l'honorable ministre lui-même, il y a matière à une enquête. Celui qui m'a fourni des renseignements m'a dit que Joseph Clark, de la jonction de Toronto, a été employé en qualité d'aide-commissaire de l'or, du temps de M. Fawcett, et qu'il a déserté de la gendarmerie à cheval, à Fort MacLeod. Il est demeuré à Dawson pendant environ deux ans, jusqu'à la fin de décembre 1898, et il corrobore la déclaration tendant à dire que Lucille Elliott avait beaucoup d'influence auprès des principaux fonctionnaires, et que l'on faisait payer des pots-de-vin de $10 et $15 pour avoir accès dans les bureaux du gouvernement. Maintenant, on trouve dans la presse des déclarations très fortes accompagnées de signatures et les adresses des personnes qui ont fourni ces renseignements.

Je mentionnerai, par exemple, la "Kincardine Review" du jeudi, 18 mai 1899. M. Angus A. Mackenzie, qu'on dit être le fils de feu John Mackenzie, accuse les fonctionnaires de corruption. Je ne lirai pas les accusations qui ont déjà été publiées. Un homme que je connais bien est allé au Yukon, et se trouve aujourd'hui à Atlin. Voici ce qu'il écrit :—cela corrobore les témoignages que j'ai lus hier.

Le major Walsh a contribué à fermer la crique Dominion pendant un certain temps à ceux qui désiraient choisir des *claims*, et avait fixé une date à laquelle le bureau d'enregistrement devant accorder des permis aux personnes qui en feraient la demande. Deux jours avant cette date, les fonctionnaires envoyèrent des hommes sur cette crique, et A. P. Hughes, de Londres, me dit que le major Walsh avait secrètement conseillé à deux dames anglaises, du nom de Mme Edgecombe et Mme Arthur de se rendre immédiatement à la crique Dominion et d'y choisir des *claims*, car on n'accorderait pas de permis. Le jour suivant, les mineurs constatèrent qu'on n'accordait pas le permis et en se rendant sur les lieux, bien peu d'entre eux purent avoir des *claims*.

Il n'a été possible d'enregistrer un *claim* ayant quelque valeur que lorsque M. Fawcett et ses subalternes avaient constaté qu'il ne pouvaient en tirer parti eux-mêmes. A ma connaissance, le commis du commissariat des mines d'or était intéressé dans quarante *claims* qu'il avait enrégistrés au nom des hommes qui lui convenaient, et Fawcett savait parfaitement ce qui se passait chaque jour dans son bureau, sous ses yeux.... Ma dernière expérience, en juillet, a été une causerie amicale avec Fawcett et un cadeau de $50 que je fis à un des commis; et j'obtins mes transport, certificat d'enregistrement, etc., quatre heures après.

Les propriétaires de jeux de hasard (tout jeu est défendu par la loi) ont été obligés de payer à M. Wade $500 chacun, (à titre de souscription en faveur d'un hôpital, disait-il) ou de fermer boutique.

Une lettre en date du 24 février 1899, que M. S. F. Rankin a publié dans la "Gazette de Sherbrooke", du 7 avril 1899, contient des déclarations très précises au sujet de la corruption qui règne dans cette contrée. Je ne lirai pas à la Chambre ces lettres qui ont déjà été publiées, je me contenterai de citer les dates de la publication et le nom des auteurs.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER.

Le "Citizen", d'Ottawa, publiait, le 8 avril, le compte rendu d'un interview avec un nommé F. N. May, ci-devant d'Ottawa, et maintenant de Dawson. Le "Daily Sun", de New-Westminster, contenait, le 29 mars 1899, de graves énonciations de faits. Après plusieurs allégations au sujet d'une femme fonctionnaire, Mme Miner, et l'extraordinaire faveur dont elle avait été l'objet, relativement aux claims qu'elle avait enregistrés, on fait, en parlant de M. Hurdman, qui se trouve mêlé à cette affaire, l'observation suivante :

On lui signale le fait qu'un fonctionnaire subalterne, le 5 octobre, pendant que M. Ogilvie exerçait les fonctions d'administrateur du Yukon a acquis, contrairement aux lois en vigueur dans ce temps-là, une certain lopin de terre.

Ceci s'adresse à M. Ogilvie.

Nous lui avons demandé de prendre note que la date,—le 5 octobre—que le commissaire des mines d'or, Thomas Fawcett, a effectué l'enrégistrement, il y avait deux *claims* entiers et une partie d'un autre, enregistrés par Hurdman, au nom d'un fonctionnaire de ses amis. C'était violer ouvertement les ordres que M. Fawcett avait donnés à son subordonné.

Je vous mentionnerai aussi les déclarations d'un homme d'Ontario qui m'a permis de donner son nom ; mais pour les raisons que j'ai mentionnées, et vue que j'ai pris la responsabilité de ces accusations, je m'abstiendrai de donner son nom. La lettre porte la date du premier novembre 1898, en voici la conclusion. L'auteur est bien connu de sir Mackenzie Bowell.

Vous avez aussi l'inspecteur du bois; si un pauvre diable apporte quelques billes à Dawson, ce fonctionnaire veut savoir quelle est la part qui lui revient—et tous les autres employés font de même.

Je mentionnerai un interview avec un nommé H. T. Monk. J'ai le compte rendu sous les yeux, mais je n'ai pas la date du numéro du journal qui l'a publié. Cet interview corrobore les déclarations générales que j'ai faites. Le 20 septembre, M. H. T. Monk écrit une lettre à un jeune Anglais qui se trouve au Yukon.

Lisez ensuite un article du magasin, le "Wide World", numéro de mai 1899, dans lequel on donne le nom et l'adresse d'une femme qui s'est rendue à Dawson pour aller chercher son mari. C'est Mme Lilian Agnes Oliver, de Chicago, et la lettre qu'elle écrit se trouve à la page 53 du magasin. Si je ne me trompe, elle allait secourir son époux qui se trouvait malade à Dawson. Voici ce qu'elle écrit :

Trois lettres me sont arrivées aujourd'hui et bien que je sois ici depuis une semaine, je n'ai pu me procurer mon courrier. Le bureau de poste ne s'ouvre que quelques heures par jour, et il y a des centaines de personnes qui attendent à la porte. Les femmes sont introduites par une porte latérale, mais les fonctionnaires classent les lettres très lentement, et une personne a dû attendre dix jours ou deux semaines avant d'avoir son courrier. Le langage brutal des employés du bureau de poste à l'égard du public provoquerait un lynch du côté américain. On traite les gens comme des chiens. Il faut payer pour tout ici.

Les mineurs tiennent une assemblée pour protester contre la manière dont ils sont traités. Si un homme jalonne un *claim*, il doit d'abord prendre une licence pour laquelle il paie $10, et donner $15 pour un certificat d'enregistrement, s'il peut l'obtenir, bien entendu. S'il n'exploite pas son *claim* pendant l'année, il le perd et il est privé du droit de prendre un autre claim dans ce district. Un homme qui veut faire enregistrer un *claim*, n'a pas de réponse quelquefois avant six semaines. Dans l'intervalle un "greffeur," c'est-à-dire un émissaire va visiter les lieux, et si la découverte paraît bonne, le malheureux prospecteur perd son *claim*. La réponse ordinaire des fonctionnaires est : "Je suis bien chagrin, mais ce *claim* a déjà été choisi," et le pauvre homme qui n'a pas la permission d'examiner les registres ne peut se protéger contre la fraude. Ces *claims* sont vendus en sous mains à un homme qui saura donner aux gros bonnets de l'administration une part des profits. C'est là un secret de polichinelle ; et par conséquent on peut voir que le pauvre n'a pas besoin d'aller ou de rester au Yukon.

Charles Scribner et fils, une maison puissante de New-York, ont publié cette année, un livre intitulé "Au Klondike." Vous pourrez le trouver à la bibliothèque du parlement. Ce livre est écrit par Frederick Palmer, un homme qui a déjà publié dans deux revues les articles que j'ai l'intention de vous lire. J'ai écrit à Scribner et fils pour avoir des renseignements sur M. Palmer. C'est une maison qui jouit d'une grande réputation et je savais que sa réponse serait digne de foi. Scribner et fils m'ont écrit, le 12 mai 1899, que M. Palmer est l'auteur d'un livre remarquable sur la guerre greco-turque, et un journaliste d'une grande autorité. Le "World," de New-York l'a envoyé aux Philippines à titre de correspondant particulier.

M. Palmer nous dit en substance dans ce livre, ce qu'il a vu à Dawson. Le "Forum," numéro du 18 juin 1899, publie virtuellement le même article. La "Nation," de New-York, appelle son ouvrage sur le Klondike, une peinture fidèle et animée de la vie au Yukon.

Je mentionnerai spécialement, à la page 202, l'article intitulé "La politique du gouvernement canadien au Yukon"—Bureau du commissaire des mines d'or."

Voici ce que M. Palmer écrit :

Le major J. M. Walsh qui a été nommé administrateur, ne s'est pas rendu à l'automne de 1897. Les fonctionnaires publics sont arrivés avant lui, car il a campé un certain temps sur les rives des lacs Lews, avec un détachement considérable de police afin d'escorter à Dawson le corps de ravitaillement que les Etats-Unis ont envoyé à l'Alaska.

L'un des principaux faits de mauvaise administration que l'on reproche aux fonctionnaires publics a eu lieu au sujet des terrains riverains. Je tiens mes renseignements de plusieurs hommes importants. La loi canadienne prescrit que la principale rue d'une ville nouvelle doit être, à tous les points de vue, à une certaine distance du bord de la rivière. Afin d'avoir une rue droite, les hommes qui ont jalonné l'emplacement de Dawson, ont résolu de tracer une ligne parfaitement droite depuis le plus profond enfoncement du rivage. Les personnes qui ont acheté des terrains sur la rue principale ont cru qu'ils feraient face à la rivière, ce qui leur aurait donné une énorme valeur. Cependant, au printemps de 1898, on a vu s'élever une longue rangée de maisons sur le bord de la rivière en arrière de la rangée de maisons construites sur la rue principale. Les fonctionnaires au nom du gouvernement, avaient loué moyennant une somme insignifiante le terrain qui faisait face à la rivière. Les sous-locataires disaient, en levant les épaules, qu'ils ne se souciaient pas de dire à qui ils payaient leur loyer élevé et qu'ils étaient satisfaits pourvu qu'ils ne fussent pas troublés.

Le capitaine Constantine, qui avait été transféré de Quarante-Milles où il exerçait les fonctions de chef de police à Dawson où il remplissait les mêmes fonctions, était un fonctionnaire à l'ancienne mode. Son départ, dans l'été de 1898, lui fut aussi agréable qu'aux autres fonctionnaires, parce qu'il était dans une compagnie qui ne lui plaisait pas. Il comprenait les mineurs et ceux-ci savaient que bien qu'un peu rude, il était honnête et incorruptible. Les hommes même sans foi ni loi lui reconnaissaient ce caractère, car c'est dans un camp minier que l'on apprécie le mieux l'intégrité servie par une grande force de volonté. Si on l'eût gardé en qualité d'administrateur de tout le district, en le laissant libre de choisir son personnel, Dawson aurait été, dès le but, merveilleusement gouverné, et le développement des grandes ressources de cette région aurait été plus rapide. Le gouvernement du Canada, au lieu d'envoyer des hommes qui avaient passer leur vie au milieu des pionniers, a cru devoir payer des services politiques, et a nommé des fonctionnaires dont l'expérience se bornait aux affaires purement locales de leur district électoral. Il y avait des centaines de gens expérimentés à la Colombie Anglaise, mais on alla prendre l'ex-capitaine d'un navire baleinier et un ex-loueur de chevaux pour percevoir des droits régaliens de 10 pour 100 sur une production d'or équivalant à $11,000,000.

Vu les dépenses qu'entraîne l'enregistrement d'un *claim*, les possesseurs de lots miniers et les prospecteurs, avaient le droit de compter que le commissariat des mines d'or s'occuperait de remplir raisonnablement ses devoirs. On aurait pu sans beaucoup de travail et à peu de frais, afficher dans un endroit public, une carte du district, indiquant tous les *claims* et les noms des propriétaires d'iceux ; mais cela aurait ruiné l'industrie des commis chargés de fournir les renseignements au public.

Considérant le nombre des agents de police qui étaient oisifs, on aurait pu classer avec diligence les malles arrivées dans l'été et distribuer les lettres à différents guichets. Mais un retard de deux ou trois jours et la perspective d'attendre à la queue leu leu plusieurs heures durant pour demander une lettre, irritent beaucoup les mineurs qui sont pressés de retourner à leurs *claims*, et qui sont obligés de mettre quelques doliars dans une main tendue pour qu'on s'occupe d'eux immédiatement a une porte latérale du bureau de poste.

Malheureusement l'arrivée à Dawson du major Walsh n'a pas apporté les réformes après lesquelles soupirait une population opprimée. Les actes des fonctionnaires, excepté celui d'un représentant du Nord-Ouest qui avait imposé une taxe de $2,000 sur chaque maison de jeu, ont paru recevoir l'approbation de l'administrateur. Il soutient que l'exécutif du district empiétait sur les pouvoirs spéciaux que lui avait conférés le gouvernement du Canada, et il lança une proclamation permettant à tout le monde de vendre des liqueurs.

Les maisons situées sur le bord de la rivière étaient un obstacle à l'établissement le plus primitif d'un système d'égouts. On n'a pas promulgué et encore moins mis en vigueur les lois sanitaires les plus élémentaires. On n'a absolument pris aucune précaution contre la fièvre qui régnait à l'état épidémique et qui a été la cause de plusieurs décès. La charité privée a construit deux hôpitaux et maintient aujourd'hui toutes les institutions de bienfaisance. Toutes les améliorations ont été payées au moyen de souscriptions publiques. La seule preuve que le gouverne-

ment ait donnée de son initiative, c'est la construction de casernes et de palissades pour la police. Si on avait employé l'argent perçu des propriétaires de *claims* et des prospecteurs pour établir des routes et prendre des mesures afin de protéger la santé publique, la population aurait eu moins de sujets de plainte.

En voilà assez sur ce livre.

Le "Telegram," de Winnipeg, a publié le 22 octobre 1898, l'opinion du docteur H. A. Bonnar. M. Bonnar, de Chesley, Ont., est bien connu, et le journal que je viens de nommer dit que c'est un ardent libéral et qu'il a été candidat à la dernière élection dans le comté de Bruce-nord. Mon honorable ami, qui, heureusement, pour ce district électoral, a été élu, connaît le docteur Bonnar. Je ne lirai qu'un court passage de l'interview du docteur Bonnar. Voici ce qu'il dit au sujet du major Walsh :

En somme, il était complètement incapable de remplir les fonctions qu'il exerçait. Il est heureux pour le pays et pour le gouvernement qu'il ait renoncé à une charge à laquelle il n'aurait jamais dû être nommé.

Plus loin, il y a un passage au sujet de la condition sanitaire de la ville :

Parlant de l'état de la ville au point de vue sanitaire, il dit que Dawson est construit dans un marais desséché, et se trouve sans canaux d'égouts et sans les améliorations qui sont nécessaires pour protéger la santé publique. Cet état de choses est la cause d'une foule de maladies. Le personnel des hôpitaux est constamment occupé. Le Dr Bonnar a quitté Dawson le 22 septembre.

Ainsi il s'est trouvé sur les lieux durant toute l'administration du major Walsh.

L'"Equity," de Shawville, a publié une lettre de David R. Macfarlane. On me dit que c'est un libéral éminent du comté de Pontiac. Il s'est rendu au Yukon et a écrit une lettre dont je vais donner la dernière phrase. Elle est courte, mais comme c'est un libéral qui l'a écrite, elle produira peut-être plus d'impression sur la majorité de cette Chambre. La voici :

J'ai été toute ma vie un libéral ardent, mais à moins que mes amis n'améliorent l'état de choses qui régne ici, je crains bien qu'ils ne me voient pas dans leurs rangs à la prochaine élection. Presque tous les fonctionnaires publics ici sont corrompus, et sont prêts à accepter tous les pots de vin qu'on peut leur offrir. Environ 70 pour 100 des mineurs sont Américains, et nos lois sont tellement mal administrées que j'ai honte de me dire Canadien.

Le fils de M. Ogilvie est un témoin important, si j'en crois mes renseignements. Je n'ai eu aucune conversation avec lui et je ne le connais pas. C'est un gradué de l'école militaire de Kingston. En route pour le Yukon, il rencontra, à Vancouver, un autre gradué de la même école, un jeune homme estimé de tous ceux qui le connaissent, George A. Walkem, fils de Richard Walkem, de Kingston. M. Ogilvie représente un syndicat de Montréal, et, dans la conversation qu'il eut avec M. Walkem, il dit qu'il était dégoûté de la manière dont les choses se passaient sous l'administration de son propre père. Il ne blâmait pas son père, mais il disait que celui-ci était impuissant à réformer l'administration du Yukon parce qu'il n'était pas soutenu par le conseil. Il corrobora les faits que j'ai cités au sujet de l'administration du major Walsh.

M. Frank Swan, de Longbridge, a envoyé à la "Gazette," de Birmingham, une lettre écrite par MM. Edward et John Whithouse, ci-devant de Northfield, Ang., et maintenant de Dawson. Voici cette lettre :

La corruption des fonctionnaires publics égale tout ce que nous avons vu du côté américain. Si vous voulez enregistrer un *claim*, vous devez glisser un billet de $5 ou $10 dans les mains du commis. J'ai entendu une foule de gens dire que c'était la première fois qu'ils rougissaient de vivre sous le drapeau anglais. Outre la police qui rend de bons services, le gouvernement Laurier a envoyé une foule de réguliers, 165 hommes, dont le transport a coûté $250,000 ; ils n'ont rien à faire et leur entretien ici coûte deux fois plus cher que dans l'est du Canada. Le gouvernement a nommé une commission qui fait actuellement une enquête sur les faits de corruption reprochés aux fonctionnaires publics ; mais c'est tout simplement une comédie, vu que les témoignages ne sont pas donnés sous serment.

A ce sujet, M. Ogilvie explique que cette question a été soulevée, lorsque M. Fawcett a demandé de faire une enquête sur toutes les accusations formulées contre lui, sans s'occuper de savoir si la commission avait juridiction et si les faits qu'on lui reprochait étaient antérieurs ou postérieurs au 25 août. Dans tous les cas où la chose a été possible, les témoins après avoir déposé, ont fait des déclarations statutaires. Mais rien ne les obligeait à le faire :

——et que l'on a refusé d examiner les accusations qui n'avaient pas été formulées avant le 25 août. La plupart des accusations contre les fonctionnaires ont été formulées depuis le mois d'octobre dernier. Ainsi vous pouvez voir quelle farce est la commission.

A l'appui de ma demande d'une enquête, je dois rappeler à la Chambre que, avant qu'aucune discussion ne se fût élevée entre la gauche et le gouvernement, sur la ligne de conduite à suivre, les journaux libéraux, d'un bout du Canada à l'autre, ont dit qu'on devrait nommer une commission impartiale pour faire une enquête. Lisez aussi les déclarations de libéraux éminents. M. Martin, procureur général de la Colombie Anglaise, rencontrant les gens et qui vont au Yukon et ceux qui en reviennent, aurait dit :

Les protestations les plus amères viennent des sujets anglais. C'est là un fait significatif. Il est très difficile de croire que les fonctionnaires n'ont pas été corrompus.

Voilà le langage d'un homme, d'un libéral éminent. Mon honorable ami, le député de Kingston (M. Britton), sait que le "Whig," de Kingston, est un journal carrément libéral. Le 11 avril 1899, M. Gardiner écrivit ce qui suit à ce journal :

La corruption règne au Yukon. Le gouvernement a conféré, vu que le district est très éloigné, des pouvoirs trop étendus aux fonctionnaires et ceux-ci s'en servent despotiquement.

Le journal publié par l'honorable député de Saint-Jean (M. Ellis), le "Globe," un organe foncièrement libéral, contient la déclaration suivante d'un de ses correspondants au Yukon :

Tous les fonctionnaires ne cherchent que leur intérêt, et si un mineur sans influence veut obtenir quelques renseignements, il lui faut graisser la patte à quelqu'un. Personne ne peut consulter les registres miniers pour savoir si tel ou tel *claim* est enregistré sans payer un pot de vin quelconque.

J'ai mentionné aussi l'"Observer," de Pembroke. J'ai parlé d'une lettre que M. Isaac Burpee avait écrite à J. M. O'Brien, de Vancouver. Une personne que j'ai rencontrée m'a donné le contenu de cette lettre. Le "World," qui me blâmait de demander une enquête, corrobore la chose. Voici ce que dit ce journal :

Des lettres écrites par des personnes respectables de Dawson nous apprennent que plus d'un fonctionnaire du Canada a soigné ses propres intérêts lorsqu'il était payé pour surveiller les intérêts publics.

Lorsque j'ai parlé de M. Gardiner, j'ai voulu désigner le révérend D. Gardiner, pasteur méthodiste, qui a passé sept mois au Yukon. Naturellement, le caractère dont il est revêtu donne plus d'importance à sa déclaration.

Voici ce que je lis dans le "Bulletin," d'Edmonton :

De fait l'administration du Yukon n'a pas été plus agréable aux Canadiens et aux libéraux qu'aux Américains et aux conservateurs.

Le "Mail and Empire," du 17 avril 1899, publie l'opinion de M. Andrew McRae, un ardent libéral de Guelph. Je ne la lirai pas, mais je me contente d'en faire mention. J'appellerai aussi l'attention sur l'opinion, publiée dans le même numéro, du révérend Dr Steele, de Grahamsville.

Passons maintenant à cette question des terrains riverains, laquelle a été tant discutée. Je crois que l'enquête faite par la commission, les rapports que nous avons en mains et quelques renseignements que nous avons reçus, démontrent la nécessité d'aller au fond des choses et d'élucider ce sujet devant un tribunal absolument impartial. L'Acte relatif aux terres publiques, 1894, chapitre 26, article 3, prescrit :

Le gouverneur en conseil peut permettre la vente ou l'affermage de toutes terres attribuées à Sa Majesté qui ne seront pas requises pour des fins publiques, et à la vente et à l'affermage desquelles la loi ne pourvoit pas autrement.

En m'écartant des termes de ma motion, mais en restant dans le sujet, j'accuse M. Wade d'avoir concédé malhonnêtement, les terrains riverains de Dawson, et comme ma motion mentionne ce fait, je prends toute la responsabilité de l'accusation. Je vais plus loin et je dis que M. Wade a agi illégalement dans ce cas-là. Il n'avait pas plus droit que moi de vendre ou de louer ces terrains. Il n'y a pas eu de bail proprement dit, le contrat avait été formé par correspondance, et M. Wade a certainement agi illégalement en concédant ces terrains. Je me suis servi du mot "malhonnête" pour qualifier cet acte, et il n'est que juste que je donne les raisons qui me portent à parler ainsi.

Nous avons plusieurs versions officielles sur la matière, mais elles ne concordent pas. Nous avons le rapport du major Walsh ; nous avons le compte rendu de l'interview de M. Wade, nous avons la déclaration du ministre de l'Intérieur, et aussi le témoignage que M. Fawcett a donné sous serment, et toutes les versions diffèrent les unes des autres.

Le compte rendu de l'interview de M. Wade n'est peut-être pas exact, et je n'y attache aucune importance ; mais le major Walsh nous a envoyé un rapport contredit par le témoignage que M. Fawcett a donné sous serment, et nous avons la version du ministre de l'Intérieur qui contredit l'un et l'autre.

Voici ce que dit le major Walsh, à la page 323 du rapport du département de l'Intérieur 1898 : MM. Wade et Fawcett, représentant le gouvernement, ont loué ces terrains. Le major ajoute que MM. Wade et Fawcett ont reçu des soumissions. Selon le major Walsh, ces deux messieurs sont seuls responsables de l'affaire. Ils demandèrent des soumissions, et au nom du gouvernement, ils bâclèrent le marché. Cette déclaration, si elle est vraie, démontrerait que la loi a été violée, parce que l'exécutif n'a pas le pouvoir de permettre à ces fonctionnaires de faire ce marché et mettre MM. Macdonald et Morrison en possession de ces terrains.

Au cours de la présente session, j'ai fait une interpellation, et quelle est la réponse du ministre de l'Intérieur.

Voici mon interpellation :

En vertu de quelle autorité statutaire, s'il en est, MM. Morrison et McDonald ont-ils été mis en possession ou autorisés à prendre possession ou d'avoir la jouissance des terrains connus à Dawson sous le nom de terrains riverains ?

Le ministre répondit :

En vertu de l'article 4, ch. 22, S.R.C., toutes les terres de la Couronne sont sous le contrôle du ministre de l'Intérieur à l'exception de celles que la même loi assigne à d'autres ministres.

Cette première partie de la réponse est exacte, mais la deuxième partie que je vais lire ne l'est pas :

Les terres publiques du territoire du Yukon sont sous son contrôle et un arrêté du conseil a autorisé M. Fawcett à agir au nom du ministre de l'Intérieur, dans toute affaire concernant l'administration du Yukon.

L'exécutif n'avait pas le droit de déléguer à M. Fawcett des pouvoirs que le gouvernement du Canada a délégués au ministre de l'Intérieur, et par conséquent, la délégation est tout à fait illégale. Remarquez bien cette partie de la réponse, car elle est importante. Le ministre de l'Intérieur dit qu'il était autorisé à vendre ou louer ces terrains, et que l'exécutif a délégué à M. Fawcett, les pouvoirs que le parlement lui a conférés.

On se sert de M. Fawcett comme de bouc émissaire.

Le ministre continue sa réponse :

La question de savoir si M. Fawcett, en concédant ces terrains riverains agissait dans les limites de sa juridiction, n'a jamais été formellement décidée. Le gouvernement n'a pris aucune décision au sujet de cette location.

L'attitude du ministre de l'Intérieur est craintive ou hésitante, donnez-lui le qualificatif que sous voudrez, mais le fait est très significatif. M. Fawcett dit que l'exécutif lui a conféré certains pouvoirs, et le ministre, lui, dit que le gouvernement n'a pris aucune décision en la matière.

Cela confirme la position que j'ai prise en prétendant que le gouvernement devait agir dans cette affaire. Quand M. Fawcett est entendu et qu'il est interrogé sur ce point, comprenant, sans doute, la conduite scandaleuse de M. Wade dans cette affaire, il cherche à lui en laisser toute la responsabilité. Avant cela, je vais parler d'une entrevue que le journal du Klondike prétend avoir eue avec M. Wade :

Quand une demande fut faite par M. Wm. Bourke le 24 mars, MM. Fawcett et Wade lui répondirent que ce terrain ne pouvait pas être loué, pour plus d'un mois à la fois. Deux jours plus tard, quand Alexander McDonald fait une offre qui (selon la version de M. Wade donnée par le reporter) est revêtue de l'approbation de M. Fawcett, ce dernier conseille à M. Wade de l'accepter.

M. Wade rejette donc la responsabilité sur M. Fawcett.

Le 28 mars MM. Morrison et McDonald, d'après cette déclaration de M. Wade, ont offert une certaine somme pour le loyer de ce terrain, et elle a été acceptée.

Prenons maintenant l'enquête et voyons ce que pense M. Fawcett, de cette responsabilité qu'on veut lui faire porter. Avant de citer les témoignages, résumons la situation. M. Fawcett prétend qu'il n'a été qu'un instrument. Il se trouve que l'arrêté du conseil mentionne son nom, mais c'est M. Wade qui a tout fait, et M. Fawcett ne connaissait rien de l'affaire. Il dit que Wade lui a dit de signer, parce que d'après l'arrêté du conseil, c'était lui qui devait signer, et il a fait ce que Wade lui disait de faire. Je cite maintenant le témoignage de M. Fawcett, pages 220, 221, 223 et 229 :

M. Wade, en sa qualité d'agent des terres, rédigea et régla tous les détails de cette lettre et je l'ai signée par le ministre.

Q. Quelle autorité aviez-vous pour agir?—R. J'étais autorisé à agir pour le ministre de l'Intérieur.

Q. Qui a décidé de consentir ce bail à McDonald?—R. M. Wade; et naturellement, je l'ai approuvé.

Q. Saviez-vous si McDonald et Morrison étaient les plus hauts soumissionnaires?—R. Je crois que oui; on m'avait dit qu'ils l'étaient.

Q. Qui vous avait dit cela?—R. L'agent des terres.

Q. Alors vous n'avez fait que signer?—R. Je n'ai fait virtuellement que signer le bail.

Q. Ces locataires ont-ils été dérangés?—R. Ils ont été reculés pour donner un espace de 60 pieds.

Q. Vous n'avez jamais cru que vous aviez le droit de vous opposer à cela?—R. Non; mais il y avait des choses que je n'aurais pas voulu faire.

Q. Vous avez loué ce terrain avec les gens qui s'y trouvaient, à Morrison et McDonald?—R. J'ai autorisé la location, en tant que j'ai signé le bail pour en faire un document légal.

Q. Je ne vous comprends pas?—R. J'ai mis mon nom au bas du bail, pour le légaliser. Il avait été préparé par M. Wade, à titre d'agent des terres, et moi je représentais le ministre ici.

Q. Le fait de représenter le ministre vous autorisait-il à signer des baux?—R. J'avais ce pouvoir.

Maintenant, remarquez bien, M. l'Orateur, qu'il n'y a jamais eu de bail. C'est là le témoignage de M. Fawcett qui cherche à se laver les mains de cette affaire, en disant qu'il a simplement signé le bail, en sa qualité de représentant du ministre. Il n'y a jamais eu de bail, mais il n'en donne pas moins une idée de ce qu'il pensait de la transaction, et le peu d'envie qu'il avait d'en partager la responsabilité. Comparons ce que je viens de lire avec le témoignage pris sous serment de M. Alex. McFarlane, à la page 225 :

Q. Aviez-vous quelque chose à faire avec ce terrain riverain, à cette époque?—R. Non; j'ai seulement voulu en louer une partie. Je me suis adressé pour cela à M. Fawcett. Il était tard dans l'automne et je voulais bâtir. Il a refusé en disant qu'il ne voulait pas disposer de ce terrain de cette manière. Il y avait déjà plusieurs constructions à cet endroit et il aurait à les faire enlever, bien que ce fût pénible pour ces gens. Il refusa de me louer et je n'ai pas eu le terrain. Je lui ai parlé de cette affaire plusieurs fois.

Autant que je puis voir, M. Fawcett ne contredit pas ce témoignage de McFarlane. Il était opposé à toute location, mais plus tard, sans savoir pourquoi, si ce n'est que M. Wade le lui dit, il signe le bail et paraît avoir honte de ce qu'il a fait, et le ministre de l'Intérieur paraît aussi avoir honte de cette transaction, puisqu'il dit que le gouvernement n'a rien décidé à propos de ce bail.

Je passe maintenant au témoignage de M. George, page 227, mais avant de le citer, je dois dire que cela confirme ce que m'a dit un membre de cette Chambre qui tenait du major Walsh lui-même, que Wade avait reçu $10,000 pour avoir loué ce terrain à McDonald et Morrison. Voici ce que M. George dit sous serment, d'une conversation qu'il a eue avec M. Wade :

Je me rappelle parfaitement une question que je lui ai posée : "M. Wade, quelle partie de cet argent avez-vous eue pour la location de ce terrain?" Il répondit : "Je n'en ai eu aucune partie." J'attendis quelques instants, et je répétai ma question : "Vous revient-il une part de cet argent?" Il répondit (en passant, je tiens à faire remarquer que c'était une entrevue publique, destinée à la presse; j'avais, à ce moment, mon crayon et mon calepin à la main). Il répondit : "Aucune, à moins qu'un honoraire qu'il avait reçu de M. Alex. McDonald ne pût être considéré comme un partage des profits. J'ai cherché à l'amener à me dire en quoi consistait cet honoraire. Il me dit qu'immédiatement après sa décision qui accordait le terrain riverain à Morrison et McDonald, il avait été retenu par McDonald, comme son avocat, pour un an, et qu'il avait reçu une jolie somme comme honoraire.

Je lui demandai à quel chiffre s'élevait cet honoraire, mais il ne me répondit pas. Je lui demandai encore s'il était de $10,000——

C'est la somme mentionnée par le major Walsh à un membre de cette Chambre, comme ayant été réalisée par Wade sur la location de ce terrain.

....je ne me rappelle pas s'il m'a dit "oui" ou "non", mais il m'a laissé sous l'impression que c'était bien là le chiffre de l'honoraire.

Le COMMISSAIRE.—Il y a moyen de s'assurer du chiffre.

M. GEORGE.—Je ne discute pas la cause, je donne les faits. Je lui ai demandé si, pour cet argent, il avait rendu d'autres services, à part la location de ce terrain à ces personnes; je ne suis pas absolument certain de sa réponse à cette question, mais autant que je puis me rappeler, il me dit qu'il n'avait encore rendu aucun service. Je crois que c'est tout.

Le DR BOURKE.—Ce qu'il nous faut c'est ce que les gent savent; je n'ai pas de questions à vous poser.

Le COMMISSAIRE.—Lui avez-vous demandé distinctement si c'était comme honoraire, ou pour ses services pendant un temps déterminé?

M. TABOR.—Vraisemblablement....

M. GEORGE.—J'ai regardé M. Wade en riant et je lui ai dit que cette explication serait considérée comme satisfaisante par un certain nombre; je dois dire que je n'ai jamais publié cette entrevue.

Le COMMISSAIRE.—Je veux savoir si cette somme était pour un service spécial, ou pour une année de services.

M. GEORGE.—C'est tout ce que j'en sais; il prétendait que c'était un honoraire pour une année de services.

Q. Il n'a pas donné le chiffre?—R. Je suis sous l'impression que c'est $10,000 et qu'entre l'octroi du bail et la réception de cet honoraire par M. Wade, il ne s'est écoulé que quelques jours.

Prétendra-t-on qu'une affaire comme celle-là, telle qu'elle nous apparaît, ne devrait pas être examinée à fond par une commission impartiale?

J'ai dit hier que je serais malheureusement obligé de parler du juge Maguire et de quelques autres fonctionnaires, par suite de ce qui ressort de cette enquête devant M. Ogilvie. A la page 249 se trouve la lettre du juge Maguire, qui paraît, je crois, pour la première fois, et elle fait voir qu'il conseillait M. Fawcett, car il lui adresse une opinion écrite et M. Fawcett dit qu'il a agi d'après ses conseils. A la page 249 se trouve sa lettre "re réclamation du placer 160 en aval sur la crique Dominion." A la page 251 il est dit:

Par le Dr Bourke:

Q. Dans une ou deux occasions, M. Fawcett, vous avez accordé des prolongations de délai, et le juge Maguire, ainsi qu'il appert de la correspondance qui se trouve dans le bureau, a obtenu une prolongaton pour un certain nombre de *claims*?—R. Oui.

Voici un fonctionnaire qui reçoit des conseils qu'un juge ou qui que ce soit, n'aurait jamais dû lui donner; et ce fonctionnaire, usant de sa discrétion, l'exerce de la manière la plus extraordinaire en faveur du juge. Ces prolongations de délai, qui sont très importantes dans des circonstances comme celles-là, ne peuvent être accordées qu'avec la plus grande prudence. L'enquête continue:

Q. Combien?—R. Quatre, je crois.

Q. J'aimerais à connaître les raisons que vous aviez pour accorder ces faveurs au juge Maguire?—R. Le juge Maguire disait dans une lettre qu'il s'absentait du pays, pour affaires du gouvernement——

C'est-à-dire qu'il s'en allait chez lui, pour ne plus revenir.

——et il demandait une prolongation de délai jusqu'à son retour, ou jusqu'à ce qu'il eût pris d'autres arrangements, et cela lui a été accordé, le privilège n'était pas pour plus d'un an.

Q. Il n'y avait aucuns travaux de faits?—R. Je l'ignore. C'étaient des *claims* récemment choisis.

Q. La même réponse s'appliquerait-elle à M. Wade?

Il n'y a pas de doute que M. Wade, avec la sanction expresse et la permission du ministre de l'Intérieur, a pu violer la loi du pays, et voici où se trouve tout l'odieux de la chose. Ce conseiller officiel, qui détient trois ou quatre positions différentes, entraîne M. Fawcett dans cette transaction, dans cette location du terrain riverain, dont il *bénéficie considérablement et frauduleusement*, et il oblige M. Fawcett à user de discrétion en sa faveur.

Quand on a lu toute cette enquête, il n'est pas besoin de commentaires pour faire voir la sagesse de la loi qui défend à un fonctionnaire de se mettre en état d'influencer ses collègues, à son avantage. L'enquête continue:

Q. La même réponse s'appliquerait-elle à M. Wade?—R. La même réponse s'applique à M. Wade; il a fait des demandes pour un certain nombre de claims; et sur les *claims* qu'il avait acquis lui-même j'ai accordé des prolongations de délai, mais sur ceux qu'il avait acquis par d'autres, j'ai refusé—il les représentait. Il disait qu'il s'absentait pour affaires du gouvernement.

Q. A-t-il dit "affaires du gouvernement"?—R. Oui; je savais qu'il était agent des terres fédérales.

Q. A-t-il mentionné ce fait?—R. C'était inutile; il était employé du gouvernement.

Q. Ainsi tous les employés qui s'en allaient, partaient pour affaires du gouvernement. Il a dit que c'étaient des affaires du gouvernement qui l'appelaient en dehors du pays?—R. Je ne sais pas s'il le mentionnait sur sa lettre.

Q. Et M. McGregor?—R. Il a été appelé en dehors du district.

Q. J'admets cela.—R. Il a fait sa demande le soir de son départ.

Puis un peu plus loin:

Q. Vous avez parlé d'une compagnie; quelle compagnie? Pourquoi employez-vous le mot "Compagnie"? R.—Quand on apporte un grand nombre de *claims*, je suppose généralement qu'il y a plus d'un intéressé et qu'on a formé une société quelconque.

Q. Cela se peut; mais quand il s'agissait d'un fonctionnaire, le nombre de *claims* n'y faisait rien, il était autorisé à se faire représenter sur ces *claims*?—R. Le nombre y faisait quelque chose; quand il s'agissait d'un fonctionnaire, je n'accordais le privilège que pour les *claims* qu'il avait acquis lui-même.

Parlant du système en vigueur dans son bureau, il explique que dans certains cas, il exigeait le nom de l'individu lui-même et dans d'autres, il exigeait le nom d'une au-

tre personne, et ces congés étaient toujours accordés à un fonctionnaire quand le claim était à son nom, et refusés, quand il était au nom d'un autre.

Q. Si un fonctionnaire désirait s'en aller pour une raison quelconque, on lui permettait de se faire représenter sur ces claims? R.—C'est tout.

Q. Vous m'avez dit qu'il n'y avait pas d'exception, et que dans les autres cas vous avez toujours refusé? R.—Je ne crois pas qu'un seul soit parti de lui-même.

A la page 253, on lit :

Dr BOURKE.—Ce n'est pas pour cette raison que le juge Maguire a quitté le district; je ne comprends pas qu'il se soit absenté pour affaires publiques.

Le commissaire.—Pouvez-vous prouver que ce n'était pas là sa raison?

Cette question du commissaire laisse percer une certaine partialité.

Dr BOURKE —Il m'a dit qu'il n'avait pas l'intention de revenir.

M. TABOR.—Il est encore le juge du district du Yukon?

Dr. BOURKE. —Je laisse ce point de côté; mais même s'il s'absentait pour affaires du gouvernement, cela veut-il dire qu'un fonctionnaire public n'est pas tenu de représenter son *claim*? Je vais poser la question de cette manière. R.—Je n'entreprendrai pas de discuter cette question.

Quand il est serré de trop près, dans le contre-interrogatoire, voici comment il répond :

M. FAWCETT.—Je n'entreprendrai pas de discuter cette question. Tous les *claims* qui ont été tenus en réserve....

Q. On ne les a pas obligés à les représenter, comme les simples citoyens? R.—Ils ont été tenus en réserve pendant un an.

Q. Parce qu'ils étaient des employés du gouvernement? (Pas de réponse.)

Le temps à ma disposition ne me permet pas de parler du favoritisme déployé en faveur de M. McDonald, mais je crois en avoir parlé assez longuement hier.

Quant aux plaintes de négligence grossière et coupable, relativement à la condition sanitaire de Dawson, je renvoie à cette partie de ma résolution, qui n'est qu'une répétition presque textuelle des déclarations des fonctionnaires officiels. On verra que Faith Fenton qui était correspondant du "Globe" de Toronto et dont le nom apparaît sur la liste des fonctionnaires, a donné, au mois d'avril 1899, une description du manque absolu des moindres précautions sanitaires, à Dawson, de l'existence des fièvres, et une foule d'autres choses.

A propos des accusations que je porte contre le ministère des Postes, je lirai un résumé succinct que m'adresse M. W. E. Dawson, ci-devant maire de Charlottetown ; il est daté du 16 mai 1899.

Je reçois des cartes-poste ou des lettres de mon fils régulièrement, et je vous envoie des extraits de quelques-unes :

" La première malle cet hiver, à vrai dire, la première depuis le 1er octobre est arrivé il y a quelques jours et a été distribué le 19, m'apportant toutes mes lettres depuis le 16 avril jusqu'au 2 octobre."

Le 8 février, il écrit :

" Votre lettre du 20 et celle du 28 novembre viennent d'arriver ; ce sont les premières et les seules que j'ai reçues de vous depuis celle du 1er octobre. Je crois savoir que cette malle est venue directement de Skaguay et qu'il y a des centaines de sacs de malles, qui attendent entre Dawson et cette ville. Il n'y a pas de raison pour que nous n'ayons pas une malle toutes les semaines, car le trajet entre ici et Skaguay, sur la glace, peut se faire en 20 jours facilement. On dirait que le gouvernement cherche à nous rendre la vie dans ce pays, plus dure qu'elle ne l'est réellement. Ils ruinent le pays, et cela peut avoir un très mauvais effet pour tout le Canada, car il y a ici des gens de tous les pays, et comme ils ne connaissent pas mieux, ils s'imaginent que tout le Canada est pourri et est gouverné par un gouvernement corrompu. Il est inutile pour un Canadien de chercher à défendre son pays ici, et même si on le pouvait le cœur manque pour cela."

Le 17 mars, il écrit :

" La malle est arrivée ici, il y a au moins deux semaines et n'est pas encore ouverte. J'ai reçu les lettres suivantes après plusieurs visites chaque jour au bureau de poste, quand il était ouvert, car on ferme les portes un jour sur deux pour faire le triage : septembre 24 ; octobre 9, 16, 30 ; novembre, 4, 6, 13; décembre 4, 26, de sorte que vous voyez que je ne reçois pas plus de la moitié de mes lettres, et comme je demandais au commis quand toute la malle serait distribuée, il m'a répondu: " Dans le cours de la semaine prochaine." Je lui demandai combien il en restait encore et il m'a répondu : 200 ou 300 lettres chargées. Cette réponse m'a indigné, et je lui ai dit que si ce bureau étaient ailleurs les choses iraient autrement, mais imaginez-vous que nous sommes ici en Sibérie, et il n'y pas d'autre chose à faire qu'à attendre. Il n'y a pas d'excuse pour un pareil état de choses, car le personnel est plus nombreux qu'à Charlottetown.

Le 21 du courant, j'ai reçu de mon fils une lettre datée du 11 décembre dans laquelle il dit :

" La seule malle depuis le 1er octobre est arrivée ici, il y a quelques jours ; elle a été distribuée le 9 et m'a apporté des lettres du 7 août; 4, 11 et 18 septembre; 2 octobre et 16 avril."

On a dit que j'entretenais un détective à Dawson City. Cela est faux, naturellement, mais ce qui a pu donner lieu à ce racontar, c'est qu'un de mes associés était à Dawson. Quoi qu'il en soit, quand j'ai porté mes accusations, il y a quelque temps, le service postal était tellement mauvais que je n'avais eu aucune communication d'aucune sorte avec mon associé, M. Smith, qui est allé à Dawson, l'automne dernier.

Je n'ai aucun doute que M. Smith n'aurait pas hésité à m'écrire une foule de choses intéressantes, mais il m'était matériellement impossible, quand je prononçai mon premier discours, de me servir de renseignements fournis par lui. Au mois d'avril, par exemple, voici ce que m'écrivait mon associé :

Je viens de revevoir une longue lettre de Smith daté du 4 mars dans laquelle il dit : " J'ai reçu ce matin votre lettre du 31 janvier et hier j'en ai reçu une autre de vous, datée du 1er octobre."

C'est bien la preuve que je n'avais reçu aucun renseignement de M. Smith. Je dirai un mot aussi d'une lettre du professeur J. W. Good, publiée dans la "Tribune", de

Winnipeg, et datée du 12 février 1899, dans laquelle il dit :

J'ai reçu ma seconde lettre de Winnipeg hier. La première m'est parvenue en octobre, de sorte que l'attente a été longue Les journaux, cela va sans dire, pourrissent à Skaguay. La compagnie qui avait entrepris de transporter la malle, s'est trouvée dans l'impossibilité de tenir ses engagements, et la police a dû faire tout l'ouvrage; et c'était beaucoup trop pour un si petit nombre d'hommes.

Le "Market Guide", de Chatham, Ont., publie le récit du fils de M. Hale, de cette ville—le fils est à Dawson. Le "Globe" de Toronto, publiait le 22 avril 1899, la déclaration suivante de Faith Fenton :

Les superbes attelages de chiens avec leurs traînaux chargés arrivent tous les jours, et apportent les malles de septembre, octobre, janvier et février—le tout pêle-mêle- mais reçu comme le seront les premières fleurs de mai dans le Yukon.

J'ai accusé de négligence scandaleuse, trois départements, celui de l'Intérieur, celui des Postes, et, je regrette de le dire, celui de la Marine et des Pêcheries. On ne peut pas concevoir de plus coupable insouciance et de conduite plus répréhensible, au point de vue des irrégularités, que la conduite du ministre de la Marine et des Pêcheries, à propos d'un homme qui a été destitué par le Gouverneur général, alors que j'étais ministre de la Marine et des Pêcheries. Le ministre de la Marine et des Pêcheries est autorisé par la loi à nommer des inspecteurs de bateaux à vapeur d'une manière très sommaire, pour ces endroits éloignés, mais autant qu'on peut voir par les rapports produits, ce territoire du Yukon, où la navigation a pris un si grand développement, où tant de bateaux à vapeur vont et viennent, a été entièrement négligé, jusqu'aujourd'hui.

L'inspecteur pour la Colombie Anglaise, sans recevoir aucun pouvoir, ni juridiction, a été nommé pour le Yukon ; il reçu instruction—c'est-à-dire qu'il suggéra lui-même —d'aller faire un tour au Yukon. Il se rendit à Dawson, préleva des honoraires qu'il n'avait aucun droit de prélever, il inspecta un certain nombre de bateaux à vapeur, fit un rapport, et s'en retourna. De sorte que ces lois qui sont toutes aussi importantes que d'autres, sont virtuellement lettre morte au Yukon.

Mais le scandale dans cette affaire, c'est l'homme lui-même qui a été choisi pour cette besogne. Quel est son dossier ? J'ai demandé un rapport, et je vais donner rapidement les faits tels que je les trouve dans ce rapport qui est devant la Chambre. Il y a d'abord la loi de 1898. L'article 4 concerne la nomination des inspecteurs. Le paragraphe 4 de l'article 5, décrète que dans les Territoires du Nord-Ouest le ministre peut confier les fonctions d'inspecteur de bateaux à vapeur, à l'inspecteur des chaudières et machines, ou à telles autres personnes qu'il emploie temporairement. On ne s'est pas occupé du tout d'observer ces formalités, on a simplement envoyé un employé de la manière que je viens d'expliquer. L'homme qu'on a envoyé au Yukon s'appelle Russell. Il a été nommé inspecteur des bateaux à vapeur le 3 décembre 1886, pour la Colombie Anglaise. En 1887, il a été averti, qu'étant employé fédéral, il ne pouvait pas exercer d'autre industrie, et on lui signifia de se borner strictement aux devoirs de sa charge, comme il y était tenu par une loi qu'il était censé connaître. Des plaintes furent faites en 1888, qu'il ne se conformait pas à ces instructions ; il répondit qu'il avait donné des conseils à des particuliers, mais à titre d'ami, et n'avait rien demandé pour ces conseils. Il fut ensuite accusé d'avoir exigé un honoraire de $500 de M. Rithet, un citoyen bien connu de Victoria, pour ses services sur le bateau "Etta White". Plus tard il demanda la permission d'agir comme inspecteur pour une compagnie privée, et cette permission lui fut refusée. Les plaintes se renouvelèrent en 1889, et Russell fut accusé d'avoir accepté des pots-de-vin, et en 1890, le capitaine Devereux fut chargé de faire une enquête.

Je crois que le capitaine Devereux, et deux officiers, M. Smith et le président du bureau , essayèrent de maintenir Russell, mais le Gouverneur général différa d'opinion avec eux et je crois que Son Excellence avait raison et que cet homme ne méritait pas d'être gardé dans un poste de confiance. Quand l'enquête fut terminée, Russell admit par écrit, et cet écrit est dans les archives, qu'il avait reçu $100 de M. Rithet. On se rappelle qu'il avait commencé par nier. Il admit ensuite avoir reçu $100, mais nia avoir demandé $500. Il admit que le 4 juin 1887, il avait reçu $20, et le 4 mai, $25, de particuliers pour avoir préparé des estimations pour des chaudières. Ces chaudières, il était de son devoir de les inspecter. M. Russell croyait qu'il lui était dû $500 pour les services qu'il avait rendus en faisant construire les chaudières par l' "Albion Iron Works." Après quelques pourparlers il accepta $150. Quelque temps après, un steamer était en construction dans les chantiers de l' "Albion Iron Works" et Russell déclara qu'il ne serait pas accepté parce que M. Rithet ne l'avait pas bien traité dans l'affaire précédente. M. John Henderson déclara qu'il avait payé $100 à M. Russell pour l'inspection d'une chaudière. Russell n'avait rien demandé et la somme lui fut donnée volontairement. Un capitaine de la Compagnie de navigation du Pacifique déclara qu'il était à sa connaissance que Russell avait reçu de petites sommes.

Russell fut en conséquence destitué. Il fut établi qu'il avait faussé la vérité dans son rapport au département ; il fut convaincu de mensonge, d'avoir désobéi aux instructions et d'avoir reçu de l'argent, qu'il appelait des honoraires, mais que d'autres appelleraient des pots-de-vin ; cet argent lui enlevait son indépendance ; il lui était donné par des propriétaires de chaudières,

de machines, etc., sous prétexte de préparer les estimations, et ensuite il était appelé à inspecter ces mêmes ouvrages, en sa qualité de fonctionnaire du gouvernement. Le 24 juin 1890, le département reçut avis que Russell avait négligé de remettre les livres de son bureau, et se servait de ce bureau, comme de chambre à coucher.

En fin de compte, il a quitté les administrations publiques. Evidemment on a exercé une pression sur le département, car le 4 février 1898, le ministre de la Marine et des Pêcheries écrit à M. Russell qu'il a lu le dossier de cette affaire—c'est-à-dire les documents qui ont été produits et dont je vous donne des extraits,—et dit :

Tout en croyant que vous êtes blâmable d'avoir accepté de l'ouvrage en dehors de vos fonctions publiques, quoique vous eussiez été averti de ne pas le faire, je ne vois, pour le présent, aucune raison de conclure que la faute a été assez grave pour empêcher votre nomination, si c'est le seul reproche qu'on puisse vous faire.

Si vous considérez le serment solennel que doit prêter un homme avant d'entrer dans ces fonctions, si vous considérez les tentations qui assiègent un homme chargé de faire un travail de cette nature, vous en viendrez à la conclusion qu'un fonctionnaire qui a été destitué pour avoir violé son serment d'office, et avoir, dans ces circonstances, accepté de l'argent, contrairement à des instructions expresses, à son serment et à la loi, mérite son sort et que ce n'est pas une chose extraordinaire que de dire qu'il a perdu le droit d'être réintégré dans ses fonctions.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries a cru que cet homme pouvait parfaitement être nommé de nouveau à un emploi public. Ce n'est pas mon avis. Le 13 avril 1898, Russell a été nommé inspecteur de bateaux à vapeur à la Colombie Anglaise, le district même dans lequel il avait violé ses devoirs et son serment. Apparemment, il a été nommé sur la recommandation de l'honorable député de Yale et Caribou (M. Bostock) et du sénateur Templeman, car dans le rapport que l'on a produit, se trouvent deux lettres adressées à chacun de ces deux messieurs, pour les informer que M. Russell a été nommé. Ces lettres sont datées immédiatement après cette nomination.

Le 21 août 1898, Russell fait rapport de Dawson qu'il a examiné seize navires et qu'il a émis des certificats d'inspection. Remarquez-bien qu'il y a eu des navires sur le Yukon, l'Hootalinqua et la rivière Lewes, en 1897 ; et, en tant que nous pouvons l'apprendre en consultant les documents publics et ce rapport, aucun fonctionnaire n'a rempli les importants devoirs assignés au ministre de la Marine et des Pêcheries.

En août, M. Russell émet ces certificats d'inspection qui sont très illégaux et ne valent pas le papier sur lequel ils sont écrits. Voilà la déclaration que j'ai faite et j'ose dire que le ministre de la Justice, ou le Solliciteur général, ou le ministre de la Marine et des Pêcheries lui-même ne la contredira pas. Le 15 juin, l'inspecteur général des bateaux à vapeur fait un rapport dans lequel il dit que M. Russell, pendant qu'il était à Dawson, n'a envoyé aucun rapport.

Une lettre de l'inspecteur général, datée de Vancouver, le 25 juillet 1898, nous laisse entrevoir la raison du voyage de Russell à Dawson : Je sais qu'il y a un certain nombre de navires au Yukon, mais je me demandais s'il valait la peine d'envoyer M. Russell sur les lieux. Ce dernier répondit qu'il devait aller au Yukon, s'il y avait des navires à inspecter en s'y rendant. Au cours de cette session, nous avons appris autre chose sur le compte de ce fonctionnaire. On verra, à la page 3159 des "Débats" (v. a.) que le ministre de la Marine et des Pêcheries dit qu'on s'était plaint de la conduite privée de Russell ; et à la page 4856 : Un honorable membre de cette Chambre m'a dit que M. Russell était adonné aux liqueurs enivrantes. Voilà le fonctionnaire à qui l'on a confié l'accomplissement de ces importants devoirs.

J'ai cité l'ouvrage de Parkman "Montcalm et Wolfe," parce que je me rappelais que le premier ministre nous avait déjà donné un extrait de ce livre. Le triste état des affaires dans la province de Québec, à la fin du régime français, ressemblait, il me fait peine de le dire, à ce qui s'est passé au Yukon, si la moitié des renseignements que l'on nous a fournis est vraie. Le premier ministre sourit, mais s'il ajoute foi aux témoignages qui ont été donnés devant le commissaire que le gouvernement a nommé, s'il ajoute foi à la moitié des preuves que j'ai fournies, est-ce que cette citation de Parkman ne s'applique pas à cette lointaine contrée ? Parlant des derniers jours de Montcalm, voici comment s'exprime l'auteur américain :

Le Canada était devenu la proie des chacals du fonctionnarisme,—de vrais pourvoyeurs du lion,—puisqu'ils ont préparé des voies à la tête impériale qui, se réveillant soudain de sa léthargie, ramassait toutes ses forces, pour saisir la moitié du continent américain. On ne pouvait espérer trouver de l'honnêteté chez un corps d'hommes revêtus de pouvoirs arbitraires et mal définis, gouvernant despotiquement un malheureux peuple qui n'avait pas voix au chapitre lorsqu'il s'agissait de ses propres destinées, chez des hommes n'ayant de comptes à rendre qu'à un maître apathique qui vivait à 3,000 milles.

Je désirerais sincèrement qu'il n'y eût aucune analogie entre les deux situations, et que ce passage ne fût pas légitimement applicable à l'état de choses qui règne au Yukon. Cependant, tant que l'on n'aura pas expliqué et réfuté les accusations que j'ai formulées, tant qu'on n'aura pas fait disparaître la mauvaise impression que ces révélations ont créée dans l'esprit public,—et le seul moyen d'obtenir ce résultat, c'est de constituer une commission judiciaire absolument impartiale, et de la revêtir des pouvoirs que M. Ogilvie ne possède pas et n'a

jamais prétendu posséder, pouvoirs qu'il est nécessaire aujourd'hui de conférer par un acte législatif spécial, ainsi que ce parlement l'a déjà décidé, lorsqu'il s'agit de faire une enquête sur des faits de corruption de cette nature,—tant que l'on n'aura pas pris ces mesures que les circonstances conseillent, le peuple se rappellera sans cesse l'état de choses que Parkman a décrit en écrivant l'histoire du régime français.

Si on nommait une commission de cette nature, je rentrerais volontiers dans l'obscurité ou dans l'oubli, j'accepterais sans murmurer la position que me ferait cette Chambre ou le pays, si un tribunal judiciaire parfaitement impartial établissait que le beau nom du Canada a toujours été pur et que notre commune patrie, sans tache jusqu'ici, ne mérite pas le mépris dont on l'a couverte aux yeux du monde civilisé.

Je ne sais si le ministère usera de son influence pour empêcher cette enquête. J'ai dit plusieurs fois,—et c'est ma conviction profonde,—que le temps était arrivé où le parlement devait prendre cette affaire en mains, et c'est là l'opinion de la majorité du peuple canadien et d'un grand nombre de gens dans la mère patrie. La responsabilité du parlement est engagée.

En pesant bien mes paroles, j'accuse le gouvernement de négligence grossière et d'incapacité ; je l'accuse d'être la cause de la corruption effrénée dont le Yukon a été le théâtre. Mais quels que soient les crimes commis dans cette lointaine région, ce serait un scandale et une honte nationale que de voir le parlement refuser une commission d'enquête judiciaire sur les bases justes et raisonnables que j'indique dans la motion que j'ai déjà lue et dont je prends toute la responsabilité.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DE MONTREAL

M. MORRISON : Je propose :

Que l'Orateur quitte maintenant le fauteuil afin de permettre à la Chambre de se former en comité général sur le bill (n° 112) concernant la Compagnie du chemin de fer de ceinture de l'Ile de Montréal.—(M. Lemieux.)

M. MONET : Je propose en amendement :

Que le bill soit rayé de l'ordre du jour et renvoyé au comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes, pour permettre d'étudier les objections des commissaires du havre de Montréal.

M. MORRISON : M. l'Orateur, l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux) qui est chargé de ce bill, a été obligé de s'absenter ce soir et il m'a demandé de vouloir bien faire passer ce projet de loi par la filière ordinaire. En outre, je dois dire que j'ai suivi, au comité des Chemins de fer, la discussion dont ce bill a été l'objet, et je crois qu'il incombe certainement à l'honorable député qui a proposé de renvoyer ce bill au comité, de donner les raisons de sa motion.

M. MONET : M. l'Orateur, j'ai fait cette motion à la demande des commissaires du havre de Montréal, on plutôt à la demande des avocats qui les représentent ici. Le bill, tel qu'il se lit aujourd'hui, donne à la compagnie le droit de diviser son entreprise en sections qui seront désignées et connues comme suit :

(*a*) Section une.—Cette partie de la ligne-mère qui s'étend à partir d'un point dans le quartier Hochelaga de la cité de Montréal, en allant vers le nord, jusqu'à la Rivière-des-Prairies, dans la paroisse de la Pointe-aux-Trembles, distance d'environ treize milles, et comprenant tous les embranchements qui en partiront.

(*b*) Section deux.—La partie de la ligne-mère qui s'étend à partir de la limite sud de la cité de Montréal vers l'ouest jusqu'à Sainte-Anne, et ensuite vers le nord-est jusqu'à l'extrémité nord de la section une.

Le paragraphe "c"—et c'est celui sur lequel je veux appeler particulièrement l'attention de la Chambre,—se lit comme suit :

(*c*) La section de Montréal, formée de cette portion de la ligne-mère de la compagnie qui traverse la cité de Montréal, telle que localisée et définie dans la franchise de la compagnie obtenue de la cité de Montréal par acte passé par-devant O. Marin, notaire, le treizième jour de mars mil huit cent quatre-vingt-quinze, et d'une ligne de raccordement entre quelque point à ou près l'avenue Montcalm et le point dans le quartier Hochelaga mentionné à l'alinéa (*a*) du présent article, et formée aussi de tous les terrains de tête de ligne (et des usines et travaux y construits), embranchements, voies de garage et tronçons de ligne, construits, achetés ou autrement acquis par la compagnie en correspondance avec son chemin à travers la dite cité de Montréal.

Cet article mentionne certains droits accordés en vertu d'un acte notarié passé devant O. Marin, notaire, en mars 1895. Je vais vous lire un extrait de cet acte qui donne à la compagnie le droit de tracer, construire et exploiter son chemin, comme suit :

A partir d'un point a ou près l'extrémité est de la levée de Saint-Gabriel, et de là à l'est, le long de la dite levée et le long du fleuve jusqu'au canal de Lachine, etc.

Aux termes de cet article notarié, la compagnie aurait le droit de construire son chemin de fer élevé, non seulement dans les limites de la cité de Montréal, mais aussi le long du fleuve et le long de la levée Saint-Gabriel. On me dit que la levée Saint-Gabriel appartient aux commissaires du havre ou plutôt que ceux-ci ont l'administration de cette propriété qui appartient à la Couronne.

Si ce bill est adopté tel qu'il se lit maintenant, je comprends que la compagnie aurait le droit d'exproprier cette propriété sans payer aucune indemnité aux commissaires du havre. Nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est moyennant une juste indemnité, mais si ce bill

était adopté tel qu'il se lit aujourd'hui, ce principe de droit serait violé. Il était entendu, si ce n'est explicitement, du moins implicitement, entre les commissaire du havre et la compagnie, agissant par l'entremise de la personne qui l'a représentée devant le comité des chemins de fer, que certains droits seraient respectés et que les commissaires du havre auraient leur mot à dire lorsque la compagnie ferait le tracé définitif de sa ligne, afin que la construction du chemin de fer n'empiêtat pas trop sur leur propriété.

Les commissaires constatent aujourd'hui que le bil ne mentionne pas la nécessité de cette entente, et, par conséquent, ils ont d'importantes objections à apporter contre ce projet de loi, tel qu'il se lit aujourd'hui. Je crois que la question est assez sérieuse pour justifier la motion que je fais

M. SPROULE : Je ne puis comprendre l'attitude que prend aujourd'hui l'honorable député au sujet de ce bill, car au comité des chemins de fer, lorsque nous avons étudié cette question et que j'ai demandé si ce cas était prévu, je crois qu'il était un de ceux qui ont dit que les commissaires du havre étaient parfaitement satisfaits du bill. Je comprenais que tout avait été réglé d'une façon satisfaisante.

M. MONET : L'honorable député (M. Sproule) est dans une erreur complète. J'assistais à la séance du comité, et je ne l'ai pas entendu apporter une seule objection. Je n'ai jamais dit que les commissaires du havre étaient satisfaits. Les commissaires n'ont pas remarqué ce changement dans la charte que la compagnie a demandée cette année.

M. SPROULE : Je crois que quelqu'un a dit, au nom des commissaires du havre, que le bill était parfaitement satisfaisant.

M. SUTHERLAND : Je n'ai pas l'habitude d'appuyer le renvoi au comité d'aucun bill de cette nature, mais je crois que, vu la déclaration que l'honorable député (M. Monet) vient de faire, et que je n'avais jamais entendue auparavant, il serait mieux de renvoyer le bill au comité.

L'honorable préopinant (M. Sproule) se trompe sans doute lorsqu'il attribue les paroles d'approbation prononcées au comité à mon honorable ami (M. Monck). J'ai soulevé la question et il a sans doute entendu quelqu'un dire que les commissaires du havre étaient satisfaits du bill. La raison pour laquelle je n'ai pas, en ma qualité de président du comité, demandé de plus amples renseignements et que je ne me suis pas spécialement occupé de la question, c'est que l'avocat de la cité de Montréal était présent et que j'ai supposé qu'il surveillait les intérêts des commissaires du havre.

Quoi qu'il en soit, M. l'Orateur, je désire faire observer que cette propriété appartient à l'Etat, si je ne me trompe, et que si par oubli ou pour une autre raison, un point aussi important n'a pas été soulevé, les commissaires du havre qui n'ont que la simple administration de cette propriété, sont seuls responsables. Cependant, dans les circonstances, je crois qu'il serait préférable de renvoyer le bill au comité, afin de connaître les objections que l'on peut apporter. Je dois ajouter que la commission du havre a fait preuve de négligence en ne faisant pas ses objections avant aujourd'hui, car l'avis du bill a dûment été donné, et la discussion qui s'est faite de temps à autre a eu une grande publicité. Quoi qu'il en soit, dans les circonstances, je crois qu'il est de mon devoir d'appuyer le renvoi du bill au comité.

Sir CHARLES TUPPER : J'aimerais demander à mon honorable ami, avant qu'il reprenne son siège, s'il est convaincu lui-même que le bill affecte la propriété de la Couronne.

M. SUTHERLAND : Non, et je doute beaucoup si même un homme de loi pourrait se convaincre à première vue, si ce bill aurait ou non cet effet. Je ne l'ai pas cru lorsque le bill a été discuté au comité, mais je n'aimerais pas, en ma qualité de membre de cette Chambre, à prendre la responsabilité de dire que ce bill ne peut affecter les droits de la Couronne. Je ne dis pas non plus qu'il serait mal d'étudier de nouveau cette mesure, vu l'importance du point que l'on a soulevé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne veux pas m'opposer à la motion que l'on a faite de renvoyer ce bill au comité, mais j'aimerais à faire une observation ou deux sur la matière, parce que, je suis sous l'impression que certains membres de cette Chambre se font une fausse idée des effets de ce bill. J'ai suivi le bill attentivement lorsqu'il a été discuté au comité, et l'opinion que je me suis formée, c'est que ce projet de loi n'affecte aucunement les intérêts et les droits des commissaires du havre de Montréal. Personne ne représentait alors la commission, mais on comprenait assez généralement que les commissaires n'étaient pas opposés au bill. Mais quand même on n'aurait pas été sous cette impression, j'aurais été convaincu que ce bill n'affecte pas les droits des commissaires.

Il est un principe de législation qu'il ne faut pas oublier et qui est applicable à l'espèce, c'est que, à moins que le législateur n'en ait fait une mention expresse, aucune loi n'affecte les droits de la Couronne. Il n'est pas permis, lorsqu'il s'agit de la Couronne, de raisonner par analogie ; et en outre, ce bill ne contient aucune disposition qui pourrait implicitement compromettre certains droits de la Couronne. C'est du moins ma manière de voir, et je suis d'avis que la Chambre aurait pu adopter le bill tel qu'il est, car si cette compagnie voulait

construire un chemin de fer élevé le long du fleuve, il lui faudrait obtenir la permission des commissaires du havre. Si une partie traversait une propriété privée ou autre, la compagnie serait obligée d'indemniser les propriétaires.

Je ne crois pas que le simple fait de constituer une compagnie en corporation pour permettre de contruire une ligne du point A au point B, donne le droit à la compagnie de poser sa voie sans s'occuper des droits des propriétaires des terrains qu'elle traverse. Je comprends que le parlement autorise simplement la construction du chemin de fer, mais que la compagnie doit observer toutes les conditions ordinaires, et l'une de celles-ci, c'est que la compagnie doit n'obtenir le droit de traverser une propriété que moyennant une forte indemnité.

M. SUTHERLAND : Peut-elle confisquer la propriété de la Couronne ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, le bill ne donne pas, à mon avis, le pouvoir de prendre la propriété de la Couronne ; et si la compagnie avait le droit de passer sur une propriété appartenant à la Couronne, elle ne pourrait l'exercer qu'en payant une juste indemnité, à moins que le statut ne fût pas très explicite et très formel. Je crois que, pour donner une pareille interprétation, il faudrait que le bill fût très clair et très explicite.

Quoi qu'il en soit, je ne m'oppose pas à ce que le bill soit renvoyé au comité des chemins de fer. Je crois que c'est le désir de toutes les parties intéressées, je crois que c'est le désir de la compagnie elle-même, bien qu'elle ne m'ait pas parlé de la chose, de n'obtenir aucun droit qui ne soit conforme à l'objet qu'elle avait en vue lorsqu'elle a commencé son entreprise. Mon honorable ami, le président du comité, dit que nous pourrions remettre ce bill sur le métier demain matin. Il ne faudrait pas beaucoup de temps pour examiner les objections des commissaires du havre, et en le soumettant au comité demain matin, le bill pourrait revenir devant la Chambre, sans subir de grands retards.

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et Canaux, a dit qu'il ne s'opposait pas au renvoi du bill au comité, mais il a prononcé un fort discours pour nous démontrer qu'il n'y a aucune nécessité de renvoyer ce bill au comité et que les raisons que l'on a données pour adopter cette procédure étaient sans fondement. Vu qu'il a été difficile au comité des chemins de fer d'obtenir une entente entre les parties intéressées sur le bill tel qu'il se lit aujourd'hui, je crois qu'il faudrait établir qu'il y a absolue nécessité ou de fortes raisons de renvoyer le bill au comité, à cette phase de la procédure, et le ministre des Chemins de fer et Canaux vient de me convaincre que ce serait une grande erreur d'en agir ainsi, car il n'y a réellement aucun amendement sérieux à faire à ce projet de loi.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Que le bill soit renvoyé au comité ou qu'il reste à l'ordre du jour, peu m'importe.

M. MORRISON : Parlant en mon nom, je me suis toujours opposé à ce qu'on renvoyât les bills au comité, excepté lorsqu'il y a de fortes raisons pour le faire, et dans le cas actuel, je prétends que mon honorable ami (M. Monet) n'a donné aucune raison à l'appui de la motion qu'il a faite. Je n'ai pu comprendre quelle raison il a donnée pour demander de renvoyer ce bill au comité. Tout ce que j'ai saisi, c'est qu'il veut que ce bill soit renvoyé au comité.

Je suis membre du comité, et je suis certain que les commissaires du havre ou toute autre personne que ce bill pouvait intéresser, ont eu l'occasion de comparaître devant le comité. Ils ne l'ont pas fait, et cependant, l'étude de ce bill a été ajournée plus d'une fois. En outre, les membres de cette Chambre savaient que ce bill était venu plusieurs fois devant le comité.

En 1896, le bill a été amendé et pas un seul membre de la commission du havre n'a comparu ; nous pouvons donc dire, en toute sûreté, que dans le temps, les commissaires du havre n'avaient aucune objection à apporter contre le bill. A la dernière session, le bill a été amendé de nouveau et pas un seul commissaire du havre n'a comparu, et cette année encore, la commission a brillé par son absence.

Après avoir été parfaitement étudié en comité, ce bill vient devant la Chambre et on nous demande de la façon la plus cavalière, de le renvoyer au comité. Les personnes qui étaient intéressées à l'adoption de ce bill prévoyant, pour des raisons qu'elles connaissent mieux que moi, qu'on soulèverait des objections, ont comparu à chaque séance du comité pour y répondre.

Si je ne me trompe, l'objection qu'on apporte maintenant, est au sujet du mot "franchise" qui est inséré dans le bill. La raison pour laquelle ce mot se trouve dans le présent bill, c'est qu'en vertu du paragraphe 2 de l'article 3 de l'ancien acte, la compagnie était autorisée à construire à travers la cité de Montréal, sur le bord du fleuve, une ligne de chemin de fer, dont le tracé était sujet à l'approbation du conseil de ville. En 1895, la cité de Montréal a déterminé ce tracé, et le contrat passé à ce sujet est appelé " franchise," et le bill se sert de la même expression.

C'est ce que signifie le mot "franchise" et si l'honorable député qui demande aujourd'hui de renvoyer le bill au comité insiste, je suis autorisé par M. Lemieux, le proposeur du bill, à déclarer que la compagnie consent à supprimer dans l'article 1, tous les mots qui se trouvent après "Montréal" jusqu'à "comprenant". Cette objection étant écartée, il

n'y a aucune raison de renvoyer le bill au comité. S'il y a une autre objection, j'aimerais la connaître.

Parlant en mon nom, je dois, en principe, m'opposer au renvoi de ce bill au comité, dans les circonstances. Je crois que c'est un mauvais précédent et que ceux qui demandent la chose devraient donner de fortes raisons à l'appui de leur motion. Ce bill n'affecte ni explicitement, ni implicitement les droits des commissaires du havre de Montreal, car dans le cas contraire, personne n'aurait objection à renvoyer ce bill au comité.

M. WOOD : J'ai eu, vendredi dernier, une entrevue avec l'ingénieur de la commission du havre de Montréal, et il m'a dit n'avoir jamais entendu parler de cette matière, excepté lorsqu'il s'est rendu ici pour voir le bill. Le président des commissaires du havre de Montréal était ici hier, et il a dit aussi n'avoir pas connu les dispositions de ce bill ; et par conséquent, la commission désire sauvegarder ses droits.

Les commissaires du havre sont d'avis qu'afin de sauvegarder les intérêts du havre, il importe que le bill soit soumis de nouveau au comité. L'ingénieur en chef du havre de Montréal et le président de la commission du havre sont mieux renseignés sur les besoins du port de Montréal que l'honorable député (M. Morrison), qui demeure à l'autre extrémité du Canada. Je demande que le bill soit renvoyé au comité, afin que les commissaires du havre puissent se faire entendre.

M. MONTAGUE : J'ai prêté une oreille fort attentive aux observations du député de New-Westminster (M. Morrison) et il m'est avis qu'il n'a nullement prouvé que le bill ne doive pas être renvoyé au comité ; il s'est contenté d'invoquer les principes généraux.

M. MORRISON : Ce n'est pas à moi qu'incombe le devoir de faire la preuve.

M. MONTAGUE : J'en conviens ; mais nous pouvons bien vous demander quel mal il peut résulter du renvoi du bill au comité. Il ne sera pas trop tard pour que la Chambre s'avise, quand le bill nous reviendra du comité. Bien qu'il soit bon de s'en tenir aux principes généraux et à la coutume, cependant, lorsqu'il y a probabilité qu'il est porté atteinte à certains droits, ou que les intérêts bien entendus du public demandent la modification du bill, c'est évidemment le devoir de la Chambre de soumettre de nouveau la mesure à l'étude en comité.

M. PREFONTAINE : Au nom de la ville de Montréal et à titre de représentant de cette ville à la commission du havre, je donne mon entière adhésion aux paroles de l'auteur de la motion (M. Monet). Il est hors de doute que le bill, dans sa teneur actuelle, n'est plus ce qu'il était lorsqu'il nous a été soumis en premier lieu ; c'est-à-dire qu'on a inséré dans le bill réimprimé les amendements proposés par le comité des chemins de fer, et voilà sans doute ce qui a induit en erreur les commissaires et voilà probablement pourquoi ils n'ont pas formulé plus tôt leurs objections contre le bill. Si le bill est adopté dans sa teneur actuelle, il est hors de doute que les droits des commissaires du havre se trouveront lésés, à moins qu'ils ne soient protégés par quelque amendement. L'amendement proposé aux promoteurs du bill leur a paru inacceptable, et il m'est avis qu'en soumettant de nouveau le bill au comité, nous pourrons en venir à une entente. Il ne serait pas juste d'adopter le bill dans sa teneur actuelle, car les droits des commissaires du havre de Montréal se trouveraient lésés. Bien plus, les droits de la ville de Montréal sont intéressés. Il est question dans le bill d'une convention intervenue entre la ville de Montréal et la compagnie. Il est stipulé dans cette convention, passée par devant Marin, notaire public, ainsi qu'il est mentionné au bill, que les travaux projetés soient commencés le 1er de juillet 1896, et cependant, il n'y a encore rien de fait. D'après la teneur du bill, cette convention est ratifiée d'une façon fort vague, et elle est censée lier actuellement la compagnie et les intéressés.

Le comité sera sans doute en mesure d'aviser aux moyens d'empêcher le sacrifice des droits de l'Etat, représenté par les commissaires du havre, et il m'est avis que la Chambre devrait consentir à soumettre de nouveau le bill aux délibérations du comité, demain matin. A titre de membre de la commission du havre et de représentant de la ville de Montréal, je déclare que je ne m'opposerai pas à l'adoption du bill, pourvu qu'il subisse les modifications voulues et qu'il assure protection aux droits de la commission du havre de Montréal.

M. BERGERON : La Chambre se demande encore pourquoi elle s'écarterait de la procédure ordinaire, pour soumettre de nouveau ce bill aux délibérations du comité. L'honorable député (M. Préfontaine) nous parle des droits des commissaires du havre et de ceux de la ville de Montréal ; or, à deux reprises ce bill a été discuté en comité et M. Ethier, l'avocat de la ville de Montréal, s'est fait entendre dans les deux séances en question déclarant qu'il approuvait le bill, dans sa teneur actuelle.

M. MONET : Il l'approuve à condition qu'il soit modifié.

M. BERGERON : Pas du tout, M. l'Orateur. A la première réunion du comité, M. Ethier a proposé un amendement et plus tard il a accepté celui proposé par le député de Rouville (M. Brodeur) et s'est déclaré parfaitement satisfait de cet amendement. A la seconde séance du comité, M. Ethier, qui y assistait, aurait bien pu proposer un amendement, s'il l'eût jugé à propos ; or, il n'en a rien fait, déclarant de nouveau qu'il

approuvait le bill. Quant à la compagnie de tramway de Montréal, M. Archer, l'associé du député de Maisonneuve (M. Préfontaine), était présent à ces deux séances. Il a porté la parole à la première séance, acceptant l'amendement, et à la deuxième séance, il n'a pas dit un seul mot, donnant ainsi à entendre qu'il acceptait le bill, dans la teneur approuvée par le comité.

M. PREFONTAINE : Ce n'est pas là l'avis de la commission du havre.

M. BERGERON : Ce n'est pas la commission du havre, mais la Compagnie de tramway de Montréal que l'honorable député défend ici.

M. PREFONTAINE : Pardon ; je nie la chose.

M. BERGERON : Les commissaires du havre, ainsi que le public en général, ont reçu avis que le bill serait discuté en comité, mais ils ne s'en sont pas occupés et la chose est facile à comprendre ; le bill ne modifie nullement la charte de la compagnie du chemin de fer de ceinture, approuvée par les commissaires du havre en 1894. Il n'y a pas un mot dans ce bill qui modifie la situation de la compagnie du chemin de fer de ceinture de Montréal, autant que les commissaires du havre y sont intéressés.

Ces objections qu'on soulève sont futiles. On a dit aux commissaires du havre, depuis que le bill a été adopté en comité, qu'il porte atteinte à leurs droits ; or, cela n'est pas vrai, et quand bien même le bill serait de nouveau discuté en comité, il ne saurait subir de modification à cet égard. A la dernière séance du comité, lundi, le président, au nom des commissaires du havre, a demandé l'ajournement de la mesure jusqu'à ce soir, afin que les commissaires du havre eussent le temps de l'étudier, chose qu'ils auraient dû déjà faire et afin qu'il puisse faire quelques observations ce soir ; or, les commissaires du havre sont déjà partis.

M. PREFONTAINE : Non.

M. BERGERON : J'affirme qu'ils sont partis.

M. SUTHERLAND : Regardez là-haut, dans la galerie.

M. BERGERON : Ils sont partis, mais ils peuvent revenir. Je ne les aperçois pas là-haut. L'on m'a dit, l'autre jour que le député de Gaspé (M. Lemieux), le promoteur du bill, a déclaré que les commissaires du havre, après avoir entendu ses explications, ont exprimé leur approbation et cela à bon droit, puisque ce bill n'apporte aucune modification à la charte primitive adoptée par la Chambre. Il n'y a pas lieu de soumettre de nouveau ce bill aux délibérations du comité ; l'étude en a déjà été ajournée une fois et le Chambre s'écarterait de la coutume établie en n'adoptant pas le bill ce soir même. En règle générale, la Chambre accepte tout bill sanctionné par l'un de ses bureaux sauf pour cause grave, car les bureaux représentent la Chambre et nous avons confiance dans toute initiative prise par eux.

M. TISDALE : Je désire demander au député de Maisonneuve s'il est l'un des commissaires du havre de Montréal.

M. PREFONTAINE : Oui.

M. TISDALE : L'honorable député est-il intéressé dans le tramway de Montréal ?

M. PREFONTAINE : Nullement.

M. TISDALE : C'est donc à titre de membre de la commission du havre que l'honorable député fait cette demande ?

M. PREFONTAINE : Au nom de la commission du havre et à titre de représentant de la ville de Montréal.

M. TISDALE : Si je ne me trompe, la commission du havre n'avait pas de représentant attitré à la réunion du comité.

M. PREFONTAINE : Non.

M. TISDALE : Il faut se rappeler que les commissaires du havre sont fidéicommissaires pour le havre de Montréal, et la question du havre intéresse tout le pays. Donc, lorsque la commisison du havre nous fait pareille demande, il ne faut pas nous y refuser à la légère. A titre de fidéicommissaires, leur situation est toute différente de celle des représentants d'intérêts privés, et par conséquent nous ne saurions, sans raisons graves, refuser à la commisison qui représente les intérêts maritimes du pays, de se faire entendre en comité au sujet de ce bill. N'était ce fait, je déclarerais sans hésitation qu'il n'y a pas lieu de discuter de nouveau ce bill en comité, où il a déjà été si foncièrement discuté.

La motion renvoyant le bill en comité est adoptée.

TROISIEME LECTURE.

Le bill (n° 151) concernant la compagnie du chemin de fer Canadien du Nord.—(M. Davis.)

SUBSIDES.—ADMINISTRATION DU YUKON.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la proposition de M. Fielding, demandant que la Chambre se forme en comité des subsides et sur la motion de sir Charles Hibbert Tupper, en amendement d'icelle.

Le PREMIER MINISTRE : Le Solliciteur général (M. Fitzpatrick) est obligé de partir demain pour l'Angleterre pour aller plaider devant le comité judiciaire du Conseil privé, et il désirerait beaucoup, avant son départ, faire adopter deux ou trois projets de loi dont il a pris l'initiative. A cette heure avancée de la soirée, il devient impossible de

terminer le débat actuel ; je propose donc de le suspendre et de l'ajourner jusqu'à demain, afin de permettre à la Chambre de discuter les bills du Solliciteur général.

M. McGREGOR : Je propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée et le débat est ajourné.

LA COMMISSION DU HAVRE DE QUEBEC.

La Chambre aborde la délibération des amendements apportés par le sénat au bill (n° 91), tendant à modifier et à refondre les lois relatives à la commission du havre de Québec.

M. BERGERON : De quels amendements s'agit-il ?

Le SOLLICITEUR GENERAL (M. Fitzpatrick) : L'amendement de l'article 40 du bill tend à décréter que, lorsqu'un vaisseau est saisi, il devra être donné une caution relativement à la saisie.

Voici la teneur de l'article 40, ainsi modifié :

40. Toute saisie et toute détention, sous l'empire du présent acte, se feront aux risques, frais et dépens du propriétaire ou armateur du navire saisi, ou du propriétaire des marchandises saisies (*a*) jusqu'au paiement intégral des droits exigibles et des amendes encourues, ainsi que des frais et dépens résultant de la saisie et de la détention, et des frais de la poursuite en condamnation pour l'infraction faite à quelque disposition du présent acte ou d'un règlement en vigueur sous son autorité ; ou (*b*) dans le cas mentionné au paragraphe (*c*) de l'article 38 de cette loi, jusqu'à ce que les dommages causés aient été réparés par le capitaine ou patron, ou l'équipage, ou de leur part, et jusqu'à ce que les dommages-intérêts, dépenses et frais mentionnés dans le paragraphe 2 du dit article aient été payés ; ou—(*c*). Dans tous les cas, jusqu'à ce qu'il ait été donné une garantie suffisante, soit personnelle soit autrement, pour—(i) le paiement de la somme mentionnée au paragraphe (*a*) de cet article ; ou—(ii) le paiement de la somme nécessaire pour les réparations des avaries mentionnées au paragraphe (*b*) de cet article et pour les dommages-intérêts, dépenses et frais qui pourront être adjugés dans toute poursuite intentée contre le propriétaire ou le capitaine du vaisseau.

Le but de ces amendements est de protéger le propriétaire du vaisseau contre toute saisie de ce genre. C'est sur les instances du ministère de la Marine et des Pêcheries que cet amendement est apporté.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Il y a deux autres amendements précédents, aux articles 19 et 38.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Le premier de ces amendements n'a virtuellement aucun effet. Il n'y est question que des rapports qu'on est tenu de transmettre au ministère de la Marine et des Pêcheries. L'amendement de l'article 38 contient un article supplémentaire stipulant une garantie privilégiée sur les vaisseaux, jusqu'à concurrence des avaries subies.

Sir WILFRID LAURIER.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le gouvernement accepte-t-il ces amendements?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Oui ; ce sont des amendement de peu d'importance.

Les amendements sont adoptés.

JURIDICTION DE LA COUR DE L'ECHIQUIER, TOUCHANT LES DETTES DE CHEMINS DE FER.

La Chambre se forme en comité pour délibérer sur le bill (n° 159) touchant la juridiction de la cour de l'Echiquier relativement aux dettes des chemins de fer.—(M. Fitzpatrick.)

(En Comité)

Article 1.

Le SOLLICITEUR GENERAL (M. Fitzpatrick) : Je propose :

Que l'article 1 soit amendé, en y insérant les mots "avant ou après" après le mot "receveur" dans la 18ème ligne.

Le but de l'amendement que je propose est de donner juridiction de nouveau au receveur avant comme après l'échéance de l'obligation.

La motion est adoptée et le bill, ainsi amendé, est adopté en troisième délibération.

AMENDEMENT A LA LOI POSTALE.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 155) tendant à modifier de nouveau la loi postale. M. l'Orateur, le bill à l'étude renferme trois articles. L'article 1 propose d'ajouter à l'article 9 de la loi générale des Postes une disposition autorisant le directeur général des Postes à faire expédier les objets transmissibles en retard, sur paiement d'une taxe supplémentaire, dont il fixera lui-même le chiffre, et en outre d'ajouter au même article 9 un paragraphe autorisant le ministère à établir un système d'indemnité pour la perte des objets de correspondance recommandés, cette indemnité ne devant pas dépasser $25 par pièce quelconque ainsi recommandée. L'article 2 stipule la radiation des mots "à leurs abonnés," de l'article de la loi adoptée en 1894. Le but de cette disposition est de permettre aux éditeurs de journaux qui confient à la poste ce qu'on appelle des numéros échantillons d'y insérer tout ce qu'ils ont coutume d'inclure dans les journaux expédiés du bureau de publication aux abonnés réguliers. Actuellement, les éditeurs sont autorisés à inclure dans les journaux des avis adressés à leurs abonnés les informant que leur abonnement est à la veille d'expirer et les priant de le renouveler, ainsi que des enveloppes destinées à recevoir la réponse et le prix de l'abonnement. C'est par suite du même oubli que ce privilège a été

limité aux journaux, adressés aux abonnés et que les numéros-échantillons s'en trouvaient exclus. C'est l'habitude des éditeurs de journaux d'adresser, de temps à autre, des numéros-échantillons, qui ne rentrent point, par conséquent, dans la catégorie stipulée par l'article de la loi en question, dans sa teneur actuelle, puisqu'ils ne sont point adressés aux abonnés. Je propose de biffer le mot "abonnés," et cela, à la demande de quelques éditeurs.

L'article 3 du bill, relatif à l'avancement accordé aux courriers de la malle sur les chemins de fer, permet de les choisir parmi tous les commis attachés au service postal des chemins de fer. Aujourd'hui, le surintendant est choisi parmi les courriers de la malle qui ont fait virtuellement le service pendant dix ans sur les trains. L'article en question fait disparaître cette restriction, et autorise le choix de tous ceux qui ont été dix ans au service postal des chemins de fer, partie sur les trains, et partie dans les autres branches.

Sir CHARLES TUPPER : Cette disposition semble faire table rase du principe qui veut que l'avancement soit accordé après un certain nombre d'années passées au service, et elle permettrait aux autorités de ne pas tenir compte de l'avancement régulier auquel donnent actuellement droit dix années de service sur les chemins de fer, et de donner cet avancement à des employés qui n'ont pas acquis la même somme d'expérience dans le service postal sur les voies ferrées.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La loi actuelle déclare que, sauf en Colombie Anglaise, personne ne pourra être appelé à la charge de surintendant, s'il ne compte au moins dix années de service, à titre de courrier de la malle ; c'est-à-dire, à moins qu'il n'ait fait dix années de service postal sur les trains.

M. BERGERON : Pourquoi modifier la loi ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Voici pourquoi : c'est qu'il y a des employés qui, sans avoir fait dix années de service postal sur les trains de chemins de fer, comptent toutefois le même nombre d'années au service postal des chemins de fer, ce qui s'entend aussi du service au bureau du surintendant. Il existe des surintendants à Ottawa, à London, à Toronto et autres centres de chemins de fer. Un certain nombre de commis sont attachés au bureau du surintendant, et il pourrait devenir utile de choisir parmi ce personnel. Je puis assurer l'honorable député que je ne vise nullement à un but personnel. C'est le directeur de ce service qui recommande cette modification qu'il juge nécessaire.

M. DAVIN : Il y a, au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest nombre de personnes qui sont intéressées à cette législation, et il m'est avis, que la Chambre ne saurait approuver cette modification, car il est évident qu'elle tournerait au détriment des courriers de la malle sur les chemins de fer. Le directeur général des Postes nous dit qu'il s'agit d'ouvrir un plus vaste champ au choix du personnel destiné à l'avancement. Jusqu'ici l'avancement a été restreint aux courriers de la malle sur les chemins de fer, et voilà que le directeur général des Postes veut élargir les cadres des concurrents, sans se douter qu'il commet une injustice envers un groupe d'employés, les plus méritants qu'il y ait au service du ministère des Postes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce n'est nullement l'objectif du bill. Il est possible qu'un courrier de la malle sur les chemins de fer ait des mérites particuliers, et qu'en conséquence, il ait été transféré du service postal sur les trains au bureau du surintendant. Tout le système du gouvernement, dans le service postal des chemins de fer, tend à récompenser le mérite. Voici un employé de mérite qui a servi cinq ou six ans à titre de courrier de la malle sur les trains ; si on le tranfère au bureau du surintendant, il est fort possible qu'il soit le plus digne de succéder au surintendant lui-même. Ce bill ne tend qu'à récompenser le mérite. Je le répète, je ne vise nullement à un but personnel. Le directeur de ce service a recommandé cette modification, fruit de son expérience ; et lorsqu'il rédigea l'article primitif,—car c'est lui qui en est l'auteur—il n'aurait pas restreint ce choix aux courriers de la malle faisant actuellement le service sur les trains, s'il se fût avisé de la chose.

M. SPROULE : A mon avis, le directeur général des Postes atteindrait tout aussi bien son but en déclarant qu'il sera tenu compte au même titre, tant des années de service au bureau que de celles passées sur les trains de chemin de fer.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est là précisément ce que stipule le bill.

M. SPROULE : Non. Le bill autorise le directeur général des Postes à faire un choix parmi ceux qui n'auraient pas fait le service sur les trains.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je suis bien convaincu qu'il ne saurait être question de transférer au service postal intérieur des chemins de fer, un employé qui n'aurait pas acquis l'expérience voulue au service postal sur les trains de chemin de fer. C'est une branche pratique du service, tout à fait spéciale et il est impossible que le directeur de ce service recommande de nommer au poste de surintendant un commis qui n'aurait pas acquis l'expérience voulue au service postal dans les trains.

M. SPROULE : Pourquoi donc ne le stipulez-vous point dans la loi ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous discuterons la chose en comité.

La motion est adoptée, le bill est adopté en deuxième lecture et la Chambre se forme en comité afin d'étudier le bill.

(En comité.)

Article 1.

M. ELLIS : Le directeur général des Postes voudra peut-être bien nous dire pourquoi il accorde un privilège spécial pour les objets transmissibles en retard. Il me semble que tout le monde, au pays, derait être sur le même pied et jouir du privilège de pouvoir confier leur correspondance à la poste sans taxe spéciale, même à la dernière minute. Il est possible qui si les lettres en retard étaient passibles d'une taxe, il résulterait de là une tendance, de la part des bureaux de poste de ville surtout, à hâter la fermeture des malles et à apporter moins de promptitude à l'expédition des malles ; non pas, sans doute, que la perception de cette taxe pût influencer les directeurs de la poste, mais ils ne tiendraient peut-être guère compte de l'utilité publique dans l'expédition de leur besogne. Le directeur général des Postes est peut-être en mesure de nous éclairer sur ce point.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne saurais croire qu'un directeur de la poste osât, de propos délibéré, modifier l'expédition de la besogne de son bureau, dans le but de taxer le public. Il faut bien, toutefois, fixer un heure pour la fermeture des malles ; car, il reste encore beaucoup de besogne aux employés, après la fermeture des malles, avant qu'elles quittent le bureau pour les trains de chemin de fer ; et c'est au personnel de chaque bureau de juger de l'heure convenable pour la fermeture des malles, car il faut plus de temps pour conditionner une malle volumineuse qu'il n'en faut pour une malle moins encombrante. Il faut donc fixer une heure régulière, tant de minutes avant le départ du courrier pour la gare, afin de permettre au personnel à l'intérieur du bureau de conditionner les malles.

Mais afin de pouvoir éviter les cas d'accidents, ou de répondre aux besoins des personnes qui désirent expédier leurs malles au dernier moment, on veut établir un système qui consistera à placer un fonctionnaire ou un certain nombre de ces derniers là où la chose sera possible, afin de transporter dans le convoi les matières postales qui seront déposées au dernier moment ; et pour couvrir cette dépense additionnelle que le ministère devra encourir, un certain montant sera exigé. Cette taxe sera probablement de un cent pour les choses de dimension comme les lettres, et cela pourra aussi s'appliquer à des paquets plus considérables ; c'est pour cela que le bill dit, " une taxe ou des taxes ", car l'on pourra juger à propos dans la mise en vigueur de cette loi d'imposer une taxe plus considérable qu'un cent pour les objets dont le transport pourrait coûter plus cher. Je crois que ce système donne de bons résultats en Angleterre ; ce n'est pas une chose nouvelle pour moi, mais simplement la mise en vigueur ici d'un système qui a été essayé et considéré comme étant très utile pour le public dans les grands centres des vieux pays.

M. HENDERSON : Dans les petites villes et les villages, on a l'habitude, une fois que la malle est préparée par le directeur de la poste, de confier au courrier les lettres qui sont apportées au bureau de poste en retard, et ce dernier les emporte à la gare du chemin de fer. Je voudrais savoir si le projet de loi actuel va avoir pour effet d'empêcher le courrier chargé du transport des malles de continuer à prendre ces lettres sans qu'il soit imposé sur ces dernières un timbre additionnel.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non. Ce timbre ne sera exigible que lorsque le transport des lettres à la gare après les heures fixées pour la clôture des malles occasionnera une dépense additionnelle au ministère. Je suppose que ce système ne devra s'appliquer que dans les grandes villes. Cette mesure n'est pas proposée dans le but de réaliser des bénéfices, mais simplement pour augmenter les facilités offertes au public.

M. CLARKE : Puis-je demander au directeur général des Postes s'il a étudié la question de savoir comment il allait mettre ce système en vigueur dans les grands centres? Pourrons-nous déposer ces lettres à toutes les succursales du bureau principal, ou bien dans les boîtes aux lettres, ou seulement au bureau principal ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il m'est impossible de fournir à mon honorable ami tous les détails qu'il me demande à ce sujet. Nous commencerons d'abord à mettre le système en vigueur au bureau principal, puis si la chose donne satisfaction, nous l'étendrons aux succursales. L'adoption de l'électricité pour recueillir les lettres pourrait encore révolutionner le service du transport des malles dans les grandes villes comme Toronto, ou aux endroits où l'on peut se servir du système automobile. J'espère qu'avant longtemps, nous pourrons adopter ce système au moins dans certains endroits, où le climat permet de se servir des voitures automobiles. J'ai étudié cette question, mais les résultats obtenus jusqu'ici ne sont pas suffisants pour me permettre de les faire connaître à la Chambre pour le moment.

M. CLARKE : Quel va être le montant de cette taxe ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le bill dit "une taxe ou des taxes." Dans des villes comme Toronto, par exemple, il sera possible d'expédier les lettres et autres matières postales d'un volume peu considérable cinq minutes avant le départ du convoi, au moyen de bicycles. Pour ces matières postales la taxe sera probablement de un cent. Quand il s'agira de colis postaux plus volumineux, et plus difficiles à transporter, il sera peut-être nécessaire d'imposer une taxe plus élevée.

M. BENNETT : Il est possible que le paragraphe "v" tout en ayant un certain mérite, puisse donner lieu à des difficultés. Si je le comprends bien, dans le cas où une personne place un certain montant dans une lettre, disons $25, le ministère promet que si le contenu en est perdu ou volé, il le remboursera. Voilà à mon avis où la difficulté peut se présenter. Supposons qu'une personne malhonnête remette une lettre au directeur de la poste, et la fasse enregistrer, et qu'après cela, elle se plaigne que cette lettre contenait $25.00 mais qu'une fois rendue à destination on s'est aperçu que ce montant était disparu, il s'agirait alors de découvrir quel est celui du réclamant ou du directeur de la poste qui a raison, ou qui doit être tenu de rembourser le montant.

L'honorable directeur général des Postes serait-il assez bon d'expliquer les moyens qu'il y aurait à prendre dans un cas comme celui-là ? Le réclamant serait-il obligé de prendre une action, ou bien le montant serait-il payé d'avance par le ministère ? Je crois que ce paragraphe peut être de nature à encourager la malhonnêteté, et donner naissance à des difficultés sérieuses entre les réclamants et le ministère.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il est possible que l'on ait besoin de faire certains règlements pour la mise en vigueur de ce système. Le paragraphe pourvoit à cette éventualité. Il serait peut-être convenable que l'un de ces règlements consistât à dire que si le déposant entend faire une plainte pour le contenu d'une lettre dans laquelle un certain montant devra être placé, ce montant devra être marqué sur l'enveloppe de la lettre enregistrée, et celui à qui elle est adressée sera tenu de l'ouvrir en présence du directeur de la poste remettant la lettre.

Ainsi, les compagnies d'express ont une certaine manière de cacheter les lettres et d'appliquer leur propre sceau sur ces dernières à différents endroits, ce qui rend pour ainsi dire impossible de les ouvrir sans briser l'enveloppe. Nous allons prendre tous les moyens possibles pour empêcher la fraude. Dans certains pays, la simple livraison de la lettre met fin à toute responsabilité, que cette dernière contienne des valeurs ou non. En Angleterre, je crois qu'ils assurent presque tous les objets enregistrés, la prime d'assurance se payant au moyen d'une taxe d'enregistrement, et il n'est pas nécessaire de faire la preuve de la perte subie. S'ils sont incapables de livrer le paquet, ils supposent que ce dernier doit contenir le montant assuré grâce à la taxe payée à cette fin, exactement comme dans le cas d'une police d'assurance sur la vie, qui est considérée comme étant une preuve du montant de l'assurance.

M. BENNETT : Le règlement proposé pourrait lui-même donner naissance à cette fraude. Il est possible qu'une lettre en arrivant à destination et lorsqu'elle sera ouverte par le directeur de la poste ne contienne aucun argent, et celui qui l'a expédiée peut être prêt à jurer qu'il a placé dans cette lettre un certain montant, bien que quand on l'a reçue, elle ne contînt rien, et le résultat de cela c'est que le ministère sera obligé de payer le montant.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Certainement.

M. BENNETT : Ne serait-ce pas là vouloir encourager le vol, car un homme pourrait placer un morceau de papier brun dans la lettre pour la faire paraître plus grosse, puis déclarer qu'il a placé telle somme dans l'enveloppe.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'y a rien qui empêche de prendre les mêmes précautions au commencement qu'à la fin, c'est-à-dire d'obliger l'expéditeur à placer son argent dans l'enveloppe en présence du directeur de la poste, qui pourrait ensuite cacheter lui-même l'enveloppe. Si plus tard la lettre venait à être perdue, ou son contenu enlevé, nous pourrions faire la preuve de ce qu'elle contenait.

M. DAVIN : La taxe sera sans doute déterminée au moyen d'une certaine échelle de droits ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui, mais le montant de la taxe n'est pas encore déterminé. Nous allons nous efforcer de la fixer à un montant aussi faible que possible, et afin d'empêcher que le gouvernement ne se trouve pas en perte.

M. BENNETT : A l'encontre de la déclaration de celui qui fera la remise, il y aura la déclaration du directeur de la poste, et qu'arrivera-t-il dans un cas comme celui-là ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est là une question de preuve.

M. DAVIN : L'honorable ministre sait-il quelle sera la taxe la plus basse imposée ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je suis incapable de discuter cette taxe pour le moment. La taxe d'enregistrement actuelle de 5 cents est assez élevée. J'ai discuté la question avec le comptable du ministère, et nous en sommes arrivés à la conclusion que la taxe minimum disons pour un montant de $5, pourrait être de un cent ou deux pour l'assurance, cette taxe pourrait être augmentée d'environ un cent pour cha-

que $5 additionnel jusqu'à concurrence de $25.00, ou quelque chose dans ce genre-là.

M. ROSS-ROBERTSON : Tous les amendements contenus dans ce projet de loi sont excellents, et, à mon avis, ils sont en harmonie avec l'administration progressive de ce ministère. Cette idée de faire payer une taxe de cette nature nous vient de l'Angleterre et devrait être mise en pratique dans les grands centres et les villes, et s'applique uniquement au bureau central de la poste et aux bureaux situés près des gares de chemins de fer ; mais je voudrais surtout savoir si ce système s'appliquera aux paquets expédiés par la malle comme aux lettres. Je voudrais aussi savoir ce que l'on veut dire en retranchant les mots "aux abonnés", tel qu'indiqué dans le deuxième paragraphe.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En réponse à la première question, je dois dire que les termes de l'article sont assez larges pour pouvoir s'appliquer à toutes les matières postales. Les mots "matières postales", dans l'acte des postes comprennent tout ce qui peut être expédié par la malle. Le projet de loi dit, "objets transmissibles", dans la troisième ligne du paragraphe U, mais je crois, qu'en commençant, il serait bon de ne les appliquer qu'aux lettres seulement, et plus tard, à mesure que nous pourrons développer le système, nous les appliquerons à tous les objets transmissibles par la malle.

Relativement à la deuxième question, pourquoi retranche-t-on les mots "aux abonnés", l'acte des postes chap. 54 statuts de 1894, contient une clause imposant une amende à celui qui place dans un journal d'autre chose que des comptes et des reçus de la part des éditeurs des journaux, des circulaires imprimées demandant des abonnements, et les enveloppes imprimées adressées par ces éditeurs à leurs abonnés. Ces derniers objets seulement peuvent être placés dans des journaux envoyés par des éditeurs à leurs abonnés. Ces derniers peuvent être placés dans les journaux expédiés par les éditeurs à leur abonnés, et le paragraphe propose de retrancher les mots "aux abonnés", afin de permettre aux éditeurs de journaux de placer des circulaires dans des numéros spécimens de leur journal, demandant des abonnements, et expédiés à des gens qui ne sont pas des abonnés.

M. CLARKE : Au sujet de ce paragraphe U, je crois que pour que ce système de transmission des objets en retard, soit de quelque utilité aux populations des villes, il ne faut pas qu'il s'applique seulement aux lettres déposées au bureau de poste central, mais qu'il s'applique aussi à certaines succursales qui pourront être indiquées aussitôt que la loi devra être mise en vigueur. J'espère donc que si ce projet de loi est mis en vigueur, il s'appliquera aux bureaux de poste situés dans les différents quartiers des grandes villes, comme Toronto, afin que les lettres puissent être déposées à ces succursales.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je suis bien prêt à admettre que ce que vient de dire l'honorable préopinant serait dans l'intérêt du public, et l'honorable député peut être certain que je me souviendrai des remarques qu'il a faites à ce sujet et que je m'efforcerai des les mettre en vigueur, mais il ne faut pas oublier non plus que je dois agir avec prudence et une certaine lenteur dans cette affaire.

M. HENDERSON : Relativement à un paragraphe qui traite de l'enregistrement, je ferai remarquer au directeur général des Postes que ce système pourra offrir une certaine difficulté pour les paquets contenant d'autres choses que de l'argent. Par exemple, supposons qu'une personne met un anneau dans une lettre recommandée, en disant que la valeur de ce dernier est de $25, alors qu'il est possible que ce dernier ne vaille pas 5 cents. Comment fera-t-on pour s'assurer de sa valeur ? Le directeur de la poste verra bien le contenu, mais il sera incapable d'en déterminer la valeur. Si l'objet est perdu, son propriétaire pourra recevoir $25 pour un objet qui ne vaut pas $1. Comment fera-t-il pour résoudre une difficulté de cette nature ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si une personne expédie dans une lettre un objet qu'il dit valoir $25, et qu'il paye la taxe requise pour une assurance de $25 ; et si cet objet est perdu en route, c'est là un des cas auxquels l'assurance s'appliquerait. Ce cas diffère quelque peu de celui qui a été indiqué par l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) et dans lequel il supposait qu'aucun objet avait été déposé dans la lettre. Mais si cet objet est dûment déposé, quelles que soient les fraudes commises, elles sont censées commises, disons par les fonctionnaires du bureau de poste, parce que la lettre est confiée à la garde de ces derniers depuis qu'elle y a été déposée. Mais il y a si peu d'objets expédiés par la malle qui sont perdus que même en supposant qu'il y ait certaines chances à courir, elles ne sont pas assez nombreuses pour engager quelqu'un à payer la taxe d'assurance exigée sur une somme de $25 avec l'espoir que cet article ne se rendra pas à destination.

M. SPROULE : Si j'ai bien compris, cette expédition des objets transmissibles en retard ne s'applique qu'aux grandes cités ou villes, et non aux petites villes et aux villages ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il est impossible pour le moment de dire jusqu'à quel point ce système sera applicable. Il sera mis en pratique dans chaque endroit où il pourrait être d'une secours raisonnable au public. Mais dans le plus grand nombre des petits villages ce

système ne serait d'aucune utilité. A chacun de ces endroits, il y a un courrier qui est chargé de transporter les malles à la gare, que les lettres soient placées dans un sac ou qu'elles lui soient données personnellement au dernier moment pour joindre le convoi qui va passer. Je ne vois pas en quoi nous pourrions aider au public en adoptant ce système à de tels endroits. Mais dans les grands centres, la quantité des objets expédiés par la malle est tellement considérable que l'heure de la clôture est fixée bien avant l'heure du départ du convoi. Cette mesure est nécessaire pour permettre de préparer la malle, mais il n'en est pas de même dans les petites villes et villages, parce que les quelques lettres déposées en retard sont transportées par le courrier comme faisant partie de son entreprise.

M. SPROULE : Voici ce qui m'a fait poser cette question. La clôture des malles a lieu à une certaine heure de la soirée, mais elle pourrait l'être beaucoup plus tard et arriver quand même en temps pour le convoi. Dans un cas comme celui-là, ce système serait très commode. Dans le plus grand nombre des petits villages, la clôture des malles a lieu à huit ou neuf heures.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Voulez-vous parler du bureau de poste même ?

M. SPROULE : Ces malles sont fermées à 8 ou 9 heures, mais elles pourraient l'être beaucoup plus tard et arriver quand même à temps pour prendre le convoi. Dans un cas comme celui-là, ce nouveau système serait aussi utile que dans une ville.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est l'inspecteur qui détermine l'heure de la clôture des malles. Il n'y a pas d'heure fixée pour la fermeture des bureaux de poste ; les directeurs de la poste sont censés les garder ouverts jusqu'à une heure raisonnable dans la soirée. Je ne crois pas qu'il soit possible d'obliger le directeur de la poste à garder son bureau ouvert jusqu'à une heure avancée de la nuit, afin de pouvoir recevoir les quelques lettres qui seraient déposées en retard.

M. SPROULE : Les lettres en retard pourraient être déposées dans une boîte après la fermeture de bureau de poste, et s'il était possible d'obtenir que ces lettres soient transportées jusqu'au convoi en plaçant sur chacune d'elles un timbre spécial, cela serait de la plus grande utilité pour le public.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Partout où il sera possible d'appliquer le système dans l'intérêt public, il le sera. Chaque bureau de poste se trouve placé dans des conditions spéciales ; il est donc impossible d'établir une règle générale pour tout le pays.

M. HENDERSON : Je crois que le directeur général des Postes ferait bien soit dans ce bill ou au moyen d'un règlement d'indiquer les bureaux de poste auxquels ce système des lettres en retard devra s'appliquer. Le directeur de la poste d'une petite ville de 1 ou 2 milles âmes peut se trouver dans l'impossibilité de mettre ce système en pratique. Cependant, il peut se trouver à perdre sa place ou à être reprimandé pour ne pas avoir suivi ces instructions. Il serait donc à désirer que chaque directeur de la poste connût parfaitement son devoir sous ce rapport.

M. BRITTON : C'est avec plaisir que j'ai entendu l'honorable directeur général des Postes (M. Mulock) déclarer que cette mesure n'aura pas pour effet de faire disparaître les moyens qui existent déjà d'expédier les lettres au convoi quelques instants avant son départ. Je remarque qu'il y a une grande différence dans les heures de la clôture des malles et de leur expédition aux différents bureaux de poste. Dans certaines villes de l'Ontario, vous ne pouvez pas expédier une lettre à moins qu'elle ne soit déposée au bureau de poste à 8 ou 9 heures dans la soirée, tandis qu'à d'autres endroits, ces lettres sont reçues et expédiées jusqu'à minuit. Il en est ainsi dans la vile de Kingston où je demeure.

Ce système doit suffire pour la plus grande majorité des lettres ; et il doit être très rare qu'une lettre soit déposée à la poste passé cette heure. Mais, si j'ai bien compris, le directeur général des Postes se réserve simplement le droit d'accorder de nouvelles commodités où elles n'existent pas encore, et le projet de loi stipule qu'une certaine taxe peu élevée sera payée pour la mise en pratique de ce service. C'est là à mon avis un amendement de la plus grande importance à l'acte des postes, et il sera facile de faire des règlements pour sa mise en vigueur.

Relativement à l'assurance des objets expédiés par la malle et enregistrés, je suis persuadé que le ministère des Postes va retirer un certain revenu de ce chef, parce que bien peu des lettres enrégistrées s'égarent, et une portion infime des sommes d'argent considérables expédiées par la poste est perdue. Il est vrai que nous entendons dire quelques fois qu'un certain montant a été perdu, mais lorsque vous prenez en considération les sommes considérables qui sont expédiées par cette voie, cette perte doit représenter une bien faible partie du tout. Il ne peut y avoir de doute qu'un grand nombre de ceux qui expédient ces lettres ne profitent de l'avantage qui leur est offert pour assurer le contenu de ces lettres, et ce système sera une source de revenu pour le ministère des Postes. Je crois que ces réformes sont très à propos.

M. DAVIN : Je ne crois pas que le danger prévu par l'honorable député qui siège en arrière de moi relativement aux lettres en retard ait sa raison d'être. Je me permettrai de demander au directeur général des

Postes s'il n'existe pas en Angleterre des boîtes spécialement destinées à recevoir les lettres en retard. Les lettres sont déposées dans ces boîtes et lorsque le temps est arrivé d'expédier les lettres en retard, les commis vont les chercher. J'ignore si ce système est réellement en vigueur.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois qu'il existe un grand nombre de bureaux dans la ville de Londres où les lettres en retard sont déposées et estampillées d'une manière particulière.

M. ROSS ROBERTSON : Ce n'est pas un timbre particulier.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je suis sous l'impression contraire.

M. ROSS ROBERTSON : Je sais qu'il existe un certain nombre de boîtes où l'on dépose les lettres en retard dans les différents quartiers de la cité.

M. MOORE : Cet article donne le droit au directeur général des Postes, non seulement de fixer une taxe sur les objets transmissibles en retard, mais aussi le droit de faire les règlements qu'il jugera nécessaires pour la mise en pratique de ce système. Il a sans doute entendu dire que des difficultés ont souvent lieu entre les directeurs de la poste et ceux qui ont affaire à ces bureaux relativement à l'émission des mandats de poste et à l'expédition des lettres recommandées. Dans un grand nombre de bureaux de poste dans les villes où passent des chemins de fer les malles doivent être expédiées à une heure particulière, et si une personne désire obtenir un mandat de poste, et que le directeur de la poste n'ait pas le temps de le préparer, et de préparer en même temps sa malle pour l'expédier, il arrive souvent que cela donne lieu à des mécontentements. Je crois qu'il serait préférable de faire certains règlements qui exempteraient les directeurs de la poste d'émettre des mandats de poste et d'enrégistrer des lettres durant un certain espace de temps avant que la malle soit expédiée. Il est possible que des règlements en ce sens existent, mais dans la négative, il serait à propos de faire de tels règlements et d'éviter les difficultés qui ont eu lieu à ce sujet.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois posséder actuellement des pouvoirs suffisants pour faire les règlements proposés par l'honorable député comme devant servir à régler les devoirs des directeurs de la poste. Mais, s'il en était autrement, je me ferai un devoir de prendre ses remarques en sérieuse considération.

Article 3.

M. DAVIN : Quant à ce qui concerne cet article, l'honorable directeur général des Postes admettra avec moi que le comité a fait preuve de beaucoup de bonté en permettant que ce bill fût adopté moins le dernier article qu'il a été convenu de laisser de côté. Si ce dernier article était adopté, une justice serait commise à l'égard des courriers sur les chemins de fer.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je demande à l'honorable député la permission de lui dire que l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) a fait une proposition que je suis disposé à accepter. Il croit que les contrôleurs pourraient peut-être recommander quelqu'un comme surintendant, ou qu'une personne serait choisie comme surintendant, laquelle n'aurait jamais exercé les fonctions de courrier sur les chemins de fer. Afin d'éviter tout éventualité de cette nature, je serais bien disposé à rédiger cet article de manière à ce qu'il fût bien compris que le surintendant devrait être choisi parmi ceux qui font partie du service postal sur les chemins de fer non depuis dix ans, mais bien depuis cinq ans en qualité de courrier sur chemins de fer. Avec une stipulation de ce genre, le danger que prévoit l'honorable député ne sera plus à redouter.

M. DAVIN : Je crois que l'injustice à l'égard de ces hommes continuera d'exister. Il est impossible que l'on ne puisse pas trouver un surintendant parmi une classe d'hommes aussi intelligente et aussi nombreuse. Mais si cela devait être de nature à nuire à l'efficacité du service, je me rendrais immédiatement aux raisons exprimées par l'honorable ministre. Mais je ne vois aucune raison pouvant nécessiter ce changement. Je voterai certainement contre l'adoption de cet article.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : A sa troisième lecture.

M. DAVIN : Non, nous allons voter contre son adoption maintenant.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si l'honorable député comprenait parfaitement la mise en pratique de ce système, il ne ferait pas cette proposition. Je voudrais lui en faire comprendre la valeur, parce que nous voulons tous deux arriver au mêmes résultats. Nous pouvons trouver un exemple du service postal sur chemins de fer dans la ville d'Ottawa. Dans cette dernière ville, le service postal est composé des courriers sur chemins de fer, du surintendant et des employés du bureau de ce dernier. Ces derniers employés ont déjà servi durant un espace de temps plus ou moins long comme courriers sur chemins de fer ; ce sont probablement ceux qui ont le plus d'expérience dans l'administration du service local.

M. DAVIN : Quel est le nombre des employés de ce bureau ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ils doivent être au nombre de quatre ou cinq. Dans la ville de Toronto, il y en a peut-être une demi-douzaine. Ces positions

dans le service intérieur sont très recherchées par les courriers sur chemins de fer. Plusieurs de ces derniers deviennent incapables de voyager sur les convois. Ce service est très fatigant, et nous sommes souvent obligés de prendre des employés qui sont dans le service extérieur pour les placer dans le service intérieur par suite d'incapacité physique, mais qui possèdent encore toutes les qualités voulues pour administrer cette branche du service et y maintenir la discipline. Il serait malheureux et injuste, si un courrier sur chemins de fer, qui est promu du service intérieur au service extérieur à cause de ses mérites, était privé de la chance de devenir surintendant, parce qu'il n'a pas fait le service durant dix ans sur les chemins de fer. Je suis convaincu que mon honorable ami ne veut pas commettre d'injustice envers les membres du service interne.

M. DAVIN : Combien y en a-t-il dans le service interne à Toronto ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Peut-être dix commis du courrier, si je ne me trompe.

M. DAVIN : Combien y a-t-il de commis préposés au transport du courrier par chemin de fer dans la division de Toronto ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois en avoir mentionné quarante-un. Eh bien ! je veux éviter l'accident de voir devenir surintendant un homme qui n'a pas acquis une réelle expérience pratique du transport du courrier par chemins de fer : mais je ne crois pas que nous devions ôter tout espoir de promotion à la surintendance aux commis du courrier transférés dans le service interne à raison de leur mérite spécial, soit par accident, soit par suite de la ruine de leur santé, ne leur permettant plus de remplir leurs fonctions sur les trains. Je suis disposé à faire droit à la critique du député de Grey-est (M. Sproule), en insérant certaine restriction de nature à exiger que le surintendant ait voyagé au moins cinq ans sur les trains et passé le reste du temps ailleurs dans l'administration, concernant le transport du courrier par chemins de fer.

M. WALLACE : La défense de l'article de la part du directeur général des Postes est plus recommandable que les articles mal digérés que nous avons déjà adoptés. Il a rendu justifiable l'insertion de cet article par l'amendement qu'il est disposé à accepter, statuant que les commis d'un bureau devront avoir exercé au moins cinq ans sur les trains les fonctions de commis préposés au service du courrier par chemin de fer.

M. DAVIN : Il y a quarante-un commis du courrier en activité et le directeur général des Postes prétend que, pour l'efficacité de l'administration des postes, il lui faut tourner le dos, disons à Toronto, à ces 41 commis, pour s'adresser à ces fonctionnaires du service interne.

M. ELLIS : Oh ! non, ce n'est pas cela.

M. DAVIN : Je sais qu'il peut les choisir parmi les 41, mais il y a le fait brutal que le service extérieur renferme 41 fonctionnaires qui ont jusqu'à présent été en lieu de s'attendre à une promotion. Comme il le dit lui-même, c'est un service désolant.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai dit un service rigoureux.

M. DAVIN : Soit. Eh bien ! la rigueur rend désolant. Le service est rigoureux au Manitoba et au Nord-Ouest, où les nuits sont froides en hiver, et cependant vous diminuez les chances de promotion des commis préposés au transport du courrier par chemins de fer faisant maintenant partie du service actif de ce transport. Le comité, je crois, en arrivera à la conclusion qu'il est injuste d'adopter une ligne de conduite de cette nature.

M. ELLIS : Mon honorable ami (M. Davin) a le sens tout à fait logique. La chose me paraît absolument simple. Ces fonctionnaires du service interne sont ordinairement des personnes ayant rempli la charge de commis préposé au transport du courrier par chemins de fer, et il serait un peu déraisonnable de leur refuser l'avantage d'être promus simplement parce qu'on les a placés à l'intérieur. Tout homme employé au service du transport des malles par chemins de fer devrait pouvoir aspirer à être promu relativement à ce service. La disposition de l'honorable directeur général des Postes statuant que les fonctionnaires devront voyager cinq ans sur les trains, est libérale pour ceux-ci.

M. DAVIN : Voici l'article auquel a trait l'amendement :

Si ce n'est à la Colombie Anglaise, nul ne sera apte à être nommé surintendant, s'il n'a rempli au moins dix ans les fonctions de commis préposé au transport des malles par chemin de fer.

En vertu de cet article, pas un seul de ces six fonctionnaires du service interne, qui n'exerce pas ses fonctions depuis dix ans, ne pourrait être choisi, et ce que l'honorable ministre veut faire maintenant, sur le conseil de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) c'est de dire, ou du moins, ce qui est l'équivalent, de statuer que :

Si ce n'est à la Colombie Anglaise, nul ne sera apte à être nommé surintendant s'il n'a rempli au moins dix ans les fonctions de commis préposé au transport des malles par chemin de fer.

M. ELLIS : C'est cela, ce n'est pas si mauvais.

M. DAVIN : Si c'est ainsi qu'il entend faire la chose, aucun des commis préposés au service du courrier par chemin de fer ne pourrait alors, après avoir exercé ces fonctions durant cinq ans, être crée surintendant.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'article sera alors conçu en ces termes :

Si ce n'est à la Colombie Anglaise, nul ne sera apte à être nommé surintendant s'il n'a été employé au moins dix ans dans l'administration concernant le transport des malles par chemin de fer, période dont la moitié au moins devra avoir été passée dans l'exercice des fonctions de commis préposé au transport du courrier par chemin de fer.

C'est-à-dire qu'on devra avoir passé dans l'administration concernant le transport des malles par chemin de fer une période de dix années dont la moitié devra avoir été consacrée à l'accomplissement des fonctions de commis préposé au transport du courrier par chemin de fer.

M. CLARKE : Je voudrais savoir du directeur général des Postes si ceux qu'on a choisis déjà pour exercer les fonctions de surintendant avaient eu dix années dans le service des malles par chemin de fer ?

A-t-on trouvé des inconvénients à choisir des hommes ayant rempli dix ans les fonctions de commis préposé au service des malles par chemin de fer, et ces hommes ont-ils acquis de cette manière la compétence requise pour exercer les fonctions de surintendant ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il y a toujours eu des surintendants dans l'administration, et je n'en ai dérangé aucun si ce n'est là où leurs fonctions avaient trait à des centres qu'on a abolis. Je n'ai jamais eu occasion de voir si les surintendants actuels avaient ou non passé dix ans dans l'administration, les ayant acceptés come je les ai trouvés. J'ai fait une seule nomination de surintendant, ce fut dans le cas de M. Plumb de la division d'Ottawa. C'est là, je crois, la seule nomination de surintendant que j'aie eue à faire. M. Plumb a été nommé surintendant sur ma recommandation le 1er juillet 1897. Il avait été nommé commis du courrier le 23 mai 1882, et il avait ainsi été 15 ans dans l'administration des malles par chemin de fer.

M. CLARKE : Je voudrais savoir de l'honorable ministre si M. McLeod a voyagé plus de dix ans sur les trains ?

Le DIRECTEUR GENERFAL DES POSTES : Dans quelle division se trouve-t-il ?

M. CLARKE : Dans la division de Toronto ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne me rappelle pas son cas. J'ai nommé seulement ceux que le contrôleur a choisis. Je ne connais pas tous les commis du courrier. Le contrôleur est un ancien fonctionnaire du département, il a organisé cette division de l'administration, et j'ai agi d'après toutes les recommandations qu'il a faites. Je ne me considère pas assez compétent pour reviser ses décisions, car sa division comporte une forte responsabilité. Il est responsable envers moi, et naturellement je le suis envers le parlement, du choix fait.

M. DAVIN : L'honorable ministre voudrait-il dire quel concours de circonstances lui suggère cete réforme ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Eh bien ! Je dirai d'abord à l'honorable député (M. Davin) que je n'ai absolument pas d'autre objet en vue que de rendre la mesure utile à l'administration publique. Avant tout, s'il soupçonne qu'il s'agit de quelqu'un, qu'il se détrompe, car ce n'est pas le cas. Le contrôleur a appelé mon attention sur cette disposition de la loi. Il ne trouve pas sage d'exclure les membres du personnel du service du courrier par chemin de fer, exerçant leurs fonctions à l'intérieur, du droit d'être promus à la charge de surintendant. Il veut pouvoir choisir parmi les commis en activité du courrier les hommes les plus compétents de l'administration pour occuper la charge de surintendant ou de sous-surintendant. Aujourd'hui, s'il voulait transférer dans le service interne un commis préposé au transport de la malle par chemin de fer ayant rempli ses fonctions huit ou neuf ans seulement, il rendrait pour toujours cet homme inapte à devenir surintendant. Cet état de choses n'est pas désirable. Cela le rendrait inapte à être promu dans le cas où surviendrait une vacance. Ce bill augmente seulement la classe de ceux qui pourront être choisis surintendants, tout en la limitant à ceux qui sont employés à faire fonctionner réellement le service des malles par chemin de fer ; et quand j'aurai changé le temps, en le fixant à au moins cinq ans, mon honorable ami devrait être satisfait.

M. DAVIN : Sur le conseil de qui la promotion doit-elle être faite ? L'honorable ministre reçoit l'avis de quelqu'un. Qui le conseille ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le contrôleur.

M. DAVIN : Ceux qui se trouvent dans le bureau sont-ils constamment en contact avec le contrôleur ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, pas dans son bureau. Un surintendant lui est inférieur ; le contrôleur est placé au-dessus de tous. Il ne vient pas en contact avec les fonctionnaires du bureau, excepté peut-être à Ottawa. Il est fixé à Ottawa, tandis que les surintendants et les personnels exercent leurs fonctions dans les grandes villes et dans les centres de chemin de fer du Canada. Il peut ne pas les voir plus fréquemment que les commis préposés au transport du courrier par chemin de fer.

M. BENNETT : Lorsqu'un homme accepte à présent un emploi subordonné à la charge dite de surintendant du service des malles par chemin de fer, il l'accepte en pleine connaissance de ce que seront ses

fonctions. C'est-à-dire qu'il sait que ses fonctions seront de la nature de celles ressortissant exclusivement aux commis du service interne. La position de commis préposé au transport des malles par chemin de fer est l'une de celles dont les fonctions offrent les plus grands dangers, et un accident grave a rarement lieu sans qu'un commis du courrier soit trouvé parmi les morts et les blessés. En outre, la santé de ces commis est fort exposée, car, obligés d'enlever leur surtout pour travailler à l'expédition de leur besogne, dans un wagon chauffé en hiver, il leur faut ouvrir la porte de celui-ci à toutes les quelques minutes, s'exposant ainsi à prendre froid ; et l'on a constaté, je crois, que peu d'entre eux atteignent un âge avancé. Ces commis savent maintenant qu'après avoir passé dix ans dans l'administration ils peuvent arriver à la position plus enviable de surintendant du service des malles par chemin de fer ; mais en vertu du système proposé par ce bill, un commis du service interne qui est resté éloigné de ces dangers peut obtenir cette promotion.

M. McLeod a sous ses ordres un M. Croker, dans la division de Toronto. Je le connais personnellement, et à ma connaissance il a été plus de dix ans dans cette division postale. Eh bien ! le directeur général des Postes pourrait nommer M. Croker à la position de surintendant, si seulement il a voyagé cinq ans sur les trains, bien qu'il ait pendant des années accompli la tranquille besogne des fonctions internes du bureau. Il y a dans la division de Toronto des commis qui, à le supposer d'après leur âge, voyagent sur les trains depuis au delà de 25 ans, acceptant tous les dangers auxquels leur vie et leur santé sont exposées, et cependant si cette disposition devient en vigueur, le contrôleur pourrait recommander à la position de surintendant un homme ayant rempli ces fonctions-là seulement durant cinq ans.

Il me semble que cet article est injuste pour ceux qui ont voyagé sur les trains durant un bon nombre d'années.

Ce qui preuve le mieux que l'amendement n'est pas nécessaire, c'est que lors de l'organisation du service postal actuel, tous ceux qu'on a choisis pour les nommer surintendants étaient des commis ayant voyagé sur les trains.

L'honorable député (M. Davin) signale que le contrôleur, dans ses allées et venues par le pays, viendra nécessairement en contact avec les commis des différents bureaux divisionnaires, et fera probablement des connaissances dans ces bureaux, alors que tout probablement il ne rencontrera pas des commis voyageant sur les trains. Il en résulterait peut-être que le contrôleur choisirait des hommes employés dans les bureaux, et non des hommes exclusivement employés au service du transport des malles par chemin de fer. Vu les dangers que courent la santé et la vie de ces commis du courrier, je ne crois pas qu'on dût faire disparaître par ce bill leur espoir d'avancement.

M. MOORE : La prétention soutenue par l'honorable député (M. Bennett) est très forte, mais il me semble que ce dont le pays a besoin c'est qu'un homme ait assez d'expérience relativement au transport des malles par chemin de fer pour faire un fonctionnaire compétent. Si dix années passées dans l'exercice de ces fonctions sont susceptibles de mettre en danger la santé d'un homme, il vaudrait mieux changer ces fonctions après cinq ans de service, que de les continuer jusqu'à ce que la santé de ces hommes soit ruinée. Cinq années suffisent pour mettre un homme au fait de tous les détails de la besogne de la division pour laquelle il est nommé, et par suite je trouve raisonnable la proposition du ministre.

L'article amendé est adopté.

M. CLARKE : Le directeur général des Postes a promis à la dernière session, je crois, qu'il étudierait le question concernant l'assurance de la vie des commis préposés au transport des malles par chemin de fer. Comme l'a fait remarquer l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett), ces commis ont des fonctions particulièrement ardues à remplir, et il leur faut exécuter ces fonctions dans une partie du train où, s'il arrive un accident, ils sont spécialement exposés à être blessés. Le directeur général des Postes a-t-il fait quelque chose en vue de l'élaboration d'un projet tendant à procurer une certaine protection aux familles des commis du courrier, dans le sens de l'assurance de la vie de ces fonctionnaires ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne pense pas avoir promis de présenter un projet de cette nature. Je reconnais les dangers spéciaux auxquels s'exposent ces fonctionnaires, mais peut-être sont-ce des dangers qu'il leur faut accepter. Lorsqu'il y a des accidents, ils ont leur recours contre la compagnie de chemin de fer, si celle-ci est responsable de cet accident ; et je sais que dans beaucoup de cas leur responsabilité a été reconnue. Ainsi, il est arrivé dans le trajet de Toronto à Ottawa, un accident où un commis préposé au transport des malles a été tué et un autre gravement blessé, et j'ai été informé que le commis blessé avait reçu une indemnité considérable de la compagnie de chemin de fer. Depuis que je dirige mon département, j'ai eu à m'occuper d'un certain nombre de cas où l'on ne possédait pas de recours contre le chemin de fer, et la Chambre a été assez bonne d'adopter plusieurs propositions accordant des allocations à titre de secours, Tant que le parlement sera disposé à agir de cette manière, et en attendant l'adoption de quelque autre projet, voilà peut-être la meilleure assurance que les commis du courrier puissent avoir.

J'ignore que le parlement soit prêt à assumer une responsabilité légale au sujet des commis du courrier, cela aurait simplement l'effet de libérer les compagnies de chemins

de fer. Le pays ne devrait pas se charger de la responsabilité des compagnies de chemin de fer, si celles-ci, qui sont en premier lieu responsables, doivent indemniser la victime de l'accident.

M. DAVIN : Je désire demander au directeur général des Postes s'il a considéré le sujet que je lui ai soumis aux sessions précédentes, consistant à accorder aux commis du courrier au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest une allocation supplémentaire pour faire face à la différence du coût de la vie là-bas comparativement aux autres parties du pays, allocation supplémentaire dont ces fonctionnaires ont été privés. Je désire que l'honorable ministre considère cela.

Le bill est rapporté, lu en troisième lecture et adopté.

PROTECTION DES EAUX NAVIGABLES.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Je propose le deuxième lecture du bill (n° 137) destiné à amender de nouveau la loi concernant la protection des eaux navigables. Lorsque j'ai présenté le bill, j'en ai expliqué l'objet et la portée. Il s'agit d'une disposition déclaratoire pour enlever un doute quant au sens de la loi défendant de jeter du lest dans les cours d'eau navigables d'une profondeur de moins de 12 brasses. On a soulevé la question de savoir si la loi empêcherait les gardiens de ports d'exercer leur discrétion pour permettre de jeter le lest à certain endroit dans les limites d'un port public. Le bill renferme une condition déclarant que la loi ne met pas obstacle aux dispositions de la loi concernant les capitaines de port à cet égard. C'est le seul changement fait.

M. WALLACE : J'aimerais à signaler au ministre que la rivière Ottawa est aujourd'hui remplie de sciure de bois, confiée au courant et gâtant la rivière, chose qui existe depuis des années malgré le statut le défendant. J'aimerais entendre le ministre expliquer à la Chambre pourquoi il laisse ouvertement violer la loi sous ses yeux mêmes, chaque jour.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député ne devrait pas en parler de cette manière, et me demander pourquoi je laisse violer la loi sous mes yeux. Je ne suis pas spécialement chargé de la chose. La loi rend toute personne jetant de la sciure de bois dans la rivière passible de pénalité, et n'importe qui peut instituer une poursuite à ce sujet.

M. WALLACE : Le gouvernement n'a-t-il pas accordé de permission ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, le terme de tout cela est expiré. Le gouvernement n'a pas donné de permission. Le parlement a prolongé l'exemption concernant la rivière Outaouais jusqu'au 1er juin dernier. Je dois dire, en justice pour quelques-uns de ceux qui jettent encore de la sciure de bois dans la rivière, qu'on a fait une expérience l'an dernier en vue d'utiliser cette sciure de bois ; et je suis informé par ceux qui ont entrepris cette expérience que ses résultats ont été éminemment heureux, et qu'ils construisent de fait maintenant, sur les fondements de l'ancienne scierie de Booth, incendiée il y a quelques années, un incinérateur considérable destiné à consumer la sciure de bois. On consacre un fort montant d'argent à la construction de cet incinérateur, et un fort montant sera également affecté à son fonctionnement. Je possède une lettre de M. Booth dans laquelle il me déclare cela, lettre que je serai heureux de produire lorsque nous siégerons en comité des subsides. Il espère que la sciure de bois non seulement ne sera pas jetée dans la rivière, mais qu'il en sera fait un usage des plus lucratifs par les auteurs de l'entreprise.

M. WALLACE : Supposons qu'il n'y aurait pas d'établissement de ce genre, comme aujourd'hui.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Alors, ils sont responsables des pénalités envers tous ceux qui jugeront à propos de poursuivre.

La motion est adoptée, le bill lu en deuxième lecture, considéré, rapporté, et adopté en troisième lecture.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la séance levée à 11.30 p.m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, le 29 juin 1899.

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

PRIÈRE.

DELAI POUR L'AFFICHAGE DES BILLS D'INTERET PRIVE.

M. SCRIVER : Je propose :

Que le délai pour l'affichage des bills d'intérêt privé, aux termes de la règle 60, soit réduit d'une semaine à trois jours, pendant le reste de la session, conformément à la recommandation contenue dans le huitième rapport du comité des bills d'intérêt privé.

PREMIERE LECTURE.

Le bill (n° 166) concernant le chemin de Témiscouata.—(M. McAlister.)

Le bill (n° 165) constituant en corporation la Compagnie d'amélioration du fleuve Yukon et du lac Atlin.—(M. Belcourt.)

Le bill (n° 164) (émanant du Sénat) concernant les compagnies de prêts.—(M. Fielding.)

Le bill (n° 163) (émanant du Sénat) destiné à amender de nouveau la loi des liquidations.—(M. Fielding.)

ERREURS TYPOGRAPHIQUES DANS LES PROCES-VERBAUX.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER: M. l'Orateur, je désire signaler certaines erreurs typographiques dans les procès-verbaux de la Chambre des communes en date du 28 juin 1898, où se trouve imprimée la motion que j'ai faite à cette date-là. A la page 530, vers la 17e ligne du haut de la page, on aurait dû imprimer "1896" au lieu de "1899". A la même page, vers la 18e ligne, à la suite du nom de l'honorable Clifford Sifton, on aurait dû imprimer "qui n'était pas alors membre de cette Chambre" au lieu de "qui n'est pas membre de cette Chambre". A la page 540, vers le milieu de la page, on aurait dû imprimer "représenté par écrit" au lieu de "représentant par écrit." A la page 541, vers la 18e ligne ce devrait être "abus grossier" au lieu de "abus grossiers" au pluriel. A la page 543, à la 13e ligne, on a fait usage du mot "appliqué" au lieu d'"imposé". A la page 547, il y a "Horpsr" pour "Harper", vers le milieu de la page.

M. BERGERON: On m'informe que la version française est bien plus mauvaise encore. La traduction est mal faite et le nom de M. Walsh a été substitué à un autre nom à deux ou trois endroits, ce qui rend le sujet absolument incompréhensible. Si des corrections doivent être faites, la traduction française devrait être également revisée.

M. l'ORATEUR: Le greffier de la Chambre a pris note des corrections, et il verra à ce que la motion telle qu'imprimée soit rendue conforme au manuscrit, et à ce que la traduction française soit revisée.

CONSTRUCTION DE LIGNE TELEGRAPHIQUE DE L'ETAT AU YUKON.

M. FOSTER (par M. Taylor):

1. Quelle est la date de l'arrêté ministériel autorisant la construction d'une ligne télégraphique de l'Etat au Yukon?
2. Quelle somme d'argent a-t-on dépensée jusqu'à présent pour les travaux de cette ligne?
3. A même quels crédits votés par le parlement a-t-on payé les dépenses faites à cet égard?
4. Les choses destinées à ces travaux ont-elles été achetées jusqu'à présent par le système des soumissions et de l'entreprise?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding): Voici ma réponse: 1. Le 13 mars 1899. 2. La somme de $13,000 a été avancée à M. J. B. Charleson, à son départ pour le Yukon somme dont il doit rendre compte par des pièces justificatives. Dans la discussion de la question, il y a quelques jours, j'ai dit, me basant sur l'autorité du sous-ministre des Travaux publics, qui était alors ici, que cette somme était de $13,000. Il m'a depuis informé qu'il avait confondu cette avance avec celle que l'on avait faite à un autre fonctionnaire. Le chiffre exact est $15,000. Ce montant comprenait la somme de $2,500 spécialement imputable sur les lignes télégraphiques de la Colombie Anglaise. Dès que M. Charleson aura produit ses comptes et dès que toutes les factures envoyées relativement aux provisions seront examinées et certifiées par lui, et dès que le partage en sera fait, nous pourrons dire quelle proportion de l'avance est applicable à la construction de la ligne télégraphique. 3. Cette avance a été tirée des crédits suivants: $10,000 du crédit destiné aux "levers," pour lesquels $25,000 ont été accordés à la dernière session du parlement; $2,500 du crédit destiné au "dragage, Colombie Anglaise," pour lequel $15,000 ont aussi été accordés pour l'exercice courant; et $2,500 du crédit destiné aux "lignes télégraphiques, Colombie Anglaise," pour lesquelles $12,000 ont été votés. 4. Les prix du fil ont été demandés à deux maisons du Canada est: MM. Lewis Frères et Cie, de Montréal, et M. W. G. Charleson, d'Ottawa. Le prix de M. W. G. Charleson était le plus bas, et l'entreprise lui a été adjugée. Les autres approvisionnements ont été achetés par M. Charleson, surveillant des travaux, sans soumission.

CHANGEMENTS A L'ECLAIRAGE DE L'HORLOGE DU PARLEMENT

M. MARCOTTE (par M. Dugas):

1. La lumière dans les tours du parlement a-t-elle été changée?
2. Depuis quand et pourquoi?
3. Quel avantage y a-t-il?
4. Par qui a été fournie cette nouvelle lumière?
5. Quel montant est économisé par nuit, s'il y en a?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding): 1. On a fait un changement à l'éclairage des cadrans. 2. Récemment; pour essayer un nouveau système. 3. Une meilleure lumière à un cinquième du coût. 4. L'"Ottawa Electric Company" fournissait la lumière sous l'ancien système et la fournit sous le nouveau. 5. Les cadrans étaient auparavant éclairés au moyen de quatre lampes de la puissance de 50 bougies, soit en tout seize lampes de la puissance de 50 bougies, à un coût de $100 par année. Ils sont aujourd'hui éclairés chacun par une lampe de 40 bougies, ou en totalité, quatre lampes de la puissance de quarante bougies, moyennant $20 par année pour le tout. L'économie est réalisée par le changement de système.

CALE SECHE D'ESQUIMALT.

M. PRIOR :

1. Le ministre des Travaux publics ou tout autre membre du gouvernement ont-ils reçu des pétitions adverses ou favorables à la dernière réduction des droits de bassin à la cale sèche d'Esquimalt ?

2. Dans l'affirmative, quand ces pétitions ont-elles été reçues et quels en sont les signataires?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Il n'a pas encore été reçu de pétitions de cette nature. Mais un télégramme d'un M. Shaw nous mande que l'on était à signer une requête et qu'elle serait envoyée. Nous avons reçu des personnes suivantes des protestations écrites contre la réduction des prix à la cale sèche d'Esquimalt : E. P. Davis, en date du 3 juin 1899 ; honorable F. Peters, pour madame Bullen et Cie, en date du 12 juin 1899 ; "Board of Trade," de Victoria, en date du 14 juin 1899 ; "Board of Trade," de Vancouver, en date du 15 juin 1899.

PROLONGEMENT DE LA SAISON DE LA PECHE AU HOMARD.

M. McLELLAN (par M. Gibson) :

Le ministre de la Marine et des Pêcheries a-t-il pris une décision relativement à la prolongation de la saison pour la pêche du homard dans l'Ile du Prince-Edouard? Dans l'affirmative, quelles localités en bénéficieront cette année? Quelle durée cette prolongation comportera-t-elle ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : 1. Oui. 2. Aux localités définies par le rapport de la commission relative à la pêche au homard entre West-Point et Carleton-Head, dans le détroit de Northumberland. 3. Jusqu'au 31 de juillet inclusivement.

SALLE D'EXERCICES MILITAIRES DE VANCOUVER.

M. PRIOR :

1. Le gouvernement a-t-il donné l'entreprise pour l'érection d'une salle d'exercices militaires à Vancouver, C.-A. ?

2. Dans l'affirmative, à qui et à quel prix?

3. L'entreprise, si elle est donnée, comprend-elle tous les travaux requis pour compléter l'édifice conformément aux plans et devis approuvés par le ministre de la Milice et de la Défense ?

4. Combien de soumissions ont été reçues pour ces travaux, quels sont les soumissionnaires et les prix stipulés ?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : L'entreprise n'a pas été adjugée. Il n'est pas opportun, avant la signature d'un contrat, de donner les renseignements demandés.

CALES SECHES.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose que, demain, la Chambre se forme en comité général pour examiner la résolution suivante, que Son Excellence le Gouverneur général, après en avoir pris connaissance, recommande à la Chambre :

Qu'il est expédient de modifier le chapitre 17 de l'Acte 45 Victoria, 1882, intitulé : "Acte à l'effet d'encourager la construction de cales sèches en donnant de l'aide, à certaines conditions, aux compagnies qui les construiront ", en prescrivant, au lieu de la clause 1 du dit acte :—Que si une compagnie légalement constituée et approuvée par le Gouverneur en conseil comme possédant les qualités requises pour exécuter les travaux, passe un traité avec Sa Majesté pour construire une cale sèche dans le but de recevoir et réparer les navires, à un endroit et en conformité de plans et devis pourvoyant à tout ce qui est convenable et nécessaire en fait d'équipement, de machines et d'outillage, lesquels plans et devis devant être approuvés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Travaux publics, comme étant suffisante pour les besoins du public à tel endroit et devant être complétée dans un délai convenable qui sera limité par tel traité,—alors, pourvu que la compagnie exécute les travaux conformément à tel traité, et à la satisfaction du ministre des Travaux publics, sous le contrôle du département duquel les travaux devront être faits, le Gouverneur en conseil pourra autoriser le paiement, à même tous deniers sans application déterminée faisant partie du fonds consolidé du revenu, d'une subvention n'excédant pas deux pour cent par année sur le coût des travaux, pendant vingt ans à partir de l'achèvement des travaux et de leur approbation par le dit ministre ; pourvu que cette subvention ne dépasse pas le chiffre de vingt mille piastres par année, et que le coût servant de base au calcul ne soit pas plus élevé que la valeur des travaux telle qu'estimée par le dit ministre, et que la subvention ne soit payable pour aucune partie des dits vingt ans pendant laquelle la cale sèche ne sera pas en parfait état de service ;—et qu'il est expédient, de plus, de prescrire que si une compagnie légalement constituée et approuvée par le Gouverneur en conseil comme possédant les qualités requises pour exécuter les travaux, passe un traité avec Sa Majesté pour agrandir et augmenter toute cale sèche construite dans le but de recevoir et réparer les navires, en conformité de plans et devis approuvés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Travaux publics, comme étant suffisante pour les besoins du public à tel endroit où se trouve la dite cale sèche et devant être complétée dans un délai convenable qui sera limité par tel traité,—alors, pourvu que la compagnie exécute les travaux conformément à tel traité, et à la satisfaction du ministre des Travaux publics, sous le contrôle du département duquel les travaux devront être faits, le Gouverneur en conseil pourra autoriser le paiement, à même tous deniers sans application déterminée faisant partie du fonds consolidé du revenu, d'une subvention n'excédant pas deux pour cent par année sur le coût des travaux, pendant vingt ans à partir de l'achèvement des travaux et de leur approbation par le dit ministre ; pourvu que cette subvention ne dépasse pas le chiffre de dix mille piastres, et que le coût servant de base au calcul ne soit pas plus élevé que la valeur des travaux nécessités par cet agrandissement et cette augmentation telle qu'estimée par le dit ministre, et que la subvention ne soit payable pour aucune partie des dits vingt ans pendant laquelle la cale sèche ne sera pas en parfait état de service,

SUBSIDES—ADMINISTRATION DU YUKON.

La Chambre reprend la discussion ajournée sur la motion de M. Fielding portant que M. l'Orateur quitte le fauteuil pour

que la Chambre se forme en comité des subsides, et sur l'amendement de sir Charles Hibbert Tupper.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Si j'en crois la rumeur, l'honorable député (sir Charles Hibbert Tupper) a passé de trois à six mois à préparer sa motion et la harangue dont il a régalé cette Chambre durant les deux dernières séances. Je croyais que l'honorable député aurait jugé à propos, au commencement de ses observations, d'exposer à la Chambre les motifs qui le portent à demander que cette procédure ait lieu. Toutefois, après avoir parlé sept heures et demie sur des sujets qui ne se rapportent pas du tout à la question, l'honorable député a daigné faire connaître dans une certaine mesure les témoignages sur lesquels il avait l'intention de se baser pour demander à la Chambre d'adopter ces procédures. La Chambre comprendra tout de suite que, ces témoignages ayant été lus rapidement, il m'a été très difficile, de fait, il m'a été tout à fait impossible d'en apprécier l'importance, de sorte qu'il m'a fallu remettre à aujourd'hui mes observations sur la question, afin qu'il me fût donné d'examiner le compte rendu du discours de l'honorable député et juger de l'importance de ce qu'il a exposé à la Chambre.

Il était de notoriété publique, avant l'ouverture de cette session du parlement, que l'honorable député avait résolu d'attaquer le gouvernement relativement à l'administration des affaires du territoire du Yukon. Il a porté ces accusations, et les circonstances qui les entourent et la manière dont elles ont été portées, la Chambre les connaît et se les rappelle. J'ai répondu à l'honorable député à cette époque. J'ai fait, d'une façon assez détaillée, l'historique de l'administration du territoire, et j'ai démontré, je crois, à la satisfaction de la Chambre et du pays qu'il n'y avait eu aucune négligence ni aucune mauvaise administration, en ce qui concerne le gouvernement. Et, alors, j'ai fait connaître complètement et franchement quelle était la position du cabinet.

J'ai déclaré que le gouvernement du Yukon avait été organisé le plus tôt possible, l'été dernier, que les fonctionnaires que l'on y avait envoyés y remplissaient depuis leurs fonctions et que, autant qu'on le savait, l'on n'avait fait aucune plainte sérieuse, rien de ce que l'on pourrait appeler une plainte, relativement à l'administration depuis que M. Ogilvie et ses collègues en étaient chargés. En réalité—et je désaire insister un peu fortement sur ce fait—en réalité, dis-je, c'est donc pendant la période comprise entre le printemps de 1898, alors que le major Walsh est parti, dans le courant du mois de juin, et le mois de septembre, à l'époque où M. Ogilvie est entré en fonctions, que toutes ces questions ont surgi. Dans le discours qu'il a déjà prononcé sur cette question, l'honorable député semble avoir compris qu'il lui fallait faire des énoncés énergiques afin de justifier l'attitude qu'il prenait. Et il a fait une foule d'énoncés très énergiques. Je les ai examinés attentivement, avec tous les renseignements qui étaient à ma disposition et à la disposition des fonctionnaires du département. J'ai prouvé jusqu'à quel point ils manquaient de fondement. J'ai démontré que, dans chaque cas où l'on avait fait un exposé de faits précis, où les moyens d'enquête étaient à ma disposition, les énoncés étaient inexacts, et j'ai terminé mes observations en disant qu'à mon avis, le discours de l'honorable député renfermait plus d'énoncés inexacts que n'importe quel discours prononcé jusqu'ici au parlement. Il est digne de remarque que, jusqu'à ce moment, pas un seul membre de la gauche n'a jugé à propos de contredire ce que j'ai affirmé.

Mais l'honorable député a appris à être prudent depuis sa harangue. Les membres de la Chambre s'attendaient, je crois, à ce qu'il fût plus précis, lorsqu'il traiterait de nouveau la question. Mais il ne l'est pas davantage; il l'est beaucoup moins. Si l'on veut prendre la peine de lire la motion—je suppose que nous devons l'appeler ainsi—qui a été soumise à la Chambre, document dont la lecture prendra une heure et quinze minutes, il constatera, à mon avis, que l'on a pris le plus grand soin possible, dans la plupart des cas, pour ne pas faire de déclaration précise, pour ne rien donner qui pût permettre de comprendre ce que comportait l'énoncé. Et qu'il me soit permis de signaler à mon honorable ami et à la Chambre—pas autant, peut-être, à mon honorable ami qu'à la Chambre—que dans un cas spécial, l'honorable député a cherché à m'accuser d'irrégularité parce que, a-t-il dit, un avocat de Victoria se serait adressé à moi par lettre, ou par télégramme, dans le but d'obtenir un permis pour vendre des spiritueux, et qu'il l'aurait obtenu par lettre ou télégramme, et aurait exigé une somme considérable pour cela. Je nie cet énoncé. Je le nie formellement, car il ne contient pas un seul mot de vérité. Or, dans ce cas-là que fait l'honorable député? Sa résolution renferme un paragraphe destiné à mettre le public sous l'impression qu'il réitère cette accusation. Je lirai ce paragraphe dans quelque temps—je ne puis pas le trouver dans le moment. Je ne me donnerais pas la peine de faire allusion à la chose, si elle n'indiquait pas le principe d'après lequel cette résolution a été rédigée. Ce paragraphe dont je parle dit qu'un avocat libéral a pu, en raison de l'influence politique, exiger une somme d'argent. Pourquoi? Etait-ce pour obtenir un permis, ainsi que l'a dit l'honorable député, la première fois qu'il m'a accusé? Non, mais pour obtenir que l'on reconnût un permis accordé par le gouverneur des territoires du Nord-Ouest.

L'honorable député a porté contre moi une accusation précise, à laquelle, j'ai opposé une dénégation. Or, il est appelé à faire de

deux choses l'une : ou de répéter son accusation et de chercher à la prouver, ou d'accepter ma dénégation. Mais il ne fait ni l'un ni l'autre. J'ai dit, en explication, qu'il n'y avait pas l'ombre de la vérité dans cette accusation ; j'ai signalé à la Chambre ce que l'on avait fait. Je désirais mettre la Chambre en pleine possession des faits. J'ai déclaré que j'avais échangé une correspondance par le télégraphe avec M. Archer Martin, que ce dernier m'avait télégraphié pour me demander de reconnaître un permis accordé par le gouverneur des territoires du Nord-Ouest. Le ministre de la Justice m'a dit que le permis était légal et devait être reconnu, et j'ai répondu en conséquence à M. Martin.

Si l'honorable député de Pictou m'avait envoyé un télégramme semblable, il aurait eu la même réponse. Si le porteur du permis ou tout autre m'avait télégraphié comme l'a fait M. Martin, il aurait reçu la même réponse. Le ministre de la Justice m'a dit que le permis était bon et légal, et j'ai simplement agi d'après cet avis.

Et l'honorable député a basé sur cette affaire simple et régulière le paragraphe qu'il a inséré dans sa résolution pour faire croire qu'il réitère l'accusation qu'il a déjà portée et qu'il est absolument incapable de prouver. Cela donnera à la Chambre une légère idée de l'honnêteté avec laquelle ont été rédigées les différentes clauses de cette résolution ; cela fera connaître l'esprit de justice que l'honorable député apporte dans les discussions politiques, et son grand désir —il nous l'a dit dans de longs discours ennuyeux durant les deux derniers jours—que tout soit fait honnêtement, régulièrement et honorablement par égard pour la bonne réputation du Canada.

L'honorable député ne s'arrête pas là. Il continue de la même manière jusqu'à la fin de sa résolution, et, partout où la résolution pourrait donner une idée de l'accusation, nous voyons qu'elle est rédigée de manière à ne donner aucun renseignement possible sur la question.

Il a déclaré qu'un avocat de Victoria avait reçu $500 pour avoir télégraphié ou écrit dans le but d'obtenir un permis. J'ai nié la chose. Voici ce qu'il dit :

> Qu'il est devenu nécessaire de s'adresser au ministre et d'exercer de l'influence politique pour obtenir que l'on respectât les permis émis en vertu de la loi, et qu'un avocat libéral a pu exiger une somme considérable pour avoir les services du ministre en conséquence de conduite irrégulière et illégale sous son administration.

Il a voulu porter le public à croire qu'il réitérait l'accusation qu'il sait ne pas pouvoir prouver. Puis, nous voyons l'énoncé qu'un fonctionnaire de l'Etat s'est rendu coupable d'une certaine chose. Un fonctionnaire de l'Etat,—pas de nom,—aucun détail. Nous voyons l'énoncé portant que des fonctionnaires de l'Etat se sont rendus coupables de fraude. A-t-on jamais entendu porter de cette manière une accusation contre un fonctionnaire, ou a-t-on jamais entendu dire que l'on ait demandé à un gouvernement de mettre publiquement en accusation l'administration de tout un territoire parce que l'on aurait dit que des fonctionnaires de l'Etat se sont rendus coupables de fraude ?

Mais avant de traiter ces phases de la question, je résire m'occuper de l'aspect particulier qui me concerne et qui concerne d'autres membres du cabinet. Pour certaines raisons qu'il ma' été impossible de découvrir, il se trouve que depuis que je suis membre de ce cabinet, je suis exposé à des injures constantes et très violentes. J'en ignore la raison. Je n'ai pas de plaintes à faire, si cela plaît à ses amis de la gauche. Mais je suis convaincu que cela ne nuit pas à la réputation dont je jouis parmi mes propres amis. Or, parmi ceux qui semblent m'avoir voué cette haine acharnée, se trouve l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper). Inutile pour moi de dire à la Chambre que cet honorable député semble avoir été choisi pour chercher, dans toute occasion possible et de toute manière possible à porter la Chambre des communes et la population canadienne à supposer qu'il y a dans ma conduite publique quelque chose d'essentiellement vicieux. Je suis tenu de dire que durant les quelques derniers jours, il a porté une très grande attention à mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies), mais jusque-là, c'est de moi que s'est occupé d'abord l'honorable député.

Tous ceux qui étaient ici lorsque l'honorable député a prononcé son discours sur l'adresse, se rappelleront la manière dont il a parlé et les insinuations qu'il a faites du commencement à la fin. Tout ce qu'il a pu faire d'une manière vague et indéfinie, pour porter le public à croire que j'étais personnellement impliqué dans des opérations irrégulières faites dans ce territoire, il l'a fait. Bien plus, les journaux qui appuient mes honorables amis de la gauche ont été extrêmement prodigues d'insinuations à mon égard.

L'honorable député, comme je l'ai dit, a passé six mois à se préparer. Il vous a soumis une résolution dont la lecture a duré une heure et quinze minutes, et, M. l'Orateur, dans cette résolution, il n'a pas osé porter une seule accusation de malhonnêteté ou de corruption contre moi ou contre un membre quelconque du cabinet. Voilà la position où s'est mis l'honorable député en adoptant cette procédure. Or, M. l'Orateur, cela, en soi, ne serait pas déshonorant pour l'honorable député s'il était prêt à prendre une attitude courageuse, et je ne vois pas pourquoi un adversaire courageux ne prendrait pas cette position. Durant les quelques années que j'ai passées dans la vie publique, je n'ai jamais accusé un adversaire de corruption ; jamais, à une tribune publique, ou dans la législature où j'ai siégé, ou ici, je n'ai accusé un adversaire politique de corruption, ou de conduite malhonnête, et, à

mon avis, ma carrière politique n'a pas été moins heureuse à cause de cela. L'honorable député ne se déshonorerait pas en disant : "Je n'ai pas confiance en votre administration, je crois qu'elle a été inepte, et, à mon avis, vos fonctionnaires sont corrompus ; mais vidons la question comme doivent le faire des hommes honorables."

Mais l'honorable député n'a pas fait cela ; il a pris une attitude tout à fait opposée ; et j'ai l'intention de démontrer, de manière à convaincre la Chambre, je crois, qu'il sera à peu près inutile à l'honorable député, lorsque j'aurai terminé, de risquer la position qu'il occupe comme homme public. Que dit-il d'abord ? Il commence par dire que le ministre de l'Intérieur s'est rendu coupable de négligence honteuse, de retard et de mauvaise administration.

Maintenant je désire que les membres de la Chambre des communes réfléchissent quelques instants sur ce qu'un personnage, qui a agi en qualité de ministre de la Justice au Canada, suggère de faire décider par une commission de juges l'accusation portée contre un ministre de la Couronne à l'effet qu'il s'est rendu coupable de négligence et de mauvaise administration des affaires du Yukon. Les membres de la Chambre des communes qui ont quelque peu d'expérience savent que les prérogatives les plus élevées d'une chambre du parlement, sont de juger de ce qu'un ministre s'est ou non rendu coupable de négligence ou d'abus de pouvoir.

Depuis quand, M. l'Orateur, la question de savoir si la conduite d'un ministre de la Couronne, la question de savoir si un ministre doit rester ou non en fonction, la question de savoir s'il a bien ou mal usé de son pouvoir, doit-elle être décidée par une commission de juges ? Si je me suis rendu de quelque façon coupable de négligence, je dois répondre de ma conduite à la Chambre des communes ; je répondrai de mon administration du Yukon, je mettrai cette administration en regard de celle de ces honorables députés, en regard de leur administration détestable des Territoires du Nord-Ouest qui est passée à l'état de proverbe par toute cette région. Cet honorable député dit que je me suis rendu coupable de partialité et de favoritisme. Si je m'en suis rendu coupable dans l'exercice de mes fonctions, si dans l'exercice des fonctions qui m'ont été confiées par la loi, je voulais employer quelqu'un, j'ai préféré mes amis, si j'ai préféré les libéraux aux conservateurs, si c'est là ce que veut dire l'honorable député, cela est vrai ; il n'y a pas de doute quant à cela. Mais ce n'est pas là un délit ; c'est là une affaire de système. Il me semble voir une commission de juges délibérant sur la question de savoir si un ministre s'est rendu coupable de partialité ou de favoritisme. Ce serait là une nouveauté greffée sur la manière de procéder d'un gouvernement constitutionnel. Permettez-moi de dire que tous les membres de cette Chambre qui ont quelque expérience dans les matières de ce genre, savent qu'aucun juge respectable au Canada ne voudrait approuver une commission semblable, ni entreprendre de faire une enquête à propos d'une question d'administration sur laquelle les opinions des membres de l'opposition et celles des membres du gouvernement sont en conflit. Qu'est-ce que l'honorable député a fait ? Il a dit que le ministre de l'Intérieur s'est rendu coupable de favoritisme et de corruption. Voici :

Que l'honorable Clifford Sifton, ministre de l'Intérieur, s'est rendu coupable de favoritisme et de partialité——

Non pas de corruption ; il n'a pas dit qu'il y avait corruption ; il a pris soin de ne pas le dire.

——dans l'administration des lois applicables à la région du Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest.

Qu'y a-t-il ensuite ? Il ne dit pas "comme preuve de cela" mais il cite ce qui suit afin que cela en soit considéré comme une preuve :

Que tel qu'il appert du rapport (83) 3e session, 8e parlement, 61 Victoria, 1898 (Canada) les personnes dont les noms suivent ont demandé et obtenu des licences de placers aurifères ou d'emplacements pour le dragage de l'or au Yukon :—

A. E. Philp, de Brandon, dit-on, pour un placer situé sur la crique Bonanza.

A. E. Philp, censé demeurer à Ottawa, placer sur la branche S. de la crique Stewart.

G. Philp, censé demeurer à Londres, placer B., Salmon.

A. E. Philp, soi-disant d'Ottawa, licence pour emplacement sur la rivière ou la crique des Sauvages.

J. A. Philp, soi-disant d'Ottawa, emplacement sur la rivière ou crique Teslin.

A. D. Cameron, soi-disant d'Ottawa, emplacement sur la rivière ou la crique Stewart.

Que M. A. E. Philp et M. A. D. Cameron, ci-devant nommés, étaient associés commercialement avec le ministre de l'intérieur M. Sifton, lorsque ce dernier est devenu ministre de l'intérieur et que tous trois étaient des membres de la société Sifton, Philp et Cameron de Brandon.

Ces messieurs étaient mes associés jusqu'à ce que je fusse devenu ministre de l'Intérieur, non pas "lorsque" je le suis devenu ; cette compagnie a été dissoute quelque temps auparavant :

Qu'aux termes du dit rapport, il appert en outre que W. J. Lindsay, censé demeurer à Ottawa, P. C. Mitchell, censé demeurer à Brandon, et W. L. Parish, censé demeurer à Ottawa, ont demandé des licences pour le dragage au Yukon, et que ces personnes étaient des habitants de Brandon qui ont en premier lieu, eu connaissance de ces demandes au moyen d'une lettre, de la part de A. E. Philp, susnommé, leur annonçant que ces licences avaient été émises en leurs noms, et accompagnée d'une procuration pour chacun d'eux, en faveur du dit Philp, afin de lui permettre de disposer de ces droits.

Que dans la liste insérée au dit rapport, l'on trouve les noms et les adresses des personnes dont les noms suivent, censés être ceux de candidats aux droits de dragage.

F. Burnett, Vancouver.
F. Burnett, Colborne.
J. G. Burnett, Edmonton.
F. Burnett, Brandon.

Que F. Burnett n'est jamais de sa vie allé à Colborne, mais que le dit Philp était originaire de cet endroit.

Ce sont là deux assertions qui paraissent bien un document officiel. Ce sont là les seules qui se rapportent à cette question spéciale. L'honorable député dit que je me suis rendu coupable de favoritisme et de partialité dans l'administration de mon département et il donne comme preuve que certaines personnes qui étaient autrefois mes associés ont obtenu certaines licences de dragage tel qu'indiqué dans ce rapport. Maintenant, je désire faire remarquer que même si les faits sont vrais tels que représentés, cela ne prouverait ni partialité ni favoritisme de ma part. Les lois, qui sont publiées par rapport aux affaires minières du Canada, donnent à tous les citoyens du Canada les mêmes droits, et je n'ai aucunement le pouvoir, justement ou avec autorité, dans l'administration de mon département, et les employés de ce département n'ont pas non plus le droit ni le pouvoir de refuser à M. Philp, à M. Cameron, ni à personne la jouissance de leurs droits, aux termes de ces lois.

Si ces personnes font une enquête à mon département et aux termes de la loi elles sont prises en considération par le greffier en chef du département, elles ont droit à ce que leur accorde ce greffier et ni moi ni d'autres n'avons le droit de leur enlever. Ce serait une singulière doctrine que celle qui prétendrait que, parce qu'un homme a été mon associé, il ne doit pas jouir des mêmes droits que tout autre citoyen en ce qui concerne les affaires régies par le gouvernement du Canada. Mais bien que cela soit absolument évident, il ne nous est pas du tout nécessaire de régler cette question dans ses rapports avec la transaction actuelle. J'ai sous la main le rapport n° 83, que l'honorable député cite dans cette résolution, qui est le produit de trois mois d'un labeur constant et soigneux de sa part; j'ai sous la main ce rapport que l'honorable député cite comme une preuve de la déclaration qu'il a faite. Pourriez-vous croire que l'honorable député ne peut pas lire un rapport, lorsqu'il est soumis à la Chambre des Communes? Qu'est-ce que ce rapport démontre? Il démontre que M. Philp et tous les autres qui ont été nommés n'ont jamais obtenu de licences d'aucune sorte. On serait en droit de s'attendre à ce que, lorsque l'honorable député prend trois mois à préparer une motion, qu'il demande la production de rapports et que ces rapports sont soumis à la Chambre, il puisse du moins les lire. Un jeune garçon, âgé de dix ans, n'aurait pas commis la bévue que l'honorable député a commise. Voici une licence à A. E. Philp pour un emplacement sur la crique Bonanza. Ici, en tête du rapport sont les noms des personnes qui ont fait des requêtes pour des licences au sujet du dragage et le reste. Les différentes colonnes sont toutes disposées de façon à ce que tout le monde puisse voir: " nom du postulant," "adresse," "rivière ou crique," "nombre de milles concédé," "redevance payée," "transféré." Ici, nous avons:

Nom du postulant A. E. Philp; adresse Brandon, rivière ou crique, Bonanza, nombre de milles concédé, aucun.

Chacun de ces hommes est dans les mêmes conditions. A la page 10:

Philp, A. E., adresse, Ottawa; rivière ou crique; Branche Sud, Stewart; nombre de milles concédé, aucun; loyer payé, aucun.

Le commis de la section des mines m'a fait remarquer que M. Philp était alors à Ottawa et qu'il a daté sa lettre de l'hôtel Russell, Ottawa. Le commis a reçu sa lettre et a inscrit son nom comme résidant à Ottawa et ainsi c'est là la fraude, voilà la corruption, voilà la canaillerie de la part du département, dont parle l'honorable député (sir Charles Hibbert Tupper). Le simple fait qu'un homme est venu ici et qu'il a écrit une requête datée de l'hôtel Russell et que le commis de la section des mines a donné Ottawa comme étant son adresse est donné ici, comme étant une fraude, par l'honorable député (sir Charles Hibbert Tupper). Ainsi, nous constatons que dans le cas actuel M. Philp n'a pas obtenu de concession et qu'il n'a pas payé de loyer. Voyons ensuite à la page 16 du rapport:

Nom du postulant G. Philp—

Ce devrait être A. E. Philp.

Nom du postulant A. E. Philp; adresse———; Grande rivière ou crique, au Saumon; nombre de milles concédé aucun; loyer payé, aucun.

Nom du postulant A. E. Philp, adresse Ottawa; rivière ou crique, Indian; nombre de milles concédé, aucun; loyer payé, aucun.

F. A. Philip—

On a imprimé ici "F. A.," mais ce devrait être "E. A."

Nom du postulant E. A. Philp, adresse Ottawa; rivière ou crique, Teslin; nombre de milles concédé aucun; loyer payé, aucun.

Ensuite à la page 17:

Nom du postulant A. D. Cameron, adresse Ottawa; rivière ou crique, Stewart; nombre de milles concédé, aucun; loyer payé, aucun.

Voilà une preuve de partialité et de favoritisme détestables, selon l'honorable député (sir Charles Hibbert Tupper). Tandis que j'en suis à cette question, M. l'Orateur, j'aimerais à faire une déclaration à la Chambre, très brièvement, car cela pourrait peut-être intéresser quelque peu certains d'entre mes honorables amis. Je sais que certains d'entre mes honorables amis ont vu que je négligeais quelque peu les affaires relevant de la section des mines, lorsque des demandes m'étaient faites. Je désire leur dire ceci: Que c'est mon habitude régulière, depuis que j'ai pris la direction de ce département, de n'user d'aucun pouvoir discrétionnaire en ce qui concerne les demandes de licences minières faites par les

individus. Lorsqu'une demande est faite pour une concession minière quelconque, elle est soumise à M. Riley, le commis en chef de la section, et elle ne parvient jamais à ma connaissance hormis que ce soit dans le cas où M. Riley est forcé de demander des instructions, lorsqu'il ne peut régler l'affaire aux termes des règlements, ou bien lorsqu'il y a confusion ou quelque doute qu'il se croit tenu de soumettre à la décision du ministre. S'il s'agit de quelque chose à laquelle les règlements ne pourvoient pas, alors l'affaire m'est soumise afin que je juge si l'on doit agir spécialement ou non. Maintenant, M. l'Orateur, quant à ces demandes concernant les concessions de dragage et de mines au Yukon, dont a parlé l'honorable député (sir Charles Hibbert Tupper) comme question de fait, je n'en savais absolument rien, et je n'ai absolument rien eu à faire à rien de cela. J'ai fait les règlements après m'être consulté avec M. Riley et j'ai dit alors à ce dernier : Maintenant je ne veux connaître le nom d'aucun de ceux qui demanderont une concession ; je désire que vous preniez ces règlements et que vous agissiez à leur égard d'après ces règlements, agissant envers chaque postulant avec justice, et dans l'ordre de l'ancienneté des demandes, comme cela est du droit de chacun, aux termes des règlements. Je sais parfaitement que cela m'a empêché de faire quelque faveur spéciale à mes amis, ou de faire pencher la balance de quelque façon que ce soit en leur faveur; cette ligne de conduite m'a donné satisfaction et je suis heureux de pouvoir dire que chacun des membres de cette Chambre—et il y en a eu plusieurs—qui est venu à mon bureau me consulter à propos d'affaires minières se rappellera que la conduite que j'ai toujours suivie à cet égard a toujours été de les renvoyer soit aux règlements, soit au commis du département qui était chargé de ces affaires.

Maintenant, M. l'Orateur, j'ai pris la peine concernant ce point spécial d'obtenir du commis en chef de la section des mines une déclaration que je vais soumettre à la Chambre.

Quelques VOIX : Lisez.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cet employé n'a pas été nommé par moi. Je ne crois pas qu'il serait plus mauvais s'il l'avait été, mais je ne l'ai pas nommé. Il a été nommé par le gouvernement précédent, et c'est un employé excellent, digne d'éloges et compétent, autant que je puis en juger, et j'ai beaucoup de besogne se rapportant à cette section, ce qui m'a fait entrer en relations suivies avec lui. J'ai pris les déclarations faites par l'honorable député (sir Charles Hibbert Tupper), je les ai envoyées à M. Riley en lui demandant ce qu'il avait à dire à propos de cela, car s'il y avait eu partialité ou favoritisme par rapport à ces cas, ce serait les commis du département qui en seraient coupables et non pas moi-même. Voici ce qu'a répondu M. Riley :

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR,
OTTAWA, le 28 juin 1899.

NOTE.

Sir Charles Hibbert Tupper au cours de son allocution a dit que l'honorable Clifford Sifton s'était rendu coupable de favoritisme, de partialité dans l'application des lois et règlements se rapportant à la région du Yukon, dans les territoires du Nord-Ouest.

A ce sujet je dois dire que le favoritisme et la partialité concernant les licences de dragage de parties des rivières et criques dans le territoire du Yukon n'auraient pas pu être pratiqué sans que je le sache, vu que toutes les demandes me sont passées par les mains et que je les ai prises en considération moi-même. Aussitôt que les règlements se rapportant à la concession des droits de dragage pour les minéraux dans les lits de rivières ont été mis en vigueur, j'ai personnellement demandé au ministre de l'Intérieur s'il désirait que ces demandes fussent soumises à son approbation. Il m'a répondu que l'on devrait s'occuper de toutes les demandes absolument tel que prévu aux règlements faits à ce sujet, et d'après l'ordre de la date de leur réception au département, et qu'il n'était nécessaire de lui soumettre aucune des demandes. Ces ordres ont été fidèlement exécutés et le premier postulant a obtenu la concession de la partie de la rivière demandée, à condition pour lui de payer le prix de location dans un temps déterminé, sans qu'on se soit occupé de savoir qui il était. Je puis ajouter que le ministre n'a jamais vu la liste des demandes reçues au département jusqu'à ce que je lui aie remis le rapport pour le parlement, lequel rapport porte le numéro 83.

Sir Charles a ajouté qu'il appert des termes du rapport numéro 83 que les personnes dont les noms suivent ont demandé et obtenu des concessions de bons placers ou de bons emplacements de dragage de l'or dans la région du Yukon :—

Je désire faire remarquer, ici, M. l'Orateur, qu'il serait tout aussi raisonnable de supposer que le ministre du gouvernement de l'Ontario qui a la direction des bureaux d'enregistrement en cette province sait quels sont les propriétaires des terrains dans un comté excentrique d'Ontario que de supposer que je connais personnellement ceux qui ont des relations minières avec mon département ; cela serait tout aussi raisonnable. Il doit y avoir des milliers de concessions. J'ai soumis un rapport à la Chambre au commencement de la session du parlement, qui, je crois, comprenait de huit à dix mille noms et il faut une compagnie entière de commis aux écritures pour le préparer ; la seule pensée que le ministre puisse les connaître personnellement est tout simplement absurde en soi-même. M. Riley continue :

1. " A. E. Philp, de Brandon, dit-on, pour un placer sitté sur la crique Bonanza." M. Philp a demandé la concession d'une partie de cette crique, mais on ne l'a pas accordée, comme on pourra le voir à la page 4 du dit rapport.

2. " A. E. Philp, censé demeurer à Ottawa, placer sur la branche sud de la rivière Stewart." M. Philp était à Ottawa lorsqu'il a fait cette demande. Aucune concession n'a été accordée à M. Philp, comme on pourra le constater à la page 10 du dit rapport.

3. " G. Philp, censé demeurer à London, concession à M. G. Philp, comme on pourra le constater à la page 16 du dit rapport.

L'honorable député semble avoir négligé d'examiner le rapport——

4. "A. E. Philp, censé demeurer à Ottawa, concession sur la rivière ou la crique Dominion." M. Philp n'a pas obtenu de concession, comme on pourra le voir à la page 17 du rapport.

5. "J. A. Philp, censé demeurer à Ottawa, concession sur la rivière ou la crique Teslin." Ce devrait être "F. A. Philp" qui a demandé une concession sur la rivière Teslin, mais on n'en a pas accordé comme on pourra le voir à la page 18 du dit rapport.

6. "A. D. Cameron, censé demeurer à Ottawa, concession sur la rivière ou la crique Stewart." On n'a pas accordé de concession à M. Cameron, comme on pourra le voir à la page 17 du dit rapport.

7. "Qu'aux termes du dit rapport il appert en outre que W. J. Lindsay, censé demeurer Ottawa, P. C. Mitchell, censé demeurer à Brandon, et W. L. Parish, censé demeurer à Ottawa, ont demandé des licences pour le dragage au Yukon, et que ces personnes étaient des habitants de Brandon qui ont en premier lieu eu connaissance de ces demandes au moyen d'une lettre de la part de A. E. Philp, susnommé, leur annonçant que ces licenses avaient été émises à leur nom et accompagnée d'une procuration émanant de chacun d'eux en faveur du dit Philp afin de lui permettre de disposer de ces droits." Le nom de M. W. J. Lindsay parait à la page 4 du rapport comme étant celui d'un postulant à la concession d'une partie de la rivière Stewart, mais on ne lui a pas accordé de concession. M. P. C. Mitchell a obtenu une concession comme on pourra le voir à la page 4 du rapport.

M. L. Parish a obtenu la concession de 10 milles de la rivière Hootalinqua, ce que l'on constatera à la page 3 du rapport.

Sir Charles ajoute "que dans la liste insérée au dit rapport, l'on trouve les noms et les adresses des personnes dont les noms suivent, censés être ceux de postulants pour les droits de dragage: Frank Burnett, Vancouver; F. Burnett, Colborne; J. G. Burnett, Edmonton; F. Burnett, Colborne; Frank Burnett, Brandon.

"Que F. Burnett n'est jamais de sa vie allé à Colborne, mais que le dit Philp était originaire de cet endroit."

Il parait que M. Philp agissait comme avocat de M. Bennett.

Les requêtes de M. Burnett datées de Colborne ont été transmises à ce département par M. Philp alors qu'il était en visite à cet endroit, et comme les lettres étaient datées de "Colborne," le rapport donne cet endroit comme étant son adresse.

Cela parait être une transaction très ordinaire et très naturelle. Il ne parait pas y avoir de raison d'y voir matière à faire une motion en ce parlement.

Les demandes mentionnées sont inscrites aux pages 4, 5, 10 et 14. J. G. Burnett demeure à Edmonton, et sa demande n'a pas été soumise à ce département par M. Philp.

(Signé) G. U. RYLEY,
Commis en chef, section des mines et des forêts.

Maintenant, j'ai lu la déclaration d'un homme qui a quelque chose à perdre. Cet homme est un employé permanent. Sa carrière et sa vie seraient ruinées, absolument ruinées, si l'on pouvait démontrer qu'un seul mot de cette déclaration est faux. Et cette déclaration, que la Chambre remarque bien ceci, n'est pas du tout offerte par M. Ryley. C'est une déclaration que je lui ai demandé de faire, que je l'ai porté à faire, en ma qualité de chef de ce département. Je suis accusé par un honorable député, en cette Chambre, de partialité par rapport à certaine section. J'envoie les demandes qui sont faites par rapport à ces affaires à cet employé, qui est le chef de cette section. Je veux savoir si quelqu'un sous ses ordres s'est rendu coupable de favoritisme, je lui demande de me faire un rapport à ce sujet, pour que je puisse le présenter au parlement, et voilà ce rapport. L'honorable député ne tirera pas, je crois, beaucoup de plaisir de cette partie de sa résolution. Je ne crois pas non plus que l'honorable député lui-même veuille maintenant soutenir qu'il est nécessaire de soumettre cette assertion à une commission de juges pour en décider la conséquence.

Que fait-il de plus ? j'ai dit que je savais respecter un adversaire loyal et je le puis. J'ai été mêlé à un assez grand nombre de luttes politiques, dont quelques-unes très chaleureuses et je n'ai jamais respecté moins un homme parce qu'il combattait vigoureusement. Mais je ne puis voir aucunement comment quelqu'un peut insinuer ce qu'il n'est pas en mesure de prouver, comment il peut faire des affirmations qui sont de nature à laisser dans l'esprit de ceux qui les liront une impression qui n'est pas justifiée par ces insinuations. Il est facile, comme le sait l'honorable député, comme tous les avocats le savent, d'habiller la pensée de manière à ce que le lecteur, ordinairement, reste sous l'impression que l'on affirme quand il n'y a pas d'affirmation. Permettez-moi de donner à l'honorable député un échantillon de cela. L'honorable député a dit dans sa sa résolution, à la page 603 des "Débats":

Que le dit Philp, jusque-là associé du dit ministre, représenta par écrit qu'il était engagé dans une entreprise de dragage du Yukon, et, cherchant à induire une autre personne à se joindre à lui, représenta par écrit que M. Sifton, le dit ministre, et le major Walsh étaient aussi intéressés avec lui, mais que leurs noms ne pouvaient pas paraître, "pour des raisons qui sautent aux yeux," disait-il.

Maintenant, qu'est-ce que cela veut dire ? Veut-on dire que j'étais intéressé dans l'affaire ? L'honorable député veut-il prendre la responsabilité de m'accuser d'être intéressé en cette affaire ? Non, il ne fait rien de cela ; il craint de le faire ; il n'ose pas le faire. Que l'honorable député porte cette accusation et elle sera soumise au comité des privilèges et élections dans quinze minutes. Mais il veut en appeler à une commission de juges de quoi ? De la question de savoir si quelqu'un a dit ou non que j'y étais intéressé. Et lorsque nous comparaîtrions devant la commission des juges et que je dirais : "Je suis ici pour subir mon procès, je suis accusé d'avoir commis une offense" l'honorable député dirait : Oh ! non, je ne vous ai pas accusé d'avoir commis une offense, tout ce que j'ai à prouver, c'est que cet homme a dit que cela était ainsi." Maintenant, M. l'Orateur, je demande à l'honorable député et à ses amis de consi-

dérer quelques instants s'ils croient que ce sont là les procédés que l'on doit employer envers le parlement du Canada. J'ai dit à l'honorable député ce que je serai disposé à faire. Il a dit en termes pompeux qu'il lirait le défi que j'ai porté et qu'il le relèverait. Il n'a pas lu le défi et il ne l'a pas relevé—ni l'un ni l'autre. Qu'a-t-il fait ? Il a lu une partie du défi. Il en a laissé de côté la partie essentielle. A la page 6022 des "Débats", l'honorable député fait allusion aux remarques que j'ai faites à propos de l'adresse. J'ai terminé en disant ceci—et les honorables députés qui étaient en cette Chambre se le rappelleront :

En effet, je ne dois pas reprendre mon siège sans relever le fait que, dans tout son discours, l'honorable préopinant a manifesté une tendance continuelle à insinuer que moi et certains membres du gouvernement n'avons pas été étrangers à la corruption dont il a dénoncé l'exercice au Klondike. Je désire déclarer que je le défie, que je défie le chef de l'opposition, que je défie les membres de son parti en cette Chambre, que je défie la presse de son parti, de produire les preuves de leurs détectives, que je les défie de venir ici, sous leur responsabilité, donner suite à leurs accusations. Je défie le député de Pictou ou tout autre membre de cette Chambre de produire ses accusations entre les mains du greffier de la Chambre, et de déclarer qu'ils sont en état d'en établir la vérité ; et s'ils le font, une enquête sera accordée, et je serai capable de les convaincre qu'il aurait mieux valu pour eux de se taire.

Maintenant, M. l'Orateur, que fait l'honorable député ? Il commence à lire mon défi, qui se rapportait à l'accusation de malhonnêteté et de corruption personnelle. Je l'ai défié de porter une accusation de cette nature. Il a dit qu'il relèverait le défi.

Je laisse à la Chambre de juger s'il était sérieux ou non. Dans la résolution qu'il a proposée, il n'y a pas l'ombre d'une accusation de corruption personnelle, et le gouvernement trouve sa vengeance dans le fait que, au bout de six longs mois, l'honorable député s'est vu obligé de déposer sur le bureau de la Chambre une résolution rédigée de manière à faire éviter à son auteur les conséquences de l'affirmation qu'un seul membre de cette Chambre fût corrompu ou malhonnête.

Maintenant, M. l'Orateur, nous avons fini des questions personnelles au sujet de cette motion ; quand, acceptant mon défi, l'honorable député sera prêt à formuler une accusation contre moi-même, il n'aura pas besoin d'un discours de neuf heures pour obtenir une enquête ; il lira son accusation, et immédiatement après, il sera fait une motion pour enquête, mais il faudra que son accusation en soit une ; il ne suffira pas à l'honorable député d'écrire que quelqu'un a parlé de moi, il lui faudra quelque chose de positif et de défini.

Je veux soulager la Chambre en lui disant que je ne m'étendrai pas sur la question de savoir si nous avons été coupables de négligence ou de retard, quant à l'administration de ce district ; à l'occasion du débat sur l'adresse, j'ai parlé de tout cela au long, et je crois avoir convaincu la Chambre que les faits ne justifient nullement l'accusation que l'on a portée contre nous. Je n'en veux d'autre preuve que l'abandon qu'ont fait de la cause mes honorables amis de la gauche, aussitôt que l'honorable député d'Halifax (M. Borden) qui représentait l'honorable député en son absence, eût fini de parler. Certes, on n'a jamais cherché à condamner mes méthodes au sujet de l'administration de ce district, et ces méthodes, les voici en peu de mots : les honorables députés ont bien parlé assez longtemps pour jeter quelque confusion dans l'esprit de cette Chambre, mais enfin, ils ne l'auront pas empêchée de voir que l'administration du Klondike n'est pas, comme ils paraissent le prétendre, chose ordinaire, ni susceptible des mêmes règles que celles qui président à l'administration d'un district qu'on aurait sous la main. J'ai déjà dit qu'on m'avait signalé les besoins de ce district, en mars 1897, pour la première fois, j'ai prêté le serment d'office en novembre 1896 et n'ai pu me mettre à l'œuvre qu'après le 1er janvier. J'ai commencé par m'occuper de cette question, et par envoyer là bas des fonctionnaires du gouvernement. Mon honorable ami se plaît à répéter que cela n'eut pas lieu avant le 21 mai ; s'il avait suivi les affaires du Yukon depuis 5 ou 6 mois, avec autant d'assiduité qu'il le fait maintenant, il saurait que la glace qui couvre les rivières de ce district ne disparaît pas, ne permet pas d'y entrer, et ne nous permettait pas par conséquent, d'y envoyer des officiers avant le 21 mai. C'est ce que nous avons fait, d'après l'avis de l'arpenteur en chef qui connaît très bien le pays, et nous y avons envoyé, non pas des créatures politiques, mais les meilleurs fonctionnaires du département. Nous n'avons pris des mesures particulières que plus tard, dans le temps de l'excitation ; c'est alors que nous avons nommé le major Walsh et ses officiers, à la satisfaction de tout le monde, car tout le monde s'accordait à dire que nous avions choisi là les hommes les plus compétents ; de fait, comme je l'ai démontré déjà, c'étaient des hommes que leurs aptitudes et leur habileté particulières recommandaient spécialement, et dont nous pouvions nous réclamer d'avoir fait le choix.

Il y a eu des difficultés et des retards ; cela devait fatalement se produire. Ai-je besoin de vous dire combien laborieuse fût notre tâche d'administrer ce district lointain, dont il était presque impossible d'avoir des nouvelles, et qui a manqué de justifier nos calculs ? Cependant, nous n'avons reculé devant aucun effort pour redresser ce qui s'était fait de mal. A la dernière session du parlement, quelques mois seulement après le départ du major Walsh et de sa suite, et avant son arrivée à Dawson City, j'ai fait adopter un acte, établissant un gouvernement dans ce district. Peu de jours après l'ouverture de la session, l'acte fut sanc-

tionné, et à quelque temps de là, M. Ogilvie nous arrivait, on recommandait sa nomination comme commissaire, on choisissait ses aides, et on lui donnait ordre de se rendre à Dawson, et d'y prendre en mains l'administration du pays ; le gouvernement pouvait-il mieux faire ? J'ai même télégraphié à M. Ogilvie de s'en venir tout de suite d'Angleterre pour se rendre au Yukon. Nommé le 4 juillet, il ne partit qu'un mois plus tard ; il lui a fallu, ainsi qu'à ses officiers, un certain temps, pour se munir de tout ce qu'il fallait. M. Ogilvie et sa suite se sont rendus au Yukon aussi vite que possible, et depuis qu'ils y sont, c'est-à-dire, depuis le mois de septembre dernier, personne n'a eu lieu, même de songer que le gouvernement de ce district n'est pas ce qu'il doit être. Au nom du sens commun, pourquoi donc tout ce brouhaha ? Que signifient toutes ces demandes de commission d'enquête, je le demande aux députés de cette Chambre ? Qu'a-t-il pu se passer pour donner raison à tout cela depuis le 20 juin de l'année dernière, où le major Walsh est arrivé là-bas, jusqu'à l'automne où il en est parti ? Comme de raison, l'enquête que l'on demande doit embrasser tout le temps écoulé jusqu'à ce jour, mais y a-t-il l'ombre d'une raison de croire que ce qui s'est passé depuis l'entrée en fonctions de M. Ogilvie puisse faire l'objet d'une enquête ? De l'aveu même de l'honorable député, il l'a dit pas plus tard qu'hier, et je ne sais pas ce que peut bien y gagner la réputation de M. Ogilvie, mais enfin, il l'a dit—M. Ogilvie est un honnête homme ; il a même admis que M. Senkler en est un. L'honorable député eût-il pensé le contraire, que cela ne les eût pas empêchés d'être ce qu'ils sont, c'est-à-dire, des hommes d'un caractère irréprochable, et d'une incorruptible probité. M. Ogilvie a charge de l'administration de ce district, et M. Senkler tient de son père, le juge Senkler, de l'Ontario, une réputation de respectabilité qui lui a valu sa nomination comme commissaire de l'or. C'est lui qui voit à l'inscription des claims dans ce district, et jamais on n'a songé que tout ce qu'il fait n'est pas absolument marqué au point de l'exactitude et de la droiture.

Ainsi, M. l'Orateur, la seule question sur laquelle on base cette demande d'enquête, est celle de savoir, si dans les quelques mois qui ont précédé l'arrivée de M. Ogilvie au Yukon, il n'y a pas eu maladministration. Il n'y a pas lieu de se plaindre de cette manière du gouvernement qui règne, aujourd'hui, au Yukon. Il ne s'agit d'examiner que ce qui s'est passé là-bas, il y a un an, à une époque où, vu les circonstances, il était humainement impossible d'y assurer une administration régulière. Ces accusations nous sont venues, d'abord, du comité des mineurs. On a dit à cette Chambre, qu'après les avoir reçues, nous avons pris des mois à trouver les moyens d'y faire droit, mais on a prouvé que pour cela, il nous avait fallu à peine quelques jours, car enfin, une semaine après avoir reçu l'exposé de ces griefs, nous avons émis la commission, nous l'avons envoyée à Vancouver, par messager spécial et donné ordre de l'adresser de là, à Dawson City. Le gouvernement pouvait-il bien agir avec plus de célérité ? On a dit que la commission n'aurait pas dû être adressée à M. Ogilvie, par ce qu'il a, paraît-il, le malheur d'être mon allié. Avant de m'occuper de cela, avant de m'occuper des qualités de M. Ogilvie ou de la manière dont il a conduit l'enquête, je tiens à dire à cette Chambre que lorsque nous avons émis cette commission l'automne dernier, nous avions devant nous tout ce que nous avons aujourd'hui. L'honorable député (sir Charles Hibbert Tupper) a beau battre le pays d'un bout à l'autre, depuis Dawson-City jusqu'à Halifax, pour empêcher la preuve nécessaire à la justification de ses attaques contre les fonctionnaires du Yukon, il n'a rien découvert qui ne se trouvât dans le mémoire des mineurs. J'ai pris la peine de parcourir le rapport imprimé de ce qu'il appelait, hier, avec tant de complaisance, sa preuve ; or, cette preuve qu'il a tirée des "Débats" et accompagnée d'un tel bruit de trompette, n'est qu'un rabâchage de ce qu'ont dit les journaux de l'automne dernier, qu'une répétition banale de ce qu'il a dit lui-même en parlant sur l'adresse, et que nous avons réfuté et mis à néant, dès que nous avons jugé qu'il valait la peine de nous en occuper. Ces griefs, la commission que nous avons émise et adressée à M. Ogilvie, les couvre tous, mais comme l'honorable député a pu obscurcir ce point à force d'en parler, et que certains députés obligés de sortir de temps à autre pendant un si long discours, ont pu en perdre le fil, je tiens à répéter à cette Chambre que ces accusations sont celles du comité des mineurs, et que ceux-ci pouvaient en faire la preuve sous l'autorité de la commission qu'on leur a accordée, s'ils l'avaient jugé à propos et si réellement, ils avaient eu une preuve à faire, mais le comité des mineurs prétend que le premier ministre ne leur a pas rendu justice quand il a émis cette commission, parce qu'il en a limité le pouvoir à l'audition de la preuve des faits antérieurs au 25 août. On croirait, tout d'abord, qu'il fallait ne pas fixer de temps particulier à la commission pour l'accomplissement de sa mission. Mais voyons : Le comité des mineurs est resté à Dawson City tout le temps pendant lequel on dit que la corruption s'est fait, il était là au milieu de 25,000 personnes qui, au dire de l'honorable député et de ses amis se faisaient voler tous les jours, et à tout heure du jour par les fonctionnaires du gouvernement. Au dire de ces messieurs, cela s'est pratiqué tout l'été, c'est-à-dire, depuis l'arrivée du major Walsh, jusqu'à son départ, et les choses en vinrent à un tel point, que, le 25 août, le comité des mineurs crut devoir adresser au gouvernement un mémoire où il demandait une enquête. Une enquête au sujet de

quoi ? De ce qui était arrivé ou de ce qui allait arriver ? Il est plus raisonnable de croire que l'enquête devait avoir trait à ce qui était arrivé ; or, ces messieurs ne connaissant rien qui pût servir de base aux accusations qu'ils avaient entassées dans leur requête par rapport à de prétendus faits survenus avant le 25 d'août, se trouvaient à porter contre les fonctionnaires du gouvernement les accusations les plus gratuites. M. l'Orateur, je vous le demande, pour sortir d'une situation si difficile, pouvait-on avoir recours à pire effronterie que celle qui a caractérisé l'action du comité des mineurs ? Comment ! ils formulent contre les fonctionnaires de ce district toutes les accusations possibles et impossibles, ils les datent du 25 d'août et les signent, et quand arrive le temps de paraître devant la commission, tout ce qu'ils ont à dire, c'est que leurs déclarations sont fausses, et qu'ils ne peuvent prouver ce qui s'est passé avant le 25 août ; mais que, cependant, nous les traitons avec injustice parce que nous ne leur avons pas accordé une commission chargée de s'enquérir des faits qui auraient pu se produire postérieurement à leur requête. Rien de plus ridicule ni de plus indigne que ce moyen d'échapper à une responsabilité, rien de plus propre à nous faire voir combien le comité des mineurs savait qu'il ne pouvait appuyer sur la moindre preuve les accusations qu'il avait eu l'audace de porter contre nos fonctionnaires.

M. l'Orateur, dans une assemblée publique, en présence de gentlemen insoucieux de suivre tous les détails d'une question technique comme celle-ci, on pourrait se tirer d'affaire avec une pareille proposition, mais devant un juge, il ne suffirait certainement pas à un criminaliste, ou à un représentant du ministère public, de dire qu'il ne peut prouver l'acte d'accusation, ou qu'il peut prouver des faits postérieurs à l'émission de ce dernier. Voilà, pourtant, ce qu'a essayé de faire le comité des mineurs et ce que vient d'approuver en cette Chambre l'honorable député. Loin de moi de vouloir faire surgir des préventions autour de cette question, ou de vouloir déclarer nos fonctionnaires coupables ou non ; tout ce que je tiens à démontrer, c'est que les accusateurs de nos fonctionnaires se trouvent avoir admis eux-mêmes qu'ils n'avaient aucune preuve sur quoi appuyer leurs accusations. Nous n'aurions pas dû, dit-on, adresser la commission à M. Ogilvie, parce que le mariage en a fait mon allié.

Je n'avais jamais vu M. Ogilvie avant son retour du Yukon, c'est-à-dire un an après que je fus devenu membre du gouvernement. Je le rencontrai pour la première fois à un hôtel de Vancouver, lors de mon voyage à Skaguay, je lui fus présenté par un gentleman qui nous connaissait tous deux. Je n'ai jamais vu la tante de madame Sifton, mais je sais que c'est à elle que M. Ogilvie est marié. En voilà assez, il me semble, pour flétrir à jamais la réputation de M. Ogilvie. Mais parlons donc sérieusement ; c'est d'ailleurs ce que préfère l'honorable député de Pictou, lui, qui, comme suffit à le faire présumer la distinction de la famille à laquelle il appartient, est rempli d'un saint zèle pour l'honneur du service public. Je veux dire à la Chambre que M. Ogilvie tient des honorables députés de la gauche sa première nomination comme employé public, et que c'est à eux qu'il doit la première occasion de s'être fait, dans le service public, et dans la Confédération, la haute position qu'il occupe, la grande réputation dont il jouit.

Mais cela, il le doit surtout à ses propres efforts, les honorables députés s'étant bornés à déposer ses rapports dans les casiers, et à les soustraire à la connaissance du public. Il ne leur doit pas de compliments. A tout événement, telle était sa réputation, quand on l'a nommé commissaire du Yukon, que, le " Mail " et le " Globe," libéraux et conservateurs, tout le peuple du Canada enfin, s'accordaient à reconnaître en lui l'homme le plus honnête, le plus fiable, le plus propre à prendre soin des grands intérêts du Yukon. M. l'Orateur, un homme qui occupe la position de M. Ogilvie doit pouvoir exercer plus de discrétion qu'aucun membre de ce gouvernement, il n'a pas à s'occuper de l'opinion de collègues responsables les uns aux autres, et l'exercice de ses fonctions exige nécessairement qu'il soit revêtu d'une autorité extraordinaire. Or, si M. Ogilvie était si bien qualifié à remplir cette position quand on l'y a appelé, depuis quand a-t-il cessé de l'être ? Voilà ce qu'il importe fort de savoir. S'il était en état de faire honneur à cette position, il était également en état de savoir si ces subordonnés, eux aussi, remplissaient bien leurs devoirs. Et pas un juge ne pouvait mieux que lui conduire cette enquête, car pas un ne connaissait les claims, ni rien du bureau du commissaire de l'or, et pas un n'aurait pu, sans un mortel embarras, en arriver à une conclusion sur les questions qu'on lui aurait soumises. D'ailleurs, tout homme pratique en cette Chambre admettra facilement qu'il n'est pas nécessaire d'être ni avocat, ni juge, pour se former une opinion sensée des affaires de ce pays-là. La réputation de M. Ogilvie parlant par elle-même, je n'ai pas besoin de la défendre. Il s'est tout à fait bien acquitté de la tâche que comportait la commission que nous lui avions adressés, il n'a montré aucune idée d'étouffer la preuve. En faisant cette motion, l'honorable député a dit qu'elle allait mettre M. Ogilvie dans une situation fort embarrassante. Pourquoi ? Parce que, infailliblement, ce qui ressortirait de l'enquête pourrait m'obliger à démissionner. Pourquoi tout cela, et comment peut-il y avoir, dans l'infidélité d'un employé, une raison pour le ministre de démissionner ? Pourtant, l'honorable député semble en être certain, il l'a dit. Il a prétendu,—ici éclate

la faute qu'on a commise en nommant M. Ogilvie,—que ce dernier se trouvant marié à la tante de ma femme, et se trouvant, par là même, fort intéressé à mon avenir politique, ne craindrait pas de fouler aux pieds son serment d'office et son devoir de commissaire, pour étouffer immédiatement la preuve de tout fait qui serait de nature à me nuire, et ces paroles, il les accentue en disant qu'il *monte* à l'horizon quelque chose de dangereux pour mon avenir politique, et qui pourrait bien me forcer à donner ma démission. Puis il ajoute qu'une preuve de corruption de ces fonctionnaires devrait suffire à déterminer la démission du ministre de l'Intérieur si ce dernier avait quelque respect de lui-même. Eh bien ! non, ce n'est là, ni le droit constitutionnel, ni l'usage établi sous l'empire de la constitution. Mais à ce sujet, je tiens à citer à l'honorable député une autorité : très peu des membres la considéreront importante, mais l'honorable député lui-même, ne peut manquer d'y avoir confiance, c'est l'autorité de sir Charles Hibbert Tupper : il la trouvera à la page 3035 des " Débats " de 1895. Elle se rapporte au pont que le gouvernement a fait bâtir sous le nom de pont Curran et dont l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) se souvient assez bien. A-t-il démissionné, lorsque, à Montréal, on a volé, d'un seul coup, ces $200,000 ? Que dit l'honorable député ? Que si l'on trouve des fonctionnaires du ministre de l'Intérieur coupables de malversation : que si une fois arrivés au Yukon, les trois ou quatre hommes que j'y ai envoyés se sont trouvés trop faibles pour résister à la tentation qui surgit des champs d'or, je devrai nécessairement démissionner.

Qu'a fait le ministre dans un cas semblable où une couple de centaines de mille piastres ont été volées, et cela, non pas dans le Yukon, où les communications étaient impossibles, où je ne pouvais savoir ce qui se passait, où je ne pouvais exercer aucune surveillance sur mes employés, mais à Montréal, sous le nez du gouvernement ?

Le directeur général des Postes et le ministre de la Marine et des Pêcheries ayant pris part à ce débat, voici ce que disait l'honorable député de Pictou :

> Prenez la critique de l'honorable député de York nord (M. Mulock) et la preuve citée par l'honorable député de Queen (M. Davies) au sujet de ces détails. A quoi se rapportent-elles ? A des fraudes, à des fourberies, à des duperies, à des bordereaux de paye grossis, à toutes sortes de faux prétextes ; et s'ils s'en tenaient là, s'ils s'en tenaient à dire que le gouvernement connaissant ces choses, n'a rien fait, l'affaire serait certes grave pour le gouvernement. Mais, je le demande encore une fois, quels renseignements les députés possèdent-ils pour baser une accusation contre le gouvernement ? Prétendent-ils faire croire à un seul électeur du pays que sous un gouvernement libéral ou un gouvernement conservateur, sous le gouvernement actuel composé de 13 ou 15 membres, on peut garantir le peuple contre la fraude et l'iniquité de la part d'hommes employés par le gouvernement ? * * *
>
> Et si le gouvernement devait tomber sur cette question, si le ministre devait perdre sa position pour ce motif, quelle serait la position de maints ministres du gouvernement impérial ? Qu'adviendrait-il aux ministres qui sont responsables de la construction de navires qui aussitôt construits sont condamnés ? Qu'adviendrait-il au ministre responsable de la fourniture de l'armée, de baïonnettes qui ne résistent pas au moindre usage ? Qu'adviendrait-il des ministres à la tête de départements dans lesquels on a fait maintes enquêtes sur d'autres affaires et qui se sont toujours mis à couvert, et avec raison, derrière l'avis d'experts ?

Je dirai quelques mots maintenant pour démontrer combien sont absurdes les attaques de l'honorable député contre M. Ogilvie, comme commissaire. M. Ogilvie était autorisé à s'enquérir de tout ce qui s'était passé jusqu'au 25 août 1898. Les plaintes des mineurs ont été formulées le 25 août, et si elles étaient vraies, si elles étaient supposées vraies, elles se rapportaient à des événements survenus avant le 25 août. La lettre citée par l'honorable député, hier soir, se rapporte à des affaires antérieures au 25 août. Les diatribes qui ont été publiées dans la presse canadienne, sous une forme ou sous une autre, se rapportaient toutes à des faits survenus avant le 25 août, et l'honorable député n'a virtuellement apporté aucune accusation nouvelle, de sorte que M. Ogilvie était autorisé à faire une enquête sur toutes les accusations qui avaient été faites, et que nous connaissions, même aujourd'hui, contre nos fonctionnaires dans ce pays.

Je ne dis pas que quelques-uns des plaignants n'ont pas pu faire allusion à des faits survenus entre le 25 août et l'arrivée de M. Ogilvie, en septembre, mais nous n'avons rien de précis sur ce point. M. Ogilvie a tenu son enquête, et son rapport est ici en partie, sur ce qu'il a entendu et examiné. Nous avons ce rapport depuis quelques jours. Il a été copié immédiatement et envoyé à l'imprimerie, car il ne pouvait pas être facilement étudié sans être imprimé.

Je demande à tous les députés de lire ce rapport ainsi que l'enquête, et je dis qu'il n'y a pas un homme juste et droit, des deux côtés de la Chambre, qui ne dira pas que M. Ogilvie s'est efforcé de s'acquitter honnêtement et impartialement de sa tâche, et qu'il n'a pas fait son possible, d'un bout à l'autre de l'enquête, pour aller au fond des choses et découvrir la vérité.

A-t-il cherché à restreindre l'enquête, à intimider les témoins, à écarter les plaintes ? Il a invité et sollicité le public à se présenter et à porter des accusations contre les fonctionnaires. Les plaignants sont venus, ils se sont fait représenter par des comités et des avocats et M. Ogilvie a toujours été prêt à les entendre et à recevoir leurs accusations. L'enquête qui a été faite devant cette commission est de nature à faire lever les épaules à un avocat. Pensez-vous que devant une commission de juges, les témoins pourraient rendre des témoignages comme ceux qu'ils ont rendus devant la commission Ogilvie ?

Je ne prétends pas dire que les juges ne poseraient pas de questions suggestives ; qu'ils n'adopteraient pas une procédure inquisitoriale ; pas du tout ; mais nous avons ici des témoignages qu'aucune commission, inquisitoriale ou autre, n'aurait permis,—des on-dit, des racontars, des rumeurs de la rue, et tout le monde est admis à raconter tout ce qui lui passe par la tête.

M. Ogilvie était décidé à faire une enquête complète et à ne pas permettre à un avocat de gêner la preuve par des formalités légales. Nous avons aujourd'hui cette enquête bien qu'elle ne soit pas complète, non plus que le rapport.

Trois ou quatre fonctionnaires contre lesquels il y avait des plaintes, n'étaient pas présents, et n'avaient pas encore été entendus, quand les témoignages que nous avons ont été donnés. M. Wade, M. McGregor, M. Norwood et, je crois, un nommé Bliss, sont retournés au Yukon cet hiver, mais n'étaient pas arrivés quand l'enquête que nous avons a été faite.

Un rapport télégraphique que j'ai lu dans les journaux dit que ces quatre fonctionnaires ont comparu devant la commission, que des accusations ont été portées contre quelques-uns d'entre eux, que M. Ogilvie les avaient tous exonérés, et qu'il avait surtout examiné et étudié la question du terrain riverain dont l'honorable député a parlé si longuement, et qu'il a constaté qu'il n'y avait rien de frauduleux ou de répréhensible dans la transaction. Je ne suis pas en état de dire si ce rapport est absolument exact ; il est pris des journaux et le rapport officiel a pu être retardé, vu qu'il faut retranscrire les témoignages et préparer soigneusement le rapport, mais je suppose—

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Où sont ces témoignages ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne les ai pas reçus encore, mais je les attends dans quelques jours. Les seules nouvelles que nous ayons, c'est que le commissaire a entièrement exonéré ces fonctionnaires après une enquête approfondie.

Voici la position du gouvernement dans cette affaire : Dès que des accusations eurent été portées contre nos fonctionnaires, nous avons envoyé une commission à M. Ogilvie,—le seul homme qui pouvait tenir cette enquête, car à cette saison nous ne pouvions pas envoyer un juge au Yukon à travers les glaces. D'ailleurs nous avions pleine confiance dans l'intégrité de M. Ogilvie et dans son désir de faire une enquête complète. L'enquête a eu lieu ; nous n'avons pas encore son rapport complet, mais quand nous l'aurons, nous étudierons attentivement toute l'affaire. Si nous constatons qu'il existe la moindre raison pour faire de nouvelles enquêtes, ou des enquêtes plus complètes, nous les ordonnerons.

Mais nous ne croyons pas qu'il faille pour cela enlever à la Chambre des communes, l'administration des affaires publiques et la responsabilité politique du gouvernement pour les confier à une commission de juges. Voilà l'attitude du gouvernement sur cette question.

Plusieurs VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : On me pardonnera de dire que l'honorable député de Pictou a été pour le moins imprudent en portant des accusations de corruption contre M. Wade, concernant la location de ce terrain riverain. Il connaît, sans doute, comme nous, le rapport non officiel qui dit que M. Ogilvie a entendu sous serment, tous ceux qui ont été concernés dans cette transaction et que tous ont juré qu'il n'y avait rien de répréhensible dans l'affaire ; dans ces circonstances, il aurait pu exprimer sa propre opinion avec plus de modération, et il aurait pu attendre le rapport complet pour savoir s'il y a réellement lieu d'ordonner une seconde enquête.

Je n'analyserai pas l'enquête faite devant M. Ogilvie, mais tous les avocats savent qu'avec un dossier comme celui-là, en prenant un bout de témoignage ici et un bout là, on peut lui faire dire tout ce qu'on voudra. Pour se faire une idée intelligente sur ce qui est prouvé et sur ce qui ne l'est pas, il faudrait étudier attentivement tout le dossier, et ce serait assurément le travail d'une longue semaine. On rencontre à certains endroits d'apparentes contradictions. M. Fawcett, par exemple, dit à un endroit que madame Koch n'a pas eu de claim, et ailleurs, il déclare qu'elle en a obtenu un. L'explication de cette prétendue contradiction c'est que la première fois il a répondu de mémoire, mais qu'après avoir consulté les registres il a dû corriger son premier témoignage. Une chose paraît prouvée ou non, selon la partie de ce témoignage que l'on prend. Je répète qu'il faudrait au moins une semaine d'un travail ardu, pour arriver à une conclusion intelligente, on ne serait pas même certain d'avoir bien saisi tous les détails.

J'ai examiné plus particulièrement le cas de madame Koch, qui paraît avoir obtenu un permis pour prendre un claim, à la crique Dominion auquel l'honorable député de Pictou prétend que le major Walsh a été mêlé d'une manière scandaleuse. J'ai examiné attentivement les témoignages et la preuve démontre que madame Koch, une cuisinière et cabaratière, a été informé par Ambrose Cynette, un sauvage au service du major Walsh, que ce dernier avait parlé d'accorder des permis pour la crique Dominion.

Comme elle désirait obtenir un de ces permis, elle envoya une autre femme voir le major ; il n'est dit nulle part ce que cette femme a dit au major Walsh, ni ce que le major lui a dit, mais elle revint dire à Mme Koch, qu'elle ferait mieux d'aller voir M. Fawcett. Elle se rendit auprès de M. Faw-

cett. et ici les témoignages commencent à se contredire.

La femme dit qu'elle n'a pas mentionné le nom du major Walsh à M. Fawcett, mais ce dernier dit qu'elle lui a mentionné le major Walsh. Il y a du pour et du contre sur ce point ; quoi qu'il en soit, la femme est allée trouver M. Fawcett et obtint le permis. Ce dernier a commis une erreur, il n'y a pas de doute ; il n'aurait pas dû accorder le permis. La femme montra le permis au frère du major Walsh, et ce dernier monta au second étage pour voir le major. Qu'arrivat-il ensuite ? —et ceci jette de la lumière sur toute la question. D'après le témoignage de M. Fawcett et celui de Mme Koch, il descendit immédiatement en disant : C'est une erreur, ce permis n'aurait pas dû être accordé.

Cela fait voir d'une manière concluante qu'il n'avait jamais eu l'intention de faire accorder ce permis, et qu'il n'a pas été mêlé à l'affaire. Il n'y a rien d'étrange dans cette transaction.

M. FOSTER : Est-ce tout ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Elle l'a remis.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non, elle ne l'a pas remis.

M. FOSTER : Est-ce toute l'explication de l'affaire ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oh, non. Mme Koch partit et alla choisir son claim. Quand le major Walsh déclara que " c'était une erreur," il laissa aussi entendre à Fawcett que le permis devait être retiré. On laissa partir la femme, et plus tard quand la question lui fut posée, Fawcett dit qu'il ne croyait pas qu'elle eût jamais obtenu de claim ; mais après avoir consulté les registres, il constata qu'elle avait été choisir un claim, avait produit sa demande et que dans le mois d'août, longtemps après que la crique Dominion eut été ouverte au public, elle l'avait obtenu. Tout cela aurait pu arriver au plus honnête fonctionnaire.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Une transaction semblable aurait pu se faire dans mon bureau.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Elle aurait pu avoir lieu dans les bureaux du premier ministre.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les interruptions ironiques de l'honorable député me laissent froid. Lorsqu'il voudra m'accuser de quelque chose de déshonorant, il n'aura qu'à déposer ses accusations sur le bureau de la Chambre.

M. SIFTON.

Un examen attentif de la preuve fait voir que dans cette transaction, il n'y a rien qui indique de la complicité ou de la malhonnêteté, de la part d'aucun fonctionnaire. Voici une femme qui, comme tout le monde, cherchait à passer avant les autres. Tout le monde connaissait la crique Dominion ; tout le monde cherchait à obtenir des permis sur cette crique. Le domestique sauvage du major entendit une conversation de son maître sur ce sujet et la nouvelle se répandit, cette femme obtint un permis de M. Fawcett et ce dernier admet qu'il a eu tort de l'accorder.

Où voit-on de la malhonnêteté ? Prétend-on que le major Walsh a profité de l'enregistrement de ce claim ? Prétend-on que M. Fawcett en a profité ? Et s'ils n'en ont pas profité, si on ne le prétend même pas, où y a-t-il de la malhonnêteté ? Il s'agit simplement d'un secret officiel saisi par un domestique et d'une erreur commise par un fonctionnaire, une erreur comme pourrait en commettre, en aucun temps, l'employé le plus honnête. Si après tout ce qui a été dit de l'administration du Yukon, ces messieurs de la gauche n'ont pas d'autres choses pour étayer leurs accusations que le fait d'une cuisinière qui surprend un secret qui lui permet d'obtenir un claim, grand bien lui fasse.

M. LANDERKIN : Ils courent après les cuisinières.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Un mot maintenant de l'intérêt que l'honorable député (Sir Charles Hibbert Tupper) porte à la pureté de l'administration, et de la grande responsabilité qu'il est prêt à prendre pour purifier le service, ce qui ne peut être fait que par la famille Tupper.

Il est prêt à risquer son mandat. Cela n'a pas une très grande valeur, par le temps qui court. Il a déserté ses commettants de Pictou, N.-E., et il est allé vivre ailleurs, mais pas avant que son parti, dans cette province, eût été balayé par mon honorable ami le ministre des Finances et ses amis.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Sachant que sa carrière politique était finie dans la Nouvelle-Ecosse, il s'est transporté sur la côte du Pacifique, et il se trouve sans responsabilité dans cette Chambre, puisqu'il n'a plus d'électeurs auxquels il devra rendre compte de sa conduite. Ses espérances de distinctions politiques reposent sur un fait problématique ; il s'agit de savoir s'il trouvera un comté assez mal inspiré et assez peu soucieux de ses intérêts pour l'élire. Voilà tout ce qu'il a à risquer dans le moment, et dans un élan de zèle, il s'écrie : " Connaissant toute la responsabilité que j'assume, mais en vue du bien qui doit en résulter pour mon pays, je suis prêt à risquer le siège que j'occupe dans cette

Chambre, et toutes mes chances d'avancement politique."

J'ai expliqué, M. l'Orateur, que son siège ne vaut pas grands chose à l'heure qu'il est, et je doute que ses chances d'avancement politiques aient plus de valeur. Mais cet orphelin politique est prêt à mettre son siège au jeu, et consent à le perdre s'il ne prouve pas tous les énoncés contenus dans sa résolution. Or, je viens de lui en faire ravaler plusieurs aujourd'hui-même.

Une des accusations sur lesquelles il risque son mandat et ses chances d'avenir, si elle n'est pas prouvée, c'est que ces Philp ont eu les permis et les locations minières dont il parle dans sa résolution. Va-t-il prouver cela ? Je ne crois pas qu'il soit possible à un membre du parlement, de se mettre dans une position plus ridicule.

Je ne puis abandonner ce sujet, sans relever un ou deux autres points. L'honorable député de Grey-sud (M. Landerkin) est un des membres les plus anciens et les plus respectés de cette Chambre et je ne crois pas qu'il y ait un seul d'entre nous qui ait contre lui le moindre sentiment d'animosité. A sa demande, j'ai envoyé son fils dans un poste bien modeste avec l'expédition Fawcett, quand elle est partie pour le Yukon. Il y est encore, et je suis heureux de dire qu'il y fait honneur à celui qui a recommandé sa nomination. L'honorable député de Pictou, avec cette rage qu'il a pour jeter du discrédit sur quelqu'un, pour noircir la réputation de quelqu'un, pour faire croire que quelqu'un a commis des actes inavouables, a prétendu que l'arpenteur général avait écrit une lettre confidentielle à M. Fawcett. Cette lettre se trouve à la page 206, du rapport de l'enquête faite devant le commissaire Ogilvie.

L'honorable député cite cette lettre pour créer l'impression qu'il existe des relations clandestines entre l'arpenteur général, l'horable député de Grey-sud et moi. Rien n'arrête l'honorable député de Pictou ; peu lui importe qu'il éclabousse. Voici l'arpenteur général, qui a été des années dans l'administration, un fonctionnaire estimé et honoré, qui n'a pas une tache sur sa réputation, et sans un moment d'hésitation l'honorable député l'accuse d'un acte malhonnête. Il n'y a rien de malhonnête, ni d'irrégulier dans ce qu'il a fait, et personne ne peut légitimement prétendre le contraire. Ce fonctionnaire, un vieil employé, écrit à M. Fawcett, un autre ancien fonctionnaire. Ils font partie tous deux de l'administration depuis de longues années.

L'arpenteur général en chef envoie à M. Fawcett ses instructions officielles, et un bon jour, pensant qu'il est là-bas, occupé à remplir son important devoir, il se met à lui écrire une lettre particulière, où il lui donne des conseils. Y a-t-il en cette Chambre un seul député qui puisse trouver à cela quelque chose à redire ? Cependant, l'honorable député a cru qu'il lui fallait faire toute une conférence pour démontrer que la conduite du capitaine Deville devait tout simplement donner lieu à son renvoi d'office, et pour faire arriver, de l'autre côté de la Chambre, jusqu'à mon honorable ami de Grey-sud, une imputation des plus odieuses. Il dit, page 5963 des "Débats :"

Et puis, il y a la combinaison de Landerkin et Landerkin membre de cette chambre dont le fils est rendu là-bas. Je n'en dirai rien, si ce n'est que dans la preuve faite devant cette commission, il y a un billet privé et confidentiel, dans lequel un des fonctionnaires du ministre intérimaire demande à M. Fawcett, de dire, dans son rapport officiel, un mot favorable, à l'adresse de M. Landerkin.

Il n'y a rien de tel dans la lettre de M. Deville. M. l'Orateur, en vérité, la Chambre en est rendue à offrir un bien joli spectacle, quand, à seule fin de jeter du louche sur la conduite de l'honorable député un ancien ministre de la Justice ne veut pas lire tel qu'il est imprimé, un document officiel qu'il tient à la main. Voici ce que dit M. Deville :

Quand vous nous écrirez, n'oubliez pas de nous dire quelques mots de Landerkin.

Il ne s'agit pas du tout du rapport officiel; on peut le croire, mais ce n'est pas dit.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Continuez.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (lisant) :

Je les communiquerai à son père ; il aimera cela.

Pourquoi l'honorable député y ajoute-t-il le mot "favorable ?" Pour faire croire que j'avais dit à l'arpenteur en chef de voir M. Fawcett, pour que ce dernier, dans son rapport officiel, mentionnât, d'une manière élogieuse le fils de M. Landerkin.

Quelques VOIX : Honte.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Honte, en effet.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je dirai qu'un député à qui il arrive de ne pouvoir ou de ne vouloir lire, comme il faut, un document officiel, pour se payer le luxe d'injurier un membre de cette Chambre, ne mérite pas que le Procureur général l'emploie à mettre les affaires en ordre dans le Yukon. Il y a bien des points que l'honorable député voudrait voir soumettre à l'examen d'une commission de juges, mais je ne parlerai que de quelques-uns. Il voudrait, par exemple, que des juges revêtus de pouvoirs spéciaux allassent au Yukon pour s'enquérir du fait que j'ai pris l'opinion du département de la Justice, en juin 1898, à Ottawa, et que le major Walsh a violé cette opinion, dans le district du Yukon, dans le mois de mars précédent. En vérité, je ne tiens pas à ennuyer cette Chambre, et à lui faire perdre son temps.

Quelques VOIX : Continuez.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Evidemment, l'honorable député ne paraît pas

comprendre ce qui se rapporte à ces choses-là, puisqu'il reproduit sérieusement dans cette motion une opinion que j'ai obtenue pour un objet particulier. Quand on a séparé le district du Yukon des Territoires du Nord-Ouest, le gouvernement des Territoires avait émis certaines patentes pour le commerce des liqueurs ; il s'agissait de savoir si le porteur d'aucune de ces patentes pouvait aller continuer son commerce dans le district du Yukon. A la demande que je lui ai faite, le département de la Justice a répondu qu'il le pouvait, et je me suis gouverné en conséquence. L'honorable député cite cette opinion, et blâme le major Walsh d'y avoir fait quelque chose de contraire trois mois avant que le département de la Justice l'eût émise. Je doute que l'incohérence et la sottise connaissent d'autres limites. Mais voici ce qu'il y a de plus logique, ce qu'il y a de mieux, dans toute la résolution. (Que la Chambre me pardonne de m'imposer à son attention, et qu'elle veuille bien remarquer la date que je vais lui citer). Hier, l'honorable député s'est donné bien du mal à corriger des dates qui avaient rapport à sa résolution ; or, comme il les a toutes corrigées avec beaucoup de soin, et qu'il n'a pas cru devoir toucher à celle-ci, j'en conclus qu'il y a attaché beaucoup plus d'importance qu'à n'importe quelle autre. On trouve à la page 6037, le paragraphe suivant de sa motion :

Que le 1er avril 1899, à Dawson City, ville d'environ 2[5],000 âmes, il n'y avait ni chemin, ni pont, ni canaux d'égouts ni rien de ce qu'on pourrait appeler des travaux publics ; qu'il n'y avait ni pavage, ni chaussée, ni canaux d'égouts, ni fossés, ni aqueduc, ni système d'éclairage ; que, jusqu'à cette date, certains individus s'étaient arrogé le pouvoir de refuser tout cela.

En 1896, cet état de choses a donné lieu à une épidémie de fièvre typhoïde.

M. l'Orateur, il faut que les bacilles de la fièvre typhoïde soient bien vigoureux, à Dawson, pour y avoir fait éclater cette fièvre avant même que la ville existât, et c'est à une commission de juges qu'on va donner le soin de vérifier tout cela ! Et comme me le fait remarquer mon honorable collègue, le directeur général des Postes, l'honorable député a déclaré, de son siège, que, s'il ne prouve pas cette allégation, il va démissionner. Puis, l'honorable député, pour qui l'espace n'est rien, consacre quatre pages de sa résolution à faire voir que, il y a quatre ans, le gouvernement précédent avait envoyé dans le district du Yukon vingt constables et un arpenteur. Outre cette accusation concernant la fièvre typhoïde, ce qu'il veut faire connaître à la commission des juges, ce sont les divers actes de notre administration jusqu'à ce jour, la légalité des divers procédés du gouvernement, l'itinéraire de ses fonctionnaires, et, autant que possible, les dates où chacun d'eux a quitté chaque endroit particulier ; et s'il se trouve quelqu'un d'entre eux qui ait quitté à une date autre que celle mentionnée par l'honorable député, ce dernier devra démissionner, car il s'est engagé à prouver toutes ces choses-là.

Il doit aussi soumettre à l'examen de cette commission de juges cette foudroyante proposition que M. McGregor est un loueur de voitures, que M. Norwood n'a pas fait enregistrer le baleinier dont il est propriétaire, que la ville de Dawson était dans un état d'insalubrité, et qu'il s'était commis des abus relativement à l'octroi des patentes pour le commerce des liqueurs—mais il n'est pas dit quels étaient ces abus. Il va en outre, faire rechercher si le major Walsh envoyait ou n'envoyait pas un rapport à chaque malle, et n'avait pas permis à une femme du nom de Lucille Elliott—l'examen de ce cas ajouterait beaucoup à la dignité de la magistrature canadienne—de tenir un débit de cigares, et de vendre, le dimanche, des liqueurs légères, probablement mélangées avec des liqueurs fortes, et s'il entretenait avec cette femme un commerce illicite ; que le ministre de la Marine et des Pêcheries qui est bien plus mauvais sujet que moi-même, s'est rendu coupable de la pire des maladministrations ; que le directeur général des Postes est allé encore plus dans la voie du crime, et que le correspondant du "Times", de Londres, mademoiselle Shaw, a dit qu'on croyait—non pas avec raison,—mais qu'on croyait beaucoup que la corruption officielle se pratiquait ici sur une grande échelle. Voilà ce que l'honorable député demande à cette Chambre composée d'hommes de bon sens, de soumettre à l'examen d'une commission de juges du Canada. Si l'on pouvait pénétrer les replis du cœur des honorables députés de la gauche, que j'aimerais à voir combien il en est, parmi eux, qui ont honte de se sentir responsables de cette résolution ! Eh ! M. l'Orateur, que signifie tout cela ? Est-il possible qu'un gentleman, qui a été, au Canada, conseiller en loi de la Couronne, s'oublie jusqu'à entasser des débris comme ceux-là sur le bureau de la Chambre ? Non, je ne puis concevoir que même un gentleman incapable de lire correctement de l'imprimé, eût osé agir de la sorte. La seule explication de sa conduite—cette conduite ne fait honneur ni à lui, ni à quiconque l'appuie—c'est qu'il a rédigé sa résolution de manière qu'il va falloir la rejeter, pas une Chambre des communes qui se respecte ne pouvant consentir à l'adopter. Est-il un seul député de la gauche qui va dire qu'il conviendrait à cette Chambre des communes de soumettre son administration à la décision d'une commission de juges, de charger cette commission de l'examen d'une matière—comme celle que j'ai lue dans la résolution de l'honorable député ?—Si cette résolution manquait de clarté, certes, l'honorable député y a fait de la lumière. Comment ? En y intercalant une attaque à l'adresse d'un juge de la cour Supérieure. M. l'Orateur, l'honorable député est avocat, mais n'importe qui en cette

Chambre pourrait lui dire que ce n'est pas là la manière de se plaindre d'un juge de la cour Supérieure, et que la vraie manière, la constitution l'indique clairement.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre—

Quelques VOIX : A l'ordre.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) n'est pas aussi lâche que—

Le MINISTRE DES FINANCES : Je soulève un point d'ordre. Je demande à l'honorable député (sir Charles Hibbert Tupper) de retirer le mot "lâche."

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'ai dit que le ministre de l'Intérieur n'était pas aussi lâche que cette interruption pourrait le faire croire.

Quelques VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je demande au ministre de l'Intérieur la permission de le corriger.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je veux bien.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le ministre de l'Intérieur a procédé fort convenablement à la critique de la prétention qu'il m'attribue, et je sais qu'il n'objecterait pas à ce que je le corrige en ce qui concerne le juge Dugas. Je n'ai pas attaqué ce dernier comme juge de la cour Supérieure.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Ces honorables députés sont-ils les juges dont il s'agit ? Je n'ai pas attaqué—

Quelques VOIX : A l'ordre !

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : C'est avec la permission du ministre de l'Intérieur que je parle. Je n'ai pas attaqué le juge en tant que juge, ni dans ma résolution, ni autrement ; je l'attaque comme membre du Conseil Exécutif,—

Quelques VOIX : Oh ! oh !

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Laissez-moi terminer. Je puis avoir tort ou raison, mais je prétends que le juge Dugas, comme membre du Conseil Exécutif n'a pas droit d'acquérir des intérêts dans les mines du Yukon qu'il essaie d'administrer en vertu d'un acte du parlement. De plus—

Quelques VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le ministre de l'Intérieur objecte-t-il ?

Sir CHARLES TUPPER : Non, mais ces lâches objectent.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre ! Je prie l'honorable député (sir Charles Tupper) de retirer cette expression.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'allais donc dire que—

L'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre ! Un honorable député de cette Chambre vient d'appeler "lâches" quelques autres députés.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Qu'en pensez-vous vous-même, M. l'Orateur ?

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je parle d'une expression dont s'est servi l'honorable député du Cap-Breton (sir Charles Tupper).

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Puis-je finir ce que—

L'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre !

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'objecte pas à ce que l'honorable député dise un mot, mais j'objecte à ce qu'il fasse un discours.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Un honorable député a traité de "lâches" quelques autres députés de cette Chambre. Je le prie de retirer cette expression.

Quelques VOIX : A l'ordre !

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper)—

Quelques VOIX : Oh ! oh ! à l'ordre !

Sir CHARLES TUPPER : Que prétendent donc les honorables députés ? L'honorable député de Pictou a demandé au ministre de l'Intérieur la permission de faire une remarque importante sur un point qu'à soulevé l'honorable ministre. Or, l'honorable député, sir Charles Hibbert Tupper, moyennant cette permission, dit que l'honorable ministre n'est pas aussi lâche que pourraient le faire croire ceux qui siègent derrière lui. Ce que j'ai dit, c'est que d'autres le sont.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : J'ai entendu dire à l'honorable député sir Charles Tupper et bien distinctement "ces lâches", en parlant de quelques députés de cette Chambre.

M. BERGERON : Il parlait de ceux qui ne sont pas en cette Chambre.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Il convient de retirer cette expression.

Sir CHARLES TUPPER : M. l'Orateur, exigez-vous que je dise que les honorables députés de la droite ont fait preuve de courage en s'opposant à ce qu'il fût donné une explication ? J'ai dit qu'ils s'étaient montrés "lâches", et je le répète.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Ce que je dis, c'est qu'il n'est pas permis à un honorable député de cette Chambre de traiter aucun député de lâche. Il devrait retirer cette expression.

Quelques VOIX : Retirez-la-

Une VOIX : Rappelez-le à l'ordre avec inscription au procès-verbal.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : M. l'Orateur, avant que vous procédiez, je voudrais adresser un mot à l'honorable député (sir Charles Tupper) le doyen de cette Chambre. Il nous serait très disgracieux d'avoir à recourir au procédé inusité qui consiste à inscrire un honorable député au procès-verbal. Il est le plus vieux député de cette Chambre et pour ma part, je ne voudrais pas qu'on se servit à son égard de procédés rigoureux, mais il sait très bien que l'expression qu'il a employée n'est pas parlementaire.

Sir CHARLES TUPPER : Je voudrais savoir de l'honorable chef de cette Chambre (sir Wilfrid Laurier) qu'est-ce qu'il veut que je dise. Tout ce que j'ai dit, c'est qu'il était "lâche" de la part des honorables députés de la droite——

Une VOIX : Ce n'est pas cela que vous avez dit.

Sir CHARLES TUPPER : Tout ce que j'ai dit, c'est qu'il était lâche de la part des honorables députés de la droite d'empêcher un député de fournir une explication permise par le ministre qui avait la parole. Voilà. Je ne me rappelle pas le mot, mais, à tout événement je n'ai pas dit "lâche" de la part d'un honorable député en particulier, mais "lâche" de la part des députés qui faisaient l'interruption, d'agir ainsi. Que ferait, à ma place, le très honorable ministre ?

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je le regrette, mais enfin, j'ai entendu l'honorable député traiter les honorables députés de cette Chambre de "lâches." Je crois que les circonstances——

Sir CHARLES TUPPER : Je crois——

Quelques VOIX : A l'ordre !

Sir CHARLES TUPPER : Je crois que vous vous trompez ; je n'ai pas dit "ces lâches," mais si j'ai employé cette expression, et que vous jugiez nécessaire que je la retire, je m'incline devant votre décision.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je—

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je n'ai pas fini.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Si l'honorable député (sir Charles Hibbert Tupper) veut se borner à quelques mots, je n'y objecte pas.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je désire également, moi aussi, effacer l'impression que j'avais de ce qui a été exprimé par le chef de l'opposition (sir Charles Tupper). Je ne me suis pas servi de son langage, mais j'ai ressenti justement ce qu'il disait. Je vais maintenant finir l'explication que je voulais donner ; c'est que je n'ai pas, dans ma résolution, ni autrement, attaqué le juge Dugas comme juge de la cour supérieure, je sais qu'on ne peut pas l'attaquer par voie de mise en accusation, et je désire que le ministre de l'Intérieur me comprenne bien : mais comme membre du Conseil exécutif, il est sujet à cette sorte d'attaque, comme le serait tout autre juge du pays qui accepterait une position étrangère à la judicature, tout en ayant pour objet de faire valoir les lois ordinaires du pays. Voilà ma prétention à ce sujet.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je m'attendais à cette explication. Il eût suffi à toute intelligence ordinaire de lire la résolution qu'il a préparée, pour savoir quelle explication il en donnerait. Il n'a fait que prouver qu'il ne comprend ni ce qu'il fait, ni la situation dans laquelle il se place. C'est l'acte du gouvernement du Yukon qui préside au gouvernement du territoire du Yukon, et en vertu de cet acte, le juge étant, "ex-officio," membre du conseil, c'est une partie de son devoir comme juge, d'être membre de ce conseil. Bien plus : l'honorable député veut-il dire que la règle concernant les attaques contre un juge ne s'applique qu'à ce qu'il a pu faire dans l'exercice de ses fonctions officielles ? Cette règle n'existe pas ; la seule règle, c'est qu'on ne peut attaquer le caractère ou la conduite d'un juge, en parlement, qu'au moyen d'une mise en accusation. Il y a, sur ce sujet, des autorités, mais je ne vais pas imposer à la Chambre à cette heure avancée, la tâche d'en écouter la lecture, car je n'entends pas discuter le droit constitutionnel ; mais les autorités ne manquent pas, elles sont claires ou ce que c'est qu'il va attaquer. L'honorable député sait très bien—quel est le député qui l'ignore ?—qu'une Chambre des bre qu'en se servant de la procédure prévue par la loi, et qu'en mettant le juge à même de se défendre. Or, voici que l'honorable député attaque ce juge, et enveloppe cette cause parmi toutes ses autres accusations, sans faire au juge la politesse d'un avis lui annonçant qu'il va attaquer son caractère ou qu'est-ce que c'est qu'il va attaquer. L'honorable député sait très bien—quel est le député qui l'ignore ?—qu'une Chambre des communes qui a le respect de soi-même, ne songera jamais, vu la loi et la constitution, à adopter une résolution qui comporte une imputation directe et une attaque contre le caractère d'un juge, si l'on n'a pas procédé suivant la loi en cette matière. Cette règle, nous le savons, elle est indiscutable, et l'honorable député l'a violée. N'y eût-il que cette raison, la résolution de l'honorable député se trouverait déjà à ne plus mériter le moindre appui de la part de cette Chambre.

Mais, M. l'Orateur, ce n'est pas tout ; dans son discours, l'honorable député s'est permis une digression pour attaquer la judicature ; il a dit que le juge Maguire avait tenu une conduite des plus odieuses. A propos de quoi ? Parce qu'il s'était mêlé

de donner des conseils au commissaire de l'or, à Dawson City. Le juge Maguire a été et est encore juge des Territoires du Nord-Ouest, et tous ceux qui ont connu les procédés du gouvernement par rapport à ce pays-là, savent que, pendant des années, les juges ont constamment offert leurs conseils et leurs avis aux administrateurs du gouvernement à différents titres.

Mais c'étaient des conseils désintéressés, amicaux ; des conseils gratuits. C'étaient les conseils qu'un haut fonctionnaire de l'administration, privé des avis et des conseils habituels en de telles circonstances, devait naturellement donner à un autre fonctionnaire de l'administration du district.

Je ne saurais concevoir rien de plus absurde que le juge Maguire, à Dawson City, se drapant dans sa toge d'hermine, insigne de sa dignité, et refusant d'aviser les fonctionnaires du gouvernement en quête de ses lumières, dans des circonstances urgentes. Je ne crois pas qu'on puisse simplement soupçonner le juge Maguire de s'être trompé en donnant ses conseils et ses avis au commissaire des mines, de s'être trompé en siégeant pour entendre une cause qui nous a été rapportée, la cause de Nelson vs Donnelly. Quel mal y avait-il à cela ? Il y avait un juge de la cour Supérieure en présence d'un procès compliqué concernant des affaires minières. La loi autorisait le commissaire des mines à entendre et à juger le litige. Le commissaire des mines s'est jugé incapable de peser la preuve et de juger la cause, et il a prié le juge de la cour Supérieure de prendre place à ses côtés pour le diriger dans le dédale des témoignages, et lui donner ses conseils dans la cause. Y a-t-il à redire là-dessus ? Comment l'honorable député peut-il dire que c'est une indignité de requérir les services d'un juge dans une affaire de cette nature, et prétendre que ce ne serait pas une indignité de demander à une commission de juges de décider un différend entre deux partis politiques ? Après avoir prôné un principe dans une circonstance, il qualifie le même principe d'infame quand il s'applique dans une autre circonstance, d'une manière beaucoup plus restreinte, alors qu'il est nécessaire pour accomplir les fins de la justice. C'est pourquoi je prétends que l'honorable député a fait dans le cas actuel ce qu'il n'aurait pas dû faire, ce qu'il n'avait pas droit de faire, ce que lui défendaient les principes de notre constitution et du droit parlementaire—il n'a pas craint de s'attaquer, sans motif plausible à la magistrature de ce pays tout en prétendant que seule une commission de juges était compétente à rendre son verdict sur l'administration des affaires publiques en ce pays.

Maintenant, M. l'Orateur, il ne me reste que quelques mots à dire concernant le major Walsh. Ce dernier a été violemment et amèrement attaqué pour avoir accepté des fonctions publiques et pour la manière dont il a conduit les affaires dans le district du Yukon. J'ai dit, lors d'un débat précédent, sur le même sujet, que j'avais connu le major Walsh pendant quinze ou seize années, comme un homme honorable, jouissant d'une haute réputation dans la carrière administrative, comme un homme courageux, déterminé, compétent, n'ayant jamais failli dans l'accomplissement de ses devoirs, si je me rappelle bien. Telle était sa réputation, telle était l'opinion qu'entretenait de lui la population de ce pays quand il fut nommé. Il n'accepta son poste qu'après beaucoup d'instances ; il ne désirait pas aller au Yukon, il eût bien préféré ne pas s'y rendre. Ce ne fut qu'après maintes sollicitations de ma part, alors que les besoins pressants du moment firent croire que les services d'un fonctionnaire expérimenté, comme il l'était devaient être utiles au pays —ce ne fut que dans ces circonstances qu'il consentit à partir.

Je désire déclarer devant cette Chambre que même à l'heure actuelle, d'après les renseignements que j'ai obtenus sur les affaires de l'Etat dans ce district, d'après les informations qui me sont parvenues, je ne crois pas que le major Walsh, ait, dans l'administration de ce territoire, fait une seule action qui, à son avis, n'était pas dans l'intérêt bien entendu du Canada, une seule action qui n'était pas destinée à remplir loyalement les devoirs imposés par sa commission. Jamais il ne fut au Canada un homme qui eut, en si peu de temps, plus d'occasion que le major Walsh d'être malhonnête, et malhonnête à son avantage. Nous l'avons envoyé au Yukon avec des pouvoirs extraordinaires, alors que des milliers de dollars changeaient de mains tout en laissant les gens dans une souveraine insouciance, alors que des montants considérables sous les plus futiles prétextes servaient à acheter des droits miniers et toutes espèces de choses. Quels pouvoirs lui avons-nous donnés au départ ? Nous l'avons autorisé à changer les règlements des mines, à faire remise des droits régaliens, à exercer en réalité le contrôle le plus absolu sur toutes les affaires de ce territoire. Et maintenant, M. l'Orateur, on demande au parlement du Canada de le taxer de corruption parce que la cuisinière de cet homme a obtenu une réserve minière. Semblable proposition fut-elle jamais faite à une assemblée d'hommes sensés ? Voici un homme qui était investi d'un pouvoir absolu sur les opérations minières, puisqu'il avait droit de modifier les règlements à sa guise ; il pouvait faire varier la valeur des territoires, en faire hausser le prix aussi bien qu'en diminuer la cote. Les pouvoirs dont il était revêtu lui permettaient de réaliser sans difficulté aucune des centaines de milliers de dollars, s'il eût été malhonnête. Cependant, jusqu'à présent, nous ne voyons pas un seul homme respectable au Canada venir de l'avant pour déclarer, sous sa propre responsabilité que J. M. Walsh, a, en aucune fa-

çon, été parjure à son serment d'office, ou a été malhonnête et vénal dans ses rapports avec le gouvernement.

Mais parce qu'un serviteur indien laisse échapper certaines informations, parce qu'une cuisinière, profitant d'une méprise du commissaire des mines, obtient une concession de terrain minier qu'elle n'aurait peut-être pas dû obtenir, on vous présente ces faits comme des actes malhonnêtes, comme une mise en accusation du major Walsh relativement à son administration du Yukon.

Je n'ai rien à dire des accusations portées contre lui par l'honorable député quant à ce qui concerne sa vie intime. Je ne suis pas garant des actes de la vie intime du major Walsh, ou de qui que ce soit. Je refuse de m'aventurer sur un tel terrain. Mais je rends grâce au ciel d'avoir à défendre un galant homme, d'avoir à empêcher qu'il ne soit injustement mis en accusation, que sa réputation ne soit ternie, plutôt que de remplir le rôle de l'honorable monsieur qui le traque et le pourchasse jusque dans le sanctuaire de la vie intime.

L'honorable député nous a fait la leçon quant aux commissions d'enquête d'autrefois. Que d'éloges n'a-t-il pas faits d'une commission nommée par sir John Macdonald ? Ce grand homme d'Etat, dans un élan généreux, brûlant d'un vif désir d'assurer une administration sans tache nomme une commission royale. Dans quel but ? Pour scruter la conduite de ses adversaires politiques ; non pas dans le dessein de s'enquérir de la conduite de ses propres fonctionnaires. Il y avait eu un changement d'administration. L'honorable Alexander Mackenzie et ses collègues avaient abandonné les rênes du pouvoir. Sir John Macdonald nomma une commission chargée de s'enquérir de la conduite de ses prédécesseurs à la tête de l'administration dans l'espérance de les tenir responsables de quelque faute. Voilà le précédent que cite l'honorable monsieur, pour justifier la nomination d'une commission d'enquête. Mais qu'a-t-il fait lui-même quand il s'est agi de la conduite de l'administration dont il faisait partie ? Il a entendu parler du pont Curran. Un fonctionnaire public pouvait, d'après lui, être chargé d'examiner l'affaire du pont Curran, où $200,000 furent volés.

M. HAGGART : N'y eût-il que $200,000 volés ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Deux ou trois cent mille dollars. Qui fut chargé de l'enquête ? Qui l'honorable député (M. Haggart) chargea-t-il de l'enquête ? Les fonctionnaires de son propre ministère, les personnes mêmes responsables des faits incriminés, si la responsabilité devait peser sur quelqu'un.

M. HAGGART : Me permettra-t-on de répondre à la question de l'honorable ministre concernant l'enquête tenue relativement à cette affaire ? Les tribunaux firent une enquête, et le comité des comptes publics en fit une autre qui dura deux mois.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Dans la suite.

M. HAGGART : C'était impossible avant.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les fonctionnaires du ministère furent chargés d'examiner l'affaire et de recueillir les informations. Voilà ce qui fut fait alors et ce qui se fait actuellement. Un fonctionnaire public examine les accusations, la preuve sera soumise au parlement et, si une enquête supplémentaire est nécessaire, cette enquête aura lieu. Mais qu'arriva-t-il subséquemment ? Dans les territoires du Nord-Ouest quand il fut notoire qu'on nourrissait les tribus indiennes de mets gâtés, ce qui occasionnait des maladies et la famine, ce qui causait la révolte, alors que les parasites et les amis de l'administration cherchaient à s'emparer des demeures des métis du Nord-Ouest établis sur les bords de la Saskatchewan, et poussaient ces gens à la révolte,—gens pacifiques s'il en fut jamais dans aucun pays—quand tout cela eut lieu, quelle enquête fut tenue ? Ces messieurs jugèrent-ils que la bonne renommée du Canada exigeait qu'une enquête fût tenue et qu'il fallait envoyer des juges pour conduire cette enquête ? Quand plusieurs existences eurent été sacrifiées, quand des millions eurent été dépensés, et que les hommes chargés du soin d'apaiser la révolte eurent volé et pillé la population, des juges furent-ils nommés pour tenir une enquête ? M. l'Orateur, l'honorable député a bien vite oublié le passé, s'il croit en parlant de la bonne renommée du Canada, en imposer à un seul membre de cette Chambre, à un seul habitant de ce pays, au point de leur faire croire qu'il est animé de tout sentiment autre qu'un désir ardent de faire tort à un adversaire politique, en agissant comme il le fait. La bonne rénommée du Canada ! Je puis lui dire de quoi dépend la bonne renommée du Canada. Elle dépend du caractère de ses hommes publics. La bonne renommée n'est pas ternie parce qu'une cuisinière obtient à Dawson City une concession minière qu'elle ne devrait pas obtenir ; elle n'est pas ternie parce qu'un indien chargé de conduire un attelage de chiens à Dawson City reçoit un pot-de-vin ; elle repose sur le caractère inattaquable des hommes publics du pays. Et la résolution de l'honorable député est une attestation du fait que, d'après lui, il n'y a rien à reprocher aux hommes publics du Canada, en tant qu'ils sont représentés à l'heure actuelle par les députés de la droite. Que pensait l'honorable député quand il faisait partie de l'administration ? Croyait-il que la bonne renommée du Canada était ternie parce qu'un membre du gouvernement était chassé de l'administration par suite des accusations de brigues personnelles et de corruption dont il était

l'objet ? A-t-il cru devoir intervenir pour sauvegarder la réputation du pays quand il fut prouvé qu'un de ses collègues avait reçu $25,000 de subsides d'un chemin de fer pour corrompre les électeurs, et je crois qu'il a admis ce fait dans cette Chambre ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Non.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je dois dire à l'honorable ministre que la renommée du Canada n'a jamais eu à souffrir quand le parti libéral administra les affaires publiques, et qu'elle ne sera probablement pas ternie de nouveau si l'administration actuelle reste au pouvoir.

A six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du soir.

M. N. CLARKE WALLACE (York-ouest) : M. l'Orateur, dans les remarques que j'ai à faire devant cette Chambre, ce soir, je tâcherai d'être aussi bref que possible, eu égard à la gravité du sujet que j'ai à traiter. Je ne crois pas que dans les annales du parlement canadien, l'attention des communes ait jamais été attirée sur des accusations d'un caractère aussi grave. Nous sommes en présence d'accusations impliquant tout le gouvernement, mais surtout le ministre de l'Intérieur, car l'administration du Yukon dépend en grande partie de son ministère ; en présence d'accusations impliquant aussi le directeur général des Postes, le ministre de la Marine et des Pêcheries et le ministre des Douanes. Le ministre de l'Intérieur a refusé de soumettre sa conduite à un tribunal compétent et impartial, composé de juges et dans la déclaration qu'il a faite aujourd'hui devant cette Chambre, je ne saurais trouver les motifs de justification que le parlement était en droit d'attendre de lui. L'honorable ministre (M. Sifton) n'a guère fait preuve de loyauté et de courtoisie à l'égard de l'honorable représentant de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) quand d'un ton moqueur il a déclaré que ce dernier ne mettait en jeu rien de bien précieux, bien que l'honorable député (sir Charles Hibbert Tupper) eût mis en jeu son siège en Chambre, le caractère et la réputation dont il jouit en ce pays en proférant ses accusations, sous sa propre responsabilité de membre du parlement. Pourtant je me flatte d'avoir différé d'opinion avec l'honorable représentant de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) sur des questions importantes d'administration publique, et je dois déclarer que j'ai toujours trouvé en lui un adversaire aussi respectable et aussi courageux que j'aie jamais rencontré au parlement du Canada. Sa réputation du jour où il devint ministre jusqu'à l'heure actuelle aurait dû lui épargner le ridicule et les moqueries du ministre de l'Intérieur. Ministre ayant occupé une position responsable au parlement canadien pendant huit ou 9 ans, l'honorable représentant de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) peut s'enorgueillir du fait que, bien qu'il ait occupé ce poste responsable pendant si longtemps, aucun membre des communes, aucun habitant de ce pays, n'ose porter une accusation de corruption personnelle ou de malhonnêteté contre le représentant de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper). Aujourd'hui son dossier est aussi blanc que celui d'aucun ministre ayant présidé un département de l'administration publique.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez ! !

M. WALLACE : Oui, et l'honorable ministre de l'Intérieur a mauvaise grâce de parler comme il l'a fait, lui, ministre depuis deux ans et demi, et qui n'était pas en fonctions depuis six mois avant de provoquer des accusations, accusations qui sont devenues si directes, si positives qu'elles constituent aujourd'hui le plus formidable réquisitoire qui ait été formulé contre un ministre de la Couronne pendant les vingt années que j'ai siégé dans ce parlement.

Ce ministre (M. Sifton), dis-je, a mauvaise grâce de dire d'un ton moqueur que le siège de sir Charles Hibbert Tupper n'est pas à l'heure actuelle d'une grande valeur pour lui. J'aimerais cent fois prendre la fière attitude du représentant de Pictou sur les banquettes de l'opposition—dussé-je siéger à la gauche pendant toute ma carrière politique—j'aimerais mille fois mieux être à sa place qu'à la place occupée aujourd'hui par le ministre de l'Intérieur. Quelle position occupe aujourd'hui l'honorable ministre (M. Sifton) ? Le ministère qui lui est dévolu est accusé d'avoir fait les opérations les plus corrompues, d'avoir des fonctionnaires malhonnêtes, d'avoir accompli des actions blâmables qui entourent et enlacent le ministre lui-même. Les associés, les hommes qui le touchent de plus près dans son propre comté sont accusés de corruption ; et tout ceci enlace comme dans un filet le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) qui, si ces accusations sont vraies, a été le pivot et le principal facteur de tout le mal. C'est pourquoi je déclare que j'aime mieux la situation honorable du représentant de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) que la situation du ministre de l'Intérieur. Nous avons entendu ce dernier se vanter que si quelqu'un osait, sous sa responsabilité de député, formuler ces accusations, il le forcerait à maudire le jour où ils les aurait formulées. Que sont devenues ses vantardises aujourd'hui ? Il (M. Sifton) a dit dans cette enceinte :

> Je défie le député de Pictou ou tout autre membre de cette Chambre de produire ses accusations entre les mains du greffier de la Chambre.

Non pas, comme l'a prétendu aujourd'hui le ministre de l'Intérieur, les accusations qu'il désirait voir formuler, mais les accusations que le représentant de Pictou entendait lui-même porter. L'honorable dé-

puté (sir Charles Hibbert Tupper) a formulé ces accusations. Plus loin le ministre disait :

Et de déclarer qu'ils sont en état d'en établir la vérité ; et s'ils le font, une enquête sera accordée, et je serai capable de les convaincre qu'il aurait mieux valu pour eux de se taire.

Où est aujourd'hui le fier défi du ministre de l'Intérieur (M. Sifton) ? Les accusations ont été portées, que ne force-t-il pas l'honorable représentant de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) au repentir, que ne lui prouve-t-il pas que la prudence est la première qualité du courage ?

Nous contemplons aujourd'hui le spectacle humiliant d'un ministre, accusé catégoriquement, comme jamais aucun ministre ne l'a été devant cette Chambre avec une abondance de témoignages et une précision dans les détails, qui se plaint qu'il a fallu une heure et quart pour lire la résolution. Ce qui ne signifie pas autre chose que la multiplicité des accusations est telle, que la mauvaise administration de son ministère, dans un seul département pendant le court espace de temps qu'il en a été chargé est telle que l'énumération des accusations exige une heure et quart de temps. Ce qui prouve de plus que le représentant de Pictou a courageusement donné tous les détails de la preuve sur laquelle il base ses accusations. J'ai été stupéfié en entendant le ministre de l'Intérieur déclarer quelle est la ligne de conduite que le gouvernement s'est tracée. Considérez toute autre nation du globe jouissant d'un gouvernement autonome au même degré que le Canada ; considérez l'Angleterre, le pays d'origine des parlements et des gouvernements libres, qu'y voyez-vous ? Les hommes publics anglais, chargés des responsabilités du pouvoir, veillent avec un soin jaloux sur leur réputation et se tiennent constamment en garde pour protéger leur département de tout scandale.

Considérez aussi les Etats-Unis. L'année dernière, nous avons été témoins d'une enquête qui s'y est tenue parce qu'on proférait contre le gouvernement des accusations impliquant le chef du ministère de la Guerre. Cette enquête fut des plus complètes. Aucun ministre n'aurait pu l'empêcher ou la restreindre. Considérons maintenant les annales de notre propre pays, jusqu'à nos jours, et nous verrons que le gouvernement a toujours désiré—et il le fallait —que les accusations portées contre lui fussent soumises à une enquête. Et pourquoi, M. l'Orateur, n'en serait-il pas ainsi ? Chaque jour le gouvernement subit son procès. Le gouvernement existe pour voir ses actions considérées et scrutées, et il ne lui est pas loisible de refuser qu'on fasse une enquête sur sa conduite. Pourquoi sommes-nous ici ? Nous ouvrons une enquête dès le début. Je dois admettre que notre examen a souvent été empêché et retardé par l'inertie du gouvernement, par son refus de se rendre aux demandes du parlement, parce que les ministres se croient au-dessus du parlement et libres d'obéir ou de résister à leur gré aux commandements du parlement.

La théorie qui fait la base de notre parlement et nos usages parlementaires reconnaissent que le parlement du Canada est l'arbitre souverain des affaires de la nation. Il est vrai que dans l'administration actuelle il nous est donné de contempler le spectacle inouï de ministres se mettant au-dessus de la loi. Nous ne sommes pas gouvernés par le Gouverneur en conseil, ce qui permettrait aux ministres de mettre en commun toutes leurs lumières afin d'agir de concert et suivant un plan uniforme ; mais, comme nous en avons été témoins à plusieurs reprises dans cette Chambre, surtout durant la présente session, chaque ministre gère son département sans égard pour les autres. Quel a été le résultat de ceci ? L'autre jour nous avons été témoins du spectacle humiliant pour ceux qui nous l'ont donné, et pour tout le parlement, d'un ministre écrivant à une compagnie : " Continuez votre entreprise ; vous avez les sympathies et l'appui du gouvernement du Canada qui vous aidera à la faire réussir." Pendant ce temps, un autre ministre cherchait à faire faire l'ouvrage à son propre bénéfice au préjudice d'une compagnie à laquelle le gouvernement a accordé une charte.

Chacun des ministres est donc le gouvernement. On ne prend plus même la peine de se consulter.

J'en arrive maintenant à certaines déclarations faites par le ministre de l'Intérieur, aujourd'hui. Il a cru faire de l'esprit en disant que l'honorable député de Pictou disait dans ses résolutions proposées qu'en avril 1899, il n'y avait pas de rue tracée, aucun canal d'égout, aucun système hygiénique quelconque à Dawson City et que c'était pour cela que les fièvres typhoïdes s'y étaient déclarées en 1896. Tout le monde comprend qu'il s'agit de 1898, de cette épidémie que l'on se rappelle. Mais en supposant même que cette épidémie aurait eu lieu en 1896, la déclaration de l'honorable député de Pictou n'en serait pas moins forte, pas moins logique. Ce qu'elle signifie et ce qu'elle dit du reste est ceci : depuis la construction de la première maison dans cette ville jusqu'au 1er avril 1899, il n'y avait pas de rue, pas de canaux, pas de règlements concernant l'hygiène et que le gouvernement pouvait être tenu responsable de cette épidémie, à cause de sa négligence à établir les règlements hygiéniques voulus. En effet, le gouvernement n'a établi aucun conseil municipal, et s'est contenté de déléguer ses pouvoirs à des fonctionnaires pris par-ci par-là. Je dis que c'est une honte de constater que dans une ville de 25,000 âmes et plus, le gouvernement qui bénéficie de tous les avantages que lui offre cette ville, n'a pas encore éta-

bli ces règlements concernant l'hygiène et le santé de la population.

Cette population se compose, je puis dire, entièrement d'hommes qui dépensent et paient des droits dans une proportion de cinq et peut-être dix fois plus considérable que la population d'aucune autre partie du pays. Le gouvernement retire un revenu considérable des douanes ; il retire, ou il devrait retirer, un revenu considérable de la taxe de 10 pour 100 qu'il a imposée sur les produits des mines.

Mais s'ils n'avaient aucune source de revenu, et si le peuple était obligé par la force des circonstances et par la nécessité de se réunir en foule dans aucun endroit du Canada, il serait du devoir du gouvernement de ce pays d'établir des règlements municipaux et des mesures sanitaires afin de protéger la vie des citoyens de ce pays. Ils n'ont pas pris une seule de ces mesures, et le ministre de l'Intérieur nous dit pour toute réponse, qu'il a commis l'erreur de mettre 1896 au lieu de 1898. Cette différence dans la date n'est pas d'une importance absolue. Il s'agit simplement de savoir à quelle date la fièvre typhoïde a éclaté dans cette ville. La fièvre typhoïde a éclaté dans cette ville en 1898, et cela par suite de la négligence du gouvernement, et ce dernier doit prendre la responsabilité de cette négligence.

L'honorable ministre de l'Intérieur a fait allusion au fait que M. Philp et M. Burnett ainsi que d'autres personnes que l'honorable député de Pictou mentionne dans les accusations que l'on trouve à la page 540 des procès-verbaux de la Chambre, ces personnes, dis-je, demandèrent et obtinrent la location d'excellents placers ou de terrains aurifères propres au dragage de l'or dans le territoire du Yukon. Voici les noms de ces personnes :

A. E. Philp, qui dit venir de Brandon.
A. E. Philp, qui se dit d'Ottawa.
G. Philp, qui se dit de London.
A. D. Cameron, qui se dit d'Ottawa.

Et ainsi de suite. J'ai compris que l'honorable ministre avait dit qu'aucune de ces personnes n'avait obtenu une licence pour draguer dans le Yukon. S'il en eût été ainsi, il doit y avoir autre chose et il ne sera pas nécessaire de faire de nombreuses recherches pour trouver que Burnett et les Philp sont tous mêlés à cette affaire. Que veulent dire les lignes suivantes :

Que le dit Philp, autrefois un des associés du ministre de l'Intérieur, déclara par écrit qu'il était engagé dans une entreprise de dragage au Yukon, et essayant d'amener une autre personne à se joindre à lui, faisant remarquer dans cette lettre que M. Sifton, ministre de l'Intérieur, et le major Walsh étaient aussi intéressés dans cette entreprise, mais que leurs noms ne pouvaient être mentionnés pour des raisons qu'il était inutile d'indiquer.

Le ministre de l'Intérieur n'a pas parlé de cela.

M. McMULLEN : Oui, il en a parlé.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Qu'a-t-il dit ?

M. McMULLEN : Lisez les " Débats " et vous trouverez là ce qu'il a dit.

M. WALLACE : Il s'est bien gardé d'en parler. Ce paragraphe était de nature à lui faire tort et il n'a pas voulu le lire. Il a dit qu'aucune de ces personnes n'avait obtenu un permis de dragage, et il a pris le rapport que l'honorable député de Pictou aurait dû, à son avis, avoir en sa possession. Qu'indique ce rapport ? Voici ce que l'on y trouve :

A. E. Philp, de Brandon, Manitoba, et la rivière ou crique sur laquelle il a obtenu son permis est le Klondike.

Il a obtenu sur le Klondyke une concession pour laquelle il a payé $2,000. Je crois qu'une concession minière dans cette région contient 250 pieds de front sur 50. Une concession de 250 pieds de front à travers la crique équivaudrait à plus de 20 concessions minières dans un seul mille, mais nous avons ici vingt milles. Multipliez 20 par 20 et vous avez 400 concessions minières accordées sur la plus riche rivière de l'univers. Cela n'empêche pas l'honorable ministre de l'Intérieur de dire que pas une seule de ces personnes n'a obtenu un permis de mine. Et c'est en ayant son propre rapport sous les yeux que l'honorable ministre fait cette déclaration.

M. McMULLEN : L'honorable député ignore-t-il qu'il existe une différence entre des concessions minières et des concessions de dragage ?

M. l'ORATEUR : Permettez-moi de répéter ce que j'ai déjà dit, c'est-à-dire, que lorsqu'un honorable député veut interrompre celui qui a la parole, il doit en demander la permission à ce dernier.

M. WALLACE : Oui, et vous feriez bien de dire cela à l'honorable député de Wellington-nord, qui ne se gêne pas d'interrompre les orateurs au moins cinq ou six fois par jour, et qui est toujours prêt à recommencer le lendemain. Il me demande si je connais la différence qui existe entre une concession minière et une concession de dragage. Je puis dire que si, sur le bord d'une rivière, il faut creuser 20 ou 30 pieds à travers la glaise, la roche ou le sable, et si dans le lit de la rivière, vous trouvez le minerai à la surface, je crois, dis-je, que je préférerais cette dernière concession à la première. Supposez qu'il y ait 20 concessions minières au mille, le long de cette rivière, et cela donne 400 concessions minières et de dragage, et vous pouvez tout aussi bien exploiter ces dernières que n'importe quelle autre mine. Et on a obtenu ces 20 milles de territoire, qui représentent en valeur la moitié de la rivière Yukon, pour la somme de $2,000.

On a commencé par accuser l'honorable ministre d'avoir des associés, qui obtenaient

ces licences, et il est clairement établi par le document que je viens de lire, que ce M. Philp, qui a été un des associés du ministre de l'Intérieur, a écrit qu'il avait obtenu un permis de dragage de concert avec le ministre de l'Intérieur et le major Walsh, mais que pour des raisons qu'il était inutile de mentionner, les noms de ces personnes ne pouvaient figurer ouvertement dans cette transaction.

Cette déclaration a été faite non pas par un homme, qui, comme l'a dit l'honorable ministre, a poussé l'ignorance jusqu'à déclarer en préparant sa demande qu'il ne demeurait pas à Ottawa, mais qui a laisse entendre au commis qu'il demeurait à Ottawa au lieu de demeurer dans la ville de Brandon, mais cette déclaration a été faite par l'ancien associé de l'honorable ministre. Lorsque toutes ces accusations ont été formulées contre l'honorable ministre, ce dernier malgré ses fanfaronnades passées et ses menaces à l'adresse de ceux qui oseraient s'attaquer à lui, n'a pas osé remplir sa promesse.

Qu'a-t-il fait de son courage? Où sont les promesses faites au parlement du Canada ? Est-il encore disposé aujourd'hui à faire tenir une enquête sérieuse sur toutes ces questions ? Non, le ministre de l'Intérieur, malgré les accusations formelles portées contre lui, préfère confier son sort aux mains d'hommes qu'il croit pouvoir diriger à sa guise. Quelles sont ces accusations ? En premier lieu, l'honorable Clifford Sifton, ministre de l'Intérieur, est accusé d'avoir fait preuve d'une négligence coupable, d'atermoiements et de malversations dans l'administration des affaires de son ministère au Yukon ; on l'a aussi accusé d'avoir conseillé au gouvernement du Canada de nommer certains fonctionnaires incapables, incompétents, et corrompus, à des positions demandant de l'expérience, des connaissances techniques et de l'honnêteté.

On a aussi accusé l'honorable ministre de l'Intérieur de s'être rendu coupable de favoritisme et de partialité dans l'administration des lois et des règlements applicables au district du Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest. D'autres accusations du caractère le plus grave ont été formulées contre le ministre de l'Intérieur, contre d'autres de ses collègues et contre les fonctionnaires.

Mais ces honorables ministres nous disent : Nous ne sommes pas responsables des actes de nos officiers. Pour ma part, et parlant en mon nom personnel, je dois déclarer que je suis en faveur de la doctrine de la responsabilité ministérielle. Il y a quelques années, une enquête a été tenue sur la conduite d'un ministre de la Couronne, sir Hector Langevin. Il ne fut pas prouvé que dans aucun cas sir Hector Langevin avait reçu illégalement un seul dollar. Mais on lui dit : Des malversations ont été commises dans votre ministère ; vous en étiez le gardien, et en cette qualité vous n'avez pas réussi à surprendre les coupables. Et sir Hector Langevin dut sortir du cabinet. Je maintiens que cette même doctrine de la responsabilité ministérielle doit continuer d'exister aujourd'hui. Il ne suffit pas pour le ministre de dire : J'ai nommé des fonctionnaires ; ils exercent leurs fonctions à des milliers de milles d'ici, et s'ils ont commis des fautes, je n'en suis pas responsable.

Nous avons dans le cas actuel une suite de fonctionnaires contre qui des accusations avaient été formulées, l'honorable député de Pictou a demandé dans chacun de ces cas une enquête impartiale et complète tenue par des juges de ce pays. Le ministre de l'Intérieur prétend que dans ces causes comme dans celles qui sont entendues devant un juge, l'accusé doit être trouvé coupable ou non-coupable ; et s'il est trouvé coupable, le jugement doit être prononcé contre lui par la cour.

Mais le véritable tribunal c'est le parlement du Canada, et c'est nous qui devons recevoir le rapport des juges, ainsi que la preuve faite devant eux, et la conclusion à laquelle ils peuvent en être arrivés. Ainsi donc, c'est le parlement du Canada à qui les juges devront faire ce rapport et le peuple canadien qui a nommé ces députés qui sera le tribunal d'appel dans cette cause. Nous voulons qu'une enquête soit faite sur ces questions ; nous voulons que le public connaisse tout ce qui a trait à cette affaire.

On veut mettre en doute l'utilité de cette enquête. Les membres du cabinet disent : M. Ogilvie est un homme compétent et qui possède une excellente réputation, et maintenant qu'il a fait son enquête, il est inutile d'en demander une autre. Je ne suis pas de cet avis. Je dois dire en premier lieu, comme l'a déclaré l'honorable député de Pictou, que cette enquête a été conduite dès le commencemnt de manière à ce qu'elle ne puisse amener aucun bon résultat. Il n'était pas fait mention dans la commission des moyens à prendre pour payer les témoins. On s'attendait donc à ce que des témoins vinssent de toutes les parties du Yukon, et même des quatre coins de la terre, uniquement pour prouver des cas de malversations de la part des fonctionnaires publics, et cela à leurs propres frais. C'était là espérer une chose impossible.

Si des malversations ont été commises elles l'ont été non-seulement par les fonctionnaires, mais aussi par ceux qui les ont payés pour les faire agir ainsi. Ils ne sont pas justifiables aux yeux de la loi en voulant prétendre qu'il leur était impossible d'obtenir justice à moins de corrompre les fonctionnaires ; ces hommes sont donc responsables en loi de leur conduite. On ne s'était pas occupé des moyens à prendre pour payer les témoinns ou pour les protéger s'ils faisaient connaître des injustices auxquelles ils avaient participé. Cette seule raison était suffisante pour empêcher l'enquête d'avoir lieu. Mais comme si cette rai-

son n'eût pas été suffisante, il fut établi comme règle que l'enquête ne porterait pas sur les actes commis après le 25 août 1898.

A cette dernière date toutes les injustices n'ont pas cessé. Le ministre de l'Intérieur a dit : Vous voulez faire le procès de ces fonctionnaires sur des accusations concernant des actes qu'ils n'avaient pas commis lorsque ces accusations ont été formulées. Mais il ne s'agit pas dans le cas actuel d'un procès devant un tribunal : il s'agit d'une enquête ayant le caractère d'une perquisition.

Le gouvernement n'a pas abdiqué le 25 du mois d'août dernier ; il est encore à la tête des affaires du pays. Si le cabinet avait voulu réellement découvrir les injustices commises il aurait ordonné une enquête complète, qui aurait commencé ses recherches du jour où elle commençait à siéger. Pourquoi en aurait-il été autrement ? Y a-t-il dans la loi, dans le bon sens ou dans la justice une raison quelconque qui puisse s'opposer à cela ? Je n'en connais pas ; je suis persuadé que le peuple canadien exigera qu'une enquête complète ait lieu sur toutes ces accusations et ces injustices. On nous dit que M. Ogilvie a sollicité les témoins à venir rendre témoignage. Il est possible qu'il ait demandé à des hommes gagnant $10.00 et $20.00 par jour de venir rendre témoignage devant lui et de courir le risque d'être emprisonnés comme ayant participé à ces injustices.

Il n'était pas au pouvoir de M. Ogilvie de dire à ces hommes qu'ils ne couraient aucun risque. C'est donc en vain que M. Ogilvie implora ces mineurs de venir déclarer qu'ils avaient enfreint la loi de concert avec les fonctionnaires publics. Les membres de la droite nous disent aujourd'hui, en parlant de cette enquête, qu'elle n'a découvert aucun fait nouveau. Tout ce qui me surprend, c'est que dans de semblables circonstances, elle ait néanmoins découvert tout ce qu'il y avait de friponnerie et d'injustice chez ces personnes.

On a aussi prétendu qu'une autre injustice avait été commise par la location des terrains bordant le rivage à Morrison et Macdonald. Ces lots de grève étaient d'une grande valeur ; ils étaient situés au centre de la ville et cette dernière étant d'une étendue peu considérable, toutes les affaires se faisaient sur le terrain bordant la rivière. On nous a donné dans cette Chambre deux ou trois interprétations différentes du loyer de ce terrain à Morrison et MacDonald. L'honorable ministre nous a d'abord dit qu'un bail soigneusement rédigé et contenant toutes les restrictions voulues avait été passé. Plus tard, l'honorable ministre a été obligé d'admettre qu'il n'y avait pas eu de bail.

M. Fawcett a, je crois, déclaré sous serment devant la cour qu'il y avait un bail signé par lui, et qu'il avait été forcé de signer ce bail par certaines influences qu'il n'a pas expliquées bien clairement. Il est évident qu'il a été forcé de signer ce bail. Maintenant je voudrais que ce bail fût déposé sur le bureau de la Chambre et je voudrais obtenir certains renseignements à ce sujet. Il est généralement connu que l'avocat chargé de cette affaire, et qui d'un côté représentait le gouvernement et de l'autre surveillait les intérêts du locataire, a reçu de ce dernier un honoraire additionnel de $10,000. Il me semble que cette accusation est assez sérieuse pour justifier une enquête complète à ce sujet.

Le langage tenu par les membres du cabinet nous fait croire qu'ils ne permettront pas qu'une enquête soit faite sur ces accusations. Tous les fonctionnaires envoyés dans ce district se croyaient revêtus de tous les pouvoirs, et ils ne craignaient pas d'exercer l'autorité la plus absolue, qu'ils en eussent le droit ou non. Je dois déclarer en premier lieu que je crois que le gouvernement s'est formé une idée fausse de la situation. Il ne s'est pas rendu compte de l'importance de cette région et des conditions dont il serait obligé de tenir compte dans l'administration de ce territoire.

L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) nous a dit ce soir qu'aussitôt qu'il avait appris la chose, il s'était mis l'œuvre avec toute la célérité possible. Les dossiers à ce sujet établissent exactement le contraire. Il est facile de constater par ces dossiers que les membres du cabinet ne se sont jamais rendu compte des faits, ou bien s'ils se sont rendu compte des faits, il devait y avoir quelques influences secrètes à l'œuvre pour les empêcher de faire les améliorations nécessaires, de rédiger des lois convenables, d'administrer les affaires du gouvernement dans un territoire où il n'existe pas d'autorité municipale. Mais ils n'ont pas compris la situation. On constate par les dossiers que dans le mois d'août 1896, M. Ogilvie a mis le gouvernement sur ces gardes à ce sujet.

M. Ogilvie a fait rapport au ministère de l'Intérieur de la richesse des terrains aurifères, et il les a avertis que tous ces terrains miniers allaient prendre un développement extraordinaire et qu'une foule considérable devrait se diriger vers le Klondike.

Dès 1894 le gouvernement envoya un faible détachement de la police à cheval dans ce territoire, et j'ai moi-même, en ma qualité de contrôleur des Douanes, nommé le sergent-major de ce détachement percepteur des douanes, et des milliers de dollars furent perçus sous forme de droits dans cette même année. Le gouvernement connaissait toutes ces choses. En 1896, M. Ogilvie faisait rapport qu'une foule considérable devrait se diriger vers le Klondike. Tous ces faits étaient connus dans l'automne de 1896. Qu'a-t-on fait cette année-là ? Rien. Durant la session du mois de mars 1897, le gouvernement apprit de M. Ogilvie, la richesse extraordinaire du Klondike ; ce renseignement ne fut pas communiqué aux Chambres ni au peuple, les membres du cabinet gardèrent le plus profond silence sur cette nouvelle, et le ministre de l'Intérieur,

dans un but que nous ignorons encore et que nous ne pouvons que soupçonner, ne porta pas à la connaissance du peuple canadien comme c'était son devoir de le faire, dans le mois de mars 1896, le rapport de M. Ogilvie dans lequel ce dernier parlait de la richesse extraordinaire des placers découverts dans cette partie du pays. Mais dans le mois de juillet ou d'août 1897 la nouvelle du retour de mineurs venant du Klondike avec des quantités énormes d'or, se répandit comme une véritable traînée de poudre dans le pays.

Cette année-là une foule considérable se dirigea vers le Yukon, mais le gouvernement savait que le nombre de ceux qui, poussés par la fièvre de l'or, iraient tenter fortune dans ce pays serait beaucoup plus considérable l'année suivante. Le pays tout entier, l'Europe, l'Australasie, le Sud Africain et les Etats-Unis furent frappés d'étonnement en lisant les merveilleux rapports qui arrivaient du Klondike et dont l'exactitude ne pouvait être mise en doute.

C'est à cette époque que le gouvernement aurait dû faire son devoir, mais, au contraire, il a fait preuve d'une négligence encore plus grande et il ne s'est occupé que d'une chose. Nous avons entendu parler qu'un chemin de fer devait être construit dans cette région. Les circonstances qui ont entouré la naissance de ce projet ont fait soupçonner au peuple canadien que ce projet de chemin de fer cachait la plus grande fraude qui se soit encore commise au Canada, et il ne peut y avoir de doute à ce sujet. Si ces entrepreneurs avaient réussi à obtenir l'énorme étendue de terrains miniers que le gouvernement avait l'intention de leur donner au Yukon pour la construction de ce tramway à voie étroite, ils auraient réalisé des millions et des millions de dollars de profit en ne faisant que bien peu de dépenses.

A part cela, il y a eu bien peu de chose de fait. Comme l'a fait remarquer l'honorable député de Pictou, le cabinet a négligé de prendre les précautions voulues pour protéger la santé des mineurs ; les ministres ont négligé de s'acquitter de tous ces devoirs dont ils avaient pris la responsabilité. Si le gouvernement avait établi des institutions municipales, s'il avait confié au peuple de cette région l'administration de ses propres affaires, alors il aurait pu dire : j'avais donné certains droits à ce peuple et s'il néglige de les faire observer, cela aura lieu à ses prospres frais. Mais le cabinet n'avait accordé aucun pouvoir à ces personnes, et il ne leur a pas permis d'en acquérir.

Je ne reprocherais pas au gouvernement d'en avoir agi ainsi, s'il était capable de justifier sa conduite sous ce rapport en démontrant qu'il a fait tout ce qui était requis dans l'intérêt de l'humanité et de la civilisation. Mais il a manqué entièrement à son devoir, et il me semble que c'est sur les épaules du ministre de l'Intérieur que devrait peser toute la responsabilité de cette affaire. Mais je dis que les autres collègues de l'honorable ministre sont aussi responsables des injustices qui ont été commises. Prenez par exemple le ministre des Douanes (M. Paterson), qui sommeille si paisiblement que je n'ose élever la voix de crainte de l'éveiller.

On nous dit qu'un navire américain s'arrangea de façon à faire enregistrer son nom sur la liste des navires canadiens parce que cela lui permettait de faire le commerce local, et que bien que ce navire fût évalué antérieurement à cette date à $60000, lorsque son nom fût inscrit sur la liste des navires canadiens il fut estimé seulement à $10.000. Voilà l'accusation qui a été formulée. Il serait intéressant d'entendre l'honorable ministre des Douanes donner quelques explications à ce sujet. Nous finirons sans doute par en avoir. J'ai indiqué ce fait pour faire voir qu'il n'y a pas seulement que le ministre de l'Intérieur, mais aussi d'autres ministres qui ont négligé leurs devoirs.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) aurait, paraît-il, nommé un homme possédant une réputation plus que douteuse en qualité d'inspecteur. Si le ministre de la Marine et des Pêcheries a une défense quelconque à faire à cette accusation, et aux autres acusations qui sont formulées contre lui—parce qu'il existe d'autres accusations à part celle-là——

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il n'y a pas eu d'accusations formulées contre le ministre de la Marine et des Pêcheries.

M. WALLACE : Oui, certainement :

Que les lois concernant les certificats des patrons et seconds de navire n'ont pas été régulièrement mises en vigueur dans le district du Yukon, mais qu'il a été permis à des officiers sans certificats et à des officiers non compétents d'agir comme officiers sur des navires enregistrés au Canada contrairement à la loi, et au détriment des navires canadiens portant des certificats donnés en vertu des lois du Canada.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cette question tombe sous la juridiction du ministre des Douanes.

M. WALLACE : Non, cela se rapporte au ministre de la Marine et des Pêcheries. Le ministre des Douanes ne donne pas de certificats aux patrons et seconds de navires.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, mais c'est lui qui voit à ce qu'ils embarquent sur les navires.

M. WALLACE : Il est dit dans l'accusation que ces hommes ont donné des certificats, et que l'on a permis à des officiers non compétents d'agir comme officiers. Voici ce que l'on peut lire dans le "Times," de Londres, ce journal dont l'honorable ministre de l'Intérieur s'est moqué l'année dernière comme il se moque de tout ce qui ne lui plaît pas, mais il nous faut tenir compte

des déclarations qui sont faites dans des journaux qui jouissent de l'autorité et de l'influence du "Times" de Londres.

M. McMULLEN : Ou du "Mail" de Toronto.

M. WALLACE : L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) vient de se permettre d'ajouter "ou dans le "Mail" de Toronto." Le correspondant du "Times", qui a visité cette région a écrit :

Il est malheureux d'être obligé d'admettre que l'administration du district du Klondike et les relations qui existent entre les représentants du gouvernement et le public laissent beaucoup à désirer. En général, la population respecte la loi et obéit à son autorité, mais cela est dû aux déclarations solennelles qui ont été faites que le système actuellement en vigueur serait modifié ainsi que le personnel de l'administration. Pour dire la franche vérité, telle que la chose est exprimée à chaque instant sur les terrains miniers et dans les rues de Dawson, il est nécessaire de dire que le peuple est moralement convaincu que non seulement les lois sont mauvaises, mais que les officiers qui sont chargés de les administrer sont corrompus.

Il est bien dur pour les innocents et pour ceux qui s'acquittent de leurs devoirs avec la plus scrupuleuse honnêteté de se trouver compris dans l'accusation générale qui est formulée contre la masse des fonctionnaires, mais il est impossible de vouloir s'illusionner sur le mécontentement général, ainsi donc les innocents et les coupables se trouvent maintenant tous réunis. Il est impossible de parler d'affaires durant 5 minutes avec une personne, soit aux mines ou dans les rues, sans qu'il soit question de cette affaire, et il est pénible pour un citoyen anglais qui est fier de la pureté du système du gouvernement britannique, d'être obligé de prêter une oreille attentive aux commentaires non dissimulés des Américains et des étrangers.

Il est humiliant pour un Canadien de savoir que des remarques comme celles-là sont publiées dans le "Times" de Londres, et répandues dans toutes les parties de l'univers sans être contredites par personne. Il est vrai que le ministre de l'Intérieur a contredit cette déclaration, mais ce qu'il a dit sous ce rapport n'a pas une grande valeur, parce que la dénégation qu'il a faite ce soir, des choses qui figurent au dossier contre lui, est simplement une dénégation de cette commission ; son refus de laisser faire une enquête complète, indique qu'il ne tient pas à ce que toute la vérité concernant ces faits soit connue.

Songez maintenant à la négligence dont le gouvernement a fait preuve dans cette affaire depuis le commencement jusqu'à la fin. La nomination du major Walsh a fait beaucoup de bruit, les honorables ministres ont dit à ceux qui voulaient avoir un homme brave dans cette région, que le major Walsh possédait une réputation de bravoure qui saurait les satisfaire. J'ai visité la Colombie Anglaise ; je suis allé jusque dans les régions minières du Rossland, où six ou sept mille mineurs venant de toutes les parties de l'univers sont réunis. Lors de mon voyage dans cette partie du pays, le constable Kirkup était le seul représentant de l'autorité parmi ces six ou sept mille mineurs. Vous pouviez circuler dans les rues de la ville de Rossland à toute heure du jour ou de la nuit sans le moindre danger.

Patsy Clarke m'a dit qu'il n'avait jamais rien vu de semblable, qu'il avait été longtemps dans les régions minières des Etats-Unis où il avait 100 soldats américains pour le protéger ainsi que ses hommes ; jamais je ne me suis senti autant en sûreté qu'à Rossland où un seul agent de police suffit à la protection de 6,000 à 7,000 âmes.

Le gouvernement a envoyé 200 réguliers au Yukon, et on me dit qu'il a envoyé, en outre, 250 hommes de la police à cheval. Je croyais qu'il n'avait envoyé que 175 hommes de la police à cheval. Cela ferait un total de 450 hommes. A-t-on démontré la nécessité d'une aussi grande force ? Calculez le coût du transport de ces hommes et le coût de leur entretien au Yukon. Jetez vos regards de tous côtés, et vous ne verrez que prodigalité alarmante, administration inepte, et négligence coupable et grossière.

On avait annoncé sur les toits que le major Walsh était un homme courageux et brave, et qu'on allait l'envoyer là où il fallait des hommes courageux et braves. On le mande en toute hâte, parce que, apparemment, parce qu'on avait besoin de ses talents administratifs, parce que c'était l'homme qu'il fallait pour commander la police à cheval et le détachement militaire, et pour gouverner le Yukon.

Il a été nommé le 17 août 1897. Je crois que c'est là la date de l'arrêté du conseil qui a ratifié sa nomination. Bien que le major Walsh eût été nommé administrateur du Yukon, nous avons été étonnés d'entendre dire qu'il ne partait pas immédiatement. Une foule immense de chercheurs d'or se dirigeaient vers cette région, on disait qu'il y avait nécessité d'envoyer au Yukon des soldats et des hommes de la police à cheval, qu'il fallait une main ferme, comme celle du nouvel administrateur, pour maintenir l'ordre, et cependant, le major Walsh se baladait d'un bout à l'autre de la province de l'Ontario. Il ne part pas pour le Yukon, le 17 ni le 18 d'août, mais il est encore ici le 18 du mois suivant. Ce n'est que le 27 septembre qu'il se met en route, et il arrête à Winnipeg et à quelque autre endroit.

Le major Walsh s'échoue quelque part, et le ministre de l'Intérieur nous dit qu'il n'allait pas à Dawson, où étaient les mineurs, où il y avait des milliers et des milliers de personnes et où se dirigeaient des miliers de chercheurs d'or, mais qu'il allait s'arrêter à quelque endroit intermédiaire. Il est nommé le 17 août et il n'est rendu à son poste que le 21 mai de l'année suivante, neuf mois après. Vous voyez que ces hommes prennent leur temps pour s'en aller, mais pour revenir, quoiqu'ils aient à traverser des cours d'eau et surmonter une foule d'obstacles, ils font le trajet beaucoup plus rapidement. C'est encore là un exemple de la mauvaise administration de ce département.

Voilà l'homme dont la présence, nous dit-on, est nécessaire au Yukon, un homme de courage et d'énergie, un homme qui peut commander aux indomptables éléments qui sont déchaînés là-bas, et qui sont une menace à un gouvernement libre et aux institutions anglaises.

Il n'était pas nécessaire d'envoyer au Yukon un fort détachement de soldats, et tous ces hommes de la police à cheval. Nous avons été témoins, je ne sais pourquoi, d'une longue série de sottises et de bévues. Ce gouvernement qui se vante d'avoir l'esprit des affaires à un plus haut degré que toutes les administrations précédentes, ce gouvernement, dis-je, qui a été heureux sous plusieurs rapports, parce qu'il n'a eu qu'à suivre le courant, a commis bévue sur bévue dans l'administation du Yukon.

M. McMULLEN : Répétez-nous cela encore une fois.

M. WALLACE : Je pourrais le répéter cent fois, M. l'Orateur, sans aucunement émouvoir l'honorable député de Wellington-nord.

M. McMULLEN : Nous avons entendu répéter la chose plus de cent fois déjà.

M. WALLACE : Je dis que le gouvernement a fait preuve en cette matière, d'une prodigalité extravagante et colossale.

Il a perçu les droits de mine, les droits de douane et les sommes que les mineurs payaient pour avoir des claims, et il a tout dépensé. Je ne connais pas les détails, mais je désirerais bien savoir comment le gouvernement s'y est pris pour percevoir les taxes dont cette région est frappée, et surtout les droits de douane. Il me semble que nous devrions tirer un revenu considérable de cette contrée qui consomme une énorme quantité de marchandises qui acquittent des droits élevés, telles que liqueurs, tabacs, vins et bières. Le ministre des Douanes m'a donné l'état qu'il avait reçu, mais le tableau n'était pas très récent et n'a pas dû satisfaire l'honorable ministre lui-même, j'en suis convaincu.

Maintenant, quant au directeur général des Postes, qui est absent ce soir——

Une VOIX : Non, il est sur les derniers bancs.

M. WALLACE : Si jamais ministre a négligé les devoirs de son département, c'est bien le directeur général des Postes du Canada. Lorsque la population se porte en masse vers une région, le premier devoir du gouvernement, c'est de créer des facilités postales. En recevant la première nouvelle des immenses découvertes d'or, le département des Postes aurait dû immédiatement organiser un service postal. Si l'on avait agi ainsi, le gouvernement aurait épargné beaucoup plus qu'il n'aurait dépensé à cette fin.

Le directeur général des Postes a manqué à son devoir, et si j'ai bien compris sa déclaration, il n'a fait aucun arrangement pour transporter les malles avant le 1er juillet de cette année. On s'est servi de la police à cheval et d'autres intermédiaires pour transporter les malles. Mais comme nous le dit Faith Fenton dans le " Globe " les courriers exigeaient $1 par lettre et des milliers de gens étaient trop heureux de payer cette somme pour pouvoir faire parvenir leurs lettres à destination. Voilà un état de choses extraordinaire.

Le gouvernement lui-même a été le premier à souffrir de la négligence du directeur général des Postes. Il a dû avouer à la Chambre que le transport des malles était si lent et si incertain, qu'il ne pouvait savoir ce qui se passait au Yukon et que, par conséquent, on ne pouvait lui faire porter la responsabilité de l'administration de ce territoire. Dans ce cas, le directeur général des Postes, en ne créant pas là un service postal efficace, a été coupable d'une négligence grossière.

En face de la mauvaise administration du gouvernement, l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) met au jeu son avenir politique, et dit au pays que s'il ne peut pas prouver ses accusations contre le ministre de l'Intérieur et les autres fonctionnaires qu'il a mis en cause, il sera de son devoir de quitter cette Chambre, car sa réputation de membre du parlement se trouve engagée.

Malgré cette déclaration formelle d'un député, le gouvernement refuse d'ordonner une enquête convenable. Il nous dit que M. Ogilvie a fait une enquête, mais je réponds que M. Ogilvie n'était pas libre de faire une enquête complète. Il est des parents et des fonctionnaires du ministre de l'Intérieur contre lesquels ces accusations sont principalement dirigées. Le ministre s'est entouré de ces hommes et on l'accuse d'être de connivence avec eux et qu'il est responsable de leurs méfaits.

Je m'inquiète peu de connaître les qualités que peut posséder M. Ogilvie dans une autre sphère, il me suffit de savoir qu'il est un des fonctionnaires du ministre de l'Intérieur pour déclarer qu'il est incapable de juger son supérieur. En outre, c'est un parent du principal accusé. Ces deux raisons défendent impérieusement à M. Ogilvie d'entendre cette cause. Il peut bien juger ses subalternes, mais il ne peut juger l'homme qui l'a nommé et dont il reçoit ses ordres,

Le gouvernement refuse une enquête. Il est convaincu qu'il a derrière lui une majorité qui le soutiendra de son vote, sans enquête et sans preuves. Mais un autre jury le jugera, c'est le peuple du Canada qui s'inquiète peu du parti politique qui tient les rênes du pouvoir, pourvu qu'il ait une administration capable et honnête. Le peuple rendra son verdict, et, à moins que je ne me trompe beaucoup, ce verdict sera la condamnation du gouvernement actuel qui aujourd'hui, dans la Chambre des communes, refuse une enqête convenable sur ses méfaits et sa mauvaise administration.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne prends pas la parole pour continuer cette discussion sur le ton de l'honorable préopinant (M. Wallace). Le présent débat, à mon humble avis, est maintenant clos. Il n'y a plus rien à dire de nouveau après l'admirable et superbe réponse que mon honorable ami, le ministre de l'Intérieur, a faite cette après-midi à l'acte d'accusation que l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) a présenté contre lui.

Je me lève simplement pour remplir un devoir qui m'incombe en ma qualité de premier ministre, et de leader de cette Chambre et pour définir l'attitude que le gouvernement doit prendre sur cette question et dire quelle ligne de conduite, à mon avis, la Chambre doit adopter dans les circonstances.

J'ai écouté avec beaucoup d'attention,—et c'était mon devoir,—toutes les paroles qui sont tombées des lèvres de l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper). Je désirais vivement savoir quels faits nouveaux il allait apporter, quels arguments il allait tirer de ces faits nouveaux et quelles conclusions il en déduirait. Je dois dire,—et j'appelle à ce sujet toute l'attention de l'honorable député,—que s'il était sincère en disant que son seul objet était d'obtenir une enquête sur l'administration du Yukon, il a choisi un moyen bien étrange et bien extraordinaire pour atteindre son but. Je partage l'opinion que mon honorable ami, le ministre de l'Intérieur, en disant que l'honorable (sir Charles Hibbert Tupper) ne voulait pas obtenir la nomination d'une commission d'enquête, mais simplement formuler devant la Chambre et le pays un acte d'accusation que le parlement serait obligé de rejeter.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je soulève une question d'ordre, M. l'Orateur. Je dis que la déclaration du premier ministre est contraire aux règlements et que l'on n'a pas droit de m'accuser de manquer de sincérité et de m'imputer des motifs autres que ceux que j'ai exposés, dans le langage le plus énergique et le plus clair qu'un membre de cette Chambre puisse parler.

M. l'ORATEUR : En écoutant les observations du premier ministre, je n'ai pas compris que l'on accusait l'honorable député (sir Charles Hibbert Tupper) d'avoir, de propos délibéré, dénaturé les faits.

Le PREMIER MINISTRE : J'irai plus loin et je supposerai que l'attitude de l'honorable député est sincère. Je lui attribue ce motif moins positivement qu'il ne le repousse, mais s'il affirme que ce n'est pas là son objet, et qu'il veut simplement voir adopter sa motion et voir accorder une commission d'enquête——

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

Le PREMIER MINISTRE : S'il nie, j'accepte sa dénégation sans réserve. Mais je dois dire que, si c'était là son objet, je ne puis admirer son jugement. L'honorable député a suivi une ligne de conduite absolument contraire à tous les précédents dans des matières de cette nature. Voilà une chose que l'honorable député ne niera pas. A maintes et maintes reprises, on a demandé de faire une enquête—je pourrais citer les précédents à la douzaine,—sur l'administration d'un gouvernement et sur les actes administratifs d'un ministère, et l'honorable député voudrait-il m'indiquer une motion semblable à celle dont la Chambre est saisie ? N'avouera-t-il pas immédiatement que la ligne de conduite qu'il a adoptée est sans exemple dans nos annales parlementaires ?

Toutes les fois qu'une motion de ce genre a été faite, toutes les fois qu'un député a cru qu'il devait formuler un acte d'accusation contre le gouvernement ou contre un des membres du gouvernement et demander une commission d'enquête, il a commencé par faire une déclaration solennelle, disant qu'il était croyablement informé de tels ou tels faits, et qu'il se croyait en état d'en fournir la preuve, et ensuite, il saisissait la Chambre d'une motion pure et simple. Je demanderai à l'honorable député si, avant aujourd'hui, on a jamais présenté une motion de cette nature, sous forme d'amendement à une motion "que la Chambre se forme en comité des subsides."

C'est la première fois qu'une pareille chose arrive, et si on n'a pas quelque objet en vue, j'aimerais demander à l'honorable député pourquoi il a pris ce moyen.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Mon objet était d'obtenir un vote direct de la Chambre et de ne pas permettre au gouvernement d'échapper par la tangente. Je veux que la Chambre se prononce formellement pour ou contre une enquête ; car je ne veux pas que l'on réponde à ma motion par un amendement, ainsi que la chose m'est déjà arrivée.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député ne peut, je crois, prétendre être plus judicieux que les autres membres de cette Chambre. Je suppose qu'il admettra qu'il y a eu d'autres députés aussi judicieux, aussi instruits et aussi dévoués au bien public qu'il l'est lui-même. Personne n'a jamais eu peur de présenter une motion capable de soutenir le choc des critiques de la Chambre, mais l'honorable député vient de dire que son intention est de présenter une motion qui ne peut être amendée. Il faut la prendre telle qu'elle est, bonne ou mauvaise, sans pouvoir la modifier en aucune façon. Cette motion couvre vingt pages des procès-verbaux de la Chambre, l'Orateur a pris une heure et quinze minutes à la lire, et nous ne pouvons en retrancher une syllabe. Si elle contient des dispositions insoutenables ou offensantes et des faits qui ne devraient pas faire le sujet d'une enquête, la Chambre ne peut les éliminer.

Cette motion peut contenir des accusations qui méritent d'être examinées avec soin et il y en a d'autres qui doivent être rejetées. Dans quelle situation nous trouvons-nous alors ? La motion doit être adoptée ou rejetée, dans son entier.Ou nous allons examiner des accusations qui ne doivent pas faire l'objet d'une enquête, ou nous allons refuser d'examiner des accusations qui devraient faire l'objet d'une enquête. Voilà la proposition en face de laquelle nous nous trouvons, et voilà le but que, de son propre aveu, poursuit l'honorable député en faisant cette motion.

J'irai plus loin, M. l'Orateur. L'honorable député jouit d'une certaine réputation dans cette Chambre, mais, même après le discours que l'honorable ministre de l'Intérieur a prononcé cette après-midi, il a fait preuve —et je parle en pesant bien mes paroles,— d'une légèreté incroyable et bien peu digne du rang qu'il occupe ici. Il n'était pas digne de lui de formuler contre mon honorable ami (M. Sifton), dans un document solennel, des accusations dont la fausseté est démontrée, même à l'heure qu'il est.

Je soutiens que la Chambre ne pourrait pas accorder une enquête conformément à cette motion, car ce serait, sous un certain rapport, adopter une procédure inconstitutionnelle. Oui, ce serait violer la constitution du pays, et je suis certain que la Chambre ne consentira jamais à cela.

Nous avons appris de la bouche même de l'honorable député quel est l'objet qu'il poursuit, et nous devons prendre cette motion telle qu'elle est rédigée, soigneusement rédigée ; cependant on y a inséré, à dessein et de propos délibéré, une accusation contre M. le juge Dugas.

L'honorable député nous a dit cette après-midi qu'il n'entendait pas mettre le juge Dugas en accusation, en sa qualité de juge, mais en sa qualité de membre du district du Yukon. On a démontré cette après-midi, M. l'Orateur, que l'honorable député qui, jour et nuit, demande des rapports, ne les lit même pas lorsqu'ils sont produits. Je dis qu'il n'a même pas lu sa propre motion, car je vais prouver immédiatement que l'accusation qu'il a formulée contre le juge Dugas, n'est pas simplement en sa qualité de membre du conseil exécutif du district du Yukon, mais aussi en sa qualité de juge. Son allégation ne se lit pas comme suit : "Que le dit juge Dugas, alors qu'il était membre du conseil exécutif du dit district, est devenu, a été et est encore pécuniairement intéressé dans les exploitations minières dans le dit district." Si la motion était conçue en ces termes, mon honorable ami pourrait dire qu'il n'a pas l'intention d'accuser le juge Dugas en sa qualité de juge ; mais voici comment se lit la motion :

Que le dit juge Dugas, alors qu'il était juge pour le district judiciaire du Yukon, et membre du conseil iexécutif du dit district, est devenu, a été et est encore intéressé pécuniairement dans des exploitations minières dans le dit district.

Sir WILFRID LAURIER.

Quelle est la conséquence de l'accusation ? Est-ce qu'on ne dit pas ici que le juge Dugas, s'il est devenu intéressé dans des exploitations minières, a manqué à ses devoirs de membre du conseil exécutif et de juge ? L'honorable député formule donc une accusation directe contre le juge Dugas, non seulement en sa qualité de membre du conseil exécutif, mais aussi en sa qualité de juge. Et l'honorable député, voyant qu'il ne peut sortir de l'impasse où il se trouve, dit : "Nous devons faire deux hommes du juge Dugas ; l'un ne peut être mis en accusation, mais l'autre je le cite à la barre de mon tribunal ; je n'attaque pas le juge, j'attaque simplement le membre du conseil exécutif."

J'ai déjà démontré que l'honorable député l'avait oubliée, ou qu'il ne l'avait pas lue attentivement, car il attaque le juge Dugas en sa qualité de juge. Mais je puis dire à l'honorable député qu'il m'importe peu que l'accusation n'ait pas été formulée contre le juge Dugas, en sa qualité de juge mais en sa qualité de membre du conseil exécutif. Je vais démontrer à l'honorable député qu'il ne peut se réfugier dans ce prétexte. Je n'ai pas besoin de rappeler à la Chambre que la constitution ou les lois anglaises entourent de la plus vigilante sauvegarde et de la plus grande protection l'honneur et la dignité de la magistrature, et que ce trait caractéristique de la constitution et des lois anglaises se trouve dans notre constitution. L'acte de l'Amérique Britannique du Nord prescrit certaines formalités solennelles pour la mise en accusation d'un juge :

Art. 99. Les juges des cours supérieures resteront en charge durant bonne conduite, mais ils pourront être démis de leurs fonctions par le gouverneur général sur une adresse du Sénat et de la Chambre des Communes.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

Le PREMIER MINISTRE : Et l'honorable député sait très bien qu'il ne lui est pas permis d'attaquer un juge dans cette Chambre, excepté dans le but de le démettre de ses fonctions.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le premier ministre me permettrait-il de l'interrompre ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je désire bien comprendre mon très honorable ami. J'aimerais lui demander si, parce qu'un juge ne peut être démis de ses fonctions sans une adresse du Sénat et des communes, cette Chambre ne peut faire une enquête sur la conduite d'un juge sans violer la constitution, quand même l'accusation aurait été formulée ici—ou s'il ne peut, par exemple, être forcé de comparaître devant une cour de justice pour des crimes auxquels la procédure en destitution, dont a parlé le premier ministre, n'est pas du tout applicable ?

Le PREMIER MINISTRE : Si un juge commet un crime, il peut être assigné à comparaître devant une cour de justice, mais s'il commet un acte qui n'est pas assez grave pour entraîner sa destitution après une mise en accusation devant le parlement, l'honorable député n'a pas le droit de signaler la chose à l'attention des Chambres. L'honorable député devrait savoir cela. Voici comment Todd, page 873, définit les devoirs de la Chambre à ce sujet :

Ne perdant pas de vue que les ministres sont responsables de la bonne administration de la justice dans le royaume et sont obligés de défendre les magistrats contre des attaques injurieuses ou des accusations calomnieuses, il est nécessaire avant de nommer une commission chargée de faire une enquête sur la conduite d'un juge, ou même de recevoir une pétition dénonçant la conduite d'un juge, sans cependant demander sa révocation, conformément au statut, et sans donner des motifs raisonnables, il est nécessaire dis-je, que les ministres se soient renseignés eux-mêmes en étudiant le sujet de plainte et soient prêts à combattre ou à encourager l'intervention du parlement dans la matière.

Par conséquent, avant d'appeler sur la matière l'attention du parlement, les ministres doivent être mis au courant des accusations, avoir eu l'occasion de les examiner, afin de pouvoir dire au parlement s'il y a lieu ou non à une enquête.

Je vois sourire quelques honorables membres de la gauche. Dois-je lire de nouveau l'autorité que j'ai citée ?

Il est nécessaire que les ministres se soient renseignés eux-mêmes en étudiant le sujet de plainte et soient prêts à combattre ou à encourager l'intervention du parlement dans la matière.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Supposons que les ministres n'en fassent rien.

Le PREMIER MINISTRE : Dans le cas actuel, les ministres ont-ils été mis au courant des accusations ? Ont-ils eu l'occasion de les examiner ? Sont-ils en état de conseiller au parlement d'intervenir ou de ne pas intervenir ?

En termes très clairs, Todd pose un principe que l'attention de l'exécutif doit avoir été appelée sur la matière et que les ministres doivent avoir saisi le parlement de l'affaire, avant qu'on puisse demander à celui-ci de faire une enquête. A-t-on jamais appelé l'attention des ministres sur cette matière ? A-t-on rendu au juge Dugas cette élémentaire justice ? Qui s'est jamais plaint du juge Dugas avant que l'honorable député ait saisi la Chambre de sa motion ? On a donc porté atteinte à la première sauvegarde qui protège la magistrature.

Permettez-moi de continuer la citation :

Que la Chambre des Communes ne devrait pas prendre l'initiative d'une accusation contre qui que ce soit, et les ministres ne devraient approuver aucune procédure semblable, à moins qu'on ne formule une accusation directe et bien définie ; et, dans le cas d'un juge, le gouvernement ne doit nommer une commission pour s'enquérir de sa conduite, avant de s'être renseigné au préalable et avant d'être en mesure de déclarer que la preuve des accusations formulées entraînerait la destitution de l'accusé.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

Le PREMIER MINISTRE : A moins qu'un juge ne soit accusé d'un acte qui, s'il était prouvé, entraînerait sa destitution, l'enquête ne doit pas être accordée. Par conséquent, si l'accusation portée contre le juge Dugas est assez grave pour motiver sa mise en accusation, voilà la procédure qu'il faudrait adopter. Le même écrivain continue :

Peu importe que ce méfait ait été le résultat de l'exercice irrégulier de ses fonctions judiciaires où qu'il ne puisse lui être reproché que comme particulier ; il suffit qu'il soit de nature à le rendre impropre aux fonctions honorables de la magistrature.

Ceci est élémentaire ; un juge ne peut pas être attaqué sans que l'affaire ait été soumise à l'exécutif, pour que ce dernier soit en état de dire au parlement s'il y a lieu de tenir compte de l'accusation. Le parlement ne peut pas prendre l'initiative, il faut que l'exécutif ait préalablement pris connaissance de l'accusation. Ces deux conditions font défaut et cette motion est inconstitutionnelle.

Il y a plus encore. Quand a-t-on vu un juge attaqué devant le parlement avant qu'il ait eu l'occasion de se défendre ? C'est un principe de droit commun que non seulement un juge, mais personne, ne peut être censuré sans avoir eu un procès équitable. Me dira-t-on que le juge Dugas a eu un procès équitable, quand il ne connaît même pas les accusations qui sont portées contre lui ? Voici encore ce que dit la loi :

Aucune demande pour la destitution d'un juge ne doit être adoptée par aucune des deux Chambres du Parlement, si ce n'est après une enquête complète et impartiale sur les accusations, par la Chambre au complet, ou un comité de la Chambre au complet, la personne dont on se plaint étant présente, même si ces accusations ont déjà fait le sujet d'une enquête devant d'autres tribunaux.

L'application de ce principe exige naturellement que la personne dont on se plaint, soit avisée des procédures que l'on se propose de prendre contre elle, à toutes les phases de l'enquête.

Le juge Dugas n'a jamais entendu parler de cette motion et cependant l'honorable député ne se fait pas scrupule de demander au parlement de le condamner et de le traduire devant une commission de juges qui aura à s'enquérir s'il est, ou non, coupable des fautes qu'on lui reproche.

Il y a des précédents dans cette affaire. Il est déjà arrivé que des juges aient été attaqués devant le parlement, et ces principes posés par Todd, ont toujours été scrupuleusement observés.

En 1877, une motion fut présentée pour mettre M. le juge Loranger en accusation. Le 15 février 1877, M. Béchard proposa la motion suivante :

Qu'un comité spécial composé de MM. Holton, MacDonald (Inverness), Appleby, Kirkpatrick, Irving, Masson, Desjardins, Brooks, Baby, Jetté,

Taschereau et Laurier, soit nommé pour s'enquérir de l'administration de la justice dans le district de Richelieu, dans la province de Québec, et que la pétition de F. X. A. Biron, notaire, et autres, du dit district de Richelieu, se plaignant de la conduite de l'honorable Thomas Jean Jacques Loranger, juge de la cour Supérieure de la dite province de Québec, et celle de l'honorable juge Loranger, soient renvoyées au dit comité, avec pouvoir au dit comité d'envoyer quérir personnes et papiers, et de faire rapport de temps à autre.

Cette motion était la dernière phase de toute une série de procédures qui avaient été instituées. Ce n'était pas la première demande qui était faite. Une pétition avait été adressée à l'exécutif, qui l'avait ensuite communiquée au juge Loranger. Le juge avait envoyé sa réponse et toute l'affaire avait été examinée et étudiée. A cette époque l'honorable Edward Blake était ministre de la Justice et le pays n'a jamais produit de plus grande autorité, sur ces matières ; voici ce qu'il a dit en cette circonstance :

Une personne vint me voir de la part du savant juge et me dit que comme il n'avait pas eu l'avantage de répondre à ces pétitions qui, on devait le penser, contenaient des accusations contre lui, il ne serait pas convenable de les présenter de la manière proposée. C'était tout à fait mon opinion. Plus tard on jugea à propos de ne plus retarder l'affaire et la plainte fut communiquée au savant juge. Pour cause de maladie et autres il retarda de répondre jusqu'à tout récemment ; quelques jours seulement avant l'ouverture de la session. La réponse était très au long, et on permit aux requérants d'y répliquer. Je n'ai pas eu le temps ou l'occasion de vérifier les allégations de la réponse, mais je pense que je dois au savant juge de dire que, supposant son rapport fidèle en général, il anéantit les allégations de cette partie particulière de l'accusation.

M. Blake recommande ensuite de renvoyer l'affaire devant un comité, ce qui fût fait, et ce comité se prononça sur la question.

Aucune de ces précautions n'a été observée ici. On a mis de côté toutes ces garantis qui nous ont été léguées par les siècles pour assurer la dignité de la magistrature. L'honorable député ne s'adresse pas au gouvernement mais à la Chambre. Moi aussi j'en appelle à la Chambre, non seulement à la droite, mais aux deux côtés de la Chambre ; je demande aux honorables députés de la gauche, s'ils sont prêts à déclarer que le juge Dugas doit être traîné devant une commission d'enquête, sans qu'on lui ait fourni l'occasion de prendre connaissance de ces accusations, et d'y répondre ; je ne demande pas de faveur à l'opposition mais je m'adresse à son esprit de justice, et je serai bien surpris si cet appel n'est pas entendu.

Ce cas seul est suffisant pour empêcher la Chambre d'accorder cette enquête, même si elle se sentait disposée à l'accorder sur d'autres points.

On me signale une autre autorité qui n'est pas Todd, il est vrai, mais je crois que l'honorable député de Pictou, la considérera pour le moins égale à Todd—je vais citer ce que disait l'honorable député lui-même durant la présente session :

Sir WILFRID LAURIER.

Mais même dans ces cas-là, jusqu'ici on avait toujours procédé avec autant de prudence et de solennité que s'il se fût agi de la mise en accusation d'un juge de la cour Supérieure. Avant de sommer un juge de répondre aux accusations que l'on a formulées contre lui, le gouvernement doit exiger que les accusations soient précises et catégoriques et d'une nature telle, que si elles étaient prouvées, il y aurait cause de destitution.

Quelles sont les accusations portées contre le juge Dugas ?

Que le dit juge Dugas, alors qu'il était juge pour le district judiciaire du Yukon, et membre du Conseil Exécutif du dit district, est devenu, a été et est encore intéressé pécuniairement dans les exploitations minières dans le dit district.

Ce sont tous les détails que l'on donne au juge pour se défendre ; et ce peu il ne l'a pas même vu.

Mais dans ce long réquisitoire, si l'on peut désigner ainsi ce conte à dormir debout, composé de phrases incohérentes mises à la suite les unes des autres, il y a d'autres accusations que pour ma part je ne suis pas prêt à soumettre à une commission de juges, bien qu'elles n'offrent pas l'objection constitutionnelle que j'ai signalée dans celle qui concerne le juge Dugas.

Je ne suis pas disposé à demander à sir Henry Strong, le juge en chef de la cour Suprême du Canada, et membre du comité judiciaire du Conseil privé, de tenir une enquête sur les accusations de négligence portées ici contre Levere Villeneuve, un conducteur de chiens de la Police à cheval. C'est tout simplement ridicule.

Mais il y a des choses qui sont odieuses en même temps que ridicules. Je ne suis pas disposé à nommer une commission de juges pour savoir si le major Walsh, dans l'accomplissement de ses fonctions, était sobre ou intempérant. C'est une chose répréhensible pour un homme d'être sous l'influence de la boisson, soit dans l'accomplissement de ses devoirs publics, soit en toute autre circonstance : mais que celui qui est sans péché lui jette la première pierre.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable premier ministre me permettra, sans doute, de lui demander s'il veut insinuer quelque chose par cette observation que ses partisans sont accueilli par des rires et des applaudissements, et qui semble se rapporter à une certaine remarque par laquelle j'ai été interrompu pendant que je parlais, ou bien veut-il porter une accusation formelle ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Dans ces questions mon but est d'étendre le manteau de la charité. Même si le major Walsh s'était rendu coupable de l'acte qu'on lui reproche, l'honorable député aurait mieux fait de laisser tomber la chose dans l'oubli. L'honorable député est absolument sans excuse.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable premier ministre veut-il répondre à ma question et dire s'il veut insinuer que j'ai été sous l'influence de la boisson dans l'accomplissement de mes devoirs publics ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je n'ai jamais rien insinué ; quand je veux accuser, j'accuse. Je n'ai aucune accusation à parter contre l'honorable député de Pictou. Il n'est pas en cause. Je n'ai pas bien saisi l'interruption de l'honorable député d'York qui dit que " je ferais mieux " ou quelque chose dans ce sens. Je suis le seul juge de ce que je dois dire, et il n'a rien à y voir.

M. WALLACE : L'honorable premier ministre——

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je n'ai pas dit l'honorable député d'York-ouest, mais l'honorable député d'York.

M. WALLACE : Vous avez dit l'honorable député d'York-ouest.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je demande pardon à l'honorable député. Mais il y a plus. L'honorable député de Pictou n'accuse pas seulement le major Walsh d'intempérance, mais aussi d'immoralité et il dit qu'il veut une commission de juges pour s'enquérir des accusations qu'il porte :

Que, tout en agissant en sa qualité de fonctionnaire en chef de l'exécutif du gouvernement canadien, le major Walsh entretenait au Yukon une liaison avec une certaine Lucile Elliott.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Ce n'est pas tout.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Le reste viendra dans un instant, mais avant de citer la dernière phrase je tiens à réitérer ce que j'ai dit, il y a un instant—que l'honorable député n'a absolument aucune excuse pour traîner le nom de Lucile Elliott dans cette affaire pour étayer une accusation contre le major Walsh. Voici maintenant l'accusation :

Il était permis à cette Lucile Elliott de jouir de privilèges, d'avantages et de faveurs de la part des autorités locales dans le dit district.

Il y a ici une accusation, qui peut faire l'objet d'une enquête, et il y en aura peut-être une. Il y aura peut-être une enquête pour savoir si ces privilèges et faveurs ont été illégalement accordés à cette femme. Mais si ces faveurs et privilèges ont été illégalement accordés à cette femme, les prétendues relations immorales du major Walsh avec elle, soit avant ou après, donnent-elles plus de force à l'accusation ? Si les faveurs et les privilèges illégaux sont prouvés, l'accusation contre lui est tout aussi grave que si ses relations avec Lucile Elliott avaient été parfaitement honnêtes.

L'honorable député aurait dû se rappeler que le major Walsh a une femme et des enfants. L'honorable député invoque la nécessité de faire son devoir. Il peut être quelquefois du devoir d'un homme courageux de se montrer sévère envers un autre homme, mais je ne puis comprendre qu'il soit du devoir d'un homme de se montrer cruel envers une femme sans défense et des enfants innocents.

Je ne suis pas prêt, pour ma part, à nommer une commission de juges pour savoir quelles relations ont existé entre le major Walsh et Lucile Elliott. On aurait peut-être un semblant d'excuse si le major Walsh était un fonctionnaire du gouvernement ; mais il n'est plus au service de l'Etat, c'est un simple citoyen. Même si toutes ces accusations d'immoralité étaient vraies, en quoi cela affecterait-il la question ? C'est de la cruauté et de la cruauté inutile de la part de l'honorable député d'amener cette question. Il pouvait se servir de tout ce qui pouvait contribuer à fortifier sa position, mais il est inexcusable d'avoir porté ces accusations d'immoralité, qui ne peuvent que causer de la peine à certaines personnes et servir en rien la cause qu'il défend.

Je n'ai pas la moindre hésitation, M. l'Orateur, à déclarer qu'il peut y avoir des choses qui peuvent être l'objet d'une enquête, des choses qui seront peut-être le sujet d'une enquête. Nous savons qu'il y a eu des plaintes, des accusations d'irrégularités et de mauvaise conduite, et nous avons nommé une commission pour s'en enquérir. Quand à savoir si la commission qui a été nommée sera suffisante ou non, cela dépendra du rapport qui a été produit et de celui qui est encore à venir. Une partie de l'enquête a été faite et le rapport en est imprimé et distribué depuis trois jours.

Combien de députés l'ont lu ? Il n'y en a pas dix ; il n'y a en a pas cinq, il n'y en a pas un . L'honorable député de Pictou, a pu le parcourir à la hâte, mais il ne l'a pas lu.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je l'ai lu du commencement à la fin.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je prends la parole de l'honorable député, mais s'il l'a lu ce ne peut être que très à la hâte, et je suis certain qu'il ne l'a pas digéré, comme le prouve son discours ; mais ce n'est qu'un rapport. Il y en a un autre à venir, pour compléter celui-ci. Quand il sera arrivé et quand nous l'aurons étudié nous saurons si la présente enquête est suffisante ou non.

Hier l'honorable député a parlé durant une heure—si je me rappelle bien, de la location de ce terrain riverain qu'il prétend avoir été cédé illégalement, frauduleusement et malhonnêtement par M. Wade, à une société dont M. McDonald faisait partie. Nous savons que M. Wade a donné son témoignage sur cette affaire, et quand

nous aurons ce dernier rapport, il sera alors de notre devoir, comme gouvernement de décider si l'enquête a été suffisante.

Mais tant que ce dernier rapport n'aura pas été reçu et étudié on ne devrait pas nous demander une seconde enquête. Sous ma responsabilité de premier ministre, je déclare que si l'enquête actuelle est insuffisante, il en sera ordonnée une nouvelle. Il faut que ces prétendus méfaits du Yukon, soient examinés à fond, et des fonctionnaires publics ne doivent pas rester sous le coup de ces accusations.

Je viens de dire qu'il y a déjà une enquête instituée par M. Ogilvie. Ce monsieur a été attaqué, mais personne ne niera que ce ne soit un homme de beaucoup de mérite. Aux témoignages qu'il a déjà reçus de deux ministres de la Couronne et des fonctionnaires du Yukon, permettez-moi d'ajouter ce paragraphe publié par la "Gazette' de Montréal, le 1er août 1898 :

D'après notre correspondant d'Ottawa, le juge Dugas, de Montréal, n'est pas encore officiellement nommé juge du district du Yukon, mais la question est virtuellement réglée. Le gouvernement et le juge ont également droit aux félicitations. Si toutes les nominations étaient aussi recommandables que celles du juge Dugas et de M. Ogilvie, la tâche de critique de l'opposition deviendrait une sinécure, mais il est fort peu à craindre que cela arrive.

Selon toute apparence la "Gazette" de Montréal n'appréciera pas les remarques de l'honorable député de Pictou.

Il ne me reste qu'un mot à ajouter concernant les attaques personnelles faites contre mon honorable ami le ministre de l'Intérieur. Il a fait remarquer, avec raison, qu'on ne lui reproche aucun acte de corruption. Cependant, dans un paragraphe de la résolution, l'honorable député de Pictou est venu bien près de le faire, mais il ne l'a pas fait. Voici ce qui s'en rapproche le plus :

Que l'honorable Clifford Sifton, le ministre de l'Intérieur, s'est rendu coupable de favoritisme et de partialité dans l'administration des lois et des règlements applicables au district du Yukon dans les Territoires du Nord-Ouest.

Qu'ainsi qu'il ressort d'une Réponse (83), 3e session, 8e parlement, 61 Victoria, 1898 (Canada), les personnes suivantes ont demandé et obtenu des baux d'exploitation de placers ou de dragage d'or dans le territoire du Yukon, savoir :—

A. E. Philp, soi-disant d'Ottawa—un bail sur la crique Bonanza ;

A. E. Philp, soi-disant d'Ottawa—un bail sur le bras sud (Stewart) ;

G. Philp, soi-disant de London—un bail sur la G. Saumon ;

A. E. Philp, soi-disant d'Ottawa—un bail sur la rivière ou la crique des Sauvages ;

J. A. Philp, soi-disant d'Ottawa—un bail sur la rivière ou la crique Teslin, et

A. D. Cameron, soi-disant d'Ottawa—un bail sur la rivière ou la crique de Stewart.

L'honorable ministre de l'Intérieur a démontré cette après-midi que cette prétention est absolument erronée. Aucun des Philp n'a obtenu un seul des baux en question. Comme l'honorable député d'York-ouest fait des signes de dénégation je reviendrai sur ce point, mais pour le moment, je continue la citation :

Que les dits A. E. Philp et A. D. Cameron étaient associés en affaires avec le ministre de l'Intérieur, M. Sifton, lorsque ce dernier devint ministre de l'Intérieur, et que tous étaient membres de la société Sifton, Philp et Cameron, de Brandon.

Voilà, non une accusation, mais une insinuation que MM. Philp et Cameron étant les associés de l'honorable ministre de l'Intérieur ont obtenu ces baux, grâce à leur association avec le ministre. L'honorable député de Pictou le prétend, mais, de fait, cette société n'existait plus.

L'honorable député d'York-ouest est venu prêter main forte à l'honorable député de Pictou, et il a cherché à s'en tirer en disant que M. Philp avait obtenu un premis de dragage, sur le Klondike. Est-ce là une accusation contre le ministre de l'Intérieur ? Est-il question de cela dans la résolution ? Il n'en est pas dit un mot et la réponse de l'honorable député d'York-ouest, n'en est pas une. Il est possible que M. Philp ait obtenu un permis de dragage ; il en avait autant le droit que qui que ce soit, mais comment le ministre de l'Intérieur pouvait-il répondre à cette accusation puisqu'elle n'est pas dans la résolution ?

Le ministre de l'Intérieur a réfuté toutes les allégations de la résolution et on prétend maintenant qu'il y a autre chose encore. Quand cette accusation sera portée le ministre y répondra, mais il n'est pas tenu d'y répondre auparavant. Les honorables députés d'York-ouest et de Pictou, me permettront de leur dire que s'ils veulent prétendre que M. Philp a obtenu ce permis de dragage sur le Klondike au moyen d'une collusion frauduleuse avec le ministre de l'Intérieur, je ne puis que répéter ce que disait mon collègue, il y a un instant,—une commission sera accordée du moment que l'accusation sera portée.

L'honorable ministre de l'Intérieur a démontré d'une manière concluante que nous ne devons pas nous départir des privilèges du parlement. Ce n'est pas à une commission de juges que nous sommes responsables. Si quelqu'un veut demander une commission et accuser les ministres d'actes de corruption, cette commission sera accordée immédiatement et nous en prendrons la responsabilité. Mon honorable ami, le ministre de l'Intérieur a eu l'honneur d'attirer sur sa tête toutes les colères de l'opposition. Je dirai à nos adversaires—et en disant cela je suis certain de me faire l'écho de tout le parti libéral—nous l'aimons pour les ennemis qu'il s'est fait, et nous avons confiance en lui, pour l'habileté et le courage dont il a fait preuve, dans l'accomplissement de la tâche qui lui a été confiée.

M. FOSTER : L'honorable premier ministre a pris la parole avec l'intention bien arrêtée de relever le ton du débat, pour le sortir de l'ornière dans laquelle, a-t-il dit, l'honorable député d'York-ouest l'avait des-

cendu. Il a si bien réussi, dès le début, à rehausser le ton du débat, qu'il a attribué des motifs inavouables à l'honorable député de Pictou pour avoir proposé cette résolution. Je doute fort que la suite de son discours, prononcé d'une voix aggressive et irritée, ait beaucoup contribué à mettre le débat sur les hauteurs qu'il voulait lui faire atteindre.

J'avoue que je suis quelque peu gêné de prendre ainsi sur moi la liberté d'adresser la parole, vu que l'honorable premier ministre a déclaré de la manière la plus énergique possible que le débat est clos. Il a été clos, dit-il, par l'admirable discours de l'honorable ministre de l'Intérieur. Je suis certain d'attirer sur ma tête toutes les colères, non seulement du premier ministre, mais de ses partisans, si j'ai l'air de douter un instant que le débat ne soit pas clos et si j'ai l'audace de risquer quelques remarques, même après "l'admirable" discours du ministre de l'Intérieur, agrémenté du non moins "admirable" discours du très honorable premier ministre. Quoi qu'il en soit, je me prévaux de mon privilège de membre du parlement, pour mettre en doute la prétention que ce débat est clos.

Mon très honorable ami désirait beaucoup avoir des faits nouveaux, et ce même désir s'accusait dans tout le discours de l'honorable ministre de l'Intérieur. Des faits nouveaux, voilà ce qu'ils veulent. De ce côté-ci de la Chambre, nous pensons que les faits anciens suffisent, et que, jusqu'à ce qu'on ait réglé ce qui se rapporte à ceux-ci, c'est, de la part des honorables députés, travailler à leur ruine, que de tant désirer des faits nouveaux. Mon très honorable ami n'a pas voulu du moucheron, et il a avalé le chameau. Il s'est beaucoup occupé de quelques petites taches qu'il a cru remarquer sur la partie extérieure du plat, mais il a supplié ses fidèles de lui aider à empêcher le nettoyage du plat même. Quel grave problème est-ce donc pour le parlement, que l'institution d'une commission judiciaire ayant mission de rechercher ce que le très honorable ministre et son parti, ont si souvent déclaré en cette Chambre qu'il fallait rechercher. Une des premières paroles du très honorable ministre, c'est que cette enquête ne devait pas se terminer avant qu'on eût tout prouvé, avant qu'on eût fait disparaître tout soupçon relatif à la conduite de tout fonctionnaire de ce gouvernement. Mon honorable ami a donc cessé de voir la nécessité de faits nouveaux, et l'opportunité de ne pas hâter l'enquête. Là où il y a divergence entre les deux côtés de cette Chambre, si toutefois l'on peut attribuer de la sincérité aux paroles, ce n'est donc pas dans la conviction qu'il faut nécessairement une enquête qui éclaircisse tout, et ne s'arrête qu'après avoir balayé tous les soupçons d'inconduite, mais dans la manière de s'y prendre pour arriver à ce résultat. Non pas par une commission de juges, comme le comporte la résolution de mon honorable ami (sir Charles Hibbert Tupper), dit le premier ministre. Oh ! non. Mais pourquoi pas ? Parce que, dit-il, c'est là un moyen sans précédent. Pourtant, il ne s'agit pas d'autre chose que de chercher la vérité et de la trouver entièrement. Mais non, dit-il, il faut y renoncer plutôt que de se servir d'un moyen sans précédent, surtout, si l'objet en vue est malhonnête ; mon très honorable ami a insinué, que dis-je ! il a affirmé positivement de même que l'honorable ministre (M. Sifton) qui vient de faire un si admirable discours, que mon honorable ami le député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) n'était pas sincère en proposant le moyen qu'il a proposé. On dit qu'il voulait tirer un avantage politique, en ce sens qu'il présentait à la Chambre un acte d'accusation tel, que le parlement se verrait obligé de renvoyer sa motion et de refuser une enquête, dans les circonstances. On nous a dit qu'en pareille occasion, personne n'avait jamais eu recours à ce moyen-là, mais qu'il fallait d'abord se lever et dire qu'on avait raison de croire à ce qu'on avait appris, puis faire une motion où tous les faits à prouver seraient convenablement énoncés. Voilà d'où est venu tout l'embarras de mon très honorable ami au sujet de cette enquête. L'honorable député de Pictou n'a pas fait une motion de ce genre ; s'il en avait fait une, dans l'opinion de mon très honorable ami tout eût été parfait. Mais l'honorable député (Sir Charles Hibbert Tupper) a préféré faire une motion qui enlevât aux honorables députés de la droite toute occasion d'ergotage ou de faux-fuyant, une motion qu'il faut prendre telle qu'elle est, et sur laquelle il faut voter selon la signification de sa teneur. Et parce qu'il a préféré ce genre de motion à l'autre, le parlement a toute une montagne à franchir pour arriver à l'adopter.

Il n'y a là que quelques accusations qui peuvent servir de base à l'enquête, nous a dit le premier ministre. Je le prends au mot : Si le premier ministre est sincère, et s'il attache réellement de l'importance à cet argument, il aurait dû indiquer à ceux qui le suivent quelles accusations il fallait mettre de côté, et leur dire : Votez contre cette motion, et je vais vous en présenter une autre qui comprendra les faits qu'il faut. Non ; c'était pourtant là un moyen de procéder, qui s'offrait à lui. S'il est sincère, comme cette motion est depuis quelque temps devant la Chambre, il aurait bien pu proposer à mon honorable ami (sir Charles Hibbert Tupper) de l'amender de telle sorte que le gouvernement fût capable de l'adopter ; il y a tant de moyens auxquels un gentleman qui ne veut pas se dresser, ni faire dresser son gouvernement entre l'enquête de la malversation et la malversation elle-même, aurait pu avoir recours pour mettre la Chambre en état d'adopter cette résolution ! Mon très honorable ami les a tous négligés, ou plutôt, il en a fait des monta-

gnes—de véritables taupinières—et il les a présentées à ceux qui le suivent comme des raisons qui militaient contre l'adoption de la motion. Enfin, il a allégué comme raison, l'extrême légèreté avec laquelle l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) a formulé cette résolution et en a parlé.

La procédure est inconstitutionnelle, nous a encore dit le très honorable ministre—Pourquoi ? Parce que, dit-il, entre les quatre coins de cette résolution, il est une clause où l'on parle d'un juge ; or, il est inconstitutionnel qu'on y parle d'un juge à quelque titre que ce soit. C'est pourquoi, à l'encontre du désir sincère de la gauche, il faut invoquer la constitution du Canada et de la Grande-Bretagne, pour confier la direction d'une enquête à un tribunal compétent. Je ne suis pas avocat, pas même avocat constitutionnel, mais à l'encontre du très honorable ministre qui invoque la constitution, moi, j'invoque le sens commun, qui, je le le pense, a bien priorité sur n'importe quelle constitution, et est bien la base sur laquelle reposent les meilleures constitutions.

M. l'Orateur, tant que j'occuperai un siège en cette Chambre, tant que le gouvernement se servira d'un juge comme fonctionnaire de l'exécutif pour faire l'œuvre du gouvernement, dans n'importe quelle partie du pays, j'exercerai le droit que j'ai en ma qualité de député, de critiquer la conduite de ce juge comme fonctionnaire de l'exécutif.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. FOSTER : On a lu Todd, on a évoqué les mânes d'un célèbre auteur de droit constitutionnel, pour déterminer cette Chambre, au moyen de la peur, à voter contre cette résolution. Il y a si peu de temps que mon très honorable ami a cité Todd, que je n'ai pu lire depuis, toute la partie de l'œuvre de cet auteur qui a trait à cette question, mais je ne crains pas de dire que toutes les causes qu'il cite, et par conséquent, toute la pensée de Todd et toutes ses conclusions sur ce point, tendent à établir qu'on accuse les juges comme juges, et qu'on s'enquiert de leur conduite comme tels, et non pas comme conseillers exécutifs, nommés par un gouvernement de parti, qui entreprennent de faire mouvoir les rouages du gouvernement dans n'importe quel district, d'après l'ordre des membres de ce gouvernement-là, et qui sont, par conséquent, responsables de l'exécution de cette besogne. On ne trouvera, nulle part dans Todd, que cet auteur considère le juge comme fonctionnaire de l'exécutif, comme fonctionnaire ayant qualité pour faire œuvre politique, plutôt que comme juge. Non, ni les principes, ni les observations de Todd ne sauraient donner lieu à pareille opinion.

Quoi qu'il en soit, M. l'Orateur, le sens commun me dit, comme à tout autre député de cette Chambre, je le pense bien, que, si un parti se propose d'appeler des juges à son secours pour gouverner ce pays, pour faire des lois minières, pour se constituer juges de "claims", pour faire tout ce que peut faire un ministère, tout ce que peuvent faire des fonctionnaires de l'Exécutif, au Yukon ou ailleurs, il doit s'attendre à ce que les actes de ces messieurs soient critiqués comme ils le méritent, en tant qu'ils se rapportent à leur mission comme fonctionnaires de l'Exécutif. Mon très honorable ami cherche un refuge dans cette doctrine, mais le bon sens du peuple canadien lui défend de se réfugier là. Réduite à sa plus simple expression, voici à quoi aboutirait l'absurde prétention de mon très honorable ami ; c'est qu'il n'aurait plus qu'à créer un conseil exclusivement composé de juges, et alors, cette Chambre n'aurait plus la liberté de critiquer le conseil du Yukon, qu'à une seule condition, savoir : que ce cher gouvernement de parti qui les aurait nommés pour servir ses propres fins, prît lui-même l'initiative de cette critique. Voilà la conclusion qui résulte, d'une manière absolument logique, du principe posé par mon très honorable ami. J'en appelle au bon sens de ce pays, et j'ai confiance qu'il fera bonne justice de tout cela ; quant à moi, je ne crains pas de répéter, avec tout le respect dû aux juges comme tels que le juge Dugas, fût-il dix mille fois juge, s'il fait comme officier exécutif d'un gouvernement de parti, un acte que je crois répréhensible, cet acte, je le critiquerai.

Le discours de mon très honorable ami a suivi la réplique de l'admirable orateur de cette après-midi (M. Sifton). Ce qu'il y a à reprendre dans cette harangue magistrale, c'est que le ministre (M. Sifton) a fait évoluer toute sa cause sur seulement deux ou trois questions de secondaire importance, et avec l'habileté d'un avocat retors, a laissé de côté les accusation graves qui se trouvent dans cette résolution. Ainsi,—oh ! le merveilleux discours, oh ! le puissant argument !—en transcrivant la résolution de mon honorable ami (sir Charles Tupper) le clavigraphiste s'est trompé de date, il a substitué "1896 à 1898". A quelle accusation se rapportait cette date ? A une des plus graves qui se soient formulées contre l'administration de ce ministre, savoir : que la ville de Dawson, avec une population de 10,000 à 30,000 âmes, n'avait que très peu d'argent pour s'entretenir l'hiver et l'été, pendant qu'il se tirait des millions du Yukon même ; que, jusqu'à tout récemment, on n'avait pas songé à adopter l'ombre d'une mesure sanitaire par rapport à la ville de Dawson, et que, par conséquent, la population de Dawson a été victime du malaise, de la maladie et de l'épidémie. Voilà quelle était l'accusation : elle était fort importante. Comment l'admirable orateur l'a-t-il traitée ? Comme ceci : on porte à notre compte, dit-il, l'épidémie de 1896, mais, alors, Dawson n'existait pas, et ce gouvernement n'y a exercé ses pouvoirs qu'après 1896. Ainsi, le député de Pictou a attribué

l'épidémie de 1896 à des actes qui ne se sont produits que postérieurement à cette date. Maintenant, dit-il, "que le député de Pictou démissionne." L'admirable gentleman ayant réglé la question de cette manière, il n'y a plus lieu de discuter.

M. BERGERON : Ils ont applaudi à cela pendant cinq minutes.

M. FOSTER : Oui, comme le dit mon honorable ami, ils ont applaudi à cela. L'honorable ministre a laissé de côté les sérieux enseignements de la loi, pour flatter le palais de ses fidèles par l'anis, le cumin et les grains de malice dont il a saupoudré son plaidoyer assez peu honorable pour un ministre de la Couronne ; et tous de dire, comme me l'a dit un d'entre eux, que "c'était là le plus puissant et le plus admirable discours qu'on eût jamais entendu en Chambre." Voilà comment mon admirable ami a fait son admirable défense. Un autre point auquel il a touché, qu'il a prouvé à loisir, c'est que le député de Pictou avait cité inexactement certain extrait d'un rapport soumis à cette Chambre et où il était parlé de certains baux. S'il s'est étendu sur ce point qui n'était pourtant qu'une simple erreur, puisque mon honorable ami avait cité le rapport même que tout député pouvait lire, et que mon honorable ami pouvait être assez sot d'altérer volontairement ! A tout événement, de deux choses l'une ; il peut y avoir eu erreur dans la citation de cet extrait, où il se peut que mon honorable ami soit capable de prouver ce qui n'était pas à la face même du rapport, et ce que les honorables députés de la droite n'ont pas réussi à contredire.

Ces deux points sont absolument les seuls sur lesquels le ministre de l'Intérieur ait réussi. Il y a insisté tant qu'il l'a voulu, mais tout ce qu'il en a dit ne saurait tenir debout un seul instant, et quant aux points fondamentaux de l'accusation de mon honorable ami de Pictou, il s'est gardé d'y toucher. Voilà par quel admirable discours cet admirable avocat a réglé la question.

A M. Senkler et à M. Ogilvie, il a prodigué la louange, mais d'une foule d'autres, il n'a rien dit. C'est un truc depuis longtemps familier au ministre de l'Intérieur que de glisser légèrement sur le compte de ceux qu'on soupçonne et qu'on accuse, et de faire le panégyrique de ceux que personne n'attaque. Suivant cette même admirable méthode, mon très honorable ami vient, après cela, citer un article de la "Gazette" pour faire voir que M. Ogilvie et M. le juge Dugas reçoivent un traitement convenable. Pourquoi ? Comment ? Qui a dit que le traitement de M. Dugas comme juge, et que celui de M. Ogilvie, comme commissaire du Yukon, n'étaient pas raisonnables ? Mais dans le juge Dugas, en tant que conseiller exécutif, et dans M. Ogilvie, en tant que juge préposé à l'audition d'une cause, je ne reconnais plus le juge Dugas, comme juge, ni M. Ogilvie comme commissaire du Yukon. M. l'Orateur, ce que nous prétendons, et cela, sans lui faire injure, c'est que M. Ogilvie, pour plusieurs raisons, parmi lesquelles il en est une dont on s'est trop peu occupé, n'est pas l'homme le plus propre à faire cette enquête. Tout d'abord, nous prétendons qu'au Canada et dans tout l'Empire britannique, un homme à l'emploi et à la solde d'un ministre n'a pas la qualité que demande la nature même de la présente résolution, pour présider une cour d'enquête où il sera question de la malversation des fonctionnaires à l'emploi du même ministre et du même gouvernement. Qu'on dise tout ce qu'on voudra des alliances—pour peu que mon honorable ami, le directeur général des Postes (M. Mulock), l'y eût encore incité, cet admirable orateur aurait dit qu'il n'a jamais vu sa tante à qui M. Ogilvie est marié—dès que vous faites de M. Ogilvie un juge de cour d'enquête pour juger les actes de sa propre administration et de celle de son supérieur, vous devez éviter de le placer entre son devoir et l'intérêt qui résulte de ses alliances. Quoi ! mais c'est là le plus simple des principes qui s'appliquent au juge siégeant au tribunal ; on empêche que chez eux l'impartialité soit victime de l'alliance et même du moindre intérêt. Combien de fois n'arrive-t-il pas aux juges de se récuser, sous prétexte d'intérêt dans la cause ou d'alliance avec quelqu'une des parties ! C'est un principe élémentaire que l'autorité judiciaire trouve, dans la récusation du juge pour cause d'intérêt ou d'alliance, une garantie du respect qui lui est dû. C'est pourquoi, nous disons qu'il ne convenait pas à la justice d'avoir pour représentant, dans les circonstances, un juge, parent et employé du ministre et chargé, tout à la fois, de juger sa propre administration au Yukon. Le très honorable ministre trouve une fiche de consolation dans l'amour qu'il pourra avoir à l'avenir pour l'admirable ministre de l'Intérieur. Mais la raison de tout cela ne réside pas dans les admirables qualités de l'honorable ministre, même telles que mon très honorable ami les aperçoit. Non, il n'aime le ministre de l'Intérieur que parce que celui-ci déteste le député de Pictou. Si plausible que puisse être le motif de cette affection, il est admis, en général, qu'elle peut en avoir de plus recommandable. Mais, quelle est la raison de tous ces efforts pour déterminer la pitié en faveur du pauvre ministre de l'Intérieur ? La raison, c'est qu'on le suit, qu'on l'épie, qu'on le traque et qu'on le maltraite. Comment ? Je ne l'ai jamais vu, ni entendu dire en cette Chambre. L'honorable ministre a charge d'un département dans ce gouvernement ; à ce point de vue, il est sujet à la critique ; critiqué, il l'a déjà été et il le sera. Mais, parce que l'opposition croit devoir blâmer le département et son chef pour ce qui lui paraît être de la négligence de leur part, il ne suit pas qu'elle le persécute. Cet admirable minis-

tre de l'Intérieur, nous l'aimons ; notre affection ne s'inspire pas de la haine qu'un autre peut avoir pour lui, et nous l'aimons selon toute la mesure des qualités qui, de sa part, nous invitent à l'aimer.

Mais nous ne lui reconnaissons ni assez de majesté, ni assez de puissance pour lui lancer, comme vers un point de mire, tous les traits envenimés de l'amertume et de la haine. Non, loin de nous cette pensée. Il est vrai que son collègue, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux et lui, s'en font quelque peu accroire, mais l'importance des départements auxquels ils commandent, n'augmente pas, aux yeux de l'opposition, la leur propre. Par conséquent, ce n'est pas leur individualité, mais leur position, qui les signale à la critique de l'oppostion. Voilà.

Mais revenons un peu à l'admirable discours de l'admirable ministre de l'Intérieur. A ce que j'ai déjà dit du génie de ce discours, savoir : qu'il avait habilement profité de deux ou trois points peu importants de l'acte d'accusation, et habilement glissé sur les points principaux, j'ajoute qu'il a paru faire bien peu de cas du siège du député de Pictou—en cette matière, il est peut-être bon juge—lui qui ne voudrait, pour tout au monde, mettre le sien en péril, quelle qu'en soit la valeur. En effet, il a dit formellement, cette après-midi, qu'il entendait le garder parce qu'il n'était pas accusé personnellement de corruption. Nous pourrions prouver, cependant, que toutes les nominations faites par l'admirable ministre sont entachées de corruption, que toute son administration l'est également, et qu'elle se distingue de plus par la négligence, l'ineptie et l'impudeur. L'opinion publique au Canada est plus en éveil que ne le pensent l'honorable ministre et ses amis, et j'ose dire que si l'on prouvait devant une commission indépendante la dîme de ces accusations, il aurait bientôt cessé d'être ministre de ce pays. Qu'on parle de responsabilité ministérielle comme on voudra, il n'en reste pas moins vrai qu'on doit avoir l'œil ouvert sur le département auquel on préside, que si l'on y manque, que si l'on fait des nominations indignes, des actes d'administration où s'accuse la négligence, pour ne pas dire plus, on ne mérite plus la confiance du parti comme ministre de l'exécutif et du gouvernement.

Pour ces raisons, il conviendrait de reléguer tout de suite le ministre de l'Intérieur dans une autre position à la solde de la Couronne, et de confier son portefeuille à un autre. Mais le ministre de l'Intérieur ne le voudra pas ; il en a déjà prévenu son parti.

En vue des déclarations que se proposait de faire le premier ministre et que j'aurais prises au sérieux s'il n'en avait déjà fait des milliers d'autres dont il s'est ensuite moqué lui-même, le ministre de l'Intérieur a pris soin d'avertir son parti que, nonobstant toute preuve de corruption officielle qui se pourrait faire, il ne démissionnerait pas comme député et ne céderait pas sa place à un autre dans le ministère.

La droite s'est sentie soulagée et n'a pu réprimer un mouvement de fierté, lorsque, pour faire suite à ses premières remarques, l'admirable ministre a déclaré que l'acte d'accusation ne contenait absolument rien à son adresse ni à l'adresse d'aucun membre du ministère, personnellement. C'est alors que le ciel a retenti des applaudissements de la droite. Il était évident qu'elle venait d'être soulagée, que cette déclaration était, pour elle, une surprise, elle se félicitait et faisait monter ses chants de triomphe et de reconnaissance vers les dieux qui l'avaient sauver d'un danger : celui de la mise en accusation de quelqu'un de ses ministres.

Mais il surgit une autre grande difficulté. Voici encore la constitution en péril ; en péril d'après l'admirable ministre ; en péril d'après le docte chef du gouvernement. A quel sujet ? Un grand principe constitutionnel est en jeu. Se retournant vers leurs fidèles, l'un et l'autre leur ont dit : allez-vous déléguer à des juges l'exercice de vos fonctions de députés ? C'est au parlement, et non aux juges, que nous sommes responsables. Par conséquent, nous ne pouvons confier à des juges le soin de s'enquérir de la corruption officielle qu'on prétend s'être faite au Yukon.

Je prêche la responsabilité ministérielle comme base de notre système parlementaire et je ne vois pas qu'on puisse trouver incompatible avec cette responsabilité, que le parlement ait recours à l'institution d'une commission quelconque, de juges ou d'autres personnes, pour se renseigner.

Si fort qu'ils puissent mériter la décapitation, personne ne suppose que les juges l'eussent fait subir au ministre de l'Intérieur, au directeur général des Postes, ni au ministre de la Marine et des Pêcheries qui a tout particulièrement péché en élevant ce nommé Russell à une position honorable dans la Colombie Anglaise et le Yukon. Non, les juges n'auraient pas fait autre chose que de s'enquérir à fond de toute l'affaire, comme le dit mon très honorable ami, et de faire aux membres de cette Chambre un rapport qui n'eût aucunement porté atteinte à la responsabilité parlementaire. Malgré tout ce qui s'est écrit, tout ce qui s'est dit, malgré toutes les rumeurs qu'on s'est plu à colporter d'un bout à l'autre de ce pays et de l'Empire britannique depuis un an et demi, les membres de cette Chambre n'ont encore eu que très peu de renseignements au sujet de ce qui se passe au Yukon, et ils veulent en avoir, ils en ont besoin. Pendant tout ce temps-là, pendant que les soupçons et les preuves d'inconduite se multipliaient, le gouvernement, je l'en accuse, a refusé l'enquête, a refusé de faire connaître ce qui s'est passé là-bas au grand public qui veut n'en rien ignorer, pour le bon renom du Canada et de son gouvernement.

La droite a l'avantage de ne pas se trouver dans une attitude agressive et de pouvoir attendre, dans une complète inaction, que le temps et la distance règlent la question. En effet, les témoins se trouvant nécessairement éloignés, dans un pays aussi nouveau et aussi cosmopolite qu'est, aujourd'hui, le Yukon, il est virtuellement impossible de produire, le lendemain, le témoin qu'on avait sous la main, aujourd'hui ; alors, on n'a qu'à temporiser pendant trois, six ou neuf mois de l'année, et au bout de ce temps-là, il sera impossible de déterrer les témoins qu'on aurait pu avoir auparavant.

Voici encore : Grâce aux changements rapides qui ont lieu actuellement, tous les fonctionnaires d'aujourd'hui auront cessé de l'être demain. Or, on vient d'émettre, ce soir même, la *doctrine* que l'on n'a plus droit d'examiner la conduite d'un officier exécutif sorti de charge. Si ces messieurs attendent encore quelques mois, tout leur arrivera à point. Quelle prétention indigne et absurde que celle de l'honorable ministre de l'Intérieur ! Ce comité des mineurs, dit-il, qui savait tout le mal dont avait souffert la société depuis le mois de janvier jusqu'au 25 août 1898, qui était resté à Dawson où le mal sévissait surtout, ayant failli de prouver quoi que ce fût dans les six mois qui ont suivi l'ouverture de la commission d'enquête, a prouvé, par le fait même, que ces accusations ne reposaient sur absolument rien. M. l'Orateur, je prétends que, dans un camp de mineurs comme celui de Dawson, et dans un espace de six, et même de trois mois, des faits qui auraient pu se prouver facilement à l'époque où l'on a présenté les accusations, arrivent à ne plus pouvoir se prouver qu'au prix d'efforts herculéens. De plus, on avait limité le terme de la commission, bien que, ni les mineurs, ni le peuple de Dawson, ni M. Ogilvie *lui-même*, ne l'eussent demandé. C'est une liberté qu'a prise le gouvernement de limiter le temps de l'enquête au 25 août, et si fort que M. Ogilvie ait pu le regretter, il a dû s'y conformer. Quelles étaient les accusations ? Abus de confiance de la part des fonctionnaires. Fallait-il limiter cette enquête à une certaine date du temps de service de ces mêmes officiers ? La cour s'ouvre, on se présente avec une preuve contre un fonctionnaire, et le juge dit : "*Je ne puis vous admettre à faire votre preuve, car vous ne pouvez prouver un acte qui a eu lieu postérieurement au 25 août 1898.*" Voilà le fait d'un gouvernement qui ne veut s'arrêter que lorsque l'on aura fait disparaître jusqu'à l'ombre du soupçon qui peut planer jusque sur la tête du dernier fonctionnaire. Qu'il y a de différence entre les principes et les actions de l'honorable ministre. Voici l'opinion qu'a émise contre eux M. Ogilvie, cet homme dont ils ont fait tant d'éloges : Il est fort malheureux d'après lui, qu'on ait limité le terme de l'enquête au 25 août, et qu'il ait été défendu de faire la preuve *de tout fait* postérieur à cette date. Pour le *prouver, je me contenterai de lire quelques extraits du rapport de la commission. A la page 72 du rapport des témoignages, on voit que le commissaire requis de juger, tout de suite, qu'il ne pouvait entendre la preuve de ce qui a pu se passer après le 25 août, a dit :*

Vous voulez ma décision tout de suite ? Eh bien ! *j'ai consulté* le conseiller en loi que nous avons ici, et *j'en suis venu à la conclusion qu'il m'est impossible de recevoir aucune accusation ayant trait à des faits postérieurs au 25 août. S'il y avait un moyen légal* de me le permettre, je serais bien prêt à le faire ; d'ailleurs, je me propose d'en parler au ministre et de demander une autre commission, ou l'extension des pouvoirs qui me sont accordés par celle-ci.

A la page 73, où M. McDougall, membre du comité des mineurs et agissant pour eux, représente comme il est injuste qu'on ne puisse s'enquérir que des faits antérieurs au 25 août, il dit :

Elles *ont trait à certaines actions qui ont eu lieu de jour en jour, et sur lesquelles on a fait silence. Il est* tout a fait impossible de prétendre *que cette enquête* ne doit pas embrasser tous les faits *qui se sont produits* jusqu'à ce jour.

Le Commissaire.—Par malheur, il en est autrement.

Encore, à la page 73, il fait à peu près le même aveu. M. Tabor argumentant sur une objection en droit, dit :

Il est *douteux que cette même* commission ait le droit de s'enquérir de la *conduite des employés civils* parce qu'il y a un autre acte qui pourvoit à cela—

Le Commissaire.—C'est un malheur.

Voilà comment il s'exprime en réponse au colonel McGregor qui dit :

Je comprends que le commissaire chargé de s'enquérir, *devait en avoir fini*, non pas à la date de la commission, mais quand *ses travaux auraient* été entièrement terminés, de fait.

Le commissaire.—J'aimerais bien qu'il *en eût été* ainsi.

Plus loin, le colonel McGregor dit :

Je ne veux pas vous induire à outrepasser ces pouvoirs.

Le *Commissaire.*—S'il y a un moyen légal de faire l'enquête de ces *faits, je m'en servirai* et je vais, par la prochaine malle, demander *au ministre* d'étendre les pouvoirs de cette commission, *ou* d'en *émettre une autre*. Mais le ministre lui-même ne peut pas *toujours* faire la loi ou l'outrepasser. Il me fait peine de voir que je ne peux faire plus.

A la page 75, il dit encore : comme je ne puis faire autrement que de me borner à l'examen de ce qui a eu lieu avant le 25 août :

Dans *l'intervalle*, je vais demander au *ministre une autre commisson*, ou l'extension des pouvoirs de *celle-ci.*

A la même page, M. McDougall dit :

N'êtes-vous pas surpris de voir qu'on ne puisse s'en *quérir, disons le 25 février*, de faits survenus après le 25 août ?

Le Commissaire.—Tout ce que je puis dire, c'est que j'en *suis autant surpris* que vous. Je le *regrette* ; aussi, vais-je, par tout moyen légal possible, essayer de me mettre à même de faire cette *enquête*, et si vous voulez, je vais demander l'extension des pouvoirs de cette commission, ou une autre commis-

sion qui devra se terminer à telle date, de manière à ce que tout le monde soit satisfait. Il m'est impossible d'outrepasser les limites que m'assigne la commission actuelle

Voilà un des dires de M. Ogilvie, qui a répété, tant de fois, combien, d'après lui, il était malheureux qu'on eût limité cette commission au 25 août.

Dans sa défense, le ministre de l'Intérieur a dit qu'on a nommé aussitôt que possible les officiers qu'il fallait nommer; d'abord, un tel et un tel, puis M. Walsh et sa suite. Et le ministre s'est efforcé, mais en vain, d'éviter la responsabilité de la nomination du major Walsh en disant que le pays l'approuvait. A tout événement, dit-il, l'enquête ne devrait embrasser que la courte période qui s'étend de juin à septembre 1898, car il s'agit d'un mal passé. Comme s'il pouvait jamais être question de s'enquérir d'un mal futur. Les mineurs, dit-il, demeurant à Dawson et ayant eu connaissance de tout, auraient prouvé quelque chose s'ils avaient eu réellement des preuves et s'ils avaint cru leurs accusations défendait aux témoins cela était faux et ils le savaient, eux et ceux qu'ils représentaient n'avaient en vue que de jeter du discrédit sur le gouvernement.

On a beaucoup parlé et on ne saurait trop parler de cet autre point : l'extrême difficulté de se procurer des témoins et de présenter des accusation, au Yukon, dans les circonstances. Quelles circonstances ? D'abord, une société encore si peu organisée, si cosmopolite, que les auteurs et les victimes d'un méfait commis à tel endroit aujourd'hui pouvaient se trouver à des centaines de milles de là, demain, ce qui était de nature à en rendre la preuve aussi dispendieuse que difficile.

Ensuite, à la faveur de cette seule circonstance, on voit que la difficulté prenait pour le juge Ogilvie les proportions énormes que prend pour un avocat une cause qu'il faut précipiter à tout prix. En effet, M. Ogilvie n'était pas là comme commissaire enquêteur, mais comme juge d'une cour de droit. Avec M. Tabor et M. Clement à ses côtés, il demandait aux parties de formuler leurs accusations, défendait aux témoins de mentionner le nom de qui que ce fût, de manière à l'incriminer, avant qu'on eût formulé contre ce dernier une accusation directe, et exigeait, dans chaque cas, que toute accusation directe fût accompagnée du serment, et qu'il en fût donné à l'accusé avis, avec délai suffisant pour la préparation de sa défense. Nous n'avions là qu'une imitation de cour de droit où le juge, du haut du banc, aide par ses questions à élucider les points de la cause et de la preuve, mais non pas une commission chargée de s'enquérir de tout un état de choses. Et ce qui plus est, celui qui, au cours de l'instruction d'une cause, voulait tenter quelque preuve relative à un fait postérieur au 25 août, en était infailliblement empêché. Voilà ce qui appert à chaque page de la preuve produite par le gouvernement au sujet de cette enquête.

Que trouve-t-on encore ? Qu'on n'avait nullement pourvu aux moyens de se procurer des témoins, ni de les protéger, ni de payer leurs dépenses. Ces raisons, ajoutées aux autres, étaient simplement de nature à créer d'énormes difficultés ; il était, pour ainsi dire, impossible à ces hommes, qui ne pouvaient compter que sur les revenus de leur travail pour vivre, de venir aider au succès de l'enquête, à leurs dépens, au préjudice de leur besogne, sans les lumières de la loi, et sans moyen de se les procurer. La simple lecture de la preuve nous démontre combien il était impossible, dans les circonstances, de vérifier l'état des choses d'une manière adéquate. Pas un homme d'affaires, pas un avocat, ne saurait en arriver à une autre conclusion que celle-là. Je le dis, sans injure à l'adresse de ceux qui ont participé à la conduite de cette affaire. J'ajoute que la dernière partie de l'enquête, dont les difficultés s'accusent dans les dernières parties de la preuve, et où M. Ogilvie a dû faire la pêche à la preuve, démontre que cette enquête, nécessairement mal conduite, a dégénéré en farce. Pourquoi ? Parce que ceux qu'on en avait chargés n'étaient pas en état de s'acquitter convenablement de leur devoir, parce qu'on manquait des moyens nécessaires pour faire une enquête à fond, pour payer les dépenses des témoins et leur assurer l'immunité dans le cas où il se dirait quelque chose qui fût susceptible de les incriminer. Ainsi, la cause n'a pas été prouvée à la satisfaction de la Chambre et dans les circonstances, le ministre de l'Intérieur et le gouvernement se trouvent exempts de blâme, parce que l'enquête n'a pas justifié les allégations du comité des mineurs. On a dit que l'opposition voulait flétrir la réputation de M. Ogilvie. On ne peut rien citer de la part de l'opposition à cet effet. En M. Ogilvie, nous nous accordons tous à reconnaître un homme absolument capable de répondre aux exigences de sa carrière, mais nous nions sa compétence comme juge, son droit de remplir cette charge, dans les circonstances, et de juger l'administration de son propre patron et de son allié. Quand M. Ogilvie est-il devenu incompétent, demande le ministre de l'Intérieur ? Tout le monde n'est pas né juge, M. Ogilvie est devenu incompétent quand il est devenu juge, et qu'il a été chargé de s'enquérir, comme tel, de ce qui se passait au département de son propre ministre. Non, je soutiens que tout bon arpenteur, tout homme d'affaires, tout honnête homme n'a pas nécessairement la qualité pour conduire une enquête judiciaire. Le ministre de l'Intérieur dit qu'il a sollicité des accusations ; cela n'y fait rien. Qu'est-ce que peuvent faire quelques avis envoyés, ci et là, dans le Yukon, pour apprendre aux mineurs que, s'ils ont des accusations à porter contre des hommes dont toute la fortune peut tenir

dans le creux de la main, ils pourront les porter en s'en revenant de leurs "claims," à leurs propres frais, en négligeant leur ouvrage, et en se mettant aux prises avec les subtilités légales, et avec une cour constituée comme l'était celle-là. L'honorable ministre a dit tout simplement une absurdité, quand il a déclaré que, moyennant un avis de ce genre, l'enquête était adéquate. Le gouvernement dit qu'il en attend le résultat Il l'attend depuis un an et demi. Tout ce qu'il a à faire pour écarter complètement l'enquête, c'est d'attendre encore un an, car alors, tous les fonctionnaires auront passé, et il sera devenu impossible de retrouver une parcelle de la preuve qu'on pouvait se procurer en temps opportun. S'il y a lieu, dit le gouvernement, nous ferons une autre enquête. Excellent moyen de satisfaire ses fidèles. Ce sont ces messieurs qui jugeront s'il y a lieu de faire une autre enquête, et la conduite qu'ils ont tenue depuis un an et demi. nous dit assez quel sera le jugement. On nous dit que l'institution d'une commission de juges équivaudrait à l'aliénation de notre responsabilité politique. S'agit-il de cela ? La seule question, c'est que le parlement n'est pas assez renseigné sur ce qui se passe là-bas. D'ailleurs, est-ce par le manque de renseignements que les députés prétendraient faire honneur à leur responsabilité ? S'il est nécessaire que nous soyons renseignés pour être réellement responsables, pourquoi ne pas faire recueillir ces renseignements par le meilleur tribunal possible, et nous mettre en état de remplir, ensuite, nos devoirs de députés et de juger, en toute connaissance de cause ? On a attaqué M. Wade, dit le ministre de l'Intérieur et le rapport démontre qu'il a été exonéré. L'honorable ministre finit par dire que tout se réduit à ceci : Sur quoi repose le bon renom du Canada ? Sur le caractère de ses hommes d'Etat, et non sur ce que, par accident. la cuisinière du major Walsh a obtenu un permis. L'honorable ministre de l'Intérieur ne pouvait mieux que par cette phrase, prononcer sa condamnation comme membre de ce gouvernement. Quoi! l'honorable ministre occupant la haute position qu'il occupe, s'en vient dire avec toute la dignité d'un membre du gouvernement que toute la question se réduit à ce permis qui, seul, fait le sujet de tout ce potin ; il ose dire cela, après avoir entendu tout ce qui s'est dit, sachant tout ce qu'on a allégué, et tout ce qui s'est prouvé ! Le bon renom du Canada, dit-il, repose sur le caractère de ses hommes d'Etat, et ce caractère s'accuse dans leurs actes. Or, le bon renom du Canada, dit-il, les gouvernements libéraux l'ont toujours sauvegardé. Voilà qui est suffisant pour son parti et pour les députés qui le suivent. Mais la mémoire n'est pas chose morte en ce pays, et nous n'avons qu'à remonter de quelques années dans le passé, pour juger du parti libéral de la province de Québec par un certain M. Mercier, dans les mains libérales de qui le bon renom de la province de Québec n'avait rien à craindre. Les Pacaud fleurisaient alors comme le vert laurier, et le très honorable ministre qui siège, là, comme premier ministre du Canada, a partagé le fruit de la rapine que Pacaud avait faite à même le trésor public de la province de Québec, et le gentleman qui siège derrière le ministre de la Marine et des Pêcheries en a fait autant, et a consacré la part qui lui était échue au succès des élections du Nouveau-Brunswick.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : L'honorable député (M. Foster) me permettrait-il une remarque ?

M. FOSTER : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je veux faire remarquer à l'honorable député (M. Foster), que ce qu'il vient de dire est entièrement faux. Je n'ai jamais eu, ni vu un seul dollar, je n'ai jamais participé d'aucune manière, à la dépense d'un seul dollar provenant de telle source.

M. FOSTER : L'honorable ministre (M. Blair) niera-t-il que, pour aider au parti et au gouvernement qui règnait, dans le temps, au Nouveau-Brunswick, il a été envoyé de la province de Québec, pour le succès des élections du Nouveau-Brunswick, un chèque de $5,000 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sans doute, je le nie.

M. FOSTER : L'honorable ministre (M. Blair) le nie ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je le nie.

M. FOSTER : M. l'Orateur, je suis bien obligé d'accepter cette dénégation pour le moment, mais on n'a pas encore entendu le dernier mot sur cette question ; en tout cas, il est impossible de nier la première assertion, car, autrement, le très honorable chef du cabinet se serait levé, et l'aurait niée. Si sa majorité siège là, aujourd'hui, c'est qu'il l'a supportée, entretenue, achetée avec l'argent qui fut dérobé au trésor de Québec, sous un de ces gouvernements libéraux entre les mains de qui le bon renom du Canada ne court aucun risque. Dans la province de l'Ontario, M. Hardy est chef d'un gouvernement libéral. Quelle nouvelle ne nous est-il pas tout récemment arrivé d'Elgin ? Un candidat libéral est devenu député libéral grâce à la fraude la plus noire qui se soit jamais produite dans aucun pays, pas même autrefois dans les bourgs pourris de la vieille Angleterre.

M. COCHRANE : Où est Preston ?

M. FOSTER : Preston, qui reçoit maintenant un salaire plus considérable de ce gouvernement, fut, je crois, l'homme qui a conçu cette campagne, qui a formé l'or-

ganisation libérale étendant ses ramifications dans tous les comtés, notamment dans celui-là, laquelle a représenté comme d'honnêtes gardiens des boîtes du scrutin des hommes qui ont passé la nuit à manipuler ces boîtes pour en régler l'état à leur gré ; et laquelle en a imposé à un shérif trop disposé à s'en laisser imposer, c'est-à-dire se prêtant trop aisément à la chose ; il fut l'homme qui vola le comté sous les bannières déployées de l'organisation libérale du gouvernement de la province de l'Ontario, qui garda ce comté en dépit de toute décence et de toute conscience jusqu'à ce que les faits compromettants eussent transpiré, pour abandonner alors ce qu'on avait volé, et déclarer le pauvre homme innocent de tout, qu'il n'avait jamais eu connaissance qu'une chose comme celle-là s'était pratiquée dans son comté. Et cependant, la bonne réputation du Canada est en sûreté sous la sauvegarde des gouvernements libéraux !

Le directeur général des Postes fait partie du gouvernement, lui qui va de pair à compagnon avec les membres de cette organisation lorsqu'il s'agit d'une élection fédérale contestée, qui fraie avec eux, qui couche avec eux, qui exécute cette besogne de concert avec eux, et cependant on peut toujours compter sur la bonne réputation du Canada sous un gouvernement libéral !

M. GIBSON : Sur le ton élevé du débat.

M. FOSTER : Oui, sur l'admirable ministre de l'Intérieur et sur le ton élevé du débat dont parle l'honorable député de Lincoln (M. Gibson). Mais quoi ! nous atteignons un ton très élevé. J'ai été quelque peu surpris d'entendre le premier ministre exprimer le désir de voir le débat prendre un ton élevé ce soir, mais nous nous y attendions de sa part. Je suis fort étonné de ce que le député de Lincoln critique le ton du débat, surtout lorsque ce ton lui démontre quelque chose de la fausseté de l'appel du ministre de l'Intérieur déclarant que sous les gouvernements libéraux on pourrait toujours compter voir la réputation du Canada rester sans tache.

Parlons maintenant, M. l'Orateur, de cette dame Koch qui a obtenu accidentellement un permis. Lorsque le ministre de l'Intérieur parcourait le peu de preuve qui existe à ce sujet, je lui ai demandé si c'était tout ; et, après avoir terminé, il a répondu que oui. A mon avis, ce n'est pas tout ; et je me propose de signaler à cette Chambre ce que je considère comme un point très important, tel que développé par cette preuve, point dont la Chambre, d'après moi, a le droit d'être mise au fait du commencement à la fin.

Le croiriez-vous, cet homme qui remplit les fonctions de juge dans l'exercice des devoirs conférés par cette commission émise dans le but de faire examiner les choses à fond et de faire faire à la Chambre rapport de cette enquête, a réellement fait connaître par une preuve complète et restée non contredite l'une des choses les plus atroces qu'on ait perpétrées au Yukon relativement aux permis et aux droits de mine de la crique Dominion, et, tout en se montrant désireux de donner autant d'éclat que possible à tout autre cas, il n'a jamais mentionné celui-ci le moins du monde. L'admirable ministre de l'Intérieur ne l'a pas mentionné non plus, ce ministre certainement digne d'admiration par le soin qu'il apporte à éviter tous les points faibles de sa cause. Mais, M. l'Orateur, la preuve est là, et je me propose de soumettre un peu de cette preuve à la Chambre aujourd'hui.

Des difficultés s'élevèrent à la crique Dominion, dans le cours de l'automne de 1897. M. Fawcett était le commissaire des mines d'or. Il y avait des obscurités, ainsi que de mauvaises désignations des différents droits de mine, et finalement, M. Fawcett crut que le moyen le plus facile d'en sortir était de clore la crique Dominion, ce qu'il fit le 15 novembre 1897,—c'est-à-dire la crique seule, et non pas les collines et les terrasses. Même une partie de la crique fut subséquemment accessible, mais la principale partie, c'est-à-dire là où existaient les difficultés de désignation et d'obscurité concernant les droits de mine, ne l'est pas encore, et ne l'était pas lors de la clôture de cette enquête. Or, après avoir clos la crique Dominion, il attendait qu'on fît un arpentage. La crique avait été close en novembre ; les versants de colline et les terrasses ne l'avaient pas été, et l'on y prospectait, mais M. Fawcett n'enregistrait aucune des demandes produites à cet égard. Il déclarait, en effet, aux prospecteurs : " Allez, prospectez, faites les désignations que vous pourrez, produisez vos demandes ici, et lorsque nous aurons fait faire les arpentages, ces demandes seront prises en considération, et nous verrons à ce que ces choses soient réglées."

Il en fut ainsi jusqu'à l'arrivée de M. Walsh ; mais le 30 mai, celui-ci et le conseil mirent un terme à ce privilège de prospecter sur les versants de colline et sur les terrasses de la crique Dominion, et fermèrent non seulement la crique close par M. Fawcett, mais également les versants des collines et les terrasses. M. Fawcett dit : " Ce n'est pas juste, M. Walsh : j'ai permis de prospecter sur les versants des collines et les terrasses qu'on n'a jamais clos, j'ai reçu les demandes des prospecteurs, j'ai donné à entendre à ceux-ci que j'accorderais priorité à leurs demandes et si vous fermez le tout, vous en excluez toutes ces personnes qui ont prospecté suivant ma permission et de fait sur mes conseils, et ces personnes se trouveront sur le même pied que tout le monde quand vous rendrez de nouveau ces terrains accessibles."

Les choses se passèrent de manière que quinze jours après son avis prévalut, et qu'une proclamation ou annonce fut publiée déclarant qu'on accorderait des permis le

et après le 11 juillet, relativement à la crique Dominion.

Mais que voit-on, M. l'Orateur ? M. Walsh envoie un jour à M. Fawcett un avis requérant sa signature. Ce dernier, las et ennuyé, et malgré la discussion qui s'était continuée entre lui et M. Walsh, accepta cet avis comme il lui était présenté, et le signa tout simplement, puis le renvoya.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Quelle est la date de cela ?

M. FOSTER : Le 6 de juillet, je crois.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je pense que vous vous trompez, c'était vers le 27 mai, je crois.

M. FOSTER : Non, ce ne fut pas si tôt. Comme mon honorable ami a soulevé le point, je citerai les rapoprts. Il n'y a pas de doute, je suppose, au sujet de la publication de l'avis autorisant l'émission de permis le 11 juillet et subséquemment relativement à la crique Dominion. Cet avis fut affiché le 30 juin. Eh bien ! je donnerai d'abord lecture de l'avis fermant les versants de colline et les terrasses, publié par le major Walsh et rapporté à la page 89 de la preuve ainsi conçu :

Toute location opérée sur une crique après que celle-ci aura été close, ne sera reconnue ni enregistrée. Cette disposition se rapporte tant aux claims de colline et de terrasses qu'aux claims de crique.

La crique Dominion ayant été close depuis la mi-novembre dernier, il a été décidé qu'elle le sera jusqu'à nouvel ordre. Cette décision s'applique tant aux claims de colline et de terrasses qu'aux claims de crique.

Cet avis fut adopté par le conseil et affiché le 30 juin. M. Fawcett avait objecté à la chose, comme l'indique la preuve que voici :

Q. Avez-vous objecté à ce que cela fût fait ?—R. Oui.

Q. Pourquoi ?—R. Parce qu'avec ma permission un grand nombre de mineurs étaient allés sur les collines jalonner leurs claims, qu'ils en avaient fait la demande et que leurs demandes avaient été acceptées à titre de protection de leurs droits autant que nous pouvions sauvegarder ces droits en attendant le rapport des arpenteurs. Je considérais que je leur avais accordé un droit, et cette motion leur enlevait ce droit. Voilà pourquoi j'objectais. Je n'aurais nullement objecté si tel n'eût pas été le cas. J'ai objecté pour ce motif.

Q. Votre objection a été rejetée ?—R. J'étais en minorité ?

Q. Combien de temps ce terrain est-il resté clos conformément à la résolution.—R. J'ai soulevé ce sujet à plusieurs réunions subséquentes ; j'ai apporté avec moi, environ deux semaines plus tard, le registre concernant les claims de terrasses, pour démontrer au commissaire que ce serait commettre une injustice à l'égard de ceux qui étaient allés jalonner ce terrain avec ma permission et dont les demandes avaient été acceptées, que de leur enlever leur terrain de cette manière, ajoutant qu'à mon avis ces gens-là auraient lieu de se plaindre. Le commissaire parut se rendre à mon avis. M. Pattullo, dans l'intervalle, avait renvoyé à la résolution, et il dit : "Je pense que cela a été décidé il y a deux semaines," puis il cita les dispositions que je viens de lire. Le major Walsh dit : "Certainement, cela a été décidé. Nous ne pouvons plus nous en occuper encore. Nous ne pouvons passer notre temps à faire et défaire, et ainsi cela règle virtuellement la chose."

Q. Eh bien ! ensuite, les versants de colline ont-ils été rendus accessibles en définitive ?—R. Oui, après la publication de cet avis (il indique l'avis).

Ce n'est pas l'avis dont j'ai parlé, mais un autre.

Q. Qu'est-ce qui a provoqué la publication de cet avis ?—R. Il y eut passablement de divulgation dans l'intervalle ; un avis fut affiché en juin, avertissant les gens que des permis seraient émis après une certaine date.

Q. A quelle date cet avis a-t-il été affiché ?—R. Ce doit avoir été, je pense, vers la fin de juin, ou environ vers ce temps-là. C'était le 30 juin ou le 1er juillet que devait être affiché cet avis déclarant que des permis seraient émis le 11.

Q. Avez-vous une copie de cet avis maintenant ?—R. Non. La première fois que j'ai remarqué cet avis portant mon nom imprimé en gros caractères, ce fut lorsque je le vis affiché. Mon objection à toute la chose était qu'il n'y avait pas lieu de clore les versants de colline, et eux considéraient que je n'avais rien dit qui parût en faveur de mon idée à cet égard.

Q. Etait-ce là votre signature ?—R. Oui.

C'est-à-dire sur le second avis.

Q. L'aviez-vous émis ?—R. Eh bien ! M. Pattullo m'a présenté une fois un avis, en me demandant de le signer. Il s'agissait de clore les versants de colline, mais j'objectais pour la raison qu'il n'y avait pas lieu de le faire. Je m'en tins encore à mon objection opposée, en ma qualité de commissaire des mines d'or, à ce qu'on avait fait au conseil, et je refusai de signer l'avis. Le major Walsh m'assigna à comparaître devant lui, et il me fit une forte réprimande. Autant que je puis me rappeler, il me dit : "M. Fawcett, je veux que vous compreniez qu'il est impertinent de votre part de discuter aucune des décisions du conseil ; et lorsque je vous envoie cet avis pour que vous le signiez, j'entends que vous le fassiez." Sous l'impulsion du moment, je signai cet avis sans le lire.

Pourquoi a-t-il signé cela ? Parce que le major Walsh, par suite des pouvoirs dont le gouvernement l'avait revêtu, exerçait la suprême autorité sur tous les fonctionnaires, et qu'il pouvait les démettre ou faire tout ce qu'il lui plairait. Rien d'étonnant si M. Fawcett dit : "Sous l'impulsion du moment, je signai cet avis sans le lire."

Le commissaire lui demanda alors :

Q. N'avez-vous pas fait acte de simplicité en ne le lisant pas ?—R. Oui, je l'admets.

Q. Ne croyez-vous pas que vous auriez dû garder copie de cet avis pour votre propre protection ?—R. Je n'ai jamais songé à la chose le moins du monde.

Q. Ne croyez-vous pas que vous auriez dû prendre copie de cet avis avant de le remettre ?—R. Eh bien ! je n'ai jamais songé qu'il pourrait en résulter quelque chose. Je ne croyais pas qu'on pût m'imputer aucun blâme ni aucune responsabilité.

Il n'y a pas lieu de s'étonner qu'il ait fait cela. Le grand amiral était dans la contrée, et le gouvernement lui avait remis un sabre lui permettant de décapiter à l'instant tout fonctionnaire de l'organisation civile et militaire de l'époque au Yukon—tous excepté le juge de la cour Supérieure.

Q. Que renfermait cet avis ?—R. Il mentionnait qu'à compter du 11 juillet inclusivement, on accordait des permis autorisant de prospecter des claims de terrasses sur la crique Dominion, c'est-à-dire de prospecter

et de jalonner, et il contenait quelque chose, je crois, tendant à dire qu'on accepterait les demandes approuvées par l'inspecteur des mines.

On lui demanda ensuite s'il pourrait obtenir une copie de cet avis, et un moment après la copie de l'avis fut produite, et la voici. Voici cet avis que M. Fawcett a signé sans le lire :

LES CLAIMS DE COLLINES ET DE TERRASSES.

Situés sur la crique Dominion sont maintenant ouverts à la location et à la prospection de la part de tous les franc-mineurs.

Ces claims indiqués dans l'esquisse ci-annexée, à l'exception d'un, seront accessibles seulement à ceux qui en ont fait, avant que l'arpentage fût terminé, une demande qui a été produite au bureau du commissaire des mines d'or.

Daté à Dawson, région du Yukon, ce 8 juillet 1898.

Par ordre,
THOMAS FAWCETT,
Commissaire des mines d'or.

Lorsque M. Fawcett vit cet avis qu'il avait signé sans le lire, sur l'ordre de l'homme qui aurait pu le décapiter à l'instant s'il n'avait pas obéi, il constata que sa prétention de longue date était entièrement écartée, et qu'on avait délaissé ceux à qui il avait assuré que s'ils faisaient leurs demandes, ces demandes seraient prises en considération. Alors, le 7 juillet, il écrivit à M. Walsh une lettre dans laquelle il lui expose fortement ses vues. Je ne prendrai pas le temps de la Chambre pour lire cette lettre. On la trouvera à la page 99 de la preuve, et l'on verra qu'il y énonce de nouveau l'attitude qu'il avait adoptée.

Eh bien ! quand ce second avis a-t-il été daté ? Le 8 juillet. Qui a inséré la date ? Pas M. Fawcett. Celui-ci était en faveur de donner suite à sa bonne foi envers les mineurs. Il a signé cet avis, et lorsqu'il en eût saisi le sens, et qu'il eut découvert, après l'avoir signé, quelle en était la nature, il dit qu'il l'a signé croyant que son effet commencerait à courir seulement le 11 juillet, afin que ceux qui avaient prospecté et qui lui avaient fait leurs demandes pussent avoir l'avantage d'obtenir leurs permis, au lieu de voir le public des mineurs en général se précipiter sur ces terrains pour s'en emparer à leurs dépens, sans avoir auparavant prospecté en quoi que ce soit.

L'avis fut signé le 8 juillet. Dès le moment même qu'il fut signé, la crique Dominion fut rendue accessible à l'exploitation. Il y avait encore trois jours pour atteindre le 11 juillet. Dès le moment même que cet avis fut signé, et avant qu'il fût envoyé à l'imprimerie, ce document était en vigueur, et la crique Dominion était accessible à tous ceux qui pouvaient avoir le renseignement.

Que firent le judicieux commissaire et son entourage ? M. Swineheart, de l'imprimerie, fut appelé au bureau du major Walsh, et là, on lui demanda quand il pourrait faire certaines impressions, et quand il pourrait livrer cela. Finalement, on lui déclara ce dont il s'agissait, et alors il se mit à plaisanter avec le commissaire à ce sujet, et il voulut avoir un permis de mineur, car dans ce cas, il aurait pu se mettre à l'œuvre immédiatement, faire poser ses jalons et obtenir son claim. L'avis fut envoyé à l'imprimerie. On se succéda au bureau du commissaire afin de voir ce document pour s'assurer de sa date. L'imprimeur repoussa la demande de tous ceux qui n'étaient pas porteurs d'un ordre de M. Walsh. A la fin, on apporta un ordre de M. Walsh, et des exemplaires de cet avis parurent le 9 pour être affichés.

Mais qu'arriva-t-il ? Le 8 juillet, à cette date même où l'ordre était signé et daté par M. Walsh, certaines gens savaient que la crique Dominion était accessible et qu'on pouvait y poser des jalons. Or, qui a posé des jalons sur la crique Dominion ? Voici ce que dit M. Fawcett pressé de questions, à la page 94 de la preuve :

Si vous voulez savoir si je connaissais quelqu'une des personnes possédant des renseignements, je dirai que je connaissais, je pense, une personne qui, m'a-t-on dit subséquemment, avait des informations, et qui est allée jalonner un claim, quittant Dawson le 8 au soir.

Q. Quelle est cette personne ?—R. M. Carbeno.

Examinons un peu plus la position de M. Carbeno. A la page 102, on demande à M. Carbeno lui-même de se lever, et le commissaire lui demande :

Pouvez-vous nous donner les noms de ceux qui vous ont accompagné à la crique Dominion ?—R. Les *Collum boys*.

Q. Pouvez-vous dire s'ils sont dans la contrée ?—R. Non, monsieur, ils n'y sont pas ; ils sont partis avec le major Walsh. Il y avait un homme du nom de Marseille ; il n'est pas venu à Dawson avec nous ; il est parti de Bennett.

Q. Savez-vous s'il a jalonné un claim ailleurs ?—R. Il a jalonné un claim sur la crique Phil Walsh, en aval de la Grande-Rivière du Saumon.

Q. Avez-vous personnellement connaissance qu'il fût partie au même contrat que vous ?

Carbeno, semble-t-il, était partie à un contrat.

R. Oui, la même convention avait été rédigée.

Q. Et il devait vraisemblablement donner les trois-quarts indivis ?—R. Il a rédigé une convention en clavigraphie, à ce que je me rappelle, et Marseille obtint un arrangement.

Ainsi Carbeno dit que les "Collum boys" l'ont accompagné. Qu'a-t-on fait ensuite. Passons à la page 258 :

Louis Carbeno, étant assermenté, dit :

Par M. Fawcett :

Q. Où étiez-vous le 8 juillet ?—R. Eh bien ! j'ai été au camp jusque vers dix heures.

Qu'on se rappelle, ce 8 juillet, l'avis n'était imprimé ni publié, mais il avait été signé par l'ordre du major Walsh.

Q. Où ?—R. Ce doit être à l'hôpital.

Q. En quelle qualité travailliez-vous !—R. Je travaillais pour le major Walsh.

Q. Avez-vous été là tout ce jour-là ?—R. Oui, monsieur.

Q. Le soir du 8 juillet ?—R. Jusqu'au soir.

M. Fawcett fait subir l'interrogatoire, et il semble y ajouter une bonne volonté parfaite.

Q. Où étiez-vous plus tard dans la soirée?—R. A Bonanza.

Q. Dans quel but?—R. En route pour la crique Dominion.

Q. Pourquoi alliez-vous là?—R. Parce que j'étais informé que cette crique devait être accessible le 9.

Q. Quand en avez-vous été informé?—R. Vers cinq heures de l'après-midi.

Q. A quelle date?—R. Le 8.

Q. Où avez-vous obtenu l'information?—R. Elle m'a été fournie par un de nos conducteurs d'attelage de chiens.

Q. Comment s'appelle-t-il?—R. McBeth.

Q. Est-il ici maintenant?—R. Oui; c'est un sauvage.

Q. Et il vous a déclaré que la crique était accessible?—R. Eh bien! il ne me l'a pas déclaré; il était rumeur de la chose dans les environs du camp. Je demandai au frère du major Walsh si la crique devait être rendue accessible le 9, et il me répondit qu'il le croyait.

Q. Où était McBeth alors?—R. Il était allé dans la rue.

Q. Où était-il lorsqu'il vous a fourni ce renseignement?—R. Au camp.

Q. Où était McBeth?—R. Il était allé dans la rue, et il s'en revenait au camp.

Q. Le major Walsh était-il présent?—R. Non.

Q. McBeth travaillait-il pour le major Walsh?—R. Oui.

Q. Et il vous a déclaré que la crique serait accessible le 9?—R. Il a dit qu'il avait entendu dire qu'elle le serait le 9.

Q. C'était dans l'après-midi du 8?—R. Oui.

Q. Vous a-t-il déclaré comment il en était arrivé à savoir cela?—R. Non monsieur.

Q. Quand avez-vous jalonné votre claim?—R. Le 9, vers dix heures et demie.

Par le commissaire:

Q. Du matin?—R. Oui monsieur.

Par M. Fawcett:

Q. Vous avez subséquemment fait enregistrer ce claim?—R. Oui.

Q. Quand êtes-vous parti?—R. A dix heures et demie le soir du 8.

Q. Quelqu'un aurait-il eu intérêt à vous fournir des renseignements au sujet du fait que cette crique serait accessible le 9?—R. Non, pas que je sache, à l'exception du frère du major Walsh.

Q. Quel intérêt avait-il?—R. Il n'avait aucun intérêt. Je suppose qu'il était de son intérêt, d'une manière, de me communiquer l'information.

Q. Quel arrangement existait entre vous et le major Walsh ou aucun de ses frères relativement aux claims que vous pourriez jalonner?—R. Un document avait été rédigé entre lui et son frère, stipulant que j'aurais le quart indivis seulement de tout ce que j'obtiendrais dans la contrée, pourvu qu'il payât toutes mes dépenses ainsi que les frais d'exploitation de tout terrain dont je m'emparerais.

Q. Reconnaîtriez-vous cette convention, si vous la voyiez?—R. Oui, monsieur.

Q. Voudriez-vous me dire si c'est là le document? (il exhibe au témoin un contrat passé entre Louis Carbeno et Lewis Walsh, lequel est conçu en ces termes:

PORT ARTHUR, le 23 septembre 1897.

Cette convention faite ce jour entre Lewis Walsh et Louis Carbeno, de la ville de Brockville, atteste qu'en considération du fait que le premier fournit à ce dernier un équipement et tout l'argent nécessaire à l'exploitation des claims que celui-ci peut découvrir ou dont il peut prendre possession au Yukon, dans les territoires du Nord-Ouest, le dit Louis Carbeno consent par la présente au dit Lewis Walsh les trois quarts indivis des dits claims, s'en réservant à lui-même un quart.

LEWIS WALSH.
LOUIS CARBENO.

Témoin: PHIL. WALSH.

Q. C'est là votre signature?—R. Oui, monsieur, c'est là la convention passée entre Lewis Walsh et moi.

Q. Où cette convention a-t-elle été signée?—R. Elle a été rédigée, puis signée à la Grande-Rivière du Saumon l'hiver dernier.

Q. Où a-t-elle été rédigée?—R. A Port Arthur.

Q. Quand a-t-elle été signée?—R. L'hiver dernier. Il y a eu un autre arrangement rédigé par son frère, mais je n'ai pas voulu le signer.

Q. C'est Phil. Walsh qui a rédigé cette convention?—R. Elle a été rédigée à Port Arthur et envoyée à la Grande-Rivière du Saumon.

Q. Pourquoi porte-t-elle la date du 24 septembre?—R. C'est la date à laquelle nous avons fait l'arrangement.

Q. Vous étiez à Port Arthur le 24 septembre?—R. Oui; cette convention a été datée alors.

Q. Vous ne l'avez signée que l'hiver dernier. Quel en était le témoin?—R. Phil. Walsh.

Par le commissaire:

Q. Vous avez jalonné le claim de la manière que vous l'avez dit?—R. Oui.

Q. Qu'avez-vous fait de ce claim?—R. Je l'ai transféré suivant la convention.

Par M. Fawcett:

Q. D'après cette convention vous avez agi en considération d'une partie de ce claim, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur.

Q. A qui avez-vous transféré cela?—R. Phil. Walsh.

Q. Est-ce quelque chose comme l'acte de vente? C'est l'acte de vente?—R. Oui, monsieur.

Q. Cela a été donné d'après cette convention que je viens de lire?—R. Oui, monsieur.

Alors le commissaire intervient:

Par le commissaire:

Q. Pourquoi avez-vous donné cela à Phil. Walsh, et non pas à Lewis?—R. Parce que le major Walsh m'a averti qu'il ne voulait pas voir introduire le nom de Lewis dans le bureau, disant qu'il vaudrait tout autant lui transporter le terrain à lui-même qu'à Lewis.

M. McLENNAN: Qui est Lewis?

M. FOSTER: Le frère du major Walsh.

Je lui ai déclaré que ce n'était pas convenable; que la convention ne serait pas maintenue en loi, et que je pourrais ne rien obtenir; et je lui ai demandé de faire un autre arrangement. Il a discuté la question; je me suis adressé à M. Pattullo, et celui-ci a rédigé cette convention. Il dit: "Ce sera parfait," et je me suis mis à l'œuvre et j'ai signé la convention.

Q. Qu'avez-vous reçu en considération?—R. Pas un sou.

Q. Que deviez-vous recevoir en considération des trois quarts indivis? Deviez-vous recevoir un quart au lieu de ce qui vous appartenait?—R. Il devait surveiller la chose, et payer tous les frais de prise de possession de chaque mine.

Une VOIX: Qu'est M. Pattullo?

M. FOSTER: Le secrétaire particulier du major Walsh.

Q. Cette convention a-t-elle été faite avant votre départ de l'Est?—R. Nous nous étions entretenus de l'arrangement, mais celui-ci n'avait pas été rédigé, et il devait être signé à la Grande Rivière du Saumon.

Q. Croyiez-vous alors que c'était là une convention juste?—R. Non.

Q. Pourquoi l'avez-vous signée ?—R. Parce que j'étais dans une certaine situation dont je ne pouvais pas bien aisément sortir. Je ne voulais pas quitter la contrée.

Q. Si vous aviez refusé de la signer, quelle en aurait été la conséquence ?—R. Il ne m'aurait pas été permis d'aller à mes affaires ; j'aurais eu à quitter la contrée.

Q. Quelle position occupiez-vous ?—R. Il me promettait la position que j'ai maintenant, c'est-à-dire celle de cuisinier des fonctionnaires ; je suppose que si je n'avais pas signé ce document je n'aurais pas la position que j'ai maintenant.

Q. Qui vous a fait cette promesse ?—R. Le major Walsh.

Q. Croyez-vous que vous occuperiez la même position que maintenant si vous n'aviez pas signé le document ?—R. Non, je ne le pense pas. Rien n'a été dit à ce sujet.

Q. Vous a-t-on contraint d'aucune manière à signer cela ?—R. Il était dans sa tente—

C'est-à-dire le major Walsh.

——à pas plus de quinze pieds ; il savait que c'était mal et je le savais également.

Q. Il n'a en aucune manière tenté de vous contraindre à signer cela ?—R. Non.

Q. Qu'est-ce qui vous fait dire que vous ne pensez pas que vous seriez ici si vous n'aviez pas signé ?—R. J'ai dit que je n'occuperais pas la position que j'occupe aujourd'hui si je n'avais pas signé cela.

Q. Que faisiez-vous alors ?—R. J'étais cuisinier.

Q. Quels étaient vos gages ?—R. $60 par mois.

Payés par le gouvernement.

Q. Et aujourd'hui ?—R. $100 par mois.

Payés par le gouvernement.

Q. Quand avez-vous eu une avance sur vos gages ?—R. Au mois d'août dernier ; mais il m'a dit qu'il me donnerait $125, mais il a réduit la somme à $100. J'ai dit que j'accepterais les $100 et que je resterais.

Q. Vous ne prétendez pas rattacher ce qu'il a dit à cet écrit ?—R. Non ; j'ai dit à son frère lorsqu'ils l'ont préparé que ce n'était pas juste.

Q. A quelle valeur porteriez-vous ce que vous avez reçu en échange ?—R. La convention comportait que nous devions recevoir un attirail de prospecteur.

Puis, il dit combien cela valait.

Q. Legouvernement vous a payé des gages et des frais de subsistance ?—R. Environ $40 ou $50, je crois.

Q. Vous estimez la valeur d'un attirail pour le jalonnement d'un claim à quarante ou cinquante dollars ? Avant que vous quittiez le camp pour ce voyage ...

Le voyage à la crique Dominion, le 8 juillet, à 10 heures et demie.

Avez-vous demandé la permission du major Walsh ?—R. Oui.

Q. Lui avez-vous dit ce que vous alliez faire ?—R. Je lui ai dit que j'allais à la crique Dominion.

Q. Qu'a-t-il dit ?—R. Il a répondu affirmativement

Q. Lui avez-vous dit que vous alliez faire un jalonnement ?—R. Non.

Q. Croyez-vous qu'il le savait ?—R. Oui, il ne pensait pas que j'allais faire une promenade ; c'était le soir, vers huit ou dix heures.

Par M. Tabor :

Q. D'autres employés vous ont-ils accompagné ?—R. Oui, un, un sauvages ; et cinq ou dix milles plus loin, je fus rejoint par un autre sauvage.

Q. Etaient-ce des sauvages du major Walsh ?—R. Oui.

Q. Qui étaient-ils ?—R. Deux des garçons de Collum.

Q. En disant qu'un attirail vaut $40 ou $50, que voulez-vous dire ?—R. Pour aller à la crique Dominion et en revenir.

Par le Commissaire :

Q. Connaissez-vous personnellement la position de ces sauvages ; allaient-ils jalonner aux mêmes conditions que vous ?—R. Oui, aux mêmes conditions ; j'ignore s'ils ont signé un contrat ; je sais qu'il y a eu un arrangement, mais je ne suis pas certain s'il y a eu un contrat.

Q. Semblable au vôtre ?—R. Oui.

Q. Ont-ils cédé, comme vous l'avez fait, les trois-quarts de l'intérêt à Philip Walsh ?—R. Oui ; vous trouverez des duplicatas au bureau d'enregistrement.

Q. Connaissez-vous d'autres personnes qui aient agi au nom de fonctionnaires du gouvernement ?—R. Non, monsieur.

Q. Excepté vous et ces deux sauvages ?—R. Pas d'autres.

Q. Ces hommes étaient-ils employés autour du camp ?—R. Ils sont venus avec nous.

Q. Etaient-ils employés au camp ?—R. Oui, monsieur.

Q. Il leur fallait obtenir la permission du major Walsh, comme vous l'avez fait ?—R. Oui, monsieur.

Puis, arrive M. Galpin.

Une VOIX : Qui est-il ?

M. FOSTER : Il est avocat, je suppose.

Par M. Galpin :

Q. Vous avez attendu, dites-vous, jusqu'à 10.30, le 8 juillet, dans la soirée du vendredi. Voulez-vous nous dire combien de gens vous avez rencontrés, avant le jalonnement du claim ?—R. Vingt ou trente ; il y a une foule de gens qui nous ont dépassés, mais nous avons passé tout l'attirail.

Et ainsi de suite. Si vous examinez le témoignage de M. Swinehart—je ne le lirai pas—vous y verrez que ce dernier, qui a imprimé l'avis, a juré que le major Walsh, lorsque cela est arrivé—et la chose a bientôt transpiré—est devenu inquiet ; et M. Swinehart lui a posé des questions à titre de journaliste. Le major Walsh est devenu si inquiet qu'il a envoyé un document clavigraphié censé être une déclaration de M. Carbeno, mais non signée, dans laquelle on faisait dire à Carbeno qu'il n'avait eu aucun renseignement du major Walsh, et que celui-ci ne savait pas qu'il était allé là-bas. Or, à la page 262, M. Fawcett demande à M. Carbeno :

Par M. Fawcett :

Q. Avez-vous jamais fait au major Walsh une déclaration clavigraphiée portant que vous n'avez reçu aucun renseignement, et que vous n'êtes pas parti pour la crique Dominion dans la nuit du 8 ?—R. Non, monsieur.

Puis, le commissaire demande :

Q. Combien de temps vous a-t-il fallu pour faire ce voyage ?—R. Je partis pour la crique Dominion à 10.30 dans la soirée du vendredi ; je me rendis en cet endroit, fis le jalonnement et je revins chez M. McCormick le samedi soir, à 9 heures. Je ne partis de là que le dimanche à 10 heures, et arrivai ici vers 4 heures, dans l'après-midi du même jour.

Par M. Galpin :

Q. Quand êtes vous venu au bureau pour l'enregistrement ?—R. Le lundi matin.

Q. A quelle heure ?—R. Vers 3 heures de l'après-midi.

Q. A la porte laterale?—R. Non, monsieur.
Q. Vous avez attendu votre tour?—R. Oui, comme tous les autres.

Et M. Swinehart demande à Carbeno :

Q. A-t-il jamais fait pour Pattullo ou le major Walsh une déclaration concernant cette question lorsque la rumeur s'est répandue que le major Walsh lui avait donné un cadeau ? On disait dans la ville qu'il——

C'est-à-dire vous.

——avait été choisir un claim après avoir reçu des renseignements. A-t-il——

C'est-à-dire vous.

——fait une déclaration et l'a-t-il donnée au major Walsh ou à Pattullo pour la remettre au *Midnight Sun*?—R. Non, monsieur, jamais.
Q. Vous ont-ils posé des questions?—R. Jamais.
Q. Vous en êtes certain?—R. Oui.
Q. Vous n'avez jamais fait de déclaration?—R. Jamais l'on ne m'en a demandé.

Vient ensuite M. Fawcett :

Q. Dans votre examen d'hier, M. Carbeno, en réponse à une question, vous avez dit qu'à votre avis que vous aviez votre emploi actuel parce que vous aviez signé cet arrangement, ou quelque chose comportant cela?—R. Oui.
Q. N'avez-vous pas oublié, hier, de nous donner une partie de votre témoignage à ce sujet?—R. J'ai oublié de dire que d'autres documents avaient été préparés et que je n'ai pas voulu les signer.
Q. Quand cela?—R. En venant à bord du *Quadra*.
Q. Vous n'avez pas voulu les signer—pourquoi?—R. J'ai dit que les documents n'étaient pas légaux, et que je ne voulais pas les signer tant qu'ils ne le seraient pas. Cet après-midi-là, je me suis rendu à la chambre du major Walsh, et il m'a demandé si j'avais fait un arrangement à Port-Arthur avant de partir.
Q. Vous avez répondu affirmativement?—R. Il a dit: "Pourquoi n'avez-vous pas signé les documents?" J'ai répondu: "Je ne les ai pas signés parce qu'ils n'étaient pas légaux." Il a répété: "Si vous ne signez pas ces documents, lorsque ce bateau retournera, je vous renverrai." C'est tout ce qui a été dit avant notre arrivée à Big Salmon; alors, on m'a présenté d'autres documents et je les ai signés.

Par le Commissaire :

Q. Pourquoi consideriez-vous ces documents comme illégaux?—R. Parce qu'ils n'avaient pas été rédigés par un avocat; il les avait écrits au crayon.
Q. Qui?—R. Phil. Walsh.
Q. Ou les avait-on préparés?—R. A bord du *Quadra*, pendant le voyage.
Q. Vous aviez fait un arrangement avec Lewis Walsh à Port-Arthur?—R. Oui, monsieur.
Q. Pourquoi ces documents n'ont-ils pas été signés à Port-Arthur?—R. Parce qu'il n'en avait pas le temps, a-t-il dit.
Q. Le document est daté du 23. Est-ce le document que nous avons ici?—R. Non. Le document qu'il a rédigé à bord du *Quadra* n'est pas celui que j'ai signé.
Q. Quelle était la nature de sa teneur?—R. On devait payer mes dépenses et me fournir un attirail.
Q. Comment cela, puisque le gouvernement payait vos dépenses?—R. Cela a été écrit dans l'arrangement avant mon départ.
Q. Il a été entendu à Port-Arthur que l'on devait payer vos dépenses pour venir dans le pays?—R. Oui, monsieur.
Q. En même temps, vous étiez employé comme serviteur de l'Etat. Ne croyez-vous pas que l'on ne pouvait pas vous offrir de payer vos dépenses puisque vous veniez ici comme employé de l'Etat?—R. Je faisais connaître la manière dont l'arrangement a été conclu.

Notez bien ceci. Le commissaire désire beaucoup savoir si ce pauvre homme ne croit pas que faire payer les dépenses par le major Walsh et les faire payer aussi par l'Etat sont deux choses incompatibles ; et dans ce rapport que le commissaire a envoyé il n'y a pas un mot, pas un seul mot à ce sujet.

Q. Et ce document écrit au crayon contenait cela ;—R. Oui. (M. Carbeno lit le document.)
Le COMMISSAIRE.—Il n'y est pas dit que vos dépenses devaient être payées dans le pays. On vous payait les frais d'exploitation du *claim*, mais non pas les autres dépenses.

Par M. Fawcett :

Q. Vous avez refusé de signer ce document écrit au crayon à bord du *Quadra*?—R. Oui, monsieur.
Q. Et l'on vous a dit que si vous ne le signiez pas, l'on vous renverrait?—R. Oui, monsieur: et j'ai dit que je ne signerais aucun papier à moins qu'il ne fût régulièrement rédigé.
Q. Lorsque vous avez signé ce papier à Big Salmon vous a-t-il semblé étrange qu'on l'eût daté de Port-Arthur?—R. Oui, monsieur.
Q. A quelle date le document a-t-il été réellement signé?—R. Je ne pourrais pas vous le dire exactement. C'était au mois de juin, je crois.
Q. Trois mois après que l'arrangement eut été conclu?—R. Oui.
Q. A-t-on dit pourquoi? A-t-il été daté de Port-Arthur? Pourquoi ne l'a-t-il pas été de Big-Salmon?—R. Je n'ai pas posé de questions ; ils ont apporté le document, et je l'ai signé ; et c'est tout. J'ai vu la signature, et je savais que c'était la sienne.
Q. Quelle est cette signature?—R. Celle de Lewis Walsh. Elle est au bas du document.
Q. Avez-vous quelque raison de connaître sa signature?—R. Oui, je puis l'attester sous serment.
Q. Vous n'avez aucune raison pour expliquer pourquoi le document porte la date du 23 septembre et pourquoi il a été signé à Big-Salmon dans le courant de juin?—R. Non.
Q. Vous avez fait cette convention à Port-Arthur?—R. Oui, monsieur.
Q. En faveur de qui était fait ce document que vous avez refusé de signer?—R. En faveur de Lewis Walsh.

Cela termine les témoignages et l'enquête. Relativement à toute cette transaction, si ces témoignages, qui ne sont pas contredits, et que corroborent les documents soumis au commissaire et à M. Fawcett, si ces témoignages sont vrais, dis-je, il n'y a pas eu dans toute l'administration du Yukon de transaction plus répréhensible que celle que j'ai fait connaître en lisant les témoignages recueillis par M. Ogilvie lui-même.

Or, M. l'Orateur, qui a profité de ces renseignements ? A qui avait-on confié ces renseignements et qui devait les garder ? Qui en a profité ? Il n'y a qu'une réponse à toutes ces questions : c'était M. Walsh, celui qui était le premier de tous. Lorsqu'il appert—et c'est le cas—que les juges obtenaient des claims miniers—et quelques-uns de ces juges donnaient des opinions au commissaire des mines d'or sur les claims miniers—lorsqu'il appert que M. Wade obtenait des claims miniers pour lui-même, en son propre nom et acquérait des intérêts dans un grand nombre d'autres, lorsqu'il est prouvé que les autres fonctionnaires faisaient la même

chose, je me demande si l'on doit s'étonner que les fonctionnaires dans toute cette région eussent l'idée en voyant cela, de prendre tout ce qu'ils pouvaient prendre.

Hurdman travaillait après les heures de bureau, donnait les renseignements pour lesquels il était payé en qualité de commis, et recevait pour cela $5 et $10. Dans son témoignage, un avocat, M. Lisle, nous dit qu'il a payé mainte et mainte fois $5 et $10, et qu'il les payait volontiers ; de fait, M. Ogilvie lui-même trouve naturel que les commis aient accepté cet argent, que les portiers aient tendu la main pour recevoir cet argent.

Tout cela se faisait, et le cuisinier du major Walsh, et les sauvages du major Walsh, en vertu d'un arrangement conclu lorsqu'ils se rendaient dans cette région à la connaissance et dans l'intérêt du haut commissaire, complotaient dans le but d'enlever à l'Etat ses meilleurs claims. Lorsque le major décida, ou que son conseil décida d'ouvrir ces claims de terrasses contre l'avis raisonnable de M. Fawcett, et, d'après moi, contre tout ce qui est juste ainsi que le démontrent les archives, ils ont daté les inscriptions du 8 afin de devancer ceux qui s'en rapportaient à l'avis public qui avait fixé le 11, puis Carbeno, et les hommes de Cullum partirent à la connaissance et du consentement du major Walsh, et je puis voir le sourire de Carbeno, car le major Walsh lui a dit virtuellement d'aller à la crique Dominion, le faisant partir à dix heures du soir.

Je dis que cela indique l'état de choses le plus déplorable que l'on puisse voir. Et le gouvernement excuse tout cela ; il assume la responsabilité de dire aux employés publics du pays : "Volez tandis que vous le pouvez." Il dit aux honnêtes électeurs du pays : "Nous envoyons des hommes dans cette région ; nous les créons hauts commissaires, maîtres de tout ; nous leur donnons tous les renseignements, et nous les appuyons lorsqu'ils s'emparent des plus riches parties des champs aurifères par la duperie et par des arrangements qu'ils ont faits sous les yeux mêmes des membres du cabinet, lorsque ces derniers les nommaient." Cependant, il n'y a aucune enquête à faire. Le major Walsh, vu qu'il n'est plus haut commissaire, doit s'échapper sain et sauf, et M. Wade ne doit pas être inquiété.

Je vous dis que tout homme impartial qui lira ces témoignages, si incomplète que cette enquête ait été, ne pourra s'empêcher d'arriver à la conclusion qu'il existe dans cette région un état de choses qui doit être examiné pour la bonne réputation du Canada et dans l'intérêt d'une administration honnête. Le très honorable premier ministre a eu l'audace, dans la ville de Toronto et ailleurs, de dire aux électeurs, avant les élections de 1896, en mentionnant les membres de l'ancien cabinet : "Tout ce que vous aurez d'un gouvernement libéral, vous l'obtiendrez d'hommes purs et d'un gouvernement pur." Voici ce qu'ils font depuis le premier ministre jusqu'au dernier de ses collègues. Ils laissent piller les claims au Yukon par ceux auxquels ils ont donné pleins pouvoirs, auxquels personne là-bas n'ose résister, et qui ont simplement dit à M. Fawcett : "Signez cela." "Non, je n'y ai pas confiance." "Signez cela ; je ne veux pas d'impertinence. Quand je vous demande de signer, ne refusez pas." Qu'est devenue la responsabilité de M. Fawcett ? Ne voyez-vous pas ce que cela signifiait ? Cela signifiait la destruction de la responsabilité de tous les fonctionnaires du Yukon, parce que chaque fonctionnaire était à la merci d'un seul homme, qui pouvait le suspendre. M. Fawcett a dit : "Je n'assume aucune responsabilité ; le major Walsh a la responsabilité, et il devrait l'assumer."

C'est un état de choses prouvé d'une manière absolue par des témoignages qui ne sont pas contestés. Toutefois, une enquête n'est pas nécessaire. L'honorable premier ministre dira-t-il que lorsque cette Chambre sera prorogée, au mois d'août ou de septembre prochain, si elle est prorogée alors, que lorsque nous serons partis, lui et son cabinet pourront faire des lois et les appliquer dans le pays ? Ont-ils l'autorité législative ? Non, quand bien même ils le diraient ; mais ils ont donné l'autorité législative au major Walsh, et l'ont envoyé l'exercer, et il l'a exercée. Ils lui ont donné ce qu'ils n'avaient pas : l'autorité législative. Si nous adoptons une loi minière, ou toute autre loi, et que nous appliquions les principes et les dispositions de cette loi, puis que nous disions qu'en vertu de cette dernière l'exécutif peut faire des règlements, quel homme civilisé peut faire des règlements, si ce n'est l'exécutif ? Personne ne le peut, constitutionnellement ou légalement ? Ces honorables ministres ont donné au major Walsh le pouvoir de faire des lois, d'adopter des règlements, de percevoir des revenus, d'imposer des taxes sur certaines marchandises ; ce qu'il a fait ; mais, surtout, ils lui ont donné le pouvoir de créer des juges, des juges de paix, et il a en réalité créé des juges de paix dans le Nord-Ouest. Ils croient que cela est parfait. Ils sont évidemment arrivés à la conclusion, ainsi que l'a dit il n'y a pas longtemps un des leurs : "Vous pouvez parler, mais le pays ne s'occupe pas de ce que vous dites." Ils croient évidemment que le pays ne s'occupe pas de ce que l'on fait, et que tout ce qu'ils ont à faire, c'est de dire : "Nous sommes libéraux ; nous ne pouvons commettre aucune injustice," et qu'ils conserveront la confiance du pays. Ils se trompent. Un seul d'entre eux a-t-il dit un mot pour excuser, défendre les actes illégaux qu'ils ont commis en accordant au major Walsh ces pouvoirs qu'ils ne possèdent pas tous eux-mêmes, et qu'ils ne sauraient déléguer à un autre ? Où donc était le Gouverneur général quand un arrêté de cette nature a été signé, accordant au major

Walsh le pouvoir de légiférer, le pouvoir de créer des juges de paix et d'imposer des taxes ? Est-ce que cela était nécessaire ? Pas du tout. Cela a été fait au mépris de la constitution et de la loi.

Et cependant, ces honorables ministres sont là, aussi muets que peuvent l'être des hommes, se contentant de répéter : "C'est ce que nous avons fait, et nous le ferons encore, que ce soit constitutionnel ou légal, peu importe. Nous sommes les maîtres en ce pays." Et l'honorable député d'Halifax approuve la chose.

Lorsque l'honorable député de Pictou disait que le major Walsh avait imposé un droit de permis de $2, et parlait de ce qu'il a fait au sujet de ces permis au Nord-Ouest, un député a dit : "Il ne pouvait pas faire cela." L'honorable député d'Halifax sait qu'il ne le pouvait pas, mais il ne se lèvera pas pour le dire. Il votera pour ces honorables ministres ; il les approuvera lorsqu'il s'agira d'une transaction où une cuisinière et un médecin, deux femmes étaient concernées, dont l'une a obtenu un claim illégalement et dont l'autre a été bien près d'avoir un permis ; une transaction où les hommes de Collum et Carbeno ont conclu un arrangement dans lequel le major Walsh était partie, quand, sur le " Quadra," il disait : " Si vous ne signez pas ce document, Carbeno, je vous renverrai à Brockville."

M. McMULLEN : Nous avons entendu parler de cela une douzaine de fois, ce soir.

M. FOSTER : Ne voyez-vous pas que cela soit nécessaire ? Ces honorables ministres qui, autrefois, étaient des défenseurs si zélés et si honnêtes de tous les principes de bonne administration et de l'énonomie, sont devenus si apathiques, qu'il me faut prendre ligne pour ligne, précepte par précepte pour tâcher de les convaincre.

M. COCHRANE : Et le directeur général des Postes ?

M. FOSTER : Non, je l'abandonne. A mon avis, l'affaire McNish le préoccupe trop.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député s'oublie tout à fait, je crois, en faisant cet énoncé.

M. FOSTER : Quoi ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député, à mon avis, abuse de son privilège en faisant cet énoncé en cette Chambre.

M. FOSTER : Ce sera simplement une divergence d'opinion entre le directeur général des Postes et moi.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : A mon avis, c'est un énoncé très inconvenant.

Quelques VOIX : Oh !

M. FOSTER : Mon honorable ami (M. Mulock), ferait mieux, je crois, de retenir sa langue.

M. MILLS : Le mot "inconvenant" est-il conforme aux règlements ?

M. TALBOT : Oui.

M. FOSTER : Oh ! oui, il est conforme aux règlements, mais je crois que mon honorable ami (M. Mulock) ferait mieux de retenir sa langue.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois que non.

M. FOSTER : Lorsqu'il était dans l'opposition, l'honorable ministre s'est servi d'un langage à côté duquel celui que j'emploie dans le moment serait bien inoffensif. En tout cas, je n'hésite pas du tout à dire que jamais nous n'avons entendu, et que je ne crois pas que nous entendions jamais l'honorable ministre blâmer les méthodes employées aux élections partielles.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député (M. Foster) voudrait-il dire quelles sont ces méthodes ?

M. FOSTER : Je ne m'oppose pas à donner des renseignements raisonnables, mais puisque nous avons des journaux dans le pays, et des journaux assez entreprenants, et puisque mon honorable ami (M. Mulock) peut lire, il n'est pas nécessaire, à mon avis, de gaspiller le temps de la Chambre à chercher à lui apprendre ce qui s'est passé dans Elgin-ouest.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : M. l'Orateur——

M. FOSTER : M. l'Orateur, quelqu'un m'interrompt au moment même où je vais entrer dans la péroraison de mon discours.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je veux dire—si mon honorable ami (M. Foster) veut bien me le permettre ; mais s'il n'est pas disposé à m'accorder cette permission, je devrai garder le silence.

M. FOSTER : Continuez.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si l'honorable député (M. Foster) veut faire certaines insinuations à mon égard concernant des élections, il y a une manière toute indiquée de formuler ces accusations, et je le mets au défi ainsi que n'importe quelle autre personne de formuler les accusations qu'il leur plaira contre moi. Si ces accusations sont de nature à justifier une enquête il l'obtiendra, mais je m'oppose à ce qu'il fasse des insinuations du genre de celles qu'il a faites aujourd'hui—on me dit que le mot " lâche " n'est pas conforme au règlement—mais je ne lui permettrai pas de faire impunément toutes les insinuations qu'il lui plaît de formuler.

M. TALBOT : C'est dans la nature de la bête.

M. l'ORATEUR : Cette remarque que vient de faire l'honorable député (M. Talbot) n'a pas sa raison d'être et est très inconvenante.

M. FOSTER : Je vous remercie, M. l'Orateur, de cette remarque de votre part.

Une VOIX : Faites-lui retirer cette expression.

M. l'ORATEUR : L'honorable député (M. Talbot) n'a pas le droit de dire à un honorable député de cette Chambre qu'il est une bête, et il devrait faire excuse.

M. TALBOT : Je n'ai mentionné personne en particulier.

M. l'ORATEUR : Je le sais, mais l'honorable député (M. Talbot) ne peut réussir à s'échapper de cette manière. Il ne peut y avoir de doute que le fait de la part d'un député, de se servir d'un langage comme celui-là dans la Chambre n'est pas conforme à la dignité de cette dernière. J'espère que l'honorable député (M. Talbot) va avoir la bonté de retirer cette expression.

Quelques VOIX : Appliquez le règlement.

M. l'ORATEUR : De nouveau, j'espère que l'honorable député (M. Talbot) va avoir l'obligeance de s'excuser de s'être servi d'un tel langage.

M. TALBOT : Je n'ai mentionné personne en particulier.

Quelques VOIX : Appliquez le règlement.

M. TALBOT : Je me soumets à votre décision, M. l'Orateur.

Quelques VOIX : Faites excuse.

M. l'ORATEUR : J'espère que l'honorable député (M. Talbot) va s'excuser.

M. TALBOT : Je ne puis faire d'excuse à personne, puisque je n'ai mentionné aucun député.

M. l'ORATEUR : L'honorable député (M. Talbot) s'est servi d'un langage inconvenant à l'adresse d'un honorable député de cette Chambre. Je me crois obligé d'insister pour qu'il fasse des excuses. Quelles que puissent être les conséquences de cette décision, je dois insister pour qu'elle soit respectée.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami (M. Talbot) doit se soumettre à la décision de l'Orateur, et donner un exemple d'obéissance aux règlements de la Chambre.

M. TALBOT : A qui dois-je faire des excuses ?

M. l'ORATEUR : A l'honorable député d'York, N.-B., (M. Foster).

M. TALBOT : Je n'ai pas voulu faire cette remarque à l'adresse de l'honorable député d'York, N.-B., (M. Foster).

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Faites vos excuses à la Chambre.

M. MULOCK.

M. l'ORATEUR : Si l'honorable député (M. Talbot) n'a pas voulu faire allusion à l'honorable député d'York, N.-B., (M. Foster), j'espère qu'il va consentir à faire des excuses à la Chambre.

M. TALBOT : Pour obéir à votre décision, M. l'Orateur, je fais des excuses à la Chambre.

M. FOSTER : Je ne crois pas avoir d'autres remarques à faire sur cette question. Je suis en faveur de la motion de l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) qui a si habilement proposé et expliqué ces résolutions. Je ne crois pas que l'on ait fait une enquête complète sur ces affaires du Yukon ; et, je ne crois pas que l'on puisse en arriver à un bon résultat avec la commission qui a été nommée à cet effet. Le public tant de ce pays que de l'Angleterre où ces accusations ont été formulées, s'attend à ce qu'une enquête sérieuse et complète soit faite sur toutes ces accusations.

Je suis donc en faveur de la nomination d'une commission composée de juges, non pas pour nous enlever la responsabilité de la chose, mais pour nous fournir des renseignements complets et honnêtes, qui nous permetteront de remplir plus facilement les devoirs qui nous incombent en notre qualité de membres de ce parlement canadien.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Comme l'heure est avancée, je vous promets, M. l'Orateur, d'être très bref. Je n'aurais pas dit un seul mot avant que cette question fût mise aux voix, n'était le fait que le ministère dont je suis le chef n'avait pas été accusé de négligence dans les résolutions de l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper)—attaqué non pas tant dans les résolutions qu'il a proposées que dans le discours qu'il a prononcé à l'appui de ces dernières. Je ne serais pas intervenu dans le débat, dis-je, parce que je suis convaincu que cette question a été tellement bien discutée devant la Chambre, qu'il ne reste plus rien à ajouter.

J'admets avec mon honorable ami (le premier ministre) que le débat sur cette question s'est terminé cet après-midi avec le discours de l'honorable ministre de l'Intérieur, et si je pouvais entretenir quelques doutes sur ce point, le discours que vient de prononcer l'honorable député (M. Foster) était de nature à les faire disparaître. Qu'a essayé de prouver l'honorable député dans le discours d'une heure et demie qu'il vient de prononcer ? Il a lu une partie de la preuve prise devant le commissaire nommé par le gouvernement, déposée sur le bureau de la Chambre et portée à la connaissance du pays, pour prouver que l'enquête faite au sujet des accusations concernant la crique Dominion, a été tellement complète, que le cabinet actuel devrait prendre les mesures nécesaires pour punir ceux qui, d'après lui, ont été reconnus coupables.

Il nous dit que M. Ogilvie a fait tout ce qu'il était en son pouvoir pour rendre son enquête aussi complète que possible. L'honorable député (M. Foster) a tellement bien prouvé que l'enquête la plus complète avait été faite sur toutes ces accusations, que M. Walsh se trouvait en danger d'être poursuivi. Il ne reste donc plus qu'une chose à faire pour le parlement et pour le cabinet actuel, s'ils en arrivent à la même conclusion que mon honorable ami (M. Foster), c'est-à-dire, prendre des procédures contre ceux de ces fonctionnaires publics qui ont été reconnus coupables d'avoir violé le droit commun ou statuaire ; mais qu'est-ce que cela a à faire avec la résolution qui est actuellement soumise à la Chambre, si ce n'est d'indiquer l'inutilité du tribunal demandé par cette résolution.

L'honorable député (M. Foster) a parlé durant plus d'une heure sur une foule de questions qui ne concernent pas cette affaire. Il a négligé de traiter la question principale. Il n'a pas réussi à prouver que l'enquête qui a été tenue, et dont les rapports nous sont en partie parvenus, n'a pas été complète, et qu'il devrait y en avoir une autre ; mais il s'est efforcé de prouver, du moins quant à ce qu'il a dit relativement à la preuve faite, que la partie de cette preuve sur laquelle il s'était particulièrement renseigné, avait été aussi complète que possible, et suffisante pour convaincre certaines personnes de certaines offenses ; il a donc, par conséquent, prouvé qu'il était inutile de faire aucune nouvelle enquête à ce sujet.

Je ne dirai que peu de choses de la preuve, pour me contenter de parler de ce qui concerne mon propre ministère. L'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) a proposé une résolution dans laquelle il demande qu'une commission composée de juges soit nommée pour tenir une enquête sur certaines accusations de malversations qui auraient eu lieu au Yukon.

De quelle manière cette résolution est-elle soumise à la Chambre ? Elle est soumise à la Chambre dans une forme qui ne permet aucun amendement, et les honorables députés qui voteront en faveur de cette résolution, approuveront les déclarations fausses et mensongères qu'elle peut contenir. C'est de cette manière que l'on s'y prend pour priver les juges de leurs droits ; en un mot, l'on demande aux honorables membres de cette Chambre de violer tous les principes qui, jusqu'ici, ont servi de guide à la Chambre relativement à—

Sir CHARLES TUPPER : Je désire en appeler au règlement. Je veux savoir de vous, M. l'Orateur, si vous avez l'intention de permettre au ministre de la Marine et des Pêcheries d'accuser un honorable membre de cette Chambre d'avoir fait des déclarations fausses.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai rien dit de tel.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre vient justement de déclarer que cette résolution contient des énoncés faux.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député est dans l'erreur. J'ai dit que cette résolution était proposée de manière que si elle contenait des énoncés faux, les députés qui voteraient en sa faveur seraient obligés de voter pour des choses fausses.

M. l'ORATEUR : C'est bien là ce que j'ai compris.

Sir CHARLES TUPPER : Ce n'est pas là ce que j'ai compris.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je veux être bien compris sur ce point. Pour des raisons qui lui sont personnelles—j'ignore quelles sont ces raisons et je ne tiens pas à les connaître—l'honorable député a choisi une manière de soumettre cette question devant la Chambre qui oblige tous les honorables députés qui voteront en faveur de cette résolution, d'appuyer tout ce qui y est contenu. L'honorable député aurait pu s'y prendre autrement. Il aurait pu soumettre à la Chambre une résolution susceptible d'être amendée. Il aurait pu la proposer dans des termes qui auraient permis d'y retrancher une partie des faits qui y sont énumérés et qui, cependant, ne sont pas conformes à la vérité ; et si la Chambre avait décidé de nommer une nouvelle commission d'enquête, il lui aurait été facile de le faire après avoir retranché du texte de la résolution les assertions fausses qui y sont contenues.

Mais l'honorable député n'a pas jugé à propos de procéder de cette manière. Il oblige les honorables députés qui peuvent désirer une nouvelle enquête, de voter tant en faveur de cette demande qu'en faveur de tous les faits énoncés dans la dite résolution et dont la véracité est discutable. Que contient cette résolution ? L'honorable chef de la gauche prétend que j'ai accusé l'honorable député de Pictou de faire de fausses déclarations. Je n'ai rien dit de tel ; mais j'ai dit et je répète, qu'il a été prouvé hors de tout doute que les déclarations faites par l'honorable député et censés avoir été puisées dans le rapport déposé sur le bureau de cette Chambre, sont fausses—au moins sept ou huit d'entre elles.

La plus importante de toutes ces déclarations et autour de laquelle toutes les autres venaient se grouper, accusaient le ministre de l'Intérieur de s'être personnellement rendu coupable de corruption relativement à certaines concessions minières censées avoir été accordées par lui à ses anciens associés. On a publié aux quatre coins du pays, le contenu de cette résolution, dans laquelle l'honorable M. Sifton est accusé de s'être servi du nom de son ancien associé pour s'accorder des concessions minières à lui-même. Or, il a été prouvé au moyen des rapports déposés sur le bureau de la Cham-

bre et cités par l'honorable député que toutes ses accusations étaient fausses et mensongères, et ce que je viens de dire est connu de tous les honorables membres de cette Chambre.

On demande donc aux honorables membres de cette Chambre qui se respectent de déclarer qu'ils considèrent comme véridique ce que le dossier de la cause indique comme étant faux. Consentiront-ils à en agir ainsi ? L'honorable chef de la gauche, lui-même, consentira-t-il sans que cette résolution soit amendée à déclarer comme étant véridique ce qu'il sait être faux ? L'honorable député d'York, N.B. (M. Foster) qui est toujours prêt à faire pour son parti les sacrifices les plus considérables que l'on puisse exiger de la art d'un homme public au Canada, est-il disposé à pousser l'oubli de son propre intérêt jusqu'au point de voter en faveur de certaines déclarations contenues dans la résolution qu'il sait être fausses ? Les honorables députés qui siègent en arrière de lui consentiront-ils à en faire autant ?

Cela ne les empêche pas de demander aux honorables membres de cette Chambre de voter en faveur de cette résolution et de voter en faveur de ces déclarations. Je ne dirai pas qu'une telle conduite est lâche et inconvenante parce que ce sont là des expressions qui ne sont pas permises dans le langage parlementaire ; mais je dis qu'il est injuste et contraire à l'esprit de la constitution de demander à un honorable député de voter de telle manière dans la chambre, et tout député qui désire conserver son indépendance pensera ainsi.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Si l'honorable ministre veut bien me le permettre, je dirai qu'il donne une fausse interprétation à mes paroles. Les membres de cette Chambre qui voteront en faveur de cette résolution, ne reconnaîtront pas par là l'exactitude de tous les faits qui y sont contenus ; mais ce qu'on leur demande, c'est d'approuver la nomination d'une commission chargée de s'assurer de la vérité de ces déclarations.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La résolution commence d'abord par déclarer qu'un certain nombre de faits sont vrais, puis on demande à la Chambre d'envoyer une commission composée de juges au Yukon, lesquels seront chargés de faire rapport sur la vérité de cette accusation ; et le fait que ces accusations sont fausses se trouve dans les dossiers déposés sur le bureau de la Cambre et qui ont été cités par l'honorable député.

Sir CHARLES TUPPER : J'en appelle de nouveau au règlement. Je dis, M. l'Orateur, que si vous rendez aujourd'hui une décision conforme à celle que vous avez déjà rendue, quant il s'est agi de certains membres de l'opposition, c'est-à-dire qu'un honorable député n'a pas le droit de dire que les paroles prononcées par un de ses collègues sont fausses, vous ne pouvez permettre à l'honorable ministre de dire qu'il a été prouvé que l'un des faits énoncés dans cette résolution était faux. Vous avez en maintes et maintes circonstances décidé qu'une telle déclaration ne pouvait être faite par un membre de cette Chambre à un autre membre, et je demande que la même règle s'applique aux deux partis.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je demande pardon à l'honorable député de l'interrompre. Je ne crois pas qu'une telle décision ait jamais été rendue à ma connaissance dans cette Chambre. Je ne puis pas accuser un honorable député d'avoir déclaré volontairement une chose fausse ; mais je puis parfaitement dire qu'une déclaration en elle-même est fausse. Je dis : voici un document déposé sur le bureau de la Chambre qui indique qu'aucune concession n'a été accordée, aucun paiement fait—en un mot un document qui dit qu'une certaine déclaration est fausse lorsque la résolution affirme qu'elle est vraie.

Sir CHARLES TUPPER : Permettez-moi de dire ceci : Vous avez cité une autorité et vous avez démontré que l'on ne pouvait pas se servir du mot faux. Vous avez décidé que l'on pouvait dire qu'une déclaration n'était pas fondée en fait, mais vous avez décidé bien clairement qu'il n'était pas permis de dire qu'un tel document était faux.

M. l'ORATEUR : Je ne crois pas que cette décision s'applique au cas actuel. On ne peut mettre en doute la déclaration faite par un honorable député sur son honneur personnelle, et les mots "faux" ou "contraires à la vérité ne peuvent être employés dans une telle déclaration. Il s'agit ici d'une accusation publique et formelle portée contre le gouvernement, et je crois qu'il serait impossible de continuer le débat si le cabinet n'avait pas le droit de réfuter cette accusation officielle.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député a proposé cette résolution à un moment où il savait qu'il était impossible de lui faire subir aucune modification, il y a formulé des accusations qui sont contredites par les archives officielles, et il a aussi illégalement et inconstitutionnellement, et en connaissance de cause tenté d'accuser un juge en ayant recours à ce moyen. Si l'on doit en juger par les déclarations de l'honorable député, je ne crois pas qu'il y ait dans cette Chambre, un seul homme qui sache mieux que lui à quoi s'en tenir sur les moyens à prendre pour mettre un juge en accusation.

En plusieurs circonstances il a déclaré dans cette Chambre la procédure à suivre en pareil cas, et il a rappelé au règlement les membres de cette Chambre qui ont voulu s'éloigner quelque peu de ces règles constitutionnelles consacrées par l'expérience et l'usage. A la dernière session, je me rap-

pelle très bien que l'honorable député de Pictou a rappelé au règlement mon honorable ami le député de Wellington-nord (M. McMullen) pour certaines déclarations qu'il avait faites concernant les juges. Nous trouvons dans les "Débats" de 1898, à la page 6154, ce que l'honorable député a dit en cette circonstance :

Je soulève de nouveau un point d'ordre. Il est évident que l'objet de l'honorable député (M. McMullen) est de jeter du mépris sur nos juges, et j'ai ici une autorité qui justifie les membres du gouvernement de protéger les juges contre ces basses insinuations.

Si l'on se rappelle la responsabilité générale des ministres de la Couronne pour l'administration de la justice dans le Royaume et le devoir qui leur incombe de proteger les magistrats contre des attaques injurieuses ou des accusations calomniatrices, il est nécessaire avant d'approuver une motion demandant une enquête sur la conduite d'un juge, ou la production d'une pétition se plaignant de la conduite d'un juge, sans demander sa révocation, conformément au statut, ou sans donner des motifs raisonnables, les ministres devront avoir étudié le sujet de plaintes et être prêt sà combattre ou a encourager l'action du parlement dans telle occurrence.

L'autre jour, il a aussi exposé la loi dans les mêmes termes, et cité certains passages de "Todd" auxquels l'honorable premier ministre a fait allusion ce soir. Puis il a ajouté :

Dans ces causes on a fait allusion avec raison aux procédures importantes qui accompagnent la mise en accusation d'un juge de la cour Supérieure, c'est-à-dire, que le gouvernement, est tenu, avant même de demander à un juge de répondre aux accusations qui ont été soumises au ministère dont il dépend contre sa conduite, de voir à ce que ces accusations soient tellement définies et claires que l'on puisse non seulement procéder immédiatement sur ces dernières, mais quelles soient d'une telle importance que si elles sont prouvées dans la forme où elles sont proposées, elles constituraient une cause suffisante pour entraîner la destitutien d'un juge.

Voilà ce qui a eu lieu dans le cas de la destitution d'un juge où de nombreuses procédures préliminaires doivent être faites par suite de la position élevée qu'occupent ces personnes, ces accusations doivent être soigneusement redigées et envoyées aux parties intéressées avant que toute autre démarche puisse être faite. Ainsi donc, lorsque ces accusations définies ont été formulées, et que toutes les procédures ci-dessus mentionnées ont été remplies à la lettre, la pratique suivie est de communiquer tout cela au juge, et même dans le cas où les accusations sont suffisantes pour nécessiter les procédures ci-dessus mentionnées, cependant, il n'en suit pas nécessairement qu'une commission doive être nommée ; il est nécessaire même à cette période de s'adresser au juge pour savoir quelles sont les explications qu'il a à donner en réponse à ces accusations.

Quels sont ces moyens préliminaires auxquels cet honorable député a consenti à avoir recours avant de formuler des accusations contre le juge Dugas et avant de demander la nomination d'une commission chargée de se rendre au Yukon pour lui faire subir son procès ? Il n'en a essayé aucun. Après avoir insisté en plusieurs circonstances sur la nécessité qu'il y a d'observer ces procédures préliminaires, il est le premier à violer toutes les règles établies, et à demander à la Chambre de mettre ce juge en accusation sans l'avertir de l'accusation formulée contre lui ou sans qu'une enquête préliminaire ait été ordonnée par Sa Majesté pour s'assurer de la vérité de ces accusations. La résolution nous demande de détruire tout ce qui a existé jusqu'ici en fait de procédure et de règle constituionnelle et de nous lancer dans une nouvelle procédure que l'honorable député a découverte, je ne sais où.

Voici une commission émise par le gouvernement ; une partie de la preuve a été déposée sur le bureau de la Chambre, et je crois pouvoir dire sans crainte que bien peu de députés en ont lu une vingtaine de pages. La preuve faite sur l'une des accusations principales a été prise mais n'est pas encore rendue ici. La commission a terminé ses travaux, la preuve est actuellement en route pour Ottawa, et l'honorable député avant que cette preuve soit rendue ici, avant que nous sachions si elle est complète ou non, avant que nous puissions dire si elle devrait être augmentée ou non, nous demande de dire que, à notre avis, cette preuve n'a pas été bien faite, en un mot, de déclarer qu'elle ne mérite pas d'être prise en considération, et qu'il est nécessaire d'envoyer une nouvelle commission chargée de recommencer l'enquête.

Comment l'honorable député de Pictou peut-il justifier une semblable demande ? N'est-il pas juste que nous attendions le rapport complet qui doit nous être soumis, afin de pouvoir l'examiner, et nous assurer s'il est défectueux sous quelque rapport, avant de demander au parlement de faire les dépenses, et le retard qu'entraînerait l'émission d'une nouvelle commission chargée de se rendre au Yukon et d'y faire une nouvelle enquête.

On nous demande encore de violer une autre règle constitutionnelle de la plus haute importance. S'il existe une règle que le parlement anglais et les parlements des différentes colonies, a toujours conservée et respectée, c'est bien la règle qui dit, que dans les affaires qui concernent l'administration publique et la conduite d'un ministre, cela doit être règlé, approuvé, par le parlement lui-même ou par un comité de la Chambre. Et s'il est prouvé que les ministres de la Couronne n'ont pas répondu à la confiance que le parlement avait en eux, s'il est prouvé qu'ils ont pris part à des malversations soit dans leur ministère ou aucune affaire concernant le gouvernement, le parlement tout entier, ou par le moyen d'un comité, leur fera rendre compte de leur conduite ; mais le parlement ne confère pas à un juge ou à toute autre personne, ce droit, qui lui appartient à l'exclusion de tout autre.

L'idée d'émettre une commission chargée de s'assurer si un ministre de la Couronne a droit ou non de conserver sa position, est une interprétation tellement fausse des relations qui doivent exister entre un ministre de la

Couronne et le peuple ainsi que ses représentants, que je suis surpris—j'allais dire que j'avais honte—qu'un député ayant occupé la position de ministre de la Couronne osât la proposer.

Mais l'honorable député d'York, N.-B., (M. Foster) dit qu'une des plus graves accusations que nous ayons à examiner et sur laquelle repose principalement la question, c'est celle qui a rapport à l'insalubrité de Dawson ; or, il paraît que M. Ogilvie, qui a passé dans ce pays la plus grande partie de sa vie, n'est pas habile à entendre la preuve dans cette affaire, et que c'est à un juge de la cour Suprême qu'il faudra s'adresser pour savoir s'il s'est construit à Dawson assez de canaux d'égouts et de cabinets d'aisance, ma foi, M. l'Orateur, il suffit d'en parler pour provoquer un éclat de rire. Je ne crains pas de le dire, tout honorable député qui n'agit pas de parti pris, admettra tout spontanément que le commissaire Ogilvie est plus en état que n'importe quel juge de la cour Supérieure ou de la cour Suprême du Canada d'entendre la preuve relative à cette question. D'ailleurs, M. l'Orateur, est-ce comme juge chargé de rendre jugement d'après la preuve, que M. Ogilvie a été envoyé là ? Non, c'est simplement comme expert, comme ayant des hommes et des choses de cette partie du pays, une meilleure connaissance que n'importe qui, c'est comme commissaire ayant pour unique devoir d'entendre la preuve quelle qu'elle fût, même la preuve par ouï-dire, relativement aux accusations particulières qu'on a présentées au gouvernement, le 25 août dernier, et de faire rapport de cette preuve à la Chambre. Et cette preuve, est-ce à M. Ogilvie qu'il appartient d'en juger la valeur ? Non, la seule tâche qui lui incombe, c'est celle du rapport des faits au parlement, et c'est à celui-ci qu'il appartient de dire si ces faits démontrent, ou ne démontrent pas de culpabilité.

On a fait aussi à M. Ogilvie un crime d'avoir exigé comme condition de la prise en considération des plaintes, qu'elles fussent faites en bonne et due forme. Cette décision était non seulement pleine de bon sens, mais, de plus, absolument conforme à la justice, à l'équité britanniques. Il ne devait être permis à qui que ce fût de porter, contre un fonctionnaire, une plainte préjudiciable à son caractère, sans que M. Ogilvie en eût tout d'abord pris connaissance, et sans que le fonctionnaire en eût reçu avis et eût été mis à même de se défendre. Autrement, l'homme le plus innocent de tout le Yukon aurait pu subir une destruction complète de son caractère sans même savoir si on l'avait attaqué. Je prétends donc qu'en cela, M. Ogilvie n'a fait que ce qu'aurait fait, dans les circonstances, tout honnête commissaire.

Mais, M. l'Orateur, l'honorable député dit que nous aurions dû insérer dans cette commission une déclaration d'immunité en faveur des témoins qui auraient à parler devant le commissaire, et l'honorable député d'York dit que ce n'y est pas. Peut-être a-t-il raison. S'il en est ainsi, j'avoue ne pas comprendre l'anglais.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Qu'il plaise à l'honorable député, j'ai seulement essayé d'expliquer une erreur commise par la presse. Voici : il y avait certaine immunité en faveur des témoins au sujet des déclarations qu'ils feraient comme tels, mais il n'y était pas dit, comme dans l'Acte des manœvres frauduleuses qu'on pardonnerait à ceux des témoins qui auraient fait une entière révélation. Ainsi, un témoin qui aurait comparu devant M. Ogilvie pouvait être arrêté en vertu d'un acte d'accusation, et on pouvait se servir contre lui de toute autre preuve que la sienne, tandis que dans l'autre cas, il ne peut se dresser d'acte d'accusation contre un témoin pour l'offense que, dans son témoignage, il a déclaré avoir commise.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est absolument cela. C'est dans ce sens que j'ai pris note de ce qu'a dit l'honorable député d'York, N.-B., (M. Foster) ; aussi, à la page 7 de la commission d'enquête, le commissaire expose-t-il comme suit ce qu'est la loi :

> Aucun témoin cité devant tels commissaires ou tous commissaires nommés par le lieutenant-gouverneur en conseil de toute province du Canada, pour faire enquête relativement à l'administration de cette province, ou à la direction de toute partie des affaires publiques, ou à l'administration de la justice, ou à des questions municipales, ne sera exempt de répondre à une question sous prétexte que sa réponse est de nature à l'incriminer ; mais la preuve ainsi faite ne pourra donner lieu à aucune procédure criminelle contre le témoin, excepté dans le cas où on l'accuserait d'avoir rendu, ou d'avoir cherché à faire rendre de faux témoignages dans cette enquête.

La voilà, la loi ; c'est cette loi que le commissaire a promulguée dans tout le Yukon. Lors du débat qui a déjà eu lieu au parlement à ce sujet, je tenais à la main des exemplaires du "Klondike Nugget" étant des numéros de ce journal dont la date coïncidait ou à peu près, avec celle où la commission a siégé. Durant tout ce temps-là chaque numéro du "Nugget" contenait la proclamation officielle de M. Ogilvie, où il était dit que les témoins pouvaient rendre leur témoignage sans danger de s'incriminer, ni d'être poursuivis, et où ils étaient invités, sous cette garantie, à venir rendre le témoignage qu'ils avaient à rendre.

On n'aurait pas dû limiter le terme de la commission au 25 août, dit l'honorable député. Bien qu'on ait déjà répondu à tous ces arguments de l'honorable député je lui dirai, à lui et aux siens, de jeter les yeux sur le rapport que le gouvernement a produit ; ils y verront la requête des mineurs eux-mêmes ; elle est datée du 25 août 1898, et contient l'exposé de leurs griefs, de leurs accusations contre les fonctionnaires, toute

chose qu'ils se disaient prêts à prouver si le gouvernement voulait bien émettre un commission pour leur en fournir l'occasion.

Mais, M. l'Orateur,, le gouvernement pouvait-il mieux faire que de se conformer à la requête des mineurs ? Ils s'y disaient prêts à prouver tout ce qui s'était passé antérieurement au 25 août. Sur ce, le gouvernement a émis une commission où la requête même se trouvait reproduite, il a été décidé que le commissaire ne devait permettre d'autre preuve que celle relative aux faits existant lors des accusations. Comme tous les autres membres du gouvernement, je désire que cette enquête soit complète et juste à l'égard de tout le monde ; nous n'avons à protéger injustement aucun de nos fonctionnaires ; que celui qui est coupable soit convaincu. A tout événement, si, quand nous aurons reçu le rapport complet de M. Ogilvie, nous trouvons qu'il serait à propos d'instituer une autre commission, je n'ai pas l'ombre d'un doute qu'il en sera institué une, le premier ministre nous en a donné sa parole. Ainsi, en présence de ces faits, tous les membres de cette Chambre doivent craindre de compromettre leur réputation. Maintenant, M. l'Orateur, une autre accusation,—elle n'est pas comprise dans la résolution, bien que son proposeur, ainsi que l'honorable député d'York, en ait parlé longuement, et semblé croire que tout le monde conspirait à la cacher,—c'est que la commission de M. Walsh était tout à fait illégale. Voilà une allégation absolument fausse et mal fondée en droit ; le Gouverneur en conseil avait le pouvoir d'émettre la commission du major Walsh. J'ai été étonné de l'entendre nier par des députés qui se prétendent versés dans la science du droit constitutionnel. Les pouvoirs du Gouverneur général en ce pays ne sont-ils pas les mêmes que ceux de la Reine dans l'Empire ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Non.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, au moins quant à la question qui nous occupe dans le moment. Que comportent les instructions données au Gouverneur général :

> Nous autorisons, de plus, notre Gouverneur général à instituer et nommer, et nous lui donnons pouvoir d'instituer et nommer pour nous et en notre nom tous juges, commissaires, juges de paix et autres officiers nécessaires, ainsi que tous ministres de notre Dominion que nous pourrions légalement instituer ou nommer nous-même.

Ainsi, tout commissaire, ministre ou fonctionnaire nécessaire à l'administration de la Confédération peut être nommé par le Gouverneur général de la Confédération aussi bien que par la Reine, qui lui a délégué ses pouvoirs à cet effet. Si l'honorable député d'York avait raison de prétendre le contraire, nous aurions là une partie de l'ouest à laquelle les ordonnances du conseil du Nord-Ouest ne pourraient s'appliquer, et où il n'appartiendrait qu'à la Reine elle-même d'envoyer un commissaire ; mais j'ai démontré, par ce que je viens de lire, le pouvoir du Gouverneur général à cette fin ; c'est pourquoi, je soutiens que la commission du major Walsh afin d'assurer la paix et le bon ordre, et le respect de la loi dans cette nouvelle partie des Territoires du Nord-Ouest était légale et constitutionnelle.

Mais, va dire l'honorable député avec un certain semblant de raison, vous avez donné au major Walsh le pouvoir d'amender la loi des mines.

Voyons ce qui en est. Comment la Reine, comment le gouverneur a-t-il émis cette commission ? En vertu d'un statut ? Non, en vertu de ses prérogatives.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Que l'honorable député me permette de dire que le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) a déjà répondu qu'on avait émis cette commission en vertu du statut.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne me rappelle pas ce qu'a dit l'honorable ministre, j'en suis actuellement à discuter le point de droit.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député a demandé en vertu de quelle autorité la commission avait été émise sous le grand sceau. Le statut dont on vient de parler donne pouvoir au gouverneur en conseil de décider quelle commission sera émise sous le grand sceau.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le parchemin de la commission a été émis sous le grand sceau, mais l'autorité, les pouvoirs dont il y est fait mention, n'ont été accordés au commissaire Walsh qu'en vertu de la prérogative royale dont la Reine a délégué l'exercice au Gouverneur général. Je défie n'importe quel député de la gauche de me contredire sur ce point. Mais, sans révoquer en doute la légalité, la constitutionnalité de la commission qui conférait au major Walsh tous les pouvoirs dont je viens de parler, on peut bien se demander s'il lui était permis d'amender la loi des mines.

La loi agraire de la Confédération prescrit la méthode d'après laquelle les Terres du Dominion doivent se vendre ; mais la clause 47 de l'Acte des Terres fédérales déclare que le statut ne s'applique pas aux terrains miniers, mais que c'est le Gouverneur en conseil qui en règle, à son gré, la vente et la disposition. Ce statut ne confère aucun nouveau pouvoir au gouverneur, qui, déjà, d'après ses prérogatives naturelles, pouvait disposer de ces terrains miniers, à moins d'un statut formel, et à ce contraire ; aussi, l'article 47 de l'Acte fédéral n'est-il qu'un article déclaratoire de ce qu'était la loi. Si, comme je le crois, cet argument est fondé, le pouvoir du major Walsh d'amender la loi des mines l'était aussi, puisqu'il dépendait du gouverneur, qui, lui, en est

investi. Ainsi, ce caquetage auquel nous nous sommes livrés pendant des heures et des jours, pour savoir si le major Walsh avait droit d'administrer les affaires du Yukon, et si sa commission valait bien le papier sur lequel on l'avait imprimée, etc., ne reposait sur absolument rien. La seule question qui soit, jusqu'à un certain point, susceptible de discussion, c'est celle de savoir si le Gouverneur général pouvait bien, en vertu de sa prérogative comme tel, conférer au major Walsh le droit d'amender la loi des mines. La solution de cette question dépend beaucoup de l'interprétation de l'article du statut. Cet article est-il simplement déclaratoire, ou s'il confère un pouvoir ? C'est là le point. M'étant étendu sur toutes ces questions beaucoup plus longuement que je n'en avais tout d'abord l'intention, je m'empresse, avant de terminer, de signaler à la Chambre les accusations de l'honorable député contre moi-même au sujet de l'administration de mon département. Je ne me plains pas de ce que dit l'honorable député dans sa résolution, et que je vais vous lire :

Que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies), a préposé à l'inspection des bateaux à vapeur un nommé Russell, qu'on avait déjà destitué comme tel, pour cause d'*inconduite*, et qu'il a envoyé le dit fonctionnaire à Dawson, pour y agir comme inspecteur des bateaux à vapeur.

Mais, ce dont je me plains, c'est le commentaire dont il a agrémenté le discours qu'il a fait après que j'eus déposé devant lui le rapport de tout ce qui se rattachait au renvoi de M. Russell. L'honorable député a cherché à insinuer à cette Chambre et au pays que le renvoi d'office de M. Russell, en 1890, était dû à ce que ce dernier avait accepté des pots-de-vin.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Que l'honorable député applaudisse ; je vais lui démontrer, dans un instant, par la citation de ses propres paroles, combien sa prétention est peu conforme aux faits dont l'honorable député a la preuve sous la main. Si les dires et les accusations de l'honorable député concernant les fonctionnaires du département de l'Intérieur ne sont pas mieux fondés que ceux qui se rapportent à ce fonctionnaire de mon département, tout ce qu'il y a dans la résolution elle-même, vaut bien peu de chose.

Je suis en état de contredire formellement l'allégation qui a trait à M. Russell, et je vais le faire de telle manière que l'honorable député ne puisse manquer de reconnaître combien il a dénaturé les faits, et combien cet homme est loin de mériter le mépris qui résulte de cette attaque contre son caractère. L'honorable député dit, page 6255 des "Débats" :

Plus tard, il demanda la permission d'agir comme inspecteur d'une compagnie privée, et on la lui refusa. En 1889, Russell, fut encore accusé d'avoir reçu des pots-de-vin, et en janvier 1890, le capitaine Devereux fut nommé commissaire pour s'en enquérir.

C'est cela, le capitaine Devereux a été nommé, et il a fait son rapport ; il ne reste plus qu'à savoir si l'on a prouvé l'accusation, et si le rapport du commissaire le démontre à l'honorable député.

M. PRIOR : C'est vrai.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Voilà de la part de l'honorable député de Victoria, C. A., (M. Prior) un cri bien étrange. Comme le dossier le constate, c'est lui qui a adressé ces accusations au ministre de la Marine et des Pêcheries, sa lettre est aujourd'hui au département avec le rapport du capitaine Devereux. C'est lui, le politicien qui a travaillé à la destitution de M. Russell, en 1890, et le rapport démontre que les accusations portées contre ce dernier n'étaient pas fondées.

M. PRIOR : Peu importe le rapport, elles l'étaient.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il est étrange que l'honorable député abuse de sa position en cette Chambre pour parler ainsi.

M. PRIOR : Je dirai la même chose en dehors de cette Chambre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Quand il en était si bien à même, est-il allé faire des accusations devant le commissaire, le capitaine Devereux ?

M. PRIOR : Je puis le faire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député a été à même de le faire, et il s'en est gardé. Il n'a pas même daigné soutenir devant cette commission, qui siégeait en 1890, une accusation qu'il avait lui-même portée. Non ; alors il n'avait pas un mot à dire, puis, au bout de neuf ans, il croit devoir en parler ici. Que dit de plus l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) ? :

Il fut, en conséquence, convaincu de mensonge, d'infraction aux ordres qu'il avait reçus, et de s'être fait donner de l'argent sous prétexte d'honoraires, mais qui, aux yeux de tout le monde ne représentait que des pots-de-vin.

Voilà ce que dit l'honorable député, voilà à quoi il attribue la destitution de Russell. Je nie tout cela : l'honorable député a en mains le rapport où il est dit que, sur sa propre recommandation, Russell n'a pas été destitué pour cause de corruption, mais pour les raisons suivantes :

M. PRIOR : Il s'est fait donner de l'argent, tout de même.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il ne convient pas à l'honneur d'un député de parler ainsi ; l'honorable député devrait s'en abstenir.

M. l'ORATEUR : Je prie l'honorable député de Victoria, C. A., (M. Prior), de ne pas

interrompre sans une permission préalable de l'honorable député qui a la parole.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le rapport fait au conseil par le ministre de la Marine et des Pêcheries de cette époque-là, savoir : par l'honorable député de Pictou, dit :

Considérant donc la preuve faite à l'enquête, et les instructions précises du département à M. Russell, et combien il est nécessaire qu'un inspecteur soit au-dessus de tout soupçon, et qu'il ne soit pas sujet à l'influence des propriétaires des chaudières et des bateaux à vapeur qu'il est officiellement chargé d'inspecter, le soussigné a l'honneur de représenter que, à son avis, et vu les révélations qui ont eu lieu, il n'est pas dans l'intérêt public que M. Russell reste préposé à l'inspection des bateaux à vapeur, et de recommander qu'on se dispense de ses services.

Y a-t-il, dans tout cela, une seule parole qui a trait à des pots-de-vin ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Mais que pensez-vous que signifie le mot "révélations" ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce mot ne signifie pas que M. Russell ait accepté des pots-de-vin. Quand l'honorable député a fait son exposé, il avait en mains le rapport de feu William Smith, sous-ministre de la Marine et des Pêcheries, un des sous-ministres les plus expérimentés que nous ayons jamais eus. Son rapport au ministre est basé sur la preuve, et dit qu'il n'y a aucune preuve que M. Russell se soit fait donner des pots-de-vin dans aucun cas.

Ce rapport, je vais le lire d'un bout à l'autre. Quant à M. Russell, je ne le connais pas. je ne l'ai jamais vu.

M. PRIOR : Nous le connaissons, nous.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Peut-être le connaissez-vous. L'honorable député (M. Prior) a évidemment contre lui un brin de rancune, et il lui siérait de s'en cacher un peu plus.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable député (sir Louis Davies) me permettrait-il une remarque ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je préfère lire ce que dit M. Smith. Je ne connais pas M. Russell, et je ne l'ai jamais vu.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Ni moi.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On me dit que M. Russell est un genleman et un savant, et il est porteur de certificats du capitaine Devereux et du président du bureau des inspecteurs de chaudières, M. Meneilly, du ministère de la Marine et des Pêcheries. Que dit ce rapport préparé, remarquez bien, pas le sous-ministre pour l'honorable député qui était à cette date le ministre chargé de juger la question? Le voici :

Le rapport ci-inclus du capitaine Devereux concernant l'enquête tenue sur les accusations portées contre M. Russell l'inspecteur de bateaux à vapeur, vous est soumis. Je n'envoie pas la preuve, avant d'avoir reçu d'autres instructions vu qu'elle est très volumineuse ; mais je crois qu'il y en a assez dans le rapport de Devereux et dans la déclaration de Russell pour vous permettre d'en arriver à une conclusion.

Je considère qu'il n'y a rien de prouvé contre Russell, si ce n'est—ce que nous savions—que certains propriétaires de bateaux à vapeur ont insisté auprès de lui pour lui faire préparer les plans et devis de nouvelles chaudières qui seraient ensuite acceptées sans difficultés, et que dans certains cas il a consenti à préparer ces plans et devis, et s'est fait payer. Dans la plupart des cas, ses honoraires semblent avoir été très raisonnables.

S'il a préparé ces plans et devis, on ne pouvait pas s'attendre à ce qu'il fît ce travail gratuitement ; ce travail occupait une bonne partie de son temps libre, et il serait difficile de considérer ces honoraires comme des pots-de-vin, pour lui faire approuver des chaudières de qualité inférieure. De fait, certains de ces propriétaires paraissent croire qu'il se montre trop exigeant pour les chaudières, et le capitaine Irving, de la Cie C.P.N., est d'avis qu'il a beaucoup contribué à perfectionner les machines et les chaudières, sur les bateaux à vapeur de la Colombie Anglaise.

Feu M. Dunsmuir, le grand propriétaire de mines de charbon de la Colombie Anglaise, m'a dit que sa nomination au poste d'inspecteur avait été d'un grand avantage pour cette province, et que si le ministre l'avait permis il lui aurait donné avec plaisir $500 par année pour surveiller une chaudière et une machine qu'il avait l'intention de faire construire. Il disait que c'était le meilleur mécanicien qu'il avait connu dans la Colombie Anglaise.

En somme, je considère qu'il n'y a pas de preuve qu'il se soit laissé corrompre, mais il ne nie pas qu'il ait fait certains travaux pour obliger des propriétaires de bateaux à vapeur, et qu'il se soit fait payer. Si cette coutume doit être interdite—et je crois qu'elle devrait l'être—il devrait en être averti, mais je considère que $1,200 par année ne sont pas un salaire suffisant, s'il ne peut pas faire autre chose. Il serait bien difficile d'en faire venir un autre de la Colombie Anglaise pour subir un examen ici, et prendre la position pour $1,200 par année.

Il a été nommé la première fois, parce qu'aucun de ceux qui étaient recommandés par les députés n'ont pu subir l'examen, et je crois que nous n'aurons jamais un meilleur inspecteur pour le même salaire.

Je considère qu'il faudrait lui donner encore une chance, avec une lettre d'instructions lui défendant de faire autre chose que ses fonctions officielles et de se faire payer.

Je crois qu'il n'aurait pas de difficultés à obtenir $2,000 par année à San Francisco, car M. Risley m'a dit qu'il était un mécanicien anglais de première classe et un homme instruit.

(Signé) WM SMITH.

6 mars 1890.

OTTAWA, 4 mars 1890.

Le président du bureau des inspecteurs dit dans son rapport :

OTTAWA, 4 avril 1890.

Les accusations portées contre M. W. A. Russell, d'avoir illégalement accepté de l'argent ou des pots-de-vin sous aucune forme, de la part des fabricants de chaudières et de machines, ou des propriétaires de bateaux à vapeur, n'ont pas été prouvés par les témoignages recueillis par M. John Devereux.

(Signé) W. J. MENEILLY,

Président.

5 avril 1890.

Quand la lettre ci-dessus a été écrite le 4 du courant, j'ignorais l'existence de la lettre du 5 janvier 1887, du département à M. Russell lui disant : " le département s'attend à ce que vous vous absteniez de tout travail étranger et que vous vous borniez strictement aux devoirs de votre charge ". En l'absence de preuve, les probabilités sont que M. Russell n'a pas reçu cette lettre et je serais disposé à lui donner le bénéfice du doute.

(Signé) W. J. MENEILLY,
Président.

Ainsi tout ce que j'ai pu découvrir contre M. Russell, c'est qu'il avait refusé de se conformer à une lettre lui défendant de faire des travaux étrangers à sa charge ; et le président du bureau était d'avis que cette lettre n'a pas dû lui parvenir.

Il n'y a pas l'ombre d'une preuve contre l'honnêteté de M. Russell, et il n'y avait pas de raison pour ne pas le réinstaller. La Chambre a dû remarquer l'animosité avec laquelle l'honorable député de Victoria (M. Prior) a interrompu si fréquemment le débat. M. Russell a été destitué et je l'ai réinstallé, pourquoi ?

M. PRIOR : Oui, pourquoi ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je vais le dire. D'abord, parce qu'aucun tort n'avait été commis, et que le sous-ministre a fait rapport qu'il ne pouvait, en aucune manière, être convaincu d'avoir accepté des pots-de-vin ; parce que c'est un mécanicien de 1re classe et un homme instruit, le meilleur que nous pouvons avoir dans la Colombie Anglaise.

En 1898, quand on me fit savoir qu'il faudrait un nouvel inspecteur, vu l'augmentation du trafic avec le Yukon, j'ai envoyé le président du bureau sur les lieux ; il publia des avis invitant tous ceux qui le désiraient à se présenter et à subir l'examen. Il n'y a eu que trois candidats et deux ont échoué. Le seul qui avait réussi était le second mécanicien du " Quadra " et j'ai reçu, à cette époque, un rapport du président du bureau qu'il n'était pas un candidat recommandable.

Que me restait-il à faire ? M. Russell m'était recommandé; j'examinai son dossier et je constatai qu'il était le meilleur mécanicien de la province. Il n'avait rien fait de répréhensible ; je crois qu'il a été destitué pour satisfaire les rancunes de quelques adversaires politiques, et je n'ai pas hésité à le réinstaller. L'honorable député de Pictou dit que je l'ai nommé illégalement et que tout ce qu'il a fait dans le Yukon était illégal. Je nie cela. Sa nomination a été aussi légale que toutes celles qui ont été faites par le Gouverneur général.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre ne m'a pas compris.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, j'ai compris.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je ne crois pas.

Sir LOUIS DAVIES.

Quelques VOIX : A l'ordre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Un instant s'il vous plaît ; je tiens à éclaircir ce point.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je n'ai pas prétendu que sa nomination comme inspecteur de chaudières était illégale.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Vous avez prétendu qu'elle était illégale en tant que le Yukon était concerné.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : J'ai dit qu'il était illégal de l'envoyer au Yukon. J'ai dit aussi qu'il y avait un moyen pour l'y envoyer légalement, mais on ne l'a pas pris ; tout le travail qu'il a fait là était illégal et il n'avait pas le droit de percevoir des honoraires.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Examinons la question. De par le statut, les inspecteurs de chaudières sont nommés à des endroits désignés non pour un district déterminé, et quant à leur assigner un district particulier, c'est un détail administratif. Les inspecteurs nommés à Toronto, à Vancouver ou à Halifax, peuvent inspecter légalement des chaudières dans tout le Canada, et une inspection faite à Vancouver par l'inspecteur d'Halifax sera tout aussi valide que si elle avait été faite à Halifax, si c'est moi qui l'ai envoyé à Vancouver. La loi ne dit pas que l'inspecteur sera nommé pour un district en particulier ; elle dit qu'il faut nommer des inspecteurs à certains endroits. Nous en nommons un à Halifax, un à Québec, un à Toronto, un à Kingston, un à Vancouver, et ensuite nous leur assignons chacun leur district respectif, comme question d'administration, et pour qu'il n'y ait pas de conflit de juridiction.

En règle générale, je leur assigne chacun un district mais de temps à autre nous les envoyons d'un district à l'autre. L'honorable député (sir Charles Hibbert Tupper) a fait la même chose quand il était ministre. Ce matin en examinant la loi, j'ai constaté qu'elle contenait une disposition spéciale à cet effet ; l'article 41 dit expressément :

Un inspecteur peut en tout temps visiter tout bateau à vapeur et l'inspecter.

Par conséquent, le département peut, en tout temps, ordonner à un inspecteur d'inspecter un navire, qu'il soit, ou non, dans les limites du district qui lui a été assigné. Sa nomination est générale et pour tout le Canada. Qu'a fait mon honorable ami, quand il était ministre ? A-t-il suivi la coutume qu'il condamne aujourd'hui ? Certainement qu'il l'a suivie, comme l'ont suivie tous ceux qui se sont succédé au ministère de la Marine et des Pêcheries. L'inspecteur en chef, qui était alors inspecteur à Kingston a été envoyé à Toronto par l'honorable député le 7 octobre 1889, pour inspecter une chaudière de bateau à vapeur.

Cela était-il illégal et l'honorable ministre d'alors était-il incompétent, comme il prétend que je le suis, pour avoir donné un pareil ordre ? J'ai donné ordre à M. Russell de se rendre dans le Yukon, si c'était nécessaire, pour y inspecter les chaudières, et l'honorable député de Pictou a fait la même chose quand il était ministre. Bien plus, il ne s'est pas gêné d'envoyer ses inspecteurs même en dehors du Canada.

Quelques VOIX : Oh.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai à la main un ordre constatant qu'il a envoyé un inspecteur à Boston pour y faire l'inspection de chaudières.

Quelques VOIX : Oh.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député de Pictou agissait-il alors illégalement ? A-t-il fait preuve d'incompétence en agissant ainsi ? La prétention de l'honorable député est ridicule. Le Gouverneur général a nommé M. Russell pour mesurer la capacité des navires dans la Colombie Anglaise et le Yukon, et pour inspecteur les bateaux à vapeur et les chaudières à la Colombie Anglaise.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre dit-il qu'il a été nommé par arrêté du conseil pour inspecter les chaudières ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui ; il a été nommé inspecteur des coques de navires, en conformité de l'acte amendé, à la dernière session. Comme inspecteur des chaudières, il ne devait agir, d'après la loi, qu'à un endroit particulier, savoir à la Colombie Anglaise. Il n'y en avait pas d'autres dans cette province, mais l'inspecteur en chef l'a envoyé au Yukon, pour y agir comme il arrive qu'on envoie d'autres inspecteurs d'une place à l'autre pour y agir et faire rapport ; c'est ainsi que l'autre jour, j'ai envoyé moi-même M. Stevens, d'Halifax à Québec.

La loi pourvoit à cela. Tout ce qu'a fait M. Russell était strictement conforme aux précédents que l'honorable député lui-même a créés, lorsqu'il était ministre de la Marine et des Pêcheries. Ainsi tout de tapage qu'il a soulevé, à ce sujet, n'a pas la moindre raison d'être.

La destitution de M. Russell ne dépendait d'aucune offense de nature immorale, ni de quoi que ce fût, de nature à empêcher sa réinstallation. Il avait été destitué pour n'avoir pas obéi aux instructions qui lui avaient été données dans une lettre circulaire qu'on n'a pas prouvé qu'il avait reçue. Dans les circonstances, je prétends que la plainte faite contre mon département n'a absolument aucune raison d'être ; si toutes celles qu'on a faites contre les autres départements ne valent pas mieux, la résolution de l'honorable député ne mérite pas l'appui d'un seul membre de cette Chambre.

M. McNEILL : Je n'ai pas l'intention de parler plus de quelques minutes, mais je désire expliquer mon vote, vu l'importance de la question. On pourrait presque dire qu'elle a attiré l'attention du monde entier. A tout événement, elle a attiré celle de la mère-patrie, des Etats-Unis, de l'Australasie et de beaucoup de pays d'Europe.

C'est une question qu'on ne peut pas mettre facilement de côté, car elle se rattache à la renommée de ce pays. Les inexactitudes de l'acte d'accusation que vous a mis en main l'honorable député de Pictou, devraient avoir pour effet, paraît-il, de faire mettre de côté toute l'enquête, et d'enlever tout appui à cette résolution dont le principe, il me semble, implique que l'enquête devrait se faire devant un tribunal impartial ; si l'honorable député de Pictou a substitué, par erreur, une location minière à un permis de dragage, je ne crois pas que ce soit une raison de me prononcer contre sa résolution. Je suis d'avis qu'il est de la plus haute importance, comme le disent l'honorable premier ministre, et le ministre de la Marine et des Pêcheries, qu'on fasse la preuve la plus complète de cette affaire.

Si, comme je le crois, ces deux honorables ministres sont de bonne foi, il n'y a que sur le mode d'enquête que les deux côtés de cette Chambre diffèrent d'opinion, car ils s'accordent quant à l'opportunité de cette enquête.

Le très honorable premier ministre est en faveur d'un mode d'enquête—une enquête devant un commissaire, et l'honorable député de Pictou voudrait qu'on adoptât un autre mode. J'ai la plus haute opinion de M. Ogilvie ; par conséquent, je ne voudrais pas du tout lui manquer de respect. Je reconnais en lui un homme plein d'honneur et de droiture ; mais cela ne fait absolument rien à la question.

Quelle que soit son intégrité, je ne crois pas qu'une enquête conduite par un subordonné et un allié du ministre puisse, dans les circonstances, être bien propre à recommander le Canada auprès des pays dont l'attention a été attirée sur cette question. Ce seul point me paraît suffisant pour déterminer de graves protestations à l'endroit de sa nomination comme commissaire enquêteur. Le refus du gouvernement de faire faire cette enquête par un tribunal aussi impartial que compétent, va porter le peuple à croire à une arrière-pensée de la part du gouvernement.

J'ai prêté une oreille attentive à tous les discours qu'on vient de faire, et en particulier, à celui du ministre de l'Intérieur, bien que ce dernier m'ait paru aller trop loin, pour la raison qu'il s'est attaché à démontrer qu'il ne s'était rien fait de mal. Quant à mon honorable ami, le premier ministre, dont j'ai aussi écouté la parole éloquente, il m'a semblé qu'il n'insistait pas assez sur la question principale, la question de savoir si nous devrions faire faire une enquête par un tribunal impartial, ou non. Il n'a pas

argumenté sur ce point, pas plus que les autres orateurs de la droite. Tous les arguments des partisans de la résolution restent sans réfutation.

Toute la différence entre le gouvernement et l'opposition c'est de savoir si nous aurons une enquête faite par M. Ogilvie, ou par une commission de juges. Le premier ministre dit qu'il veut une enquête complète ; c'est aussi ce que nous voulons. Il déclare que si la commission qui est nommée est défectueuse, il fera autre chose. Mais le commissaire choisi par le gouvernement admet lui-même qu'elle est défectueuse ; il le dit à maintes reprises, et le gouvernement ne veut rien faire.

L'honorable premier ministre veut-il nous dire que si cette commission n'est pas satisfaisante il nommera une commission de juges ? J'espère qu'il me fera le plaisir de répondre à cette question. Il me semble que nous devrions le savoir, car autrement nous allons à tâtons. Je ne vois pas pourquoi le gouvernement refuse de répondre à cette question. Comme l'a si bien démontré l'honorable député d'York (M. Foster), le commissaire Ogilvie déclare lui-même à plusieurs endroits, dans son rapport que cette commission est défectueuse. Alors, à quoi sert de venir nous dire que si elle n'est pas satisfaisante il en sera nommé une autre Sans vouloir enfreindre le règlement, ni manquer de courtoisie envers l'honorable premier ministre, je dois dire qu'il se moque de la députation et du pays.

Il s'agit d'une affaire grave qui n'intérese pas seulement le ministre de l'Intérieur et l'honorable député de Pictou, mais la bonne renommée du Canada. Toute la population est intéressée à dissiper le nuage qui plane sur notre réputation.

Personne ne peut douter et personne ne doute qu'un état de choses honteux n'ait existé au Yukon. Allons au fond des choses, comme dit l'honorable premier ministre, et voyons ce qui s'est passé. Mais s'il veut réellement aller au fond des choses, pourquoi refuse-t-il de nommer une autre commission ? Puisque son propre commissaire déclare que la commission actuelle est insuffisante, il devrait dire : " Une autre commission va être nommée immédiatement.

Mais ce n'est pas du tout ce qu'il fait. Il s'attache aux questions de forme et combat la résolution sur des subtilités ; mais la question est trop sérieuse pour être traitée ainsi. S'il y a quelques vices de forme dans la résolution, il serait facile de les faire disparaître de consentement mutuel. Je voterai en faveur de la résolution parce que je considère qu'il est de la plus haute importance d'avoir une enquête complète, et d'aller au fond des choses, comme dit l'honorable premier ministre.

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : Je n'occuperai pas longtemps le temps de la Chambre pour répondre à des arguments qui ont déjà été si éloquemment réfutés par les orateurs de la droite qui m'ont précédé. Mon honorable ami (M. McNeill) m'excusera si je laisse de côté ce qu'il vient de dire. Il m'a fait l'effet d'un homme qui se trouve bien embarrassé d'avoir à voter en faveur de cette résolution. Il voudrait bien être délivré de cette corvée.

Je passe maintenant au paragraphe de la résolution qui concerne le ministère des Douanes.

Sir CHARLES TUPPER : Je demande pardon à mon honorable ami si je l'interromps. Je voudrais savoir de l'honorable premier ministre s'il ne considère pas que la séance a assez duré ? Très peu de députés de la gauche se proposent de prendre la parole, et nous pourrions nous entendre pour prendre le vote avant six heures demain après-midi. Dans ce cas, l'honorable ministre des Douanes pourrait proposer l'ajournement du débat.

Le PREMIER MINISTRE : Nous devons pouvoir clore ce débat ce soir.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je vais me borner à la courte allusion qui est faite à mon département. L'honorable député de Pictou, dans sa résolution ne nous a pas fait l'honneur, à mon département et à moi, de porter des accusations directes contre nous. Mais le paragraphe qui concerne le ministère des Douanes dit :

> Que des abus grossiers et scandaleux ont été commis dans le département des Douanes dans le district du Yukon ; des navires des Etats-Unis ont été admis à l'enregistrement au Canada dans le dit district, sur une évaluation frauduleuse, comme dans le cas du steamer " John C. Barr " qui valait au moins $60,000, mais qui a été inscrit en douane sur une évaluation de $10,000.

C'est tout ce qu'il y a concernant le ministère des Douanes. S'il était vrai que, grâce à une sous-évaluation frauduleuse, un navire de $60,000 a été entré en douane pour $10,000, ce serait certainement une chose qui mériterait une enquête.

C'est là une question qui peut se décider, sans qu'il faille la soumettre à deux juges de la cour Suprême. L'affaire est du ressort du ministère ; c'est son devoir de s'en occuper et il s'en occupera. Il a déjà été fait certaines démarches dans ce sens. Le 3 de mai, les avis que voici figuraient au feuilleton :

> Sir Charles Hibbert Tupper—Vendredi prochain—Interpellation—L'honorable ministre des Douanes peut-il, sans inconvénient, donner les noms et le tonnage des navires de construction des Etats-Unis qui ont été enregistrés en Canada par le percepteur de douanes à Dawson depuis le 1er juillet 1898 jusqu'à la date la plus récente, les droits payés, le chiffre de l'évaluation de chaque navire, par qui l'évaluation a été faite et les noms des propriétaires anglais des dits navires, et un état donnant les renseignements ci-dessus jusqu'à date sera-t-il déposé sur le bureau avant longtemps ?
>
> Sir Charles Hibbert Tupper—Vendredi prochain—Interpellation—
>
> 1. Le ministère a-t-il quelque donnée sur la valeur du steamer *John C. Barr* récemment enregistré en Canada, à Dawson ?

2, Dans le cas affirmatif, quelle a été l'évaluation pour les fins de douane ?

Après la publication de ces avis, le commissaire des Douanes, le 5 de mai, sur réception des avis, écrivit immédiatement à M. D. W. Davis, percepteur des douanes à Dawson, district du Yukon, la lettre que voici :

Vous trouverez ci-joint copie de deux interpellations au ministère faites à la Chambre des Communes par sir Charles Hibbert Tupper. Veuillez transmettre à ce ministère, sans délai, tous les renseignements demandés dans ces interpellations, afin que le ministère soit en lieu de leur donner une réponse circonstanciée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) JOHN McDOUGALD,
Commissaire.

Lorsque l'honorable député posa ces questions, je lui répondis qu'il m'était impossible de lui donner de renseignements touchant la première question. Quant à la deuxième question, voici la réponse que j'ai apportée :

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : Le steamer *John C. Barr* a été inscrit en douane à Dawson, le 6 d'octobre 1898, sur demande d'enregistrement au Canada, l'estimation étant de $10,000.

Après que j'eus donné ce renseignement, le 21 de mai, au cours de la discussion du budget, l'honorable député fit allusion à cette réponse et déclara avoir appris que ce vaisseau valait $60,000, et qu'il avait été inscrit en douane sur estimation de $10,000. J'estime que c'était un impérieux devoir pour moi, à titre de chef de ce ministère, de m'occuper sans retard de cette affaire. Je mis le commissaire au courant de ce qui avait été dit en Chambre ; je lui demandai de se procurer le compte rendu des débats, d'en détacher les pages contenant les déclarations relatives à cette affaire et de les transmettre à M. Ogilvie, l'administrateur du Yukon, auquel le ministre des Douanes a aussi confié les pouvoirs d'inspecteur des Douanes. Voici la lettre adressée à M. Ogilvie par le commissaire :

WM. OGILVIE,
Commissaire du district du Yukon, Dawson, T.N.-O.

MONSIEUR,—Ci-joint vous trouverez les pages 3162 et 3163 du compte-rendu des *Débats*, du 12 mai 1899, contenant les déclératoins relatives à l'estimation du steamer *John C. Barr*, sur demande d'enregistrement au Canada.

Veuillez faire enquête sur cette affaire et constater, par tous les moyens en votre pouvoir, le juste prix marchand du vaisseau à l'époque de la demande d'enregistrement et rendre compte des faits pour l'édification du ministre des Douanes. La question de la sous-estimation pourra venir sur le bureau en temps et lieu, sous l'empire des dispositions de la loi des douanes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) JOHN McDOUGALD,
Commissaire des douanes.

Il va sans dire que la réponse ne nous est pas encore parvenue. Or, que peut-on dire au sujet de pareille affaire ? Nous avons un percepteur des douanes à Dawson.

Il est bien loin d'ici, la Chambre le sait, et il est bien difficile de communiquer avec lui. Ce n'est ni par moi-même, ni par le cabinet du jour qu'il a été nommé à ce poste, mais bien par le cabinet précédent, c'est un ancien collègue des députés de la gauche. C'est le cabinet dont faisait partie l'auteur de la résolution qui l'a appelé à ce poste. Il est donc vrai de dire que c'est une créature de l'honorable député (sir Charles Hibbert Tupper) lui-même. Ici, l'honorable député me permettra bien de lui demander de qui il tient que ce vaisseau a une valeur de $60,000 ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je tiens ce renseignement de personnes du métier, dignes de foi.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député a-t-il lui-même vu ce vaisseau ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Le ministre voudra bien se rappeler que j'ai franchement avoué à la Chambre que je n'ai eu ni personnellement, ni directement connaissance des faits qui se sont passés à Dawson, puisque je n'y suis jamais allé, et j'affirme dans la résolution que je tiens ce renseignement de personnes dignes de foi. Le ministre se rappelle sans doute que le député de New-Westminster (M. Morrison) a déclaré en Chambre qu'il avait vu ce vaisseau et, si mes souvenirs me sont fidèles, ce que du reste, il est facile de constater par le compte rendu des " Débats ", il a dit que le vaisseau valait $60,000

Le MINISTRE DES DOUANES : Il a dit quelque chose d'analogue, et il se peut, qu'à la différence de son collègue (sir Charles Hibbert Tupper) il ait vu le vaisseau. Or, même en présence du témoignage du député de Pictou, qui s'appuie sur l'autorité ou sur l'avis du député de New-Westminster lequel sans doute ajoute pleinement foi à la vérité des faits qu'il relate—il m'est avis que tout ce que j'ai à faire est de me renseigner sur les faits, après quoi, je prendrai une décision. Je l'avoue, il me répugne de croire à la réalité des faits qu'on raconte. Assurément, quand il s'est agi de nommer un percepteur des douanes à Dawson, nos prédécesseurs ont dû choisir pour un poste aussi lointain un homme en qui ils avaient une confiance plus qu'ordinaire.

Voilà un homme à qui on confie la garde des recettes douanières dans un poste lointain où il n'y avait aucun inspecteur qui pût contrôler sa gestion ou lui faire rendre compte, et que l'absence de toute communication postale empêchait de verser régulièrement ses recettes au trésor ; en pareilles circonstances, j'étais donc en lieu de penser que le choix de cet homme pour le poste de percepteur revenait à dire que l'ancien gouvernement avait pleinement confiance dans son honnêteté. C'est ce percepteur qui a fait l'inscription de ce vaisseau. M. Ogilvie est chargé de faire enquête sur les faits, et s'il est constaté, comme l'affirme le dé-

puté de Pictou, que ce fonctionnaire a admis pour $10,000 un vaisseau valant $60,000, alors, le gouvernement prendra une décision immédiate à cet égard.

En quoi, je le demande, le ministère peut-il être blâmable ? L'honorable député voudrait-il que, sur une simple allégation de sa part, je suspendisse D. W. Davis de ses fonctions de percepteur à Dawson, sans le mettre en mesure de se défendre et avant d'avoir pu obtenir un rapport de l'administrateur ? Et voilà pourtant l'attitude qu'il adopte ! Singulière attitude et plus singulière accusation encore portée contre un ministère ! J'ai pour principe de donner à tout fonctionnaire accusé les moyens de se défendre. Sans doute, si l'accusation est fondée, le trésor public aura éprouvé une perte d'argent ; mais, à mon avis, il n'y a guère de risque à courir à cet égard, puisque le vaisseau est sur les lieux. La question de la sous-estimation pourra revenir sur le bureau. Il nous arrive souvent d'avoir à décider pareilles questions, soumises au ministère par des fonctionnaires compétents, questions dont la solution demande d'assez longs délais. Quand à celle-ci, nous la déciderons, lorsque nous aurons par devers nous tous les renseignements voulus.

Avec votre permission, M. l'Orateur, et avec l'agrément de la Chambre, je désire revenir un instant sur un débat précédent, afin de faire voir combien il serait imprudent d'ajouter foi aux allégations et à nombre de preuves figurant dans la résolution du député de Pictou. L'on se rappelle qu'au cours du débat sur le Yukon, le député de Victoria, C. A. (M. Prior) dans son discours du 16 juin, a prononcé les paroles que voici :

C'était une pratique en vogue, me dit-on, bien que je ne sache pas qu'elle le soit encore actuellement,—de faire inscrire ses marchandises en douane pour une somme inférieure aux droits exigibles, citons, entre autres exemples, le cas de Charles Beam. En route, il est arrêté au lac Tagish par le percepteur qui examine les marchandises imposables. Les droits de douane s'élevaient à $350. Voilà ce que m'apprend un individu au courant de l'affaire.

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Patterson) : A quelle date cela s'est-il passé ?

M. PRIOR : Je l'ai oublié, bien que cet individu me l'ai dit. C'est dans le cours des six derniers mois, je crois. Les droits s'élevaient, dit-il, à $350. Le nom du percepteur est Thorn ; il était percepteur ou le subordonné du percepteur. Il lui a donné $5 et un flacon d'eau-de-vie, et cet individu inscrivit ses marchandises en douane pour $150. Il aurait dû payer $350, or, en payant $5 et un flacon d'eau-de-vie, il se tire d'affaire pour $150.

M. MAXWELL : L'honorable député voudrait-il bien me répéter le nom de cet individu.

M. PRIOR : On me dit que le nom de cet individu est Charles Beam.

M. MAXWELL : C'est le nom du fonctionnaire des douanes que je veux.

M. PRIOR : On me dit que son nom est Thorn.

A l'issue de ce débat, et lorsque je me rendis à mon bureau, le lendemain matin, je fis part de ce fait au commissaire et lui dis que je voulais que l'on fît immédiatement une enquête approfondie à ce sujet. Il fût constaté que l'individu en question n'était pas au service du ministère, mais attaché à la police à cheval du Nord-Ouest, et qu'il avait agi à titre d'aide du percepteur des douanes. Je vais donner lecture à la Chambre de la correspondance échangée à ce sujet :

MINISTÈRE DES DOUANES,
OTTAWA, 14 avril 1899.

Mr. FRED. WHITE,
Contrôleur de la police à cheval du N.-O.,
Ottawa,

MONSIEUR,—Ci-joint un extrait d'un discours prononcé par le colonel Prior, M.P., à la Chambre des communes le 6 du courant, et contenant des accusations de mauvaise conduite contre E. P. Thorn, de la police à cheval du Nord-Ouest, qui semble avoir rempli la charge de fonctionnaire des douanes au défilé de White en 1898.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) JOHN McDOUGALD,
Commissaire.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST,
OTTAWA, 29 mai 1899.
BUREAU DU CONTRÔLEUR,

MONSIEUR,—Relativement à votre lettre du 14 avril dernier, renfermant un extrait d'un discours prononcé par le colonel Prior, M.P., à la Chambre des communes le 6 du dit mois, et contenant des accusations de mauvaise conduite contre F. P. Thorn, de la police à cheval du Nord-Ouest, à titre de douanier au défilé de White en 1898.

Ci-jointe vous trouverez copie de l'enquête faite à ce sujet et qui, j'espère, aura l'approbation du ministre des Douanes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
FRED. WHITE,
Contrôleur.

M. JOHN McDOUGALD,
Commissaire des Douanes, Ottawa.

MINISTÈRE DES DOUANES,
OTTAWA, 14 avril 1899.

M. FRED. WHITE,
Contrôleur de la police à cheval du N.-O.,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—Ci-inclus je vous transmets un extrait d'un discours prononcé par le colonel Prior, M.P., à la Chambre des communes le 6 du courant, et contenant des accusations de conduite irrégulière contre F. P. Thorn, de la police à cheval du Nord-Ouest, qui semble avoir rempli les fonctions de douanier au défilé de White en 1898.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) JOHN McDOUGALD,
Commissaire.

Renvoyé au surintendant Wood pour qu'il fasse une enquête approfondie et en rende compte sous le plus bref délai.

(Signé) FRED. WHITE,
Contrôleur.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST,
TAGISH, 8 mai 1899.

Le contrôleur de la police à cheval du N.-O.,
Ottawa.

MONSIEUR,—En conformité des instructions contenues dans votre mémoire, transmettant la lettre

du commissaire des douanes du 14 avril, j'ai l'honneur de vous expédier ci-jointe la preuve établie sous la foi du serment relativement à l'accusation portée par le colonel Prior, M.P., contre le constable F. P. Thorn, n° matricule 2240.

Ce dernier nie l'accusation et son témoignage est corroboré par le sous-percepteur des douanes Peele et le fonctionnaire des douanes Stevens, qui déclarent que le constable Thorn n'était pas préposé aux inscriptions en douane, et ne se trouvait pas, par conséquent, dans le cas de rien inscrire en douane. Il était simplement préposé au débarquement, et ses devoirs se résumaient à vérifier les marchandises d'après les factures, après que ces dernières eurent passé par les mains des préposés à la douane. M. Peele lui-même signe les certificats de douane, qui sont ensuite présentés ici par les personnes qui passent la frontière.

Le colonel Prior est d'avis que le prétendu cas de corruption a eu lieu dans le cours des six mois derniers. Or, il n'y a eu ni percepteur de douanes ni fonctionnaire douanier ici depuis le 11 février 1898, soit pendant plus d'un an.

Le nom de Charles Beam ne figure pas sur les registres de douane depuis le 1er juillet 1898, époque de l'ouverture des livres.

Pendant tout le temps où il y a eu un percepteur ici, le constable Thorn n'a pas été employé au bureau de douanes, de sorte qu'il est impossible qu'il ait rien inscrit en douane.

Depuis huit ans qu'il fait partie du corps de police, il a toujours joui d'une bonne réputation et il y a un mois à peine ses supérieurs ont fortement recommandé qu'on lui donnât de l'avancement. Il est à la tête du détachement de Skaguay depuis février dernier, et à mon avis, il n'est pas homme à jamais accepter de pots-de-vin.

L'inspecteur Cartwright et M. Martin, du ministère des Douanes, qui tous deux remplissaient les fonctions de sous-percepteurs à l'époque où Thorn était actuellement à Dawson, et j'ai transmis au surintendant Steele copie de l'accusation et de la preuve, afin d'obtenir leurs affidavit.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
R. G. HOOPER,
Commandant du district de Tagish.

A l'inspecteur JARVIS,
Bennett,

Faites enquête approfondie sur cette affaire avec toute l'expédition possible et faites votre rapport.

Interrogez les témoins du constable Thorn.

(Signé) Z. T. WOOD,
Surintendant.

TAGISH, 30 d'avril 1899.

Preuve ci-jointe.
(Signé) A. M. JARVIS,
Inspecteur.

LOG CABIN, 4, 5, 99.

LOG CABIN,
Sous-district de Bennett, 4, 5, 99.
Police à cheval du Nord-Ouest.

A l'officier commandant,
District de Tagish,

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli la liasse de documents relatifs à l'affaire du constable F. P. Thorn, n° matricule 2440. Ci-joint vous trouverez aussi les dépositions faites sur la foi du serment par devant moi. Relativement à cette affaire, j'ai l'honneur de faire rapport que j'ai examiné le livre de caisse de la station douanière du défilé de White, C.A., du 1er de juillet 1898, date à laquelle l'inspecteur Clute effectua le transfert de l'administration douanière jusque là confiée à la police à cheval du Nord-Ouest, jusqu'au 28 de février, date à laquelle le constable Thorn fut transféré à Skaguay, pour y prendre le commandement de la police. Entre les dates mentionnées, le nom de Charles Beam ne figure pas sur les livres de la station douanière.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) A. M. JARVIS,
Inspecteur.

Le constable Thorn, n° matricule 2440, déclare sous la foi du serment : J'ai été au service du ministère des Douanes depuis mars 1898 jusqu'en février 1899, époque à laquelle je fus transféré à Skaguay, Alaska, pour y prendre soin du bureau et expédier toutes les fournitures au Yukon. Je ne connais personne du nom de Charles Beam. Je n'ai jamais eu de relation quelconque avec la douane à Tagish, et de fait, je n'y suis allé qu'une seule fois avec un groupe de rouliers et cela avant d'être employé au ministère des Douanes. C'était en février 1898 ; j'y ai passé la nuit, et en suis parti le lendemain. Ma besogne aux douanes était celle de préposé au débarquement des marchandises et mes devoirs consistaient à vérifier les marchandises d'après les factures.

Cette accusation portée par M. Prior est fausse et ridicule. Quand bien même j'aurais voulu faire pareille chose, cela m'eût été impossible, puisque le percepteur était toujours là. Je n'ai jamais rempli la charge de percepteur ; je n'étais tout simplement que préposé au débarquement.

(Signé) F. P. THORN,
Constable.

Attesté sous la foi du serment par devant moi, à Skaguay, Alaska, ce 3 de mai 1899.
(Signé) A. M. JARVIS,
Inspecteur.

Percy R. Peele, déclare sous la foi du serment : Je remplis les fonctions de sous-percepteur, à la station douanière du défilé de White, C.A. Je suis entré en charge, à ce poste, le 1er de septembre 1898, en remplacement de M. Jas. H. McMartin, aujourd'hui employé des douanes, à Dawson, territoire du Yukon. A dater du moment où je suis entré en charge jusqu'au jour où l'on envoya le constable Thorn à Skaguay, en février dernier, je ne me rappelle nullement qu'un individu du nom de Charles Beam ait fait douaner des marchandises au poste du défilé de White ; en outre, après avoir examiné le livre de caisse de cette station, à partir du 1er juillet 1898, époque de mon entrée en charge, il m'a été impossible d'y trouver pareil nom. Le constable Thorn n'a jamais été au service de la douane à Tagish, et pendant son séjour à cette station, il a été employé à titre de préposé au débarquement. Sa besogne se résumait à vérifier les marchandises d'après les factures.

Il n'a jamais manié les recettes, n'a jamais inscrit de marchandises en douane, et j'ai toujours trouvé en lui un employé digne de confiance à tout égard.

(Signé) PERCY R. PEELE.

Attesté sous la foi du serment par devant moi à Log Cabin, C.A., ce 4ème jour de mai 1899.
(Signé) A. M. JARVIS,
Inspecteur.

David Stevens déclare sous la foi du serment : je suis fonctionnaire des douanes à la station de Log Cabin, C.A. Frank P. Thorn a été au service avec moi, du 26 de janvier au 24 de février 1899, et je suis bien convaincu qu'il n'était pas homme à se laisser corrompre. J'ai feuilleté tous les régistres de douanes, à partir du 1er juillet 1898, et il m'a été impossible d'y trouver trace du nom de Charles Beam.

D. STEVENS.

Attesté sous la foi du serment en ma présence à Log Cabin, C.A., ce 4ème jour de mai 1899.
(Signé) A. M. JARVIS,
Inspecteur.

L'inspecteur Strickland déclare sous la foi du serment : j'ai rempli les fonction de percepteur des douanes, sur le sommet du pas de White, du 27 de février au 27 mars 1898. Le poste du constable Thorn n'était pas sur le sentier, mais au sommet. Il aurait été impossible au constable Thorn d'avoir inscrit quoique ce soit en douane pendant que j'avais charge du poste du sommet.

Depuis le 27 de mars 1898, j'ai demeuré à Tagish. Le sous-percepteur des douanes, M. John Godson, quitta Tagish le 11 de février 1898, et depuis cette date, il n'a pas été perçu de droits de douane ici et nul fonctionnaire des douanes n'y a résidé.

Je ne sache pas qu'un individu du nom de Beam y soit passé.

(Signé) D. A. STRICKLAND,
Inspecteur.

Attesté sous la foi du serment devant moi ce 8ème jour de mai 1899.

(Signé) Z. T. WOOD,
J.P.

J'ai peut-être abusé de l'indulgence de la Chambre. J'ai cru devoir en justice communiquer à la Chambre ces documents qui l'édifieront sur la valeur des accusations portées par le député de Victoria et par le député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper), contre la réputation des employés du gouvernement. Le député de Victoria, C. A. (M. Prior) était évidemment convaincu de la vérité de ce qu'on lui avait dit.

M. PRIOR : Assurément.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député ajoute foi à ces accusations et vient les lancer en pleine Chambre, au grand détriment d'un soldat de la police à cheval qui compte huit années de service et qui, d'après le témoignage de ses supérieurs, a toujours joui d'une excellente réputation, ce que confirme l'avancement qu'on lui a accordé. Et cependant, ces accusations sont consignées au compte rendu des débats et tous ceux qui le liront sauront que cet employé a été publiquement accusé par le député de Victoria de s'être laissé corrompre. Or, l'enquête prouve que ces accusations sont dénuées de fondement.

Quant aux accusations portées contre les autres fonctionnaires, on nous dit qu'en ce qui concerne l'enquête, elles n'ont pas été prouvées. Voilà ce que rapportent les journaux ; les rapports circonstanciés de la dernière enquête ne sont pas encore arrivés, mais on nous apprend que les fonctionnaires en question ont été exonérés par M. Ogilvie. Mais, s'écrient les honorables députés de la gauche, le rapport de M. Ogilvie est inacceptable, car il n'est pas impartial, le commissaire étant marié à la tante de la femme du ministre de l'Intérieur. Or, dans le cas dont il s'agit, voilà qu'on porte une accusation contre un fonctionnaire, relativement au bureau de Tagish, lorsque, de fait, ce bureau était fermé depuis six mois, lorsque cette prétendue irrégularité a eu lieu. L'inspecteur fait une enquête au sujet de cette accusation, il se renseigne auprès des fonctionnaires du Pas de White où le bureau de douane a été transféré, et après avoir obtenu des dépositions sous la foi du serment, il lui est impossible de constater l'existence de cet individu du nom de Beam. En outre, il est déclaré que ce fonctionnaire ne maniait pas les recettes douanières, qu'il n'était pas préposé à l'inscription des marchandises et que ses devoirs se résumaient à examiner les marchandises, à l'ouverture des colis et qu'il était payé $1.50 par jour pour les replacer. Le député de Victoria, à mon avis, est aussi bien fondé à porter cette accusation en Chambre que le député de Pictou l'est lui-même à lancer en pleine Chambre toutes les accusations qu'il a inscrites au compte rendu. Le député de Pictou demande que deux juges de la cour Suprême soient publiquement chargés de constater si le percepteur des douanes à Dawson a permis l'inscription d'un vaisseau au-dessous de sa valeur. Cela concerne le ministère des Douanes et il n'est pas nécessaire d'une commission de juges pour cela. Je termine. La réponse apportée par les honorables préopinants aux accusations lancées contre la réputation et les actes des fonctionnaires du gouvernement, a jeté le désarroi dans le camp opposé. Je n'abuserai pas plus longtemps de la patience dt la Chambre. La Chambre, toutefois, conviendra que je devais en justice pour l'employé en question consigner au compte rendu le résultat de l'enquête faite au sujet de cette accusation.

M. H. A. POWELL (Westmoreland) : M. l'Orateur, je veux être bref dans les quelques observations que j'ai à faire, et je m'attacherai à répondre à un ou deux points soulevés par le ministre de la Marine et des Pêcheries et par le premier ministre lui-même. Le ministre de la Marine a adressé un appel à ses amis de la droite, les informant qu'en votant en faveur de cette résolution, ils affirmeraient la vérité de toutes les allégations contenues dans ces accusations.

Je n'ai pas saisi exactement le sens des paroles de l'honorable ministre (sir Louis Davies), mais il nous faut prendre ses déclarations telles qu'il les a faites. A ce propos, je puis dire qu'à l'exception de deux ou trois paragraphes qui se trouvent au commencement de ce réquisitoire, car c'est, à mon sens, un véritable réquisitoire que vient de faire l'ex-ministre de la Justice (sir Charles Hibbert Tupper) à part ces allégations qu'on trouve aux pages 528, 529, 530 et en tête de la page 531 des procès-verbaux d'hier, déclarations que personne ne saurait nier dans cette Chambre, il n'y a rien dans ce réquisitoire qui ne soit allégué que comme n'ayant été connu que d'une manière croyable et comme information. Qu'on juge par ce qui suit :

Sir Charles Hibbert Tupper, membre du Conseil privé du Canada, et membre de cette Chambre, ayant, de son siège en parlement, déclaré qu'il est informé d'une manière croyable et qu'il croit que, avec la même coopération (et sous la surveillance du ministère de la Justice) que celle qui a été donnée par le gouvernement du Canada au dit honorable Clifford Sifton, ainsi qu'indiqué par la correspondance ci-haut men-

tionnée, et la preuve contenue dans le rapport du dit comité, il peut établir devant une commission composée de juges éminents et revêtus de pouvoirs tels que ci-après suggérés, les faits et accusations qui suivent :

Il est donc évident qu'il ne s'agit ici que d'information. L'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) déclare qu'il est informé d'une manière croyable et qu'il croit, et il conclut ce réquisitoire ou cette mise en accusation en demandant :

Qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence, priant Son Excellence de vouloir bien donner des ordres immédiats à son procureur général afin que les mesures les plus efficaces soient prises pour élucider les faits se rapportant en quelque manière aux accusations ci-dessus, et priant aussi Son Excellence de vouloir bien ordonner l'émission d'une commission royale à deux juges, ou plus, de la cour Suprême du Canada, ou à deux juges quelconques des cours supérieures d'aucune province du Canada, accordant et conférant les pouvoirs les plus étendus pour faire une enquête efficace et complète dans le but de découvrir le bien-fondé des déclarations et accusations susdites ; et à cette fin que Son Excellence soit avisée que, dans l'opinion de cette Chambre, une telle commission devrait être décernée sous l'autorité d'un acte spécial contenant des dispositions, pouvoirs, juridiction, discrétion et autorités semblables à ceux qui sont conférés par les Statuts revisés du Canada, chapitre 10, intitulé : "Acte concernant les enquêtes sur les manœuvres frauduleuses aux élections des députés à la Chambre des communes."

Je ne cite ces faits que pour démontrer ce que j'appellerai—si le terme peut être employé ici—le manque de sincérité du ministre de la Marine et des Pêcheries. Un avocat aussi distingué, un homme qui connaît aussi bien la formule et les termes d'un réquisitoire, qui, dans la pratique, demande toujours confirmation puisqu'il n'est basé que sur des faits qu'on croit pouvoir établir, se place dans une position peu enviable quand il essaie de grouper ses partisans en leur affirmant que s'ils votent pour cette résolution, ils reconnaîtront l'exactitude des différentes allégations et accusations qu'elle comporte.

La déclaration de l'honorable ministre (sir Louis Davies) n'a pour but que de jeter du doute dans les esprits des membres faciles à convaincre de l'autre côté de la Chambre, quant à l'exactitude de ces allégations, de ces accusations. Je ne veux pas appuyer sur ces accusations et ces allégations qu'ont démontrées avec tant de force l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) et l'ex-ministre des Finances (M. Foster). Ce serait œuvre superflue. Cependant, M. l'Orateur, je veux attirer l'attention de la Chambre sur un autre point soulevé par le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies). Il a prétendu que l'attitude prise par l'honorable député de Pictou était inconstitutionnelle, parce que dans son réquisitoire, il s'attaquait à un juge. Je veux discuter à fond ce point de droit constitutionnel.

Le très honorable premier ministre a cité un extrait d'un livre qui fait autorité sur ces questions, "Todd on Parliamentary Government". Après avoir discuté les rapports qui doivent exister entre les juges et la Couronne, Todd indique dans cinq ou six paragraphes la procédure à suivre quand il s'agit d'accusations portées contre les juges. Je n'ai pas besoin de lire le premier paragraphe, mais je lirai le second :

2. Il est aussi manifeste que l'action du parlement pour la démission d'un juge peut prendre naissance de différentes manières. Elle peut être provoquée par des accusations mises devant la Chambre des communes par un député parlant de son siège, énumérant les cas d'inconduite dont a été coupable le juge dont on se plaint ; ou, elle peut être la suite d'une enquête préliminaire—par commission royale, à la demande du gouvernement ou de l'une ou l'autre des chambres du parlement, ou par un comité spécial de la Chambre—sur la conduite suivie dans l'administration de la justice——

M. l'Orateur, j'insiste sur les mots "conduite dans l'administration de la justice".

——de la personne visée ; ou elle peut être la conséquence d'une requête présentée à la Chambre par une ou plusieurs personnes ayant à se plaindre d'un juge ; pourvu qu'aucune requête ne puisse être reçue par l'une ou l'autre chambre de nature à jeter du discrédit sur le caractère ou la conduite des cours de justice, bien qu'on puisse toujours invoquer l'intervention du parlement par requête pour obtenir le redressement d'un grief particulier dans aucun cas en se servant des moyens prescrits par la loi. Et l'on ne peut permettre qu'une requête s'attaquant à la conduite d'un juge demeure sur le bureau de la Chambre si dans un délai raisonnable, quelque député ne prend l'initiative d'inviter la Chambre à disposer des accusations qui y sont contenues.

3. Sans perdre de vue la responsabilité générale du ministre de la Couronne pour la bonne administration de la justice dans tout le Royaume.——

Je recommande ces paroles à l'attention du chef du gouvernement et de ses partisans, vu une question soulevée l'autre jour dans cette Chambre, à savoir : la question de la responsabilité du gouvernement dans la législation des communes.

—— et sans perdre de vue le devoir qui leur incombe de préserver les dispensateurs de la justice d'attaques injurieuses ou d'accusations calomnieuses, avant de consentir à aucune demande d'enquête parlementaire concernant la conduite d'un juge—ou même à la réception d'une enquête contenant des plaintes sur la conduite d'un juge et ne demandant pas son renvoi d'office conformément aux dispositions du statut, ou ne contenant pas de motifs valables pour justifier une telle procédure—les ministres doivent eux-mêmes s'être enquis des sujets de plainte et être prêts soit à s'opposer à l'intervention du parlement dans cette instance particulière, soit à faciliter cette intervention.

4. Que la Chambre des communes ne doit pas prendre l'initiative de porter des accusations incriminant quelqu'un et que les ministres de la Couronne ne doivent pas approuver telle ligne de conduite à moins que ces accusations ne reposent sur une base bien arrêtée ; et dans le cas d'un juge, ces accusations ne doivent pas être prises en considération, si elles n'allèguent pas une inconduite suffisante pour justifier son renvoi d'office si elles étaient prouvées.

Mais il n'importe pas que cette conduite ait été le résultat de l'exercice blâmable de ses fonctions judiciaires ou qu'elle ne puisse lui être attribuée qu'à lui-même comme individu, pourvu qu'elle ait été de nature à le rendre impropre à l'accomplissement, d'une manière honorable, de ses fonctions judiciaires.

Voici le sens du dernier paragraphe : Que le parlement n'est pas restreint aux cas de fautes dans l'administration de la justice, mais que si le caractère et la vie intime d'un juge sont mauvais, le parlement a droit de s'en enquérir et de renvoyer ce dernier en conséquence. Ces règles s'appliquent aux délits, à ce qu'on peut appeler des "délits judiciaires." Si le très honorable ministre avait pris la peine de consulter les autorités sur lesquelles M. Todd se base et qui servent aussi de fondement aux propositions que je viens de rapporter, il aurait vu que ces autorités, à l'exception d'une seule, ne se rapportent pas à des délits commis par un juge en tant qu'individu.

Dans ce cas particulier, la procédure a été différente et le mode d'action invoqué par le premier ministre n'a pas été suivi. Le cas qui nous a été soumis est un cas exceptionnel et je citerai la seule autorité qui s'y rapporte, à mon sens. Il ne semble pas que Todd en ait parlé, mais je suis au courant des circonstances de ce cas et je puis en donner la date d'après la Biographie de Lord Westbury par Nash.

La difficulté qui se présente, dans le cas actuel, consiste, pour ainsi dire, dans les deux personnalités d'un juge, l'une politique, l'autre judiciaire. Cette Chambre qui a le pouvoir de s'enquérir de la conduite de toute personne exerçant des fonctions publiques, peut examiner les fautes qu'elle a commises dans l'exercice de ces fonctions, sans tenir compte des dispositions de la loi concernant sa personnalité judiciaire, si le délit est politique.

Comme preuve de cette affirmation, je citerai le cas de lord Westbury qui, comme tous le savent, était le lord chancelier d'Angleterre, la plus haute dignité judiciaire de l'empire britannique. Ce poste lui donnait à remplir deux fonctions—le devoir comme juge d'entendre les causes en appel devant la cour de Chancellerie et devant la Chambre des lords, et la fonction politique qui lui incombait, comme membre de l'exécutif. En tant que lord chancelier suprême, il disposait d'un patronage considérable, et dans l'exercice de ce patronage, fut l'occasion d'un scandale qui fut porté à la connaissance de la Chambre des communes.

Considérons la conduite de la Chambre des communes d'Angleterre relativement à lord Westbury. Son cas et le cas du juge Dugas sont exactement semblables. Dans le juge Dugas, nous avons un homme réunissant en lui deux personnalités—d'abord celle de juge, et, en second lieu, celle de fonctionnaire politique. Dans le cas de lord Westbury, il y avait deux fonctionnaires—le juge suprême de l'empire britannique et le fonctionnaire du gouvernement exécutif. Que se passa-t-il quand l'affaire vint devant la Chambre ? Elle fut soulevée de la façon suivante : J'ai obtenu la date dans l'histoire de Nash, puis j'ai consulté les "Débats" et je me suis procuré les faits à la source primitive.

Le 15 mai, un M. Farrand interpella le procureur général, dans l'enceinte parlementaire, à propos de la démission d'un M. Wilde à qui lord Westbury avait demandé de démissionner afin de nommer son fils au poste devenu vacant. La réponse à cette interpellation fut donnée le 15 mai. Farrand posa d'autres interpellations le 16 et demanda qu'une certaine lettre écrite à lord Westbury fût déposée sur le bureau de la Chambre. Ce qui fut fait.

Eh bien ! remarquez que sans avoir communiqué avec lord Westbury, M. Farrand, le 19 mai, mit sur l'ordre du jour un avis portant que le 23 mai, il proposerait la nomination d'un comité du parlement chargé de s'enquérir des scandales concernant lord Westbury. Le 23 mai, il fit sa motion. Lord Palmerston, qui était alors le chef du gouvernement, déclara que le gouvernement n'avait aucune objection à disposer sans délai de la motion. Elle fut débattue, mais personne ne s'y opposa. En conséquence, le jour même la motion fut adoptée à l'unanimité par la Chambre, et un comité d'enquête fut nommé. Ce dernier se mit à l'œuvre et fit un rapport qu'il soumit à la Chambre le 3 juillet—et je dois dire ici, pour l'édification de cette Chambre, que lord Westbury fut complètement exonéré de toute action personnelle qu'on avait dit entachée d'inconvenance. Le comité crut cependant qu'il n'avait pas exercé sur les affaires de son département la diligence à laquelle il était tenu comme chancelier. Et après cette critique bénigne de sa situation, lord Palmerston pensa, après un vote hostile de la Chambre, que lord Westbury devait se démettre de ses fonctions comme chancelier et en conséquence, ce dernier se démit de ses fonctions le 4 juillet 1865.

L'attitude prise par le premier ministre ne cadre aucunement avec ce précédent qui est le seul précédent véritable que je connaisse dans les annales parlementaires anglaises. Le très honorable premier ministre a cité des cas où la personne est un juge et où l'action dont on se plaint a été faite soit dans l'exercice de ses fonctions judiciaires, soit en sa quaalité de juge, soit en sa qualité d'homme privé.

De plus, aux termes de la procédure énoncée par M. Todd, le gouvernement a fait preuve de lenteur ; lorsqu'un honorable représentant, de son siège en ce parlement, fait des critiques sur la conduite d'un juge dans l'exercice de ses fonctions, c'est le devoir du Président de l'empêcher immédiatement de parler. C'est le devoir du représentant qui a l'intention de porter des accusations d'en parler au gouvernement, de lui faire connaître la nature des accusations qu'il veut porter, et de lui donner copie des accusations, de façon à ce qu'il puisse les prendre en délibération et en faire part au juge. Quand le représentant l'a fait, il peut soumettre sa mesure ou sa requête à la Chambre, ou bien la déposer, de la manière ordinaire. Même si la proposition du gouvernement est

bien fondée, il est néanmoins permis de proposer cette requête et de la discuter.

Dans cette conjecture, d'après un principe sans précédent, le gouvernement tente d'empêcher l'enquête. Au lieu de repousser l'enquête sous le prétexte que la ligne de conduite suivie par l'honorable député de Pictou est inconstitutionnelle, les ministres devraient bravement faire face à ces accusations. Ils doivent savoir qu'elle n'est pas seulement constitutionnelle, mais encore qu'elle est absolument semblable à celle suivie dans la cause de lord Westbury, qui constitue un précédent très récent.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries a fait allusion à une autre question, en réponse à la déclaration de l'honorable député de Pictou, qui se plaignait de ce que dans l'enquête faite par M. Ogilvie, l'on n'a pas donné aux témoins des garanties suffisantes à l'effet qu'ils ne seraient pas incriminés. En réponse à cela, le ministre de la Marine et des Pêcheries est devenu très excité. Il a pris l'attitude d'un hâbleur et dans les termes les plus forts de la déclamation agressive il a attaqué l'honorable député de Pictou parce que ce dernier a fait une déclaration qu'il savait, a prétendu le ministre, être inexacte. Maintenant, M. l'Orateur, la déclaration même de la commission, que le ministre de la Marine et des Pêcheries a lue, réfute son assertion. M. Ogilvie a dit aux témoins qu'aucune des déclarations qu'ils pourraient faire ne pourrait servir contre eux au cas où ils seraient poursuivis. Où trouver de l'immunité dans cela ? Cela ne leur garantit pas qu'ils ne seront pas incriminés, mais que les témoignages qu'ils donneront ne pourront pas servir contre eux. Que voulait-on ? Est-ce que tous les avocats pratiquants ne savent pas, que dans neuf cas sur dix ce qu'on ne veut pas que nos adversaires sachent, ce sont exactement les faits que l'on aurait pu tirer des témoins comme ceux qui ont comparu devant M. Ogilvie, au moyen d'un contre-interrogatoire ? Ainsi, l'immunité garantie par lui n'en était pas une du tout. Ce qu'il fallait aux témoins, c'était la garantie qu'ils ne seraient pas incriminés, ce qui ne pouvait leur être accordé qu'en vertu d'une des prérogatives de la Couronne, celle du pardon.

Je n'occuperai pas la Chambre plus longtemps, excepté pour dire que ces accusations sont très graves et que lorsque j'ai entendu la réponse du ministre de l'Intérieur, et je dois dire que j'ai admiré le discours calme et énergique qu'il a fait, l'astuce avec laquelle il a joué des faits et aussi la manière très rusée et très délibérée avec laquelle il a reconnu ce qui lui a paru être les points faibles de la cuirasse de l'honorable député de Pictou ; j'ai regretté qu'il ne se soit pas décidé à combattre les points principaux de l'accusation, et qui contiennent ce sur quoi le pays veut être éclairé. Le peuple ne tient pas à être instruit de ces distinctions constitutionnelles mais il y a une chose dont il veut s'instruire et c'est la question de savoir si les choses sont ou non corrompues, en ce qui concerne le Yukon. Il est de l'intérêt des honorables ministres eux-mêmes, de celui surtout du ministre de l'Intérieur, s'il a la conscience pure, s'il n'y a rien que l'enquête la plus sévère puisse faire connaître, dont il puisse rougir, de faire une enquête indépendante, qui serait de nature à convaincre tous les habitants du Canada.

M. BERGERON : Il devrait demander cette enquête.

M. POWELL : Certainement. Toute personne qui sentirait la force de son innocence, " dont la force est décuplée parce que son cœur est pur " rechercherait l'enquête la plus complète et la plus impartiale, de façon à ce que sa réputation pût être lavée des taches qu'y auraient faites ses ennemis, politiques ou autres. Le ministre de l'Intérieur le devrait, surtout, lui qui est l'un des gardiens de l'honneur du Canada—car je crois, comme lui, que l'honneur d'un pays tient à ses hommes politiques, devrait voir à ce qu'il ne soit pas souillé et à ce que le gouvernement dont il fait partie puisse démontrer à l'univers qu'on ne peut pas lui appliquer ces accusations graves, qui ont été si largement disséminées d'un bout à l'autre du monde civilisé et qui, à tort ou à raison, sont crues par le plus grand nombre des hommes.

M. NICHOLAS FLOOD DAVIN (Assiniboïa-ouest) : Avant que l'on ait pris une décision sur cette question, je désire en dire quelques mots afin d'expliquer la raison de l'opinion que je vais donner. L'honorable ministre de l'Intérieur s'est exprimé, je crois le mieux qu'il le peut. Je ne crois pas que j'aie entendu de sa part un discours plus habile, et le très honorable premier ministre s'est élevé jusqu'aux régions de l'éloquence qu'il sait si bien atteindre. Mais je vois que ces honorables ministres ont porté toute leur attention sur les termes de la mesure proposée par l'honorable député de Pictou, et comme le très honorable premier ministre a établi ce qui lui a paru être un point très fort quant à la forme, je me lève pour indiquer à tous les honorables députés qui ont pu être impressionnés par les raisons du premier ministre, que je crois que mon honorable ami s'est donné ces raisons prématurément. Il a prétendu que cette mesure était inconstitutionnelle parce qu'on y attaquait un juge, et il a été jusqu'à dire que l'on ne pouvait pas attaquer un juge de cette manière en cette Chambre. Supposons pour les besoins de la discussion que l'honorable député de Pictou ait attaqué le juge Dugas ; je crois que l'honorable premier ministre s'est trop pressé de conclure et je vais lui en donner mes raisons brièvement. L'attitude que vient de prendre l'honorable député de Westmoreland (M. Powell) à savoir que l'on peut dédoubler un person-

nage, un juge par exemple, et l'incriminer soit en sa qualité de juge, soit en sa qualité de membre du Conseil Exécutif, est juste ; mais, en supposant que l'on puisse faire cette distinction, empêchera-t-on les membres de cette Chambre de discuter la conduite d'un juge ou même de l'accuser ? J'admettrai, cependant, que l'on ne peut pas accuser un juge en sa qualité de juge. Un député l'a fait déjà, toutefois, car je me rappelle qu'en 1894 le député de l'Islet, qui est maintenant ministre des Travaux publics, a accusé le juge Bossé, dans les termes les plus énergiques, d'avoir même accepté des pots de vin de M. McGreevy et d'avoir mal agi en sa qualité de juge ; il a aussi porté contre le juge Ouimet des accusations très graves. J'ai dit, alors, et je le soutiens encore, que la conduite du ministre des Travaux publics était répréhensible, et feu M. Dalton McCarthy a parlé ainsi :

J'avais l'intention de faire quelques remarques, précisément dans le même ton que celles formulées par l'honorable préopinant. Mais je ne voudrais pas me servir d'expressions aussi sévères que celles-là. Je ne stigmatiserai pas comme honteuses les délibérations auxquelles nous assistons en ce moment ; je dirai qu'elles sont extrêmement pénibles.

Lorsque l'honorable député de l'Islet (M. Tarte), qui est maintenant le ministre des Travaux publics, a attaqué la magistrature de Québec, qui est-ce qui l'a appuyé ? Je ne crois pas que le premier ministre, pour me servir de son expression par rapport à une autre personne, voudra méconnaître l'autorité du membre du parlement auquel je fais maintenant allusion ; le très honorable premier ministre a dit, alors :

Je n'ai pas l'intention, à cette époque avancée de la session, de soulever un débat sur la conclusion à laquelle l'honorable ministre a jugé à propos d'en venir, au sujet des accusations formulées par l'honorable député de L'Islet. La session est beaucoup trop avancée pour que nous nous attardions à discuter la question dans la pleine mesure où il serait possible de le faire. C'est le privilège indéniable, que dis-je, c'est le droit de tout membre du parlement de formuler ici les accusations qu'il croit devoir porter contre tout citoyen canadien, quel que soit son rang dans la hiérarchie sociale.

L'autorité du très honorable ministre qui dirige cette Chambre aujourd'hui, annule celle du très honorable premier ministre, aujourd'hui. Il me semble qu'il s'est exprimé avec trop d'énergie. Je ne crois pas que cela puise être admis, surtout lorsqu'on l'oppose à lui-même ainsi que je l'ai fait en lisant ses remarques, à l'effet que c'est le privilège évident, le droit même, de tous les membres de cette Chambre, d'accuser n'importe qui, que sa position soit élevée ou non. Le discours du ministre de l'Intérieur est, comme je l'ai dit, très habile. Il m'a fait l'effet de l'être trop. Il a cru trouver, et il l'a fait, l'occasion de faire des objections d'une nature populaire à la forme de la mesure et à certaines parties de cette mesure. Il s'est contenté de soulever des points subtils. Il y a évidemment une erreur dans l'extrait de ce rapport numéro 83. Il pourrait y avoir d'autres points, auxquels je serais opposé, par exemple. Mais quand il s'agit de décider si l'on doit faire une enquête plus complète, sont-ce là des choses qui pourraient absoudre ceux qui voteront contre cette mesure ? J'avoue que je ne vois pas que la proposition du ministre de l'Intérieur, à l'effet qu'il faut voter en faveur de tout ce qui est contenu dans cette mesure, si l'on vote à ce sujet, soit fondée ; je suis d'avis que tout ce pour quoi nous votons en l'appuyant, c'est une enquête complète et décisive. En appuyant cette mesure, comme je le ferai si je suis en cette Chambre, je ne me figure pas que je me prononce en faveur de tout ce qu'elle contient. Je pourrais même dire que je n'approuve pas les termes de cette mesure—peut-être à tort, car je crois qu'en vertu de son expérience et pour d'autres raisons, mon honorable ami, le député de Pictou, peut formuler une mesure de cette nature mieux que je ne pourrais le faire. Cependant, je n'aurais pas, moi-même, formulé cette mesure de cette manière. Mais une objection de cette nature pourrait-elle m'autoriser à la désapprouver ? Je ne le crois pas. Voici pourquoi : le premier ministre lui-même a admis qu'il était nécessaire de répondre minutieusement à ces accusations. Vu ceci et l'opinion de M. Ogilvie, et les clameurs de centaines de gens à l'effet que l'enquête de M. Ogilvie a raté, comment pouvons-nous désapprouver une mesure dans le but d'obtenir une enquête plus complète, sous prétexte qu'elle contient des détails qu'individuellement nous n'approuvons pas ? L'enquête Ogilvie a raté. Elle ne pouvait pas avoir d'autre effet, au Yukon. Elle n'aurait réussi nulle part, parce que ce qu'il fallait, c'était une enquête inquisitoriale, le droit de faire venir les personnes et les documents ; le droit et l'ordre de commencer les recherches et le droit de payer les témoins. Je me suis permis précédemment de faire allusion au précédent établi par la commission du chemin de fer Canadien du Pacifique. J'en parle maintenant plus volontiers parce qu'il y a été fait allusion—mais par erreur—de la part de mon honorable ami le ministre de l'Intérieur. C'est là une enquête d'une nature inquisitive. La commission était composée de trois personnes—le juge Clarke, M. Miall et M. Keefer. Elle a siégé ici, à Ottawa, s'est transportée à Winnipeg, et ailleurs, je crois.

On a adressé des assignations à Pierre et à Jacques, à tous ceux qu'on croyait pouvoir fournir des renseignements sur ce qui faisait l'objet de l'enquête, et on est ainsi parvenu à s'enquérir à fond de tous les faits. Pourquoi ne pas s'inspirer de ce précédent ?

Le ministre de l'Intérieur dit que l'institution de cette commission visait à l'examen des actes des adversaires du gouvernement de sir John A. Macdonald.

Cette commission, je l'ai ici ; les soixante-douze contrats et autres questions qu'on lui

a fait étudier, dépendaient autant du gouvernement conservateur, que du gouvernement McKenzie, et il a été accordé une égale attention à tout ce qui s'est présenté. Nous avons examiné sir Charles Tupper pendant quatre ou cinq jours sur ses rapports avec le chemin de fer Canadien du Pacifique. Quant à feu John Henry Pope, qui était ministre des Travaux publics, ayant refusé de comparaître, il reçut un écrit où on le priait poliment de ce faire, puis vu la persistance de son obstination, je lui fis porter moi-même, par le shériff Powell, une assignation qui l'a déterminé à se rendre, et nous a valu de pouvoir le soumettre à son tour, à un sévère examen.

Comme l'a dit mon honorable ami de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper), la commission ne comportait pas d'instructions ; elle était conçue dans les termes les plus généraux ; elle disait tout bonnement qu'on allait s'enquérir des actes qui avaient rapport au chemin de fer Canadien du Pacifique et qui avaient pu se produire jusqu'à la date de la commission même.

A propos, voici ce qui m'est arrivé un jour: m'en revenant du club Rideau, avec sir John Macdonald, je lui demandai : mais la commission a-t-elle un objet particulier ? Elle me semble embrasser bien de la matière, et je crains que l'enquête ne dure jusqu'à 1900. Il me répondit : votre commission, la voici : faites votre enquête sans crainte, ni faveur, ni affection, et sans regarder sur le corps de qui vous passez. C'est ainsi que s'est faite cette enquête, et c'en est une comme celle-là, qu'il nous faut aujourd'hui. Si nous ne l'avons pas telle que l'exige la seconde partie de la résolution, tout le pays, tout le parti du très honorable ministre (sir Wilfrid Laurier) lui-même, va se trouver désappointé. En disant que si cette enquête ne donne pas satisfaction, on en fera une autre et qu'on prouvera tout, le premier ministre admet lui-même qu'il y a de quoi s'enquérir. — l'Orateur, le peuple est mécontent, et une des raisons, comme une des preuves de ce mécontentement, c'est qu'il est revenu de Dawson des gens qui n'avaient pu se procurer les témoins nécessaires à leur cause. Des hommes importants m'ont écrit qu'ils avaient quitté Dawson sans rendre leur témoignage, et sans comparaître devant M. Ogilvie, comme ils auraient été heureux de le faire, s'ils avaient pu croire que l'enquête serait complète. J'ai même reçu une lettre d'un parisien dont il me suffirait de mentionner le nom pour faire voir à cette Chambre que c'est un homme respectable. Comme cette lettre, datée du 29 mars, 1899, est écrite en français, je vais la traduire. Son auteur m'y remercie d'avoir parlé du Yukon en cette Chambre autant que je l'ai fait, il m'assure qu'on approuvera entièrement ce que j'ai dit, et se déclare prêt à comparaître devant une commission telle que j'ai déclaré la vouloir, et telle que la demande mon honorable ami (sir Charles Hibbert Tupper) par sa motion. Il finit par se déclarer prêt à comparaître et à rendre témoignage devant une commission qui ferait une enquête complète comme j'ai dit qu'il en fallait une. Je ne veux pas dire le nom de ce gentleman, mais je montrerai confidentiellement sa lettre à quiconque désirera la voir. Des lettres de ce genre, il y en a des douzaines. Quelle que soit l'opinion du gouvernement par rapport à la forme de cette motion, je ne vois pas pourquoi il refuserait de se rendre au désir du pays, et d'accorder une enquête qui règlerait péremptoirement la question dont il s'agit. L'insuccès de celle qui a déjà eu lieu est attribuable à son caractère même, autant qu'à l'impossibilité où l'on s'est trouvé de faire la preuve de faits postérieurs à une certaine date du mois d'août, et aux difficultés qui contribuaient à faire avorter, même la preuve des faits antérieurs à cette date. Amis comme adversaires admettront—de fait, le seul qui s'y refuse, c'est le ministre de l'Intérieur—qu'il est impossible de satisfaire la conscience publique par une enquête dont le président n'aura qu'à dire, selon l'ordre qu'il en aura reçu : "Je suis prêt à entendre la preuve qu'on voudra bien offrir." Certaines parties du discours de l'honorable ministre justifient les paroles de mon honorable ami de Bruce (M. McNeill), en ce sens que l'honorable ministre semble y indiquer qu'il ne croit à l'existence d'aucun mal là-bas. Il exonère M. Wade, il exonère M. McGregor. Un homme parfaitement respectable m'a écrit au sujet de cette affaire-là ; je ne lirai pas sa lettre, mais je la tiens à la disposition de tous ceux qui voudront en prendre connaissance. M. Wade et M. McGregor ont avoué avoir violé l'arrêté ministériel, et cependant, on rapporte de Dawson que, aux yeux de M. Ogilvie, M. Wade est parfaitement innocent. Je le répète, je n'avais pas l'intention de parler, j'espérais qu'on voterait de bonne heure, ce soir, mais le très honorable premier ministre ayant cru devoir soulever un point de droit constitutionnel, j'ai cru, moi, devoir invoquer sa propre opinion contre lui-même.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : Je n'entends pas discuter la résolution d'une manière générale, mais limiter mes observations à ce qui y est dit par rapport au ministère des Postes. Cependant, je me permettrai de parler un plus au long d'une certaine partie de l'acte d'accusation, si toutefois, il mérite qu'on l'appelle ainsi, ce que n'admettent, ni l'honorable député qui vient de prendre son siège (M. Davin), ni certains autres membres de cette Chambre. Les accusations générales peuvent se diviser en deux classes : l'une, qui a trait aux ministres et l'autre, aux employés des ministères. La plus sérieuse est, naturellement, celle qui a trait aux ministres et l'on admettra facilement que l'accusation la plus grave de toute, c'est celle qui s'adresse au ministre de l'Intérieur par rapport à la location de terrains

miniers. Or, l'ancien ministre de la Justice déclare dans sa résloution, qu'on l'informe qu'il a raison de croire et qu'il croit que, si on le lui permet, il prouvera péremptoirement les accusations mentionnées à la page 540, savoir : Que les Philp et Cameron ont demandé et obtenu des concessions de terrains miniers. Vu ce qui est arrivé, l'honorable député persiste-t-il dans sa prétention ? Avec une franchise que la Chambre ne peut manquer d'apprécier, l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin), a admis que cette partie de l'accusation avait absolument raté. Je ne puis passer des observations de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest, à un autre point, sans dire combien j'ai été frappé de la franchise qui les distingue, sachant surtout que, en général, le ministre de l'Intérieur et lui, ont, sur les questions publiques, des opinions si différentes. En traitant cette question comme il l'a fait, il a fait preuve de bon goût.

Mais je reviens à l'ancien ministre de la Justice. Comme homme d'honneur, comme membre de cette Chambre, persiste-t-il dans sa résolution, ou s'il en retire cette partie-là ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre fait-il cette question pour avoir une réponse ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je vais fournir à l'honorable député l'occasion de répondre. Vu la lumière qui s'est faite sur toutes ces questions depuis le commencement de la discussion, persiste-t-il à dire, comme il le dit dans sa résolution, qu'il est informé, qu'il croit, et peut prouver, s'il en est mis à même, que les Philp et les Cameron ont obtenu les concessions mentionnées à la page 540 ?

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Si l'honorable ministre (M. Mulock) veut bien reprendre son siège pour un moment, je vais le lui dire. Je ne veux pas discuter, je veux seulement avoir le grand plaisir de répondre à la question. Le directeur général des Postes est le premier qui ait été assez bon de me faire pareille question concernant cette affaire. Cette déclaration, telle qu'elle apparaît dans la résolution, est tout à fait exacte. Je n'avais jamais cru qu'on me supposerait l'intention de cacher quelque chose. L'honorable ministre de l'Intérieur m'a taxé d'ignorance et de négligence, mais ce que j'ai dit, et, je le déclare franchement à la Chambre, c'est que les termes de la résolution sont, en partie, inexacts. Le rapport dont j'ai parlé, et qui est sur le bureau de la Chambre, ne démontre pas que tous ceux qui ont demandé ces concessions, les aient obtenues ; mais supposez que je serais entendu devant cette commission, et qu'ensuite, il serait fait un rapport démontrant que, de fait, on n'a pas fait droit à toutes ces demandes, alors, ce que je prétendrais, ce serait que ce rapport, qui fait voir les demandes des Philp et de M. Cameron, avocats associés du ministre, fait voir également qu'ils ont obtenu un contrat de dragage, et que M. Philp a écrit à un gentleman de ma connaissance, que l'honorable ministre de l'Intérieur et le major Walsh avaient tous deux des intérêts dans ce contrat. Je ne pouvais pas dire plus, car je ne savais pas si c'était vrai, bien qu'on m'en eût directement informé. Je ne crois pas abuser de la faveur qu'on m'accorde ; pourtant, je dirai que la question se résume, en grande partie, à ce que M. Philp s'est désigné lui-même de cette manière dans le rapport, que MM. Philp et Cameron paraissent, d'après le rapport, avoir obtenu un contrat de dragage et que M. Philp a déclaré que le ministre de l'Intérieur et le major Walsh y avaient tous deux des intérêts, mais que, pour cause, leurs noms n'y figuraient pas. N'aurais-je prouvé que cela, et quand même le rapport produit, et dont il est ici question, ne ferait pas voir qu'il y a eu plusieurs demandes de rejetées, il ne faudrait pas dire que j'ai énoncé dans ma motion une accusation frivole et fausse. L'explication, la voilà, et je ne la crois pas extravagante.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si loin que l'honorable député soit allé, je ne pense pas qu'il ait encore complètement réussi à justifier son procédé.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : C'est là, matière d'opinion.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est ce que je pense. Il y a beaucoup de différence entre un contrat de dragage et un grand nombre de baux miniers.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Non, pas en ce qui concerne cette accusation-ci.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député vient d'avouer qu'il doit nécessairement manquer de prouver cette accusation importante qui figure dans la résolution.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je suis en état de prouver cette accusation, en substance.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cette accusation doit absolument rater. La manière dont elle est énoncée mérite la plus sérieuse critique. Je puis, peut-être, concevoir le sens que l'honorable député désire qu'on y attache, mais on ne peut prêter ce sens-là aux termes dont il s'est servi, savoir : que l'honorable ministre de l'Intérieur a abusé de sa position, qu'il s'est rendu coupable d'abus de confiance, et qu'il a profité, de quelque manière, de l'octroi de baux qui n'ont jamais été accordés, mais, supposé qu'ils l'eussent été, l'honorable député n'a pas assez de franchise, ni assez de courage pour porter une accusation sur le sens de laquelle il n'y ait pas à s'y méprendre.

Il énonce tout simplement deux propositions, et demande au peuple de statuer qu'elles doivent nécessairement mener à certaines conclusions. Ce n'est pas de cette manière qu'un député doit en traiter un autre. Si l'on veut porter contre un député une accusation susceptible de le ruiner dans l'opinion publique si on la prouve, il faut, pour l'accusé, comme pour l'accusateur, que cette accusation soit conçue dans la franchise, et en des termes qui ne prêtent pas à l'équivoque.

Le preuve même de toutes ses allégations n'aurait pas conduit l'honorable député à la conclusion qu'il semblait vouloir faire accepter au peuple. S'il entend accuser l'honorable ministre de l'Intérieur d'avoir abusé de sa position et de la confiance qu'on avait mise en lui, et d'avoir commis ou laissé commettre des actes de malversation, dans l'exercice de sa charge, certes il pouvait formuler son accusation en des termes clairs et précis. Ainsi, l'honorable député s'expose gravement à passer pour manquer de cette sincérité et de ce courage qu'il s'est attribués relativement à cette affaire. Comme je l'ai dit, je n'entends pas traiter la question d'une manière générale, mais seulement dire quelques mots de cette partie de l'acte d'accusation qui a trait au ministère des Postes. Voici la teneur de la résolution :

Que l'honorable directeur général des Postes s'est rendu coupable de négligence grossière dans l'administration du département des Postes, et que de 1896 à 1899, non seulement il n'a pas pourvu à l'établissement d'un service postal convenable au Yukon, mais au contraire y a nommé des fonctionnaires ineptes, incapable et corrompus, et y a établi un service si incomplet et si défectueux, qu'une partie considérable de la société, savoir : les habitants de Dawson, territoire du Nord-Ouest y a souffert de grands inconvénients et y a subi des pertes d'argent considérables. Que F. Harper était directeur de la poste à Dawson City et avait donné à une compagnie connue sous le nom de "The Yukon Mail and Delivery Company" le droit exclusif de distribuer les lettres.

Voilà toutes les allégations que je trouve. Quant à la première accusation, que le directeur général des Postes était coupable de négligence grossière relativement à l'administration de son département, je ferai remarquer à l'honorable député que sa plaidoirie pèche à cet égard. Si l'on veut limiter l'accusation à la négligence grossière en ce qui concerne le Yukon, il aurait fallu le dire, mais on ne le dit pas, quoique d'autres parties du paragraphe aient rapport au Yukon. L'accusation, c'est que le directeur général des Postes s'est rendu coupable de négligence grossière dans l'administration de son département. Il me faut deviner si cela se rapporte bien au Yukon seulement. Je voudrais savoir si c'est bien là la forme à donner à une acusation, car dire tout simplement que le directeur général des Postes est coupable de négligence grossière dans l'administration de son département, quand les ramifications de ce département embrassent tout ce vaste pays, c'est faire une allégation si vague, si indéfinie, qu'elle ne mérite pas l'attention.

La résolution de l'honorable député contient, je suppose, toutes les particularités qu'il croit connaître. Or, il m'accuse de n'avoir pas, de 1896 à 1899, fourni au Yukon le service postal qu'il fallait. Voilà une date. Quels sont les faits ? On n'a ni prétendu, ni tenté de fournir ce service au Yukon dans la première partie de l'année 1896, et personne ne saurait s'en plaindre, car le gouvernement n'a établi, au Yukon, les diverses branches du service public, que quand la fièvre de l'or a éclaté, et l'été de 1897 battait alors son plein.

Certains explorateurs sont parvenus à s'y rendre ; dans l'hiver de 1896-97, il s'est mis à circuler des rumeurs, et dans ce même hiver, la police a essayé d'y apporter la malle. A cette époque, on voyageait peu ou point à travers les passes ; il s'y produisit une avalanche, les sacs de la malle furent engloutis sous la neige, et on ne put les retrouver qu'au printemps de 1897 ; ni la police, ni aucune puissance humaine n'auraient pu prévenir cet accident. On a confié la malle à la police à cheval, et ce n'est pas une question à soumettre aux juges, mais une question que n'importe quel homme de sens peut décider, que celle de savoir s'il était plus judicieux de confier la malle à la police, qu'à n'importe qui. J'ai pensé, dans le temps, que c'était là ce qu'il y avait de mieux à faire, et je le pense encore. Personne ne dira que, jusqu'à ce que le pays fût mieux connu, et pût offrir plus de facilité au transport de la malle, il ne valait pas mieux en confier le soin à la police à cheval. Il n'est pas besoin d'un tribunal de juges, il n'est pas besoin de preuve pour décider cela. La police s'est bien acquittée de sa tâche, et si elle n'a pas fait mieux encore, je me demande qui l'aurait bien pu. Cette tâche, la police a eu tous les secours du service public pour la bien remplir ; elle présentait des difficultés à nulles autres pareilles sur terre, puisqu'il fallait pénétrer jusque dans les régions arctiques, à des milliers de milles de distance du siège du gouvernement. Je ne crois pas que nulle part au monde, il puisse y avoir, dans les mêmes circonstances, un service postal aussi efficace que celui du Yukon. Aussi longtemps qu'il me paraîtra sage de le faire, je laisserai le soin de ce service à la police à cheval.

M. WALLACE : Quels étaient les termes de l'arrangement intervenu entre le gouvernement et la police à cheval ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Tout d'abord, la police à cheval a essayé de transporter la malle une fois par mois ; plus tard, quand elle eut bâti ses huttes, augmenté son effectif, et qu'elle eut ajouté l'escorte de chiens nécessaire, elle s'est mise à faire ce trasport tous les quinze jours. L'année prochaine, nous pourrons peut-être avoir la malle une fois par se-

maine. On allègue dans l'acte d'accusation, que M. Harper, directeur de la poste à Dawson City, avait donné à la Compagnie de délivrance de la malle et de l'express du Yukon, le droit exclusif de délivrer la malle à Dawson. On m'a fait en cette Chambre, une question à ce sujet ; elle paraît dans les journaux du 27 mars, et si cette question expose exactement ce qu'on dit être arrivé, je puis la lire, afin d'expliquer qu'est-ce que c'est qui est arrivé :

LA POLICE À CHEVAL DU N.-O.,

DAWSON, 23 août 1898.

A quiconque cela pourra concerner :—La Compagnie de délivrance de la malle et de l'express du Yukon va tenter d'établir un service pour la distribution de la malle dans la ville de Dawson. Elle s'est adressée à moi à ce sujet, et j'ai consenti à l'aider par tous les moyens possibles, en lui confiant des lettres pour ceux qui désireraient profiter de ce service à peu de frais. Libre à tous de recevoir leurs lettres par ce canal ; ce service n'a pas d'autre objet que le bien public. Comme la distribution des lettres de cette manière fera faire à cette compagnie beaucoup de dépenses, je lui ai donné, à elle seule, le droit de les distribuer, pour le moment.

FRANK HARPER,

Directeur de la poste, Dawson.

M. Frank Harper est inspecteur de la police à cheval, il a été nommé par l'administration précédente. Quand nous sommes arrivés au pouvoir, il était à l'emploi du gouvernement, depuis dix ans, et il y est encore. Il n'était pas directeur de la poste selon tout le sens du mot. On a confié la direction de la poste, au Yukon, à la police à cheval, la direction suprême de ce service au major Walsh, et subséquemment, à M. Ogilvie. Frank Harper était un des officiers de la police à cheval, et je suppose que c'est en cette qualité qu'il est devenu directeur de la poste, ce qu'il n'est plus, parce que, l'automne dernier, le département des Postes s'est choisi un directeur de la poste étranger à la police. Tout ce qui paraît être arrivé, c'est que Frank Harper, en vue de l'intérêt public purement et simplement, a annoncé aux gens de Dawson City, que si, pour recevoir leurs lettres, ils aimaient mieux se servir de cette compagnie que de se rendre eux-mêmes au bureau de poste, il essaierait à leur assurer cette commodité, dont les citoyens, d'ailleurs, n'étaient pas du tout obligés de profiter. Si, comme je le crois, ce sont là les faits, qu'est-il besoin d'une enquête pour mettre la Chambre en état de juger si, en cette affaire, M. Harper a fait preuve de sagesse et d'honnêteté ? Certes, l'honorable député (sir Charles Hibbert Tupper) n'ira pas prétendre que M. Frank Harper s'est rendu coupable de corruption lorsqu'il a pris cette mesure relativement au bureau de poste de Dawson. Il faut que l'honorable député fasse connaissance avec M. Harper. Celui-ci, à ce qu'on m'apprend, est un des officiers les plus dignes de confiance de la police à cheval du Nord-Ouest ; c'est d'ailleurs le gouvernement précédent qui l'a choisi. Comment expliquer

qu'il fût devenu indigne de confiance quand nous sommes arrivés au pouvoir, lorsqu'il était, depuis dix ans, un fonctionnaire si digne de confiance du gouvernement conservateur ? Le fait seul que ce dernier l'avait nommé, le gardait, lui faisait l'honneur de sa confiance, nous justifiait, " a priori " de le juger digne de confiance.

M. BELL (Pictou) : M. Harper est-il encore à l'emploi du gouvernement ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois qu'il est inspecteur de la police à cheval du Nord-Ouest.

M. BELL (Pictou) : Est-il directeur de la poste ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non.

M. BELL: L'a-t-on renvoyé ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'a été renvoyé pour aucune raison ni pour aucun soupçon d'inconduite. Apparemment, l'honorable député ne m'a pas écouté, quand j'ai dit que, l'automne dernier, on avait nommé, à Dawson City, un directeur de la poste étranger à la police, et qu'alors, M. Frank Harper avait dû probablement reprendre, dans la police, l'exercice de ses anciennes fonctions.

M. WALLACE : Qui a-t-on nommé directeur de la poste, à Dawson ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : M. J. J. Hartman.

M. WALLACE : D'York-nord ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il avait autrefois l'honneur de demeurer à York-nord ; c'est un homme de grande expérience, absolument respectable, et qui jouit, comme il le mérite, de la confiance du pays.

M. BELL (Pictou) : M. Harper a-t-il été destitué parce qu'il a créé ce service ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'a pas été destitué. Le changement dans la direction du bureau de poste a eu lieu l'automne dernier, et j'ai entendu parler de cette chose pour la première fois lorsqu'on a appelé mon attention sur ce point dans la Chambre cette année. Pour prouver que la police à cheval n'a pas manqué complètement de remplir son devoir, je puis dire que j'ai reçu une lettre il y a quelque temps de la part du directeur de la poste de Victoria, C.A., M. Shakespeare, qui se lit comme suit :

VICTORIA, C.A., le 19 avril 1899.

MONSIEUR,—Par les lettres que j'ai reçues et que je vous transmet sous pli, il est facile de se rendre compte que le service des malles canadiennes pour le Yukon est préféré à celui des Etats-Unis. Je reçois des lettres de cette nature presque chaque jour.

Je demeure, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

N. SHAKESPEARE,

Directeur de la poste.

Il m'envoie un grand nombre de lettres.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Est-ce que ces renseignements concernent le service antérieur à 1899, ou depuis ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cette lettre est en date du 19 avril 1899. Si l'honorable député désire prendre connaissance du contenu de ces lettres, je vais lui en lire quelques-unes. L'honorable député pourra se rendre compte par lui-même si elles se rapportent à la manière dont le service se faisait antérieurement à leurs dates, ou depuis :

CHER MONSIEUR,—Veuillez donc avoir l'obligeance d'expédier cette lettre à Dawson, car j'ai entendu dire que le service des malles canadiennes se faisait assez rapidement, et vous obligerez,

MLLE HATTIE PALMER.

HÔTEL YORK,
SEATTLE, WASH., le 10 avril 1899.

Au directeur de la poste à Victoria, C.A.

CHER MONSIEUR,—Auriez-vous l'obligeance d'expédier les lettres sous pli ? Un grand nombre de nos lettres adressées au Klondike ne se rendent pas à destination, mais on nous dit que celles qui sont expédiées par le service des malles canadien se rendent toujours,

Respectueusement,

MME O. H. HENDERSON.

Yankee-Jims, Cal., le 6 avril 1899.

SALEM, MO., le 11 avril 1899.

Au directeur de la poste, Victoria, C.A.

Mon fils, qui est au Klondike, dit que c'est le service des malles canadiennes qui est le plus sûr. Je me suis donc procuré des timbres-poste canadiens et je vous prie de vouloir bien expédier cette lettre de votre bureau, et obliger,

Votre tout dévoué,

E. B. SANKEY.

M. WALLACE : L'honorable directeur général des Postes veut-il me dire s'il existe une autre malle que la malle canadienne qui se rend à Dawson ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui.

M. WALLACE : D'où part-elle ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je parlerai de cette question plus tard. J'ai aussi une lettre de M. J. C. McLachlan, de Toronto, en date du 28 avril 1899 :

CHER MONSIEUR,—Nous nous permettons de vous transmettre sous pli une enveloppe qui a été déposée au bureau de poste de Dawson le 23 février dernier, et reçue à Toronto le 3 d'avril. Nous considérons cela comme étant une bonne preuve de l'excellence du service postal de Dawson au littoral.

Voici une autre lettre venant de l'Alaska Commercial Co :

ALASKA COMMERCIAL CO.,
DAWSON, T. N.-O., le 22 mars 1899.

MONSIEUR,—Nous prenons la liberté de vous écrire quelques mots pour vous dire ce que nous pensons de l'administration actuelle du bureau de poste à Dawson, qui est conduit de la manière la plus habile et la plus satisfaisante par M. Hartman.

Il n'y a que ceux qui ont demeuré au Yukon et qui ont été à même de faire l'expérience des ennuis qu'éprouvent ceux dont les lettres sont retardées durant des mois et même des années, qui peuvent comprendre et apprécier à sa juste valeur le soulagement apporté par un service comme celui qui est actuellement en vigueur, et qui est aussi parfait que possible dans les circonstances.

C'est la police à cheval du Nord-Ouest qui fait le service postal ici, et c'est M. Hartman qui en fait la distribution avec une rapidité et une régularité vraiment remarquables.

Nous pouvons aussi ajouter que la satisfaction est générale à Dawson.

Vos bien dévoués,

ALASKA COMMERCIAL CO.,
(Signé) Par WM. M. HAM,
Agent.

Un honorable député a fait remarquer, il y a un instant, qu'il fallait trente jours à une lettre pour atteindre Dawson. Voici une lettre qui parle de ce point :

OTTAWA, le 26 avril 1899.

A l'hon. M. MULOCK,
Directeur général des Postes.

MONSIEUR,—Relativement aux malles qui arrivent de Dawson, je m'empresse de vous dire que j'ai reçu il n'y a pas bien longtemps une lettre de mon fils qui est à cet endroit dans le court espace de 25 jours de Dawson à Ottawa.

Votre tout dévoué,

JOS. McTELLERVEY.

Je vais aussi lire à la Chambre un passage d'une lettre qui a été publiée dans le "Globe" de Toronto, le 29 avril 1899, et signée par le pasteur de l'église Saint-Pierre, laquelle se lit comme suit :

Le 20 du mois dernier, j'ai reçu une lettre de mon frère Thomas, qui fait partie d'un certain nombre de mineurs partis de Toronto, il y a un an, dans les intérêts de la Compagnie Telford. L'auteur de cette lettre travaillait à cette époque sur l'une des criques de la rivière Stewart, à 90 milles plus loin que Dawson. Comme la lettre était en date du 20 mars, il est probable qu'elle n'a pas atteint le bureau de poste le plus rapproché de cet endroit un jour ou deux plus tard. Je l'ai reçue le 20 avril au matin. Ainsi donc dans l'espace d'un mois (ou moins si l'on accorde un certain espace de temps entre la date où elle a été écrite et la date où elle a été déposée au bureau de poste), cette lettre a parcouru au moins 700 milles à partir d'une crique de la rivière Stewart pour se rendre au lac Bennett, puis 22 pour atteindre le Campement du Coucher du soleil *(Sunset Camping Ground)*, et enfin traverser le défilé de White pour de là atteindre Skaguay, toute cette distance devant être parcourue au moyen d'attelages de chiens. Elle dut ensuite franchir une distance de plus d'un millier de milles qui sépare Skaguay de Vancouver, et perdre probablement quelques jours pour attendre le départ d'un steamer. Après avoir atteint la tête de ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, il restait encore trois mille milles à franchir avant que cette lettre m'arrivât. Si l'on prend en considération la distance énorme qu'il y avait à parcourir et les difficultés extraordinaires à surmonter sur le parcours d'un tel voyage, je doute qu'un service postal dans l'univers entier soit en état d'accomplir un tour de force qui puisse être comparé à celui que je viens d'indiquer.

J'ai lu dans le "Witness", de Montréal, en date du 20 mai 1899, un extrait d'une lettre du correspondant de la "Tribune" de New-York au Yukon, lequel écrivait cette corres-

pondance dans le mois d'avril dernier ; je vais en lire une partie :

L'auteur de ces lignes a récemment fait le voyage de Dawson à Skaguay en dix-neuf jours en faisant toute la diligence possible, et avec un attelage de chiens de premier ordre, mais quelques hommes de la police à cheval et un attelage de chiens partirent quelque temps après lui de Dawson et se rendirent à Skaguay en 9 jours, avec 510 livres de matières postales, faisant en moyenne 60 milles par jour.

Pas un seul des milliers d'Américains établis sur le Yukon, à l'ouest de Dawson, sur le territoire américain n'avait reçu sa malle depuis l'été dernier, et si ce n'est ce qu'ils avaient entendu dire par les nouveaux arrivés, personne n'avait entendu dire que la guerre était finie. Depuis le mois dernier, et même depuis le mois de septembre dernier, les malles américaines ont toutes été entassées au lac Bennett. Le gouvernement américain avait confié l'entreprise du transport des malles à des personnes qui ne possédaient pas les moyens nécessaires pour faire ce service, et les citoyens de ce dernier pays en ont souffert d'autant. Il y a quelque part entre le lac Bennett et Dawson huit tonnes pesant de lettres destinées aux personnes établies sur le territoire américain. Ces mineurs qui n'ont pas reçu de nouvelles depuis longtemps de leurs familles et de leurs amis sont dans la plus grande anxiété. Ces huit tonnes pesant de lettres seraient de nature à leur enlever bien des inquiétudes, et le colonel Steele a entrepris de venir en aide à ces Américains. Il a, avec l'approbation du Gouverneur général, et du consul américain à Dawson, donné ordre à son meilleur détachement de police d'aller chercher cette malle et de la transporter à Eagle-City, sur la frontière américaine, et à partir de cette date de transporter ces malles américaines de la même manière qu'il le fait pour les malles canadiennes. Les hommes de la police à cheval transportent cette quantité énorme de matière postale appartenant aux Américains sur la glace et la neige par une température que les new-yorkais appelleraient une tempête continue.

Ce que je viens de lire est suffisant pour démontrer que le service des malles se fait aussi bien que possible, et je doute qu'il y ait moyen d'obtenir un service plus efficace. Il s'agit donc simplement de savoir si le gouvernement a bien fait de confier le service des malles du Yukon à la police à cheval. Je ne puis faire autrement que de déclarer que je suis encore du même avis que lorsque ce service lui a été confié, et je crois qu'à moins d'obtenir des garanties de la part de compagnies responsables, il ne serait pas prudent d'enlever ce service des mains de la police à cheval ; pour ma part j'hésiterais à le faire, car des entreprises privées pourraient difficilement remplir leurs obligations. J'ai l'intention de retirer graduellement le service du transport des malles des mains de la police à cheval ; de sorte que si les entrepreneurs venaient à être incapables de remplir leur contrat, tout ne serait pas irrévocablement perdu, car la part de ce service confiée aux hommes de la police à cheval pourrait dans une large mesure empêcher le public d'avoir à souffrir de cet état de choses.

M. OLIVER (Alberta) : Lorsque cette question a été soumise à la Chambre pour la dernière fois, j'ai voté contre la motion demandant une enquête judiciaire. Je me suis opposé à l'attitude prise par le proposeur de cette motion, relativement à l'enquête qui se poursuivait à cette époque, et dont le rapport nous est maintenant soumis. On a alors prétendu que cette enquête n'était pas suffisante et ne pouvait amener aucun bon résultat ; mais cette enquête était bien conduite, et nous avions raison de croire qu'elle produirait de bons résultats. L'enquête a eu lieu, le rapport a été déposé sur le bureau de la Chambre et je crois que son contenu justifie la position que j'ai prise à ce sujet.

J'ai dit à cette époque que je n'avais pas dans les fonctionnaires employés au Yukon toute la confiance que voulaient bien leur accorder certains membres de la droite. Je crois que la preuve faite devant M. Ogilvie et son rapport sur cette enquête confirment ce que j'ai dit dans cette circonstance, et confirment aussi les rapports que nous recevions de temps à autre du Yukon, concernant la conduite des fonctionnaires publics dans ce territoire. M. Ogilvie déclare dans son rapport qu'il a été prouvé que le portier a reçu de l'argent, que certains fonctionnaires se sont fait payer pour de l'ouvrage fait par eux, que sur la crique Dominion deux concessions minières ont été accordées, ce qui a été cause de certaines difficultés.

Ce sont là les principales accusations qui étaient formulées contre l'administration du Yukon, et elles ont été établies par l'enquête de M. Ogilvie. Mais je crois qu'il y a quelque chose de plus qu'une enquête qui est nécessaire. Je considère qu'une injustice criante a été commise à l'égard d'une foule de personnes qui sont allées s'établir dans cette région ; et bien qu'il soit impossible de réparer ces injustices, il n'est pas impossible de punir ceux qui en sont les auteurs. Je vais voter en faveur de la motion de l'honorable député de Pictou, non pas parce que j'approuve tout ce qui est contenu dans cette motion, mais parce que je veux faire connaître à la Chambre et au pays, et cela de la manière la plus formelle, le désir que j'éprouve de voir à ce que les offenses qui ont été commises contre les mineurs du Yukon par certains fonctionnaires du gouvernement, soient punies et punies aussi sévèrement que possible, après qu'une enquête aura été tenue à ce sujet.

Il est nécessaire pour la réputation des fonctionnaires de même que pour la punition qu'ils peuvent avoir méritée, qu'une enquête ait lieu. Tous ne sont pas coupables ou ne sont pas également coupables, mais il ne peut y avoir de doute que certains fonctionnaires se sont rendus coupables de certaines offenses, et leur culpabilité a été établie par l'enquête tenue par M. Ogilvie. Il est donc dans l'intérêt de tous que le bon grain soit séparé du mauvais.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Avant que la motion soit mise aux voix, j'ai une courte explication à donner. Lorsque l'honorable

député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) a proposé sa résolution, il y a deux ou trois mois passés, le gouvernement a demandé que l'on voulût bien attendre jusqu'à ce que le rapport de M. Ogilvie fût produit. Bien qu'à mon avis, M. Ogilvie ne fût pas l'homme possédant les qualités voulues pour présider à cette enquête, je croyais, cependant, que cette demande du gouvernement était raisonnable, et j'ai donné des explications avant de voter contre la motion de l'honorable député. J'ai déclaré à cette époque que lorsque le rapport serait produit, s'il n'était pas satisfaisant pour la majorité des membres de cette Chambre, je voterais en faveur d'une nouvelle enquête plus complète.

J'ai suivi attententivement depuis un an ou deux ce qui s'est passé au Yukon, et je suis persuadé qu'il s'y est commis un grand nombre d'injustices. Le gouvernement et le pays n'ont rien à perdre à ce qu'une enquête complète soit tenue sur ces malversations. Je n'ai jamais cru que le gouvernement avait eu quelque chose à faire avec ses malversations, et le remarquable discours prononcé cette après-midi par l'honorable ministre de l'Intérieur doit avoir eu pour effet de convaincre la majorité des membres de cette Chambre que le cabinet est peu ou pas blâmable dans cette affaire. Mais je prétends que si des fautes ont été commises ou si des injustices ont été faites à certains mineurs, justice devrait être rendue. Une enquête complète à ce sujet ne peut nuire à personne. Je n'approuve pas tout ce qui est dit dans cette résolution. L'honorable premier ministre nous dit qu'elle est inconstitutionnelle sous certains rapports. S'il en est ainsi, je présume que le tribunal que l'on veut nommer prendra connaissance de ces faits et évitera de faire un enquête sur des questions qui sont inconstitutionnelles, mais voici dans quelle position je me trouve placé :

Si je refuse de voter en faveur de cette résolution, moi qui me suis déclaré en faveur d'une enquête complète sur ce que je considère comme étant des injustices, que diront de moi mes électeurs et le pays ? J'ai d'abord songé à voter contre la résolution et à en soumettre une moi-même, mais après avoir étudié l'affaire avec beaucoup d'attention durant près de vingt-quatre heures, j'en suis arrivé à la conclusion qu'il est de mon devoir de voter pour obtenir l'enquête la plus complète sur ces affaires du Yukon, et puisqu'il en est ainsi je voterai pour cette motion.

On prend le vote sur l'amendement de sir Charles Hibbert Tupper :

POUR :

Messieurs

Beattie,
Bell (Pictou),
Bergeron,
Broder,
Carscallen,
Clancy,
Clarke,
Cochrane,
Davin,
Dugas,
Earle,
Foster,
Hodgins,
Kendry,
Kloepfer,
LaRivière,
McAlister,
McDougall,
McInerney,
McInnes,
McNeill,
Marcotte,
Mills,
Morin,
Oliver,
Prior,
Richardson,
Robertson,
Tupper (sir Charles Hibbert),
Tyrwhitt,
Wallace,
Wilson—32.

CONTRE :

Messieurs

Angers,
Bain,
Bazinet,
Beausoleil,
Beith,
Belcourt,
Bernier,
Bertram,
Blair,
Borden (King),
Bostock,
Bourassa,
Bourbonnais,
Brown,
Bruneau,
Burnett,
Campbell,
Carroll,
Casey,
Champagne,
Costigan,
Davies (sir Louis),
Davis,
Dechene,
Demers,
Dupré,
Edwards,
Erb,
Ethier,
Featherston,
Fielding,
Fisher,
Fraser (Guysborough),
Fraser (Lambton),
Frost,
Gauthier,
Godbout,
Graham,
Haley,
Harwood,
Holmes,
Joly de Lotbinière (sir Henri),
Landerkin,
Lang,
Laurier (sir Wilfrid),
Lavergne,
Lemieux,
Lewis,
Livingston,
Macdonald (Huron),
Mackie,
McGregor,
McGugan,
McHugh,
McIsaac,
McLellan,
McMillan,
McMullen,
Malouin,
Marcil,
Maxwell,
Meigs,
Mignault,
Monet,
Morrison,
Mulock,
Parmalee,
Paterson,
Préfontaine,
Proulx,
Rogers,
Ross,
Rutherford,
Savard,
Scriver,
Semple,
Sifton,
Snetsinger,
Stenson,
Stubbs,
Talbot,
Tucker—82.

ABSTENTIONS SIMULTANÉES :

Ministériels. Opposition.

Messieurs

Christie,
Featherston,
Hutchison,
Cartwright (sir Rich'd),
Cowan,
Britton,
Penny,
Gibson,
Ellis,
Sutherland,
Dyment,
Ratz,
Logan,
McLennan (Inverness),
Roddick,
Carscallen,
Klock,
Tupper (sir Charles),
Montague,
Cargill,
Quinn,
Corby,
Powell,
Taylor,
McCormick,
Ingram,
MacLaren,
Gillies,

Russell,	Borden (Halifax),
Calvert,	Hughes,
Fitzpatrick,	Casgrain,
Macdonell,	Guillet,
Flint,	Kaulbach,
Bethune,	McLennan (Glengarry),
Gauvreau,	Monk,
Wood,	Gilmour,
Comstock,	Reid,
Dobell,	Osler,
Somerville,	Bennett,
Heyd,	Canong,
Charlton,	Tisdale,
Johnston,	Martin,
Tolmie,	Macdonald (I.P.-E.),
Douglas,	Roche,
Domville,	McCleary,
Desmarais,	Maclean,
Tarte,	Caron (sir Adolphe),
Copp,	Robinson,
Turcot,	Blanchard,
Rinfret,	Hale,
Geoffrion,	Pope,
Fortin,	Chauvin,
Madore,	Ives,
Martineau,	Henderson,
Legris,	Seagram,
MacPherson,	Rosamond,
Hurley,	Craig,

L'amendement est rejeté.

M. BERGERON : M. l'Orateur, l'honorable député de Westmoreland (M. Powell), qui est dans la Chambre n'a pas voté.

M. POWELL : Je suis convenu de m'abstenir de voter, avec l'honorable député de Saint-Jean (M. Ellis). Si j'avais voté, je l'aurais fait en faveur de l'amendement.

M. FRASER (Lambton) : L'honorable député de Middlesex (M. Calvert) n'a pas voté.

M. CALVERT : Je suis convenu de m'abstenir de voter, avec l'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes). Si j'avais voté, je l'aurais fait contre l'amendement.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 167) venant du Sénat, ayant pour objet de pourvoir à l'administration de la justice criminelle dans le territoire à l'est du Manitoba et de Kéwatin, et au nord de l'Ontario et de Québec.—(M. Sifton).

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

M. FOSTER : Quelles sont les questions que le gouvernement a l'intention d'étudier demain ?

Le PREMIER MINISTRE : Les subsides.

La motion est adoptée et la séance est levée à 3.50 a.m., (vendredi).

M. RICHARDSON.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, le 30 juin 1899.

L'ORATEUR ouvre la séance à 3 heures.

PRIÈRE.

AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

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

Qu'à partir d'aujourd'hui jusqu'à la fin de la session les affaires du gouvernement aient la priorité, les lundis après les interpellations, et qu'une heure soit consacrée à l'étude des bills d'intérêt privé, depuis sept heures et demie de l'après-midi comme les mercredis et vendredis, en vertu de la règle 19.

Sir CHARLES TUPPER : Je suppose que l'on aura pas d'objection à ce que les députés posent les questions qu'ils pourront avoir à faire avant les affaires du gouvernement.

Le PREMIER MINISTRE : Aucune objection.

Sir CHARLES TUPPER : Je profite de la circonstance pour dire à l'honorable chef de la droite que je ne regrette pas de voir adopter cette motion, à cette époque avancée de la session, alors que tous désirent voir expédier les affaires aussi rapidement que possible. Cependant, je remarque que les journaux semblent insister sur le fait que j'ai un engagement à Londres le 3 du mois d'août, et que je devrai partir le 20 de ce mois de New-York. Tout ceci est nouveau pour moi. J'espère avoir le plaisir de demeurer à mon siège tant que mon très honorable ami ne partira pas, mais plus vite cela aura lieu, plus je serai satisfait.

M. BRITTON : L'honorable chef de la droite peut-il nous donner une idée du temps que va encore durer la session ? Une foule de gens désirent savoir à quoi s'en tenir sur cette question afin de conclure des arrangements, soit pour le temps des chaleurs soit pour leurs affaires, et si nous pouvions avoir quelques renseignements à ce sujet cela nous serait d'une grande utilité.

Le PREMIER MINISTRE : Je dois dire que le gouvernement n'a pas d'autres mesures à proposer que celles qui sont déjà soumises, à l'exception des affaires ordinaires. Nous avons l'intention de soumettre les estimations supplémentaires pour le prochain exercice, au commencement de la semaine prochaine. Il est possible, cependant, que nous soumettions quelques résolutions concernant les chemins de fer, et la résolution concernant le Sénat, dont j'ai déjà donné avis. Voilà tout ce que j'ai l'intention de proposer durant la présente session. Si la Chambre le désire, nous pourrions peut-être discuter l'opportunité d'avoir des séances du matin à onze heures.

M. BERGERON : Les comités siègent le matin.

Le PREMIER MINISTRE : L'ouvrage des comités sera bientôt terminé, et nous pourrons peut-être alors siéger le matin.

M. DAVIN : Je regrette que l'honorable premier ministre nous enlève déjà le seul jour qui restait aux députés. Il pourrait peut-être nous laisser encore un lundi, parce que je vois que l'ordre du jour contient des mesures importantes, dont une ou deux sont au nom de mon honorable ami, le député d'Assiniboïa-est (M. Douglas). Je ne le vois pas son siège, mais ces mesures n'en sont pas moins très importantes. Mais je suppose qu'il est inutile de vouloir essayer de combattre ce qui est une chose décidée.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député a raison, il oublie cependant l'avis de motion important qu'il a sur l'ordre du jour relativement aux malheurs de l'Irlande ; mais l'Irlande a souffert durant d'assez longues années pour pouvoir être capable d'attendre encore quelque temps.

M. DAVIN : Je ne l'ai pas tout à fait oublié, et je crois que si l'occasion s'en était présentée, le très honorable ministre aurait eu de quoi réfléchir.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Je désirerais attirer l'attention de la Chambre sur un bill fort important qui va être rejeté, et qui, à tout événement, devrait l'être, vu le point d'ordre qu'a soulevé, probablement avec raison, le très honorable ministre ; je veux parler du bill concernant l'immigration des Chinois. Il n'y a pas bien longtemps, le très honorable ministre a dit que le gouvernement était à élaborer une loi à ce sujet. Peut-il nous dire si le gouvernement en est arrivé à une conclusion ?

Le PREMIER MINISTRE : Je pourrai fournir des renseignements à ce sujet, lundi.

M. CLANCY : Me serait-il permis de demander qu'est-ce qu'a fait du bill de l'honorable député d'Elgin-ouest (M. Casey), le comité auquel on avait renvoyé ce bill, et s'il est probable que la Chambre le prendra en considération dès la présente session ? Ce qui m'a déterminé à faire cette question, c'est l'importance de cette mesure ; je crois, d'ailleurs me rappeler que ce n'était pas dans le but de la mettre de côté qu'on a proposé l'ajournement du débat.

Le PREMIER MINISTRE : Peut-être l'honorable député me croit-il membre du comité, mais il a, à ce sujet, autant de pouvoir que moi-même.

M. SPROULE : Vu qu'il ne s'est rien fait, et que c'est le très honorable ministre qui a choisi lui-même le comité auquel on a renvoyé la mesure nous avons lieu de croire qu'on a voulu mettre celle-ci de côté.

Sir CHARLES TUPPER : Avant que nous quittions ce sujet, comme on se trouve à nous enlever le dernier jour destiné à la considération des affaires privées, je demande s'il ne serait pas opportun que, par exception à la règle, on épuisât, disons lundi prochain, la liste des motions non contestées.

Le PREMIER MINISTRE : Oui, c'est bien.

M. l'ORATEUR : Ainsi, la motion est amendée de manière que les questions à faire aient préséance sur les ordres du gouvernement.

Motion adoptée telle qu'amendée.

SUBSIDES. MESURES CONTRE LA TUBERCULOSE

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. T. G. RODDICK (Saint-Antoine, Montréal) : M. l'Orateur, si je suis dans l'ordre, avant que la Chambre se forme en comité des subsides, je voudrais dire quelques mots d'une très importante question sur laquelle se concentre actuellement l'attention de tout le monde civilisé, savoir : la tuberculose humaine et bovine. J'ai en main une série de résolutions adoptées par la société médico-chirurgicale de Montréal, une des plus nombreuses et des plus importantes sociétés médicales du Dominion. Moyennant votre permission, je vais les lire et y ajouter un bref commentaire :

Attendu que, en ce pays comme ailleurs, la tuberculose se développe et contribue dans une large mesure à augmenter le chiffre de la mortalité ;

Attendu que la tuberculose pulmonaire est une maladie contagieuse et infectieuse ;

Attendu qu'il faut considérer comme source d'infection, et par conséquent, dangereuse à habiter pour les personnes en santé, toute chambre ou maison qui est ou a été habitée par une personne atteinte de tuberculose pulmonaire.

Attendu que l'expectoration de crachats tuberculeux dans les places et les véhicules publics, est une source considérable d'infection,

Attendu que cette maladie ne peut se traiter avec le succès partiel dont le traitement en est susceptible que dans des institutions particulièrement adaptées à cette fin.

Qu'il soit résolu que la société médico-chirurgicale recommande par les présentes au gouvernement fédéral, de faire adopter par le parlement du Dominion toute loi propre à enrayer le progrès de la tuberculose et en vertu de laquelle la juridiction du parlement du Dominion, en ces matières, s'étendra à ces grandes parties de territoire qui ne jouissent pas encore de l'autonomie provinciale, et qu'elle demande humblement au gouvernement de faire appliquer là, sinon dans tout le Canada, une législation qui ait, pour le bien public, les effets suivants :

1. La dénonciation au bureau d'hygiène des cités et des villes du Dominion, de tous cas de tuberculose pulmonaire qui y sera survenu, cette dénonciation devant être faite par le médecin qui aura traité ce cas, et ce, afin qu'on sache quel endroit est spécialement infecté, et qu'on prenne les moyens d'enrayer la maladie.

2°. La désinfection des domiciles par les autorités municipales après qu'il y sera mort ou qu'il en sera déménagé un tuberculeux.

3°. L'affichage de placards portant les mots "défense de cracher", dans les wagons et les tramways, dans les bateaux à vapeur, dans les marchés publics, et les édifices municipaux, dans les cours de justice et les salles d'attente.

4°. La conviction et la punition sommaire des contrevenants.

5°. L'établissement, dans les provinces, de sanitoria pour le traitement des tuberculeux pauvres.

Il est, en outre, résolu que la résolution qui précède soit transmise à T. G. Roddick, M.D. député de la division Saint-Antoine, au parlement, avec prière de faire tout ce qu'il pourra pour présenter la dite résolution au gouvernement du Dominion.

J. GEORGE ADAMI, M.A., M.D., F.R.S.E.,
Président.

ALFRED T. BAZIN, M.D.,
Secrétaire.

La seconde série de résolutions a trait à la tuberculose bovine, et se lit comme suit :

Vu le rapport qu'il y a entre la tuberculose humaine et celle des animaux ;

Attendu que le bon état des animaux du Dominion a une importance nationale, et que la tuberculose chez ces animaux équivaut à une perte très sérieuse pour les cultivateurs ;

Attendu que la tuberculine est un excellent moyen de découvrir cette maladie de l'animal ;

Attendu de plus que les observations des inspecteurs vétérinaires du Dominion semblent démontrer clairement que le Canada est, sous ce rapport, plus favorisé que d'autres pays, la proportion des animaux malades y étant moindre que partout ailleurs dans le monde ;

Attendu, en outre, que l'application de ce remède, sans coûter bien cher au gouvernement, peut valoir beaucoup au pays, pour la raison que nos animaux vaudront plus cher si on les préserve entièrement de cette maladie :

Vos requérants le Président, le Conseil et les membres de la société Médico-Chirurgicale de Montréal recommandent respectueusement que le gouvernement du Dominion, en vue de faire disparaître entièrement la tuberculose bovine, établisse, pour tout le Dominion, un système d'inspection et de traitement des animaux, si c'est nécessaire, et qu'il isole ceux d'entre eux qui seraient réfractaires à la tuberculine.

Il est, en outre, résolu que la résolution qui précède soit transmise à T. G. Roddick, M.D., député de la division Sainte-Antoine, au parlement, avec prière de faire tout ce qu'il pourra pour présenter la dite résolution au gouvernement du Dominion.

J. GEORGE ADAMI, M.A., M.D., F.R.S.E.,
Président.

ALFRED T. BAZIN, M.D.,
Secrétaire.

M. l'Orateaeur, voici ce que j'ai à dire à ce sujet : Comme vous le savez, sans doute il s'est tenu à Berlin, un important congrès qui vient justement de finir, et où presque tous les pays civilisés de la terre avaient envoyé des représentants. Notre représentant, à nous, c'était le docteur Farrel, un médecin des plus habile et des plus dévoué à la cause de l'hygiène publique. Le gouvernement et les médecins d'Allemagne avaient convoqué ce congrès pour faire un état comparatif du progrès de la tuberculose dans les différents pays de la terre. On y a étudié cette maladie sous toutes ses formes : tuberculose pulmonaire, tuberculose des glandes, tuberculose cérébrale, tuberculose abdominale, et tuberculose de la peau ; dans quels édifices il conviendrait de la traiter, et quel devrait en être le traitement chez l'homme et chez les animaux. Ce qui a fait réfléchir les Allemands, c'est que, chez eux, la maladie affectait constamment un million de sujets, et en faisait mourir, chaque année, plus de cent mille. Ils se mirent à construire des édifices pour l'isolement des malades, riches ou pauvres, en ayant soin de séparer les incurables d'avec les autres. Au bout de quatre ou cinq ans, ils ont cru devoir réunir tous les médecins du monde, pour leur faire connaître les mesures qu'on avait prises relativement à cette importante question. Il faut nous mettre au pas ; c'est ce que vient de faire le l'Australie du sud dont la législature a présenté, l'autre jour, un bill en vertu duquel tout médecin en titre, ou appelé en consultation, auprès d'un tuberculeux, devra dénoncer le cas à l'autorité compétente. On objectera peut-être, que l'étude de cette question appartient aux provinces ; pour moi, je ne la crois pas de leur juridiction. Cette question a plutôt un caractère national, et les provinces, désunies, éloignées, bornées comme elles le sont, ne se trouvent pas du tout en état de faire face au fléau. Une province peut faire tout son possible pour l'arrêter, tandis que l'autre y restera indifférente, et ainsi nous n'aurons pas de résultat satisfaisant. Ce résultat, comment arriver à l'obtenir ? Je ne le saurais dire exactement, mais il est différents points de cette question dont il appartient au gouvernement de s'occuper, comme, par exemple, l'emploi des ouvriers dans les fabriques. Il survient là nombre de cas de tuberculose ; on a démontré péremptoirement que, par exemple, une fille atteinte de consomption, peut contaminer une autre personne qui se tiendrait constamment à une distance de cinq à dix pieds d'elle.

Il en est ainsi de l'immigration ; le département de l'immigration devrait voir à ce qu'il n'y ait pas de tuberculeux qui s'embarquassent, de l'autre côté de l'Océan, pour venir ici. Il y a, en Europe, des pays où la consomption règne plus particulièrement ; la Russie et l'Autriche qui sont de ceux-là, nous envoient nombre d'immigrants. C'est trop peu d'empêcher l'immigrant qui arrive ici, d'aller plus loin ; si la chose est possible, il faudrait l'examiner là-bas, avant qu'il s'embarquât.

Dans nos immenses territoires, le gouvernement de la Confédération a le pouvoir exclusif de veiller à la solution de ces questions.

J'espère, aussi, que le gouvernement va s'occuper sérieusement des statistiques. A l'heure qu'il est, il est impossible de trouver, au sujet de l'hygiène, au Canada, des statistiques qui se comprennent ; celles que j'ai trouvées, après avoir cherché partout, sont toutes disloquées, confuses, et ne sauraient donner satisfaction ; j'espère que le gouvernement va y songer.

Quant à la question de la tuberculose bovine, le ministre de l'Agriculture (M. Fisher)

a naturellement charge d'y voir, et ainsi, ce parlement peut s'en occuper : j'approuve beaucoup le remède qu'a adopté l'honorable ministre et la manière dont il l'a fait appliquer par ses médecins vétérinaires ; sans être infaillible, la tuberculine sert à découvrir exactement jusqu'aux moindres symptômes de la maladie, mais il vaut mieux en confier l'application aux médecins vétérinaires, qu'aux cultivateurs, pour la raison que ceux-ci n'y apportent pas assez de soin, et compromettent le résultat. Je conseille aussi à l'honorable ministre la sévère inspection du lait. Pour avoir du lait pur, il faut traire la vache avec tout le soin qu'on apporterait à une opération antiseptique, c'est-à-dire que le pis de la vache, et les mains de la personne qui vient la traire, doivent être absolument nets, et il faut mettre le lait dans des récipients de ferblanc préalablement échaudés, au lieu de se servir, à cet effet, de seaux vieux modèle ; il faut, aussi, prendre soin de la santé de l'animal, la tuberculose, chez un seul, peut en contaminer toute une étable pour la seule raison qu'il n'y a pas assez d'air. De l'air, il en faut autant à une vache qu'à un être humain, à une vache laitière il faudrait au moins, 2,000 pieds cubes d'air, et il arrive souvent qu'elle n'en a pas plus de 200. Au moindre signe de tuberculose, il faudrait appliquer la tuberculine comme moyen de prémunir le public contre l'usage du lait contaminé ; il faudrait, à tout prix, que le lait fût examiné avec le plus grand soin ; la tuberculose ne provient pas de l'intérieur de la vache, mais du pis lui-même, qui est très sujet aux ulcérations tuberculeuses et à de toutes petites éruptions, auxquelles il faut avoir l'œil. J'ai voulu, par ces remarques, provoquer, de la part de cette Chambre, une expression d'opinion, pour qu'il soit bien connu que cette question tient le Canada en éveil, et qu'il peut travailler autant que n'importe quel pays à la disparition de la consomption sous toutes ses formes, à la disparition de ce fléau qu'on appelle le fléau blanc.

Sir CHARLES TUPPER : Cette Chambre est profondément obligée à mon honorable ami (M. Roddick) des excellentes remarques qu'il vient de faire. Si pressés que nous soyons d'expédier les affaires publiques, il faut admettre qu'il n'est pas de question plus importante, ni plus digne de notre étude, que celle dont vient de parler l'honorable député. Je suis peut-être moins que n'importe quel médecin, en état d'en parler moi-même, car, je regrette de le dire, quand l'université d'Edinburgh m'a conféré le degré de docteur en médecine, il y a cinquante-six ans, tout le monde se fût moqué d'un discours comme celui par lequel mon honorable ami vient de captiver notre attention. Au sujet de la consomption, on pense, aujourd'hui, tout différemment d'autrefois. Dans ce temps-là, aux yeux de tous les médecins, la consomption était une maladie purement héréditaire, et quand les parents, de chaque côté, en étaient atteints, il était certain que les enfants en mourraient : mais plus tard, la médecine, plus éclairée, a abandonné cette idée-là, et aujourd'hui, elle admet absolument qu'au lieu d'être héréditaire et fatale, la consomption peut se prévenir par certains moyens, et des enfants de consomptifs ayant aujourd'hui échappé à la consomption et à ses conséquences, le public admet même, à sa grande surprise, que l'homme le plus fort est exposé, non seulement d'une manière égale, mais même absolue, à prendre la consomption par contagion, s'il reste sujet, pendant quelque temps, aux causes qui y donnent lieu. Tout en montrant que la consomption est, pour notre espèce, une des plus formidables maladies, ces grandes découvertes nous enseignent qu'elle peut parfaitement se guérir, et que, si on la prend à ses débuts, on peut, par certains moyens, en arrêter le progrès.

A ceux qui connaissent quelque chose des statistiques de cette maladie, et de son caractère, il suffit de mentionner cette découverte pour qu'ils en comprennent l'importance. Malheureusement, je regrette de le dire, cette Chambre n'a pas le pouvoir d'agir comme elle le voudrait, relativement à cette question. Demain, la Confédération aura vieilli d'un an : quiconque se rappelle les difficultés qui ont entouré l'exécution d'un aussi vaste projet que celui de 1864, doit admettre, après une expérience de trente-deux années, que s'il nous fallait aujourd'hui reprendre cette grande œuvre, nous trouverions bien peu de défauts à y corriger, mais une lacune qui s'y trouve certainement, c'est d'avoir confié aux provinces la surveillance de l'hygiène publique. Si on l'avait confiée au parlement fédéral, il trouverait dans la question qui se soulève une très importante occasion de l'exercer. Le gouvernement du Canada ne peut pas, dans les circonstances, faire, au sujet de cette question, ce que pourrait celui du Royaume-Uni. Mais quel que soit son pouvoir, je suis certain qu'après avoir entendu les excellentes remarques de mon honorable ami, cette Chambre l'exercera dans toute sa plénitude, afin de prévenir la contagion de la consomption et de la tuberculose. Heureusement que la partie de cette question qui se rapporte à la tuberculose chez les animaux, est du ressort exclusif du gouvernement et du parlement. Mon honorable ami, qui a étudié avec soin, et la tuberculose humaine et la tuberculose bovine, a signalé, comme source de cette maladie chez l'homme la contamination du lait. La science est parvenue à établir l'existence de cette maladie chez la race bovine, au moyen de la tuberculine ; sa découverte, sous ce rapport est, pour ainsi dire, absolument parfaite. Mon honorable ami a signalé, avec raison, qu'il y a peu de pays qui soient plus en état que la Confédération, de résoudre avantageusement le problème que présente la

guérison de la consomption, et ce, vu la salubrité de notre climat et la bonne santé du bétail en ce pays, en général, je suis sûr que le ministre de l'Agriculture (M. Fisher), ainsi que le gouvernement, prendra cette question en sérieuse considération, et consacrera même un certain montant d'argent à l'œuvre de la destruction de la tuberculose chez les animaux du Canada, ce que la Chambre et le pays ne sauraient manquer d'approuver. Voilà tout le temps que je voulais prendre pour dire que le sujet présenté par mon honorable ami avec tant de talent et tant de science, est si important, qu'il concentre l'attention du monde civilisé. J'espère que le Canada ne sera pas le dernier pays à s'intéresser aux grandes découvertes qui ont pour objet le salut de la vie humaine, et que leur importance leur vaudra l'attention du gouvernement et du parlement.

M. JOHN G. RUTHERFORD (Macdonald) : J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt, et fort apprécié les remarques qu'a faites l'honorable député (M. Roddick) en portant ce sérieux sujet à la connaissance de la Chambre. Il fait bon de voir que, enfin, la profession médicale consacre à l'examen de cette question le soin qu'elle aurait dû y consacrer il y a tant d'années. Longtemps avant la découverte du bacille par Koch, en 1882, la médecine vétérinaire, à laquelle j'ai l'honneur d'appartenir, a prétendu que la tuberculose chez l'homme et chez les animaux, était la même, et il y a plus de trente ans que les médecins vétérinaires les plus en renom préviennent le peuple contre l'usage du lait et de la viande contaminés. C'est en 1882 que la profession médicale a commencé à s'occuper des rapports qu'il y a entre la tuberculose chez l'homme et chez les animaux : cette maladie peut se communiquer d'homme à homme, je le sais, mais ce que je sais encore mieux, c'est qu'elle doit à l'usage du lait de vache tuberculeuse, les terribles ravages qu'elle a causés dans les divers pays du monde civilisé.

Je suis convaincu de cela, et celui qui voudra examiner les statistiques et l'histoire de la maladie aura la même opinion que moi. Il y a des pays où la tuberculose est inconnue, et ces pays sont ceux où l'on ne connaît pas la vache laitière. En Egypte, bien que la tuberculose de l'espèce humaine y ait été introduite à maintes reprises, cette maladie semble ne pas prendre racine et ne se propage pas, tout simplement parce que les propduits de la laiterie sont très peu en usage en ce pays. J'ai appris que cette maladie était inconnue en Australie jusqu'à l'introduction de la vache laitière, et lorsqu'on étudie la question avec soin, l'on acquiert la conviction que la grande source du mal est l'usage du lait des vaches atteintes de tuberculose.

Maintenant, M. l'Orateur, cette maladie est très alarmante. Plus de 10 pour 100 des décès qui surviennent dans le monde civilisé, par toutes les causes sont, dit-on, l'effet de la tuberculose et la proportion de la mortalité parmi les enfants, occasionnée par cette maladie, est énorme. Lorsqu'on réfléchit à ce que ces sortes de maladies qui attaquent les enfants sont exactement les mêmes que celles qui attaquent les veaux, lorsqu'ils sont nourris du lait des vaches atteintes de la tuberculose, l'on est forcé de convenir que cela confirme fortement mes assertions. J'approuve tous les efforts faits par les médecins dans le but d'empêcher l'expansion de la maladie par la contagion, d'une personne à une autre. A ce sujet, toutefois, je ne puis me prononcer de façon aussi autorisée ni aussi effective que l'honorable député (M. Roddick) qui a soumis la question, ou que les autres députés de la même profession. Mais, quant au rôle spécial joué par la vache laitière en cette maladie, je prétends que je suis quelque peu autorisé à en parler. Suivant l'exemple de mon honorable ami, le député de Saint-Antoine, Montréal (M. Roddick), j'aimerais à lire une courte résolution qui a été adoptée par la Société des Vétérinaires du Manitoba, au mois de février dernier et qui se rapporte à ce sujet. Cet aspect spécial de la question est complètement comme on l'a fait remarquer de la juridiction du gouvernement fédéral et c'est au ministre de l'Agriculture de s'occuper de la question au point de vue de la tuberculose de la race bovine. Cette résolution s'applique surtout au sujet particulier traité par l'honorable député de Montréal. En voici le texte :

Attendu que les médecins et les vétérinaires les plus éminents ont pleinement constaté qu'il y a un très grand danger pour la vie humaine, et surtout celle des enfants, dans l'usage de la viande et du lait des bêtes à cornes atteintes de la tuberculose, la maladie étant identique dans les espèces humaine et bovine ; attendu que les propriétaires de troupeaux en général sont convaincus de ce que la présence d'animaux atteints de la tuberculose dans les troupeaux est la cause de pertes considérables et de nature à nuire de façon générale à leurs intérêts ; attendu que l'opinion générale, après des expériences et des essais probants, tend à reconnaître la sûreté et l'efficacité de l'épreuve de la tuberculine comme mesure pour aider au diagnostic, les membres de la Société des vétérinaires du Manitoba croient, en conséquence, qu'il est de leur devoir d'insister auprès des gouvernements fédéral et local, auprès des conseils municipaux, du public en général et des propriétaires de troupeaux en particulier, sur ce qu'il est important qu'ils adoptent chacun selon ses attributions, aussitôt que possible, des mesures méthodiques pour la suppression et la disparition de cette maladie parmi les bêtes à cornes. Ces mesures comprennent : 1. L'usage raisonné de l'épreuve de la tuberculine par des hommes dûment autorisés et responsables.

Je ferai remarquer, M. l'Orateur, que la recommandation de mon honorable ami (M. Roddick) à propos de l'usage de cette épreuve qui, dit-il, ne devrait être tentée que par des hommes de la profession, est très sage et très importante, et cela pour plusieurs raisons. D'abord, nul autre qu'un homme de la profession très compétent et très soigneux peut faire l'é-

preuve de la tuberculose d'une façon satisfaisante. Ensuite, il y a une condition spéciale qui dépend de cette épreuve, car, après qu'elle a été faite une ou deux fois, l'animal, généralement, hormis qu'il soit dans une phase très avancée de la tuberculose n'en sent plus l'effet, et un propriétaire de troupeaux dépourvu de principes ou malhonnête, après avoir fait plusieurs épreuves de ce genre sur son troupeau serait en mesure de vendre des animaux sujets à l'épreuve de la tuberculine qui n'en seraient pas affectés, en raison de l'immunité obtenue par des épreuves précédentes. L'acheteur, innocent, pourrait, en conséquence devenir le propriétaire d'un animal dont les systèmes, bien que remplis de la maladie, ne réagiraient pas, grâce aux épreuves préalables, lorsque l'épreuve de la tuberculine serait appliquée, et cet acheteur pourrait ainsi être trompé. C'est là un risque très grave, et bien que je sois beaucoup en faveur de l'épreuve, je suis convaincu que l'usage de la tuberculose par toute autre personne qu'un médecin ou un vétérinaire dûment autorisés, devrait être défendu par la loi. Je crois que nulle autre personne ne devrait avoir le droit d'acheter la tuberculine ni de s'en servir, parce que, de la manière que je viens d'indiquer, ce qui constitue l'un des plus grands bienfaits et des plus grands avantages pour l'espèce humaine, c'est-à-dire, l'usage de la tuberculine comme moyen de diagnostiquer l'état des bêtes à cornes, pourrait être frappé d'inutilité et dépourvu de sûreté.

2. La destruction et la disposition rationnelle des carcasses de tous les animaux donnant des signes physiques de la tuberculose.

Ceci est important, et s'applique aux animaux exhibant des symptômes de maladie. Il y a plusieurs animaux qui sont atteints de la tuberculose mais qui ne présentent aucun signe physique de la maladie. Les autopsies que l'on fait dans les divers hôpitaux du pays démontrent dans une grande proportion des cas, l'existence de lésions tuberculeuses anciennes dans les organes, que personne ne soupçonnait, pas même les patients, lorsqu'ils étaient vivants. Plusieurs malades, dont la mort a été amenée par d'autres causes ont été reconnus après examen, comme étant atteints de cette maladie. De la même manière, dans les abattoirs ordinaires et dans les établissements d'équarrissage par tout le pays, des animaux paraissant être en très bonne santé et en très bonne condition, sont tués pour fournir de la viande, et nous trouvons dans leurs systèmes ces lésions tuberculeuses. La viande d'un animal qui est en cet état, avec des kystes tuberculeux localisés, disséminés dans les viscères internes, n'est pas nécessairement impropre à servir de nourriture à l'homme. La maladie est alors bornée à une région limitée, et les tissus de l'animal, en général, n'en sont pas attaqués ; et, ainsi ce ne serait pas raisonnable, de la part du gouvernement, que d'ordonner la destruction de cette viande. Ce serait là un gaspillage répréhensible d'une bonne nourriture, et pas du tout nécessaire pour la préservation de la santé publique. Mais on devrait détruire complètement les carcasses de toutes les bêtes à cornes exhibant des signes physiques de la tuberculose.

3. La mise en quarantaine de tous les animaux réfractaires à l'épreuve de la tuberculine, pour les tuer ensuite et pour l'utilisation des viandes qui, après examen pourraient être reconnus propres à la consommation pour la nourriture de l'homme.

Il est aussi très important de les tenir isolés, mais ce sujet a été traité par l'honorable député de Saint-Antoine, Montréal (M. Roddick), et il n'est pas nécessaire que j'insiste, sinon, sur ce que le risque le plus grand s'applique au sujet des grandes laiteries situées dans le voisinage des villes, où l'espace donné à chaque animal est loin d'être suffisant pour la ventilation et les conditions hygiéniques. Ces laiteries devraient être examinées et inspectées, et l'on devrait voir à ce que la ventilation soit amplement suffisante.

Aussi comme mesure additionnelle, l'on devrait établir la stérilisation complète du lait des vaches atteinte de la maladie, soit que ce lait soit destiné à la consommation par l'homme soit qu'il doive être consommé par les animaux.

Je dois dire qu'après mûre réflexion nous avons conclu à ce que le procédé antiseptique détaillé par mon honorable ami (M. Roddick) à l'effet de tenir les vaches de la même façon qu'on ferait une opération chirurgicale antiseptique, n'est pas pratique mais, comme mesure de précaution, la stérilisation du lait, au moyen de laquelle tous les germes sont détruits, ce qui rend l'usage du lait d'un usage sûr, est à préférer. Cela peut être fait efficacement sans qu'il soit nécessaire de faire une dépense qui soit comparable et un travail qui soit aussi grand que ceux qui découlent de la méthode quelque peu compliquée proposée par l'honorable député (M. Roddick). Dans la deuxième partie de la phrase de la résolution qui se rapporte aux animaux, comme les veaux et les cochons, l'on voit qu'il est très important de ne pas servir le lait des vaches atteintes de la tuberculose aux jeunes animaux de ces espèces. Dans une série d'expériences faites à Copenhague, Danemark, sous la direction du gouvernement, par le professeur Bang, ce dernier a réussi à démontrer que des veaux, dont les mères étaient atteintes de tuberculose, ne seront pas sujets à cette maladie, si on les sépare de leurs mères et si le lait de ces vaches leur est servi après avoir été stérilisé, et que même dans le cas où les mères elle-mêmes seraient profondément atteintes de la tuberculose, les veaux resteront en bonne santé, pourvu qu'on prenne soin de les séparer de leurs mères et de ne pas les nourrir de lait de celles-ci sans l'avoir stérilisé.

4. La désinfection faite avec soin des lieux où les animaux atteints de la maladie ont été tenus.

On a beaucoup négligé cela jusqu'ici. Des troupeaux ont été anéantis et d'autres bêtes à cornes ont été mises dans les mêmes bâtiments ; il est très important d'opérer la désinfection de tous ces bâtiments.

5. Il faut porter une attention soignée à la lumière, à la ventilation, au drainage et à la désinfection des étables en général.

M. McNEILL : Je n'ai pas bien compris ce qu'a dit l'honorable député de la manière de traiter le lait, d'après les idées qu'il a émises.

M. RUTHERFORD : On devrait le stériliser.

M. McNEILL : De quelle manière ?

M. RUTHERFORD : Il faut le faire chauffer jusqu'à, je crois, ce qu'il ait atteint de 160 à 170 degrés, et le faire refroidir subitement. Je ne puis pas donner de mémoire la température exacte, mais on doit le faire chauffer et le refroidir.

M. RODDICK : Cent soixante degrés.

M. RUTHERFORD : C'est cela. Il faut le faire chauffer jusqu'à 160 degrés et le refroidir subitement. De cette façon, il est stérilisé, et il y a très peu de danger à l'employer. Tandis que la chaleur détruit les germes, elle ne détruit aucunement la saveur du lait.

Ainsi, l'on doit faire attention à l'éclairage, à la ventilation, au drainage et à salubrité générale de l'étable. Quant au projet de loi actuel, je n'ai rien à relever spécialement dans sa rédaction. J'aimerais à le voir amender, cependant, sous certains rapports ; j'aimerais surtout à voir perfectionner ces méthodes de façon à ce que le système soit parfaitement sûr.

Je suis convaincu que la cause principale de cette maladie chez l'homme, c'est l'usage du lait des vaches atteintes de la tuberculose ; et bien que je sois prêt à appuyer de tout mon cœur et de toute mon âme toute mesure raisonnable que les médecins pourront suggérer dans l'intérêt de l'humanité, pour combattre la tuberculose, je ne puis m'empêcher d'affirmer fortement mon opinion de ce que le vrai principe de cette maladie, est tiré de la vache laitière et que l'étude qu'on fera de cet aspect de la question donnera des résultats beaucoup plus considérables que toutes les mesures qu'on pourrait adopter, qui n'auraient pour objectif que l'espèce humaine.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Je ne dirais rien à ce sujet si je n'avais le désir de donner aux remarques faites par l'honorable député de Montréal (M. Roddick) tout l'appui que ma position en cette Chambre me permet de donner. Tout le monde admettra, je crois, que nulle question plus importante ne peut engager l'attention de cette Chambre. Mais il me semble que notre action pratique est limitée par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, qui ne nous concède que deux sujets sur lesquels nous pouvons agir à propos de cette question—l'un de ceux-ci est celui de la quarantaine et l'établissement d'hôpitaux de marine, et l'autre le recensement et la statistique. Comme la question de l'hygiène publique a été laissée aux législatures provinciales, elle n'est virtuellement pas de notre compétence, mais il m'a toujours semblé qui l'on avait commis une erreur lors de la Confédération en ne mettant pas cette question sous la juridiction du gouvernement fédéral au lieu de la laisser aux provinces. Je crois que nous ne pouvons remédier à cela qu'en entrant en conférence avec les gouvernements des provinces dans le but d'obtenir un amendement à l'acte impérial, qui soit de nature à accorder le pouvoir au Dominion. N'ayant pas ce pouvoir, tout ce que nous pouvons faire, c'est de nous occuper des maladies qui nous sont apportées des autres pays, au moyen de la quarantaine. J'avoue que nous pouvons faire beaucoup sous ce rapport, car nous pouvons, comme l'a fait remarquer l'honorable député de Montréal, examiner tous les immigrants, qui désirent venir en notre pays, avant qu'ils ne puissent quitter l'endroit de débarquement. Nous usons de ce droit aujourd'hui envers des enfants qui viennent en ce pays, et en conséquence j'en conclus par analogie que nous pourrions tout aussi bien en user envers les adultes. Il ne nous est pas nécessaire de faire des dépenses et des démarches pour amener ici des immigrants, et d'en disposer ensuite s'ils sont malades et impropres à la colonisation, si nous prenons des mesures pour les faire examiner avant de les importer.

Outre cela, bien que j'aie toujours cru que nous devrions avoir des hôpitaux d'isolement en ce pays pour les maladies contagieuses et infectieuses, je ne crois pas que nous ayons le pouvoir d'en établir. Tout ce dont nous pouvons nous occuper c'est de l'hôpital de marine, qui est d'un avantage très minime pour nous, dans l'intérieur du pays. Je suis très sûr que l'honorable chef de l'opposition, qui a porté beaucoup d'attention à cette question, et qui en a parlé à plusieurs reprises en cette Chambre, à ma connaissance, est bien au courant des clauses qui nous lient et nous empêchent d'adopter un système qui, dans d'autres conditions, serait très avantageux pour le pays. Je sais qu'étant l'un des pères de la Confédération et ayant contribué à formuler l'Acte de la Confédération, il en a reconnu les défauts à maintes reprises ; mais, comme beaucoup d'autres, je suppose qu'il croit qu'il est plus difficile d'amender l'acte qu'il ne l'a été d'en faire adopter les clauses au commencement. Quant à la tuberculose des bêtes à cornes, il me semble que nous pourrions faire quelque chose. Nous pourrions adopter une loi rendant obligatoire l'inspection des troupeaux de vaches de temps à autre, ainsi que l'application de l'épreuve de la tuberculine. Je n'ai aucun doute que le temps viendra où ce sera la règle dans toute

vinces où l'on s'intéresse beaucoup à l'hygiène publique. Bien qu'un effort ait été fait dans l'Ontario il y a quelques années, dans ce sens, surtout dans les environs des grandes villes, au moyen des conseils d'hygiène, j'ai le regret de dire qu'on l'a laissé tomber en désuétude après un court essai, et aujourd'hui, c'est virtuellement lettre morte, surtout aux environs de Toronto, Hamilton et London. Mais je crois que le temps viendra où aucun laitier n'aura le droit de fournir du lait aux villes et aux cités, lorsque ses bêtes à cornes n'auront pas été examinées et soumises à l'épreuve de la tuberculine de temps à autre. Il y a un autre moyen qui nous aiderait à faire disparaître la maladie en ce pays, et qui est dans les attributions du ministre de l'Agriculture. Nous devrions adopter une loi dans le but de rendre obligatoire, pour ceux qui font l'importation de bêtes à cornes pour l'amélioration des troupeaux, l'application de l'épreuve de la tuberculine à leurs animaux avant qu'ils ne puissent être amenés en ce pays. Je sais que les importateurs qui soignent leurs propres intérêts le font à l'heure actuelle, et qu'ils ne voudraient pas acheter en Europe des animaux qui n'auraient pas subi l'épreuve de la tuberculine avant d'être exportés. Nous pourrions très bien aller plus loin et rendre cette mesure obligatoire pour tous ceux qui font l'importation des animaux pour l'amélioration des troupeaux en ce pays. De cette manière nous éviterions l'importation des maladies. Ensuite nous pourrions trouver le moyen de faire disparaître la maladie en ce pays. Voilà les deux manières dont nous pourrions agir. Quant au recensement et aux statistiques, nous en avons le contrôle et j'ai été surpris de voir la nature rudimentaire des statistiques qui nous sont fournies. Je suis complètement de l'avis de l'honorable député de Montréal. Si l'on tente d'obtenir des statistiques quant aux conditions de la santé et de la mortalité en ce pays, ou sur des matières analogues, et si l'on veut baser son jugement sur elles, on constate que ces statistiques sont très insuffisantes et très rudimentaires. Elles ne sont nullement bien préparées, et en conséquence elles ne nous sont pas d'une grande valeur actuellement. Cela relève du ministre de l'Agriculture et il me semble qu'elles peuvent être améliorées. Il y a quelques années, cette question a été discutée en cette Chambre, et on a commencé à les améliorer, sous la direction de l'ex-ministre de l'Agriculture (sir John Carling); mais j'ai constaté avec peine qu'après un assez bon commencement, l'on n'a pas suivi le système d'après les idées adoptées d'abord. On l'a abandonné presque aussitôt après sa mise en vigueur. Je prétends que c'est là la manière dont nous pourrions employer notre temps avantageusement. Nous ne pouvons le faire qu'autant que nous avons le droit d'agir, et cela se résume à la Confédération, spécialement dans les pro-restreindre l'importation du bétail et l'immigration. Nous ne sommes pas tenus d'importer un seul animal atteint de la tuberculose, car nous avons le droit d'arrêter l'importation en aucun temps. Alors, si plus tard, soit de l'avis des gouvernements des provinces, soit au moyen d'un amendement apporté à l'Acte de l'Amérique britannique du nord, nous obtenons le droit de le faire, nous pourrons espérer de faire disparaître la maladie de ce pays plus facilement par la prohibition de l'importation des animaux malades.

Il serait très important d'établir des hôpitaux d'isolement. J'ai été quelque peu surpris d'entendre la déclaration de l'honorable député de Macdonald (M. Rutherford) à l'effet que cette question avait attiré l'attention des vétérinaires avant celle des médecins. Il a dit, si j'ai bien compris, que ce n'était que depuis quelques années que les médecins s'en étaient occupés. Mais, je puis me rappeler très distinctement qu'il y a quelque 35 ans——

M. RUTHERFORD : Si l'honorable député veut bien me le permettre, je lui ferai remarquer que j'ai dit que l'identité de la tuberculose chez l'espèce humaine et bovine avait été reconnue par les vétérinaires longtemps avant qu'elle ne l'ait été par les médecins. Je n'aimerais pas qu'on me fasse dire que les médecins n'ont pas accordé assez de temps et d'attention à la question de la tuberculose chez l'homme, mais ils ont considéré la tuberculose de la race bovine comme indigne de leur attention jusqu'à ce que la découverte du bacille eût prouvé que ces deux maladies étaient identiques.

M. SPROULE : L'honorable député ne peut pas être bien renseigné sur les travaux des médecins—et je puis en appeler à la décision de l'honorable député de Saint-Antoine, Montréal, (M. Roddick)—car il n'y a guère un seul traité important de médecine où l'on n'ait pas discuté cette question et cela pendant au moins, les dernières cinquante années. La question n'était sans doute pas aussi bien comprise alors qu'elle l'est aujourd'hui, mais on la traitait comme étant l'une des questions les plus importantes dans les collèges de médecine, et je me rappelle parfaitement les conférences que j'ai entendues il y a environ 35 ans, à propos de la similitude des deux maladies.

M. RUTHERFORD : Les médecins ont-ils jamais pris des précautions, ont-ils jamais instruit leurs clients des précautions à prendre pour s'assurer si les vaches dont ils obtenaient le lait qu'ils consommaient étaient saines ou malades, avant 1883 ?

M. SPROULE : Je me rappelle qu'en 1865, 1866 et 1867, des conférences ont été faites dans les termes les plus énergiques, sur l'importance d'éviter autant que possible de donner aux enfants et aux adultes le lait des animaux atteints de la tuberculose et d'autres maladies. La conviction de l'honorable

député ne peut être basée que sur ce qu'il n'est pas aussi renseigné quant aux traités de la profession médicale que ceux qui en font partie. Je crois que l'une des mesures adoptées par le gouvernement actuel nuit en quelque sorte à l'amélioration de l'hygiène du pays. Je veux parler de l'acte abolissant les règlements de la quarantaine qui étaient en vigueur entre le Canada et les Etats-Unis, car il me semble que ces règlements qui étaient autrefois en vigueur étaient très importants, en ce sens qu'ils étaient de nature à restreindre l'importation des bêtes à cornes. Sans doute, à première vue, cet acte paraissait être très avantageux pour les cultivateurs, mais il y a des dangers qui accompagnent l'importation trop libre et qui ne sont pas aperçus par l'esprit humain ordinaire. L'importation des maladies insidieuses ne peut pas maintenant être prévenue aussi complètement que lorsque les règlements précédents étaient en vigueur. Aujourd'hui, nous importons des animaux malades des Etats-Unis à maintes reprises. L'inspection des animaux n'est qu'une matière de forme et je ne crois pas que nous fassions ce que nous devrions faire pour empêcher cette importation jusqu'à ce que nous ayons établi des règlements de quarantaine plus sévères.

Je suis aussi fermement convaincu que l'immigration qui nous arrive maintenant, et dont a parlé l'honorable député de Montréal—par exemple, les Doukhobortses de la Russie, qui, m'a-t-on dit, sont littéralement pourris de maladies—est un grand danger pour la santé de notre peuple. On permet à ces immigrants de venir ici sans être soumis à d'autre chose qu'aux règlements de la quarantaine à la frontière, pour décider s'ils sont atteints de quelque maladie contagieuse. Aux termes de ces règlements, on ne peut découvrir le genre de maladie qui apparaît à l'examen ordinaire et nous faisons un tort énorme à notre peuple par l'importation illimitée de cette classe d'immigrants. Nous les importons directement du foyer de la maladie, d'un pays qui est littéralement dépeuplé par ses effets. On nous dit qu'une personne sur cinq cents dans ce pays meurt de cette maladie, chaque année, et cependant, nous amenons ici ces immigrants par milliers sans prendre d'autres précautions que l'examen ordinaire requis à la frontière pour nous assurer qu'ils ne sont pas atteints de maladies infectieuses apparentes au premier coup d'œil, et sans autre inspection. Sous ce rapport, nous ne faisons pas notre devoir, et le gouvernement actuel est loin en arrière de son prédécesseur. Il a adopté une innovation très dangereuse qui aura des conséquences funestes et durables au détriment du peuple de ce pays, et moins le remède à cet état de choses se fera attendre et le mieux ce sera. Il sera aussi plus avantageux d'amender l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord le plus tôt possible de façon à donner à la Confédération la direction hygiénique du pays, car alors, nous pourrons trouver un système applicable à toutes les provinces et au pays comme ensemble. Si les médecins qui siègent en cette Chambre veulent y porter l'intérêt qu'ils ont, le devoir d'y prendre——

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Quant à ce qui se rapporte à l'immigration, nous avons le droit d'agir.

M. SPROULE : Je prétends que si nous pouvions donner le contrôle de l'hygiène en ce pays, au gouvernement fédéral, nous avancerions d'un grand pas, et que si les médecins voulaient s'intéresser à la chose, on pourrait amener une conférence entre ce gouvernement et ceux des provinces, et en arriver à une entente pour obtenir l'amendement de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord de façon à nous accorder le pouvoir de nous intéresser à la santé publique, et le plus tôt le mieux ce sera pour le pays.

M. JOHN McMILLAN (Huron-sud) : Voilà, à mon avis, une des plus importantes questions se rattachant aux animaux de ferme, qu'il soit possible de discuter, et c'est une question fondamentale, en ce sens qu'elle intéresse notre bétail d'élite au Canada. Voilà trente-six ans que je m'occupe d'agriculture au pays et l'expérience m'a appris qu'il faut désinfecter tous les ans nos étables, peu importe que les animaux soient sains ou malades. Il est également nécessaire de tenir les étables des animaux sains en aussi bonne condition que nos propres demeures d'habitation. Tous les ans, je fais blanchir avec de la chaux mes bâtiments, jusqu'aux mangeoires des animaux. Une des causes qui contribuent le plus à la maladie est le fait qu'on ne désinfecte pas convenablement les bâtiments, qu'on ne les aère pas bien et qu'on n'y laisse pas pénétrer suffisamment la lumière du soleil.

Il y a aussi une pratique fort en vogue aujourd'hui au Canada : c'est de se servir comme reproducteurs d'animaux qui ne sont pas encore arrivés à maturité. C'est là une des causes qui prédisposent à la maladie ; car les animaux qui naissent en pareilles conditions héritent d'une constitution faible et sont ainsi davantage sujets à l'infection.

Le député de Macdonald (M. Rutherford) émet un avis auquel je ne saurais me ranger, lorsqu'il dit qu'il faudrait législativement empêcher tout autre individu que l'artiste vétérinaire de soumettre les animaux à l'épreuve de la tuberculine. Voilà cinquante-six ans que je m'occupe d'agriculture dans la province de l'Ontario, et je suis d'avis que tout jeune cultivateur devrait aller prendre quelques leçons de quelque artiste vétérinaire, afin d'apprendre à soumettre les animaux à l'épreuve de la tuberculine. Il sera impossible de faire complètement disparaître cette maladie, tant que nous n'adopterons pas quelque moyen

de ce genre. Et voici pourquoi. Supposons qu'un cultivateur ait un bon troupeau de bêtes à cornes, et qu'il en vende un certain nombre, s'il arrive qu'il y ait un animal malade dans le troupeau, la réputation de ce troupeau se trouve ruinée et il sera impossible à ce cultivateur de vendre d'animaux pendant nombre d'années. Que ce cultivateur ou l'un de ses fils apprenne à faire l'épreuve de la tuberculine, chose qu'il est facile aux jeunes gens de faire en allant au collège agricole de Guelph où, sous la direction d'habiles artistes vétérinaires, ils peuvent apprendre à faire avec succès l'épreuve de la tuberculine, et ce sera là un moyen d'enrayer ce fléau, ce qui serait impossible, tant que l'usage de cette épreuve sera laissé entièrement aux artistes vétérinaires. L'expérience m'a appris que les cultivateurs ne le cèdent pas toujours en habileté aux vétérinaires à cet égard. J'ai vu un animal qui avait été trois mois sous les soins d'un vétérinaire, sans que celui-ci pût découvrir la nature de la maladie. Je vis ce qui en était et lui dis que c'était la tuberculose. On abattit plus tard l'animal, et après examen des poumons, on vit que j'avais raison. Tout cultivateur d'expérience, qui s'occupe habituellement du soin des bestiaux, peut, au bout de quelques leçons, se mettre en mesure d'administrer lui-même l'épreuve. Bien plus, les cultivateurs seraient en lieu de donner aux bestiaux de meilleurs soins que les vétérinaires n'en sauraient donner. Je n'ai rien à dire contre les artistes vétérinaires ; ils sont nécessaires et nombre d'entre eux font honneur à leur art ; toutefois, dans nombre de cas, je préférerais mettre mes animaux sous les soins d'un cultivateur de grande expérience plutôt que de les confier à nombre de vétérinaires. J'ai vu un artiste vétérinaire appliquer la tuberculose, et je l'ai vu aussi administrer par le fils d'un cultivateur et l'artiste vétérinaire a lui-même admis que ce cultivateur, tant en faisant l'épreuve préliminaire de la température qu'en faisant l'injection de la tuberculine, ne le cédait en habileté à aucun vétérinaire. Aujourd'hui que nous comptons un si grand nombre de troupeaux précieux, il est devenu presque nécessaire que tout jeune cultivateur soit bien versé dans l'art vétérinaire ; et il n'est pas obligé de consacrer trois ou quatre ans à l'étude de la profession, pour apprendre à administrer avec succès l'épreuve de la tuberculine.

Les orateurs qui m'ont précédé se sont bornés à parler des ravages de la tuberculose parmi les vaches et n'ont rien dit des animaux mâles. Et cependant je pourrais citer une localité où, à une certaine époque, la tuberculose n'existait pas, et où l'on introduisit un animal mâle ; or, au bout de quelques années, la tuberculose y exerçait des ravages. Je désirerais avoir à ce sujet l'avis du député de Montréal (M. Roddick), ainsi que celui du député de Macdonald (M. Rutherford). Ils prétendent que le veau d'une vache tuberculeuse peut devenir un animal sain et vigoureux.

D'après les auteurs que j'ai lus et d'après ma propre expérience, je suis d'avis qu'il en est ainsi. Mais n'y a-t-il pas danger à se servir d'un mâle tuberculeux, quand bien même la maladie ne serait qu'à sa première période ? C'est sur ce point que je désirerais avoir l'avis de ces honorables députés. Voilà réellement une question de haute importance pour nos cultivateurs, question qui les intéresse profondément. A mon avis, il faut, avant tout, que nos cultivateurs tiennent leurs bâtiments en bonne condition. Il est hors de doute que les troupeaux qui sont toujours établés, sont plus sujets à la maladie que les autres. Il se rencontre peu de tuberculose dans le pays où les troupeaux errent en liberté dans les champs en été et qui sont l'objet de soins convenables, l'hiver.

M. W. C. EDWARDS (Russell) : Je suis bien aise que le député de Montréal (M. Roddick) ait saisi la Chambre de cette question, qui intéresse profondément le pays. C'est là une question, j'en conviens, qui veut être débattue par les médecins en Chambre ; toutefois, à titre de cultivateur pratique, comme le député de Huron (M. McMillan), il me sera bien permis d'en dire quelques mots. Je le répète, c'est là une question de haut intérêt pour le pays, non seulement en ce qu'elle se rattache à la santé et au bien-être du peuple, mais aussi en raison de sa grande importance commerciale. Et cela tient à ce que, en fait d'élevage du bétail, ce sont les pays du nord, comme le Canada, qui presque toujours, constituent la base d'approvisionnement pour les pays du sud. Le Canada jouit, à cet égard, d'une réputation bien méritée. Sauf l'Angleterre, il n'y a peut-être pas de pays au monde qui puisse faire concurrence au Canada dans l'élevage d'animaux de tout genre. Il m'arrive rarement de différer d'avis avec le député de Huron, mais relativement à l'usage de la tuberculine,—et c'est la seule branche de la question sur laquelle je veuille m'arrêter un instant—je ne saurais me ranger à son avis, lorsqu'il suggère d'en confier l'épreuve aux cultivateurs ; car, à mon avis, ce ne sont que les médecins et les artistes vétérinaires qui devraient l'appliquer. Et voici pourquoi. Je conviens qu'un jeune homme, comme l'affirme l'honorable député (M. McMillan), en fréquentant le collège agricole de l'Ontario, puisse apprendre tout ce qu'il faut pour appliquer avec succès l'épreuve de la tuberculine.

Et s'il était possible de restreindre la chose aux cultivateurs qui vont se perfectionner dans cet art dans les collèges agricoles, il n'y aurait guère de danger à appréhender. Or, est-il possible de limiter ce privilège à cette classe de cultivateurs ? Et si cela n'est pas possible, et que vous autorisiez les cultivateurs canadiens, en général, à faire l'épreuve en question, qu'en résultera-t-il ? S'il

est d'honnêtes cultivateurs. Il en exite, malheureusement, de malhonnêtes.

Une VOIX : Oh ! non.

M. EDWARDS : Sans doute, le nombre de cultivateurs malhonnêtes n'est pas considérable, il est moins élevé que celui des gens malhonnêtes dans les professions libérales. Cependant, il y en a bien quelques-uns ; et en pareilles circonstances, je tiens à établir quels déplorables résultats il découlerait du fait de confier aux cultivateurs en général, le soin d'administrer la tuberculine. Ainsi que l'a fort judicieusement fait observer mon honorable ami (M. McMillan), quand il est connu que la tuberculose existe parmi un troupeau, la réputation de celui-ci en souffre. Et, en pareilles circonstances, un cultivateur malhonnête essaiera de dissimuler l'existence de cette maladie. Et s'il est vrai, comme l'a judicieusement fait observer le député de Macdonald, que la tuberculine cesse de réagir, lorsqu'on en fait succéder trop rapidement les différentes applications, qu'est-ce qui empêcherait le cultivateur malhonnête de traiter un animal de façon à ce qu'il se vende et qu'il subisse l'épreuve avec succès, tout en étant réellement tuberculeux ? Si pareils faits n'étaient venus à ma connaissance, je ne croirais pas aussi fortement à la possibilité de ceux que j'allègue. Or, j'ai entendu parler d'animaux vendus après avoir subi l'épreuve avec succès, et qu'il a fallu plus tard abattre, parce qu'ils étaient tout infectés de tuberculose. Bien que ces animaux ne répondent pas, du premier coup, à l'épreuve, ils présentent bientôt après les symptômes extérieurs qui établissent hors de tout doute qu'ils étaient tout infectés de tuberculose. Il y a donc péril en la demeure, et il importe souverainement que le gouvernement fédéral avise sans retard aux mesures les plus énergiques dans ce sens, et du reste, pour mon compte, je suis convaincu qu'il y met toute l'énergie possible. Au demeurant, s'il reste d'autres mesures à prendre, il importe grandement dans l'intérêt du pays que le gouvernement les adopte sans retard. Il m'est donc avis qu'il faut législativement défendre à toute autre classe d'individus qu'aux médecins et aux artistes vétérinaires d'appliquer la tuberculine.

M. J. H. BELL (Prince-est, I.P.-E.) : Je désire dire un mot sur un aspect de la question que personne n'a encore développé. Il arrive quelquefois qu'il existe moins de tuberculose dans une province que dans d'autres. Ainsi, l'Ile du Prince-Edouard est presque entièrement exempte de cette maladie. Dans les examens qui viennent tout récemment de se faire, l'on a constaté qu'il n'y avait que fort peu d'animaux infectés. En pareilles circonstances, ne devrait-il pas être porté une loi qui pût mettre une province en lieu de se protéger contre une autre ? Je ferai observer au ministre de l'Agriculture que, l'année dernière, la législature de l'Ile du Prince-Edouard a adopté une loi proscrivant l'importation dans cette province, de bestiaux des autres provinces, à moins qu'ils n'aient, au préalable, subi l'épreuve de la tuberculine. Voilà une législation fort utile ; mais est-elle constitutionnelle ? J'ai bien quelque doute à cet égard. Il s'agit d'une question de commerce, matière qui rentre dans les attributions exclusives du parlement fédéral. S'il en est ainsi, alors cette question, sous certains aspects, rentre dans le domaine de la législature fédérale. Afin de mettre une province dans le cas de protéger ses bestiaux contre la tuberculose qui peut sévir dans d'autres provinces, le parlement fédéral pourrait établir une législation applicable à tout le pays, mais qui ne serait mise en vigueur dans une province quelconque que par voie de résolution de la législature locale ou par voie d'arrêté ministériel provincial. Cette législation se rapprocherait en principe de la loi Scott et répondrait aux besoins de la province de l'Ile du Prince-Edouard et aux intérêts qu'il s'agit d'y sauvegarder. Quant à la question plus large de la constitutionnalité d'une mesure fédérale, relative à la tuberculose, le député de Grey-est et le chef de l'opposition ont prétendu que nous n'avons pas ici le pouvoir de légiférer dans ce sens. Je ne saurais me ranger à cet avis, car, à mes yeux, le parlement possède ce pouvoir et peut assumer cette juridiction. Ainsi, la loi Scott prohibait la vente des boissons alcooliques dans toute l'étendue du pays. Les tribunaux furent plus tard appelés à se prononcer sur la question de savoir jusqu'où s'étendait à cet égard la juridiction du parlement canadien. Comme il s'agissait ici d'une question affectant la santé publique, l'on prétendit qu'elle était uniquement du ressort des législatures provinciales. Or, le plus haut tribunal de l'Empire décida que la prohibition de toute vente de boissons alcooliques est du ressort du parlement fédéral, puisque c'est une question nationale intéressant tout le pays. Dans la loi même, le parlement fédéral déclare qu'il s'agit d'une question nationale, et de ce fait-là, et en raison de cette déclaration, le tribunal décida que cette question est du ressort du parlement fédéral. La constitution déclare que toutes les questions intéressant le bien-être du pays en général rentrent dans les attributions du parlement fédéral, qui peut établir des lois tendant au maintien de l'ordre et à la bonne administration du pays. Or, s'il est une question qui mérite de figurer dans la catégorie de celles intéressant tout le pays à un souverain degré, c'est bien celle-ci : et, à mon avis, le gouvernement fédéral a tout autant droit de légiférer sur la question de la tuberculose, tant à l'égard des bestiaux qu'à l'égard de la santé publique, qu'il en a de réglementer la vente des boissons alcooliques sous l'empire de la loi Scott. Parlant d'une façon générale, c'est le droit du parlement fédéral de déclarer quels sont les matières d'intérêt national sur

lesquelles il est dans le cas de légiférer. Ainsi, le parlement fédéral peut déclarer que tel chemin de fer local est d'intérêt public et, en conséquence, assumer juridiction à cet égard. Ainsi, relativement à nombre de questions qui ne sont pas définies par la loi de l'Amérique Britannique du Nord, le parlement fédéral peut assumer et exercer juridiction et établir des lois d'intérêt public. Il n'y a donc pas lieu ici de demander la modification de la constitution, puisque nous avons d'amples pouvoirs pour légiférer sur cette question. Au demeurant, mon but principal, dans ces quelques observations, était d'appeler l'attention du gouvernement sur la situation de l'Ile du Prince-Edouard à cet égard, et sur la nécessité de prendre des mesures mettant une province dans le cas de se protéger contre les autres provinces, tout aussi bien que contre le monde extérieur.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher): Je comprends que l'importance de la question autorisait pleinement le député de Saint-Antoine de Montréal (M. Roddick), à en saisir la Chambre, et je lui en offre mes félicitations. Je le félicite aussi d'avoir fait un exposé si clair et si concis de toute la thèse, sous ses différents aspects. Tout ce qui tombe des lèvres de l'honorable député, relativement à la médecine, est digne de notre attention et de notre respect. L'autorité dont il jouit au sein du corps médical et le soin consciencieux qu'il a toujours apporté à l'élucidation des questions d'intérêt médical font que son avis sera toujours écouté avec respect. Je suis en lieu d'approuver tout ce qu'il a dit au sujet de la nécessité de prendre les mesures pour extirper la maladie de la tuberculose. Bien que n'appartenant pas à la faculté médicale, il a été de mon devoir, depuis mon entrée en charge au ministère de l'Agriculture, d'étudier quelque peu les questions se rattachant à l'hygiène publique et à la quarantaine; et peut-être aussi le fait d'être fils de médecin et d'avoir été élevé dans un milieu où l'on discutait les questions de médecine, a pu contribuer à exciter l'intérêt que je porte à ces questions. J'ai consacré beaucoup de temps à l'étude de la question de la tuberculose, depuis que je suis entré en charge.

Mon honorable ami (M. Roddick) nous a donné lecture des résolutions adoptées par l'Association des médecins et des chirurgiens de Montréal à ce sujet. Par ces résolutions, l'on demande au parlement de légiférer sur la question au point de vue des intérêts nationaux. Je n'aborderai pas la discussion de la question constitutionnelle développée par le chef de l'opposition, ainsi que celle de la juridiction du parlement en pareille matière. Il y a évidemment divergence d'opinion à ce sujet, bien qu'à vrai dire, j'aie toujours été de l'avis du chef de l'opposition; et il semble admis depuis longtemps au pays que toutes les questions intéressant l'hygiène publique et surtout la réglementation municipale à ce sujet, sont surtout du ressort des législatures provinciales. En pareilles circonstances, il y a divergence d'opinion sur l'étendue de la juridiction du parlement; toutefois, il est certaines questions mentionnées dans ces résolutions, touchant la réglementation municipale, qu'il serait imprudent et peut-être inconstitutionnel de la part du parlement d'aborder. Il y a peut-être d'autres points dans lesquels le parlement pourrait légiférer, et il est fort possible que nous puissions le faire, relativement aux territoires du Nord-Ouest et à ces parties du pays qui sont virtuellement administrées par le parlement fédéral, ou par un conseil auquel le parlement a délégué ses pouvoirs. Ce n'est là que mon avis personnel. Or, dans ces territoires du Nord-Ouest, et dans ces parties du pays où la population est moins dense et où le climat semble plus particulièrement hostile à l'introduction de la tuberculose et à la propagation et à l'existence même des germes de cette maladie, il y a peut-être moins lieu que partout ailleurs au Canada de combattre législativement la tuberculose. Cependant, il est hors de doute que la tuberculose existe partout où il se rencontre des êtres humains. Je prends tant d'intérêt à cette question et suis tellement convaincu de son importance pour le peuple de ce pays, que j'ai recommandé au Conseil, il y a quelque temps, de nommer un délégué du Canada au congrès qui vient d'avoir lieu à Berlin, pour débattre cette question. Ce délégué est le docteur Farrell, d'Halifax, qui occupe une place distinguée au sein des associations médicales du Canada et qui s'est toujours identifié dans sa province, avec tous les progrès de l'hygiène publique, et j'espère qu'avant longtemps il nous transmettra un intéressant rapport sur les délibérations de ce congrès, rapport où nous trouverons, j'en suis sûr, d'amples renseignements sur la tuberculose et sur les méthodes modernes applicables au traitement de cette maladie.

Ainsi que vient de le faire observer le député de Macdonald (M. Rutherford) l'intime connexité entre la maladie chez l'animal, et surtout chez les bêtes à cornes et l'affection similaire chez l'être humain est surabondamment établie et est aujourd'hui du domaine de la discussion et de la publicité. Je ne veux pas aborder la question de la maladie affectant la race humaine, chose que j'abandonne volontiers à la faculté médicale; et je me contenterai de dire que j'ai récemment nommé le docteur Montizambert surintendant général de l'hygiène publique pour le Canada, ses devoirs consistant à examiner les personnes qui entrent au pays, et cela dans le but d'empêcher l'introduction des maladies. Ce monsieur consacre aussi beaucoup de temps à l'étude de la tuberculose, et peut-être, avec le temps, l'opinion publique demandera-t-elle que l'on fasse subir à ceux qui viennent au pays un bon examen relativement à la tuberculose.

La question n'est pas encore assez élucidée pour qu'il soit possible de rien préciser à cet égard ou pour affirmer que la chose se fera dans un avenir rapproché ; toutefois, cette question fait l'objet des préoccupations des médecins dans les différentes parties du monde et ainsi que de nos fonctionnaires de la quarantaine.

Quant aux bestiaux, le parlement a déjà légiféré sur les maladies contagieuses des animaux, et cela, à bon droit, à mon avis. En conséquence, aujourd'hui, les maladies contagieuses des animaux et la tuberculose sont du ressort légitime du ministère de l'Agriculture pour le Canada, et depuis que je suis entré en charge, il a été de mon devoir d'aviser aux moyens d'atténuer les ravages de cette maladie parmi nos animaux.

Le député de Saint-Antoine, Montréal (M. Roddick) et autres orateurs ont signalé l'œuvre accomplie en ce sens ; mais peut-être conviendra-t-il d'ajouter quelques renseignements à ce sujet. Il n'avait encore rien été tenté à cet égard, avant mon entrée en charge. Or, il y a deux ans, j'ai demandé au parlement de voter un crédit relativement à la tuberculose. En donnant des éclaircissements au sujet de ce crédit, j'ai dit qu'il importait avant tout de répandre parmi les propriétaires de bestiaux des renseignements au sujet de cette maladie et de les encourager à soumettre leurs animaux à l'épreuve de la tuberculine, autant que possible, afin que la loi relative aux maladies contagieuses des animaux fût appliquée, dans tous les cas où il serait constaté que ces animaux sont atteints de cette maladie. Ce programme a été exécuté. L'année dernière encore, il a été voté un crédit dans le même but. Ce crédit est à peu près dépensé et je me propose de demander au parlement un nouveau crédit afin de poursuivre la même propagande.

A l'époque où cette question fut débattue en parlement, et antérieurement, il existait parmi nos cultivateurs une grande divergence d'opinion sur la question de savoir dans quelle mesure il serait possible de combattre cette maladie.

Quelques-uns prétendaient qu'il fallait rendre l'épreuve obligatoire, ainsi que l'abattage immédiat des animaux infectés. D'autres pays avaient essayé d'appliquer, ce système mais sans succès. Dans l'Union américaine, quelques Etats avaient essayé de rendre l'épreuve obligatoire, ils avaient voté de forts crédits dans ce but ainsi que pour indemniser les cultivateurs de la perte de leurs bestiaux abattus pour la sécurité publique. L'Etat du Massachusetts fut obligé de renoncer à ce système ; le Vermont dut aussi, dans une large mesure, y renoncer et modifier son programme.

En Angleterre, et dans les vieux pays en général, la question a été débattue à fond, sans que l'opinion publique ait jamais consenti à ce que les autorités publiques rendissent l'épreuve ou l'abattage obligatoires. Au Danemark, M. Bang, et en France, M. Nocard, qui figurent tous deux parmi les savants de renom, ont étudié à fond cette question. Ils ont découvert, prétendent-ils, un système qui obviera absolument à la nécessité d'abattre les animaux. Ce système est généralement connu sous le nom de système de Bang. Le député de Macdonald en a fait l'exposé et qu'il me suffise d'ajouter qu'on tient les animaux infectés en réclusion et qu'on stérilise leurs produits de façon à assurer leur innocuité. On laisse les animaux se reproduire et les vaches laitières donner leur lait. Ce système a été appliqué avec succès par M. Bang au Danemark, et aujourd'hui, on compte au Danemark, en Allemagne et en France une foule d'animaux qui produisent du lait pour l'alimentation humaine et dont la chair entre dans la consommation de bouche, bien qu'il soit constaté que ces animaux sont tuberculeux ; toutefois, ce système est entouré de restrictions et de sauvegardes telles que les savants de ce pays disent qu'il n'offre plus le moindre danger pour la santé publique.

Dans les circonstances, et vu l'opinion publique déjà exprimée, et qui se réflétait si bien dans celle que les cultivateurs ont émise lors de leur grande convention, il y a deux ans, j'ai compris qu'il serait impossible de les obliger à examiner leurs animaux ou à les tuer ; c'est pourquoi je n'ai pas été plus loin, et me suis contenté d'offrir, de la part du département de l'Agriculture, à tous ceux qui lui en feraient la demande en bonne et due forme, de faire examiner leurs animaux, sans frais. Je voulais, par là, encourager le peuple à cet examen.

M. SPROULE : Je n'ai encore pu parvenir à reconnaître la possibilité de faire examiner les animaux dans les différentes localités, j'ai cru seulement qu'on pourrait les examiner, sans frais, s'ils étaient ici.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oh non ; on va les examiner n'importe où, sur demande de leur propriétaire au gouvernement, demande sujette à certaines conditions et garanties prévues par le département ; ces formalités remplies, le département envoie son médecin vétérinaire faire l'examen.

M. SPROULE : Je ne le savais pas.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On l'a publié dans tous les journaux agricoles du pays, et dans la presse en général ; on l'a annoncé à maintes reprises, aux différentes conventions agricoles, et on l'a expliqué autant comme autant aux cultivateurs et propriétaires d'animaux.

M. WALLACE : L'avez-vous fait insérer dans le rapport du département de l'Agriculture ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Tout le rapport est là, avec l'exposé des examens qu'on a faits, et tout le reste.

M. WALLACE : Avez-vous fait insérer l'exposé que vous venez justement de faire?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'ouvrage que nous faisons, de même que les bulletins et les proclamations que nous publions à cet égard, est décrit dans le rapport du département.

M. McDOUGALL : Est-il dit, dans le rapport, qu'on ne demande rien pour ces examens ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On ne demande rien à aucun propriétaire d'animaux qui fait sa requête en bonne et due forme.

M. McDOUGALL : Cela fait-il partie du rapport ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Certainement, la première condition, c'est qu'on examine tous les animaux qu'il y a sur la ferme ; il n'eût pas été sage de permettre à un homme d'en faire examiner quelques-uns seulement, et de les tenir avec d'autres qui ne l'avaient pas été, et qui pouvaient être atteints de la maladie.

M. SPROULE : Cela veut-il dire tout animal quelconque qu'il y a sur la ferme ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, seulement les bêtes à cornes ; j'admets la correction de l'honorable député ; l'autre condition, c'est qu'il ne sera pas payé de dommages résultant de la mise à mort des animaux, laquelle n'est pas commandée par le département, mais laissée à l'entière discrétion de leur propriétaire ; mais les animaux atteints de la maladie doivent être isolés et mis en quarantaine, afin de ne pas la communiquer aux autres.

On a fait, dans le pays, un grand nombre de ces examens ; j'en ai un rapport pour chaque province, mais comme je l'ai déjà lu à la Chambre, je me contenterai de dire que, dans le cours des deux dernières années, les employés du département ont examiné 16,000 animaux, dont 1,017 ou environ 6½ pour 100 de tous ceux qu'on avait examinés, ont été trouvés atteints de la maladie. Cela témoigne hautement de la bonne santé des troupeaux du Canada, et ce, pour deux raisons. D'abord, il y a beaucoup moins d'animaux malades que ne l'ont dit généralement ceux qui se sont occupés de la question : on a poussé l'extravagance jusqu'à dire que la consomption avait atteint de 20 à 50 pour cent des bestiaux du Canada. Dans d'autres pays, la proportion des animaux malades, bien que je ne l'ale pas, au juste, à la mémoire, s'est élevée de 10 à 30 et 35 pour cent ; or, les examens que nous avons faits prouvent que la proportion de nos animaux malades n'est que de 6½ pour 100.

M. SPROULE : Le ministre dit que sur 16,000 animaux que l'on avait examinés, on en avait trouvé 1,000 de malades, c'est-à-dire 1 par 16, ou plus de 6½ pour 100.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Si l'honorable député (M. Sproule), veut bien prendre un crayon et faire le calcul, il verra qu'il se trompe.

Cette preuve est encore plus satisfaisante, si l'on songe que, en général, les animaux qu'on a examinés de cette manière, étaient présumés malades. D'ordinaire, le cultivateur qui croit son troupeau en bonne santé, ne demande pas à le faire examiner ; mais, dans le présent cas, ces animaux étaient, pour la plupart, des vaches laitières qui se trouvaient dans le voisinage des grandes villes et appartenaient à des gens que les règlements municipaux obligeaient à les faire examiner. La plupart des 16,000 animaux qu'on a trouvés malades, appartenaient à des laitiers qui tiennent leurs bestiaux tout près des cités qu'ils approvisionnent de lait. L'état de leurs étables semble plus favorable à la propagation de la maladie, et le rapport des médecins vétérinaires qui ont parcouru le pays pour s'enquérir de l'état du bétail, démontre que si, vu la condition de l'hivernement du bétail dans le voisinage des villes, un animal chez qui la maladie s'est développée jusqu'à un certain point, est introduit parmi toute une étable de vaches laitières en bonne santé, il leur aura bientôt communiqué la maladie. Il n'y a pas à douter de l'exactitude de ce que je viens de dire, et je le dis avec force, car il est juste et nécessaire que le peuple de ce pays comprenne parfaitement cet état de choses, et s'occupe d'y remédier. Je ne voudrais pas m'étendre davantage sur la question ; cependant, je dirai un mot d'une couple de déclarations qu'on a faites sur le parquet de cette Chambre. Tout d'abord, je remercierai mon honorable ami de Macdonald (M. Rutherford) de la manière si nette dont il a parlé de toute la question qui a trait aux bestiaux. L'honorable député (M. Rutherford) est lui-même un médecin vétérinaire de renom ; je le connais pour avoir eu avec lui plus d'un entretien. Il a fait de toute la question une étude et une preuve minutieuse et complète, et personne n'a, mieux que lui, contribué à l'élucider.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le sujet que nous sommes à traiter est de la plus haute importance pour les propriétaires d'animaux du Canada. Comme l'a dit mon honorable ami de Russell (M. Edwards), le Canada se prête particulièrement à l'élevage d'animaux bons et sains ; nous avons aujourd'hui la réputation d'élever des animaux de cette sorte, et à l'exception de la mère patrie, pas un pays au monde ne peut se vanter d'en fournir de meilleurs. Je suis heureux de voir qu'on en exporte un grand nombre ; qu'on en obtient de bons prix, et que le bon état des animaux qu'on exporte augmente de jour en jour la réputation du Canada comme pays d'élevage. Il nous est donc important de conserver nos animaux en bonne santé, et de comprendre toutes les conséquences

que cela peut avoir. Non seulement nous avons examiné les animaux, mais nous nous sommes efforcés de fournir systématiquement au public tous les renseignements possibles et désirables. J'ai envoyé aux conventions de cultivateurs des médecins vétérinaires ou autres que je savais particulièrement versés dans la science de la tuberculose, faire des conférences et créer des cercles agricoles ; j'ai fait distribuer quantité de bulletins expliquant la maladie, les meilleurs moyens à prendre pour la traiter ou en arrêter le progrès. Je crois que les renseignements fournis, l'année dernière, aux propriétaires d'animaux du Canada, leur aideront énormément à combattre la maladie, et seront, ainsi, absolument utiles au peuple de ce pays en général. L'examen gratuit des animaux, et la distribution gratuite des renseignements relatifs à la tuberculose, sont les deux moyens dont je me suis servi, et jusqu'à ce que l'opinion publique se soit plus éclairée sur cette question, je crois qu'il n'y a rien de mieux à faire que ce que j'ai fait pour empêcher le règne de la tuberculose en ce pays. Je voudrais dire une couple de mots de la question en elle-même. Mon honorable ami de Macdonald (M. Rutherford) a dit que les veaux de vaches malades ne sont pas nécessairement contaminés. De fait, d'après des expériences aussi minutieuses que nombreuses, on a constaté que le veau ne naît pas avec les germes de la tuberculose. Si l'on enlève le veau à sa mère avant qu'il la tette ou avant qu'elle le lèche et lui communique ainsi la maladie au moyen de sa salive, le veau devra échapper à la contamination. Voilà où est le danger. Mais M. Bang a réussi, au Danemark, à élever, en bonne santé, des veaux qui provenaient de vaches tuberculeuses. On peut ajouter à tout cela que la ventilation est nécessaire à l'entretien de nos animaux. Il ne devrait pas falloir en parler, tant c'est élémentaire ; mais, par malheur, le peuple ne fait pas toujours les choses selon la connaissance qu'il en a. Il arrive souvent qu'on garde les animaux dans des endroits évidemment saturés des germes de la maladie, et où il y a danger qu'ils la prennent. Mon honorable ami de Huron-sud (M. McMillan) a parlé de badigeonnage à la chaux. La désinfection des étables est d'absolue nécessité, et la désinfection au moyen du badigeonnage à la chaux ou autrement, doit se faire au moins une ou deux fois par année ; je ne crains pas de dire qu'on arrivera, par là, à réduire énormément la maladie et ses progrès. Nous avons fait, de plus, de très sérieuses analyses du lait de vaches tuberculeuses. Un très grand nombre de députés se souviennent que, il y a environ un an et demi, on a trouvé, sur la ferme expérimentale, plusieurs vaches contaminées ; je les ai fait disparaître, sauf quelques-unes, dont j'ai fait analyser le lait de chaque jour dans un laboratoire bactériologique, pour voir combien il contenait de germes. L'expérience a donné certains résultats, mais pas assez complets pour servir de base à une conclusion définitive ; cependant, je la continue toujours, et je vais en dire un mot. Un honorable député a dit, il y a un instant, qu'il y avait beaucoup de vaches dont le pis était affecté de tuberculose. Dans ce cas, la maladie se communique plus facilement au moyen du lait. Pour en faire l'expérience, mes employés et moi avons, l'année dernière, cherché, au Canada, les vaches ainsi affectées de tuberculose, mais nous n'en avons pas trouvé dont le pis fût assez atteint de tuberculose pour servir à une expérience : je tiens à le dire, pour empêcher l'étranger de croire que les vaches de ce pays ont ordinairement le pis affecté de tuberculose ; au contraire, c'est, même, une chose très rare. Les médecins et les médecins vétérinaires sont généralement d'avis que le lait n'est dangereux que lorsque le pis de la vache est malade. Je ne suis pas prêt à le croire, mais si tel est le cas, il n'y a pas de doute que le lait de vache, en ce pays, est absolument sain. Pourtant, il offre certain danger, et les plus versés dans la science de la maladie, disent que, tant qu'un animal est malade, il faut, ou ne pas faire usage de son lait, ou lui faire subir, au préalable, une stérilisation complète. Je recommanderais ce moyen de prudence, quel que soit l'usage qu'on veuille faire de ce lait là, et surtout, si on l'emploie à nourrir les porcs ou les veaux. Je regrette de dire que, d'après l'expérience des médecins vétérinaires et des cultivateurs la consomption s'est beaucoup répandue chez la race porcine en ce pays, parce qu'on a négligé cette précaution. Nous n'avons pas fait l'expérience de la tuberculine chez les porcs, et je ne crois pas qu'il en meure beaucoup de consomption.

Je veux parler d'une couple de points qu'a soulevés l'honorable député de Grey-est (M. Sproule). Je suis vraiment surpris de voir que, comme député à la Chambre des communes portant tout particulièrement intérêt aux choses de l'agriculture, il ne se soit pas occupé de ce que nous avons fait par rapport à la tuberculose et à l'isolement des animaux malades. L'honorable député dit que ce que nous aurions pu faire de plus important, c'eût été de défendre l'importation, en ce pays, de tout animal tuberculeux. L'honorable député ne sait pas que, depuis deux ans, j'ai fait, avec les Etats-Unis, un arrangement à cette fin même. Je suis heureux de voir que le département a prévu, deux ans à l'avance, la recommandation de l'honorable député.

M. SPROULE : Cette recommandation, il y a dix ou douze ans que je l'ai faite.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Alors, l'honorable député aurait dû tenir compte de ce que nous avons fait, et nous remercier d'avoir suivi son conseil ; l'honorable député a dit, de plus, que l'abolition de la quarantaine entre nous et les Etats-

Unis a créé un danger par rapport à la tuberculose. Avant que nous eussions pris les mesures dont je viens de parler, les animaux qui arrivaient des Etats-Unis devaient rester quatre-vingt-dix jours en quarantaine, mais n'étaient pas nécessairement soumis à l'examen comme animaux tuberculeux.

M. SPROULE : Je n'ai pas voulu parler de la tuberculose seulement, mais de toute autre maladie à laquelle les animaux sont sujets.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Mais c'est de la tuberculose que nous parlons. Toutefois, tous les animaux venant des Etats-Unis ne doivent pas seulement subir l'examen comme animaux tuberculeux, mais doivent porter un certificat constatant qu'ils ne sont atteint d'aucune maladie, faute de quoi ils restent à la frontière, et ont à y subir l'examen comme animaux tuberculeux avant de pouvoir entrer dans le pays. Ainsi, l'honorable député doit voir que nous prenons cette précaution pour de bon. Il a fait une autre remarque qu'il m'a bien fait peine d'entendre : parlant des Doukhobortses, il a dit que ces gens étaient absolument infectés de tuberculose, et qu'on les importait en nombre tellement considérable, qu'ils constituaient une menace à l'hygiène publique en ce pays.

M. SPROULE : Qu'il plaise à l'honorable ministre ; les règles de quarantaine qui imposent cette restriction ne s'appliquent, je crois, qu'aux animaux de race qu'on importe pour l'amélioration des troupeaux.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ici encore, l'honorable député fait preuve de son ignorance, car cette restriction s'applique à tous les animaux qu'on importe pour l'élevage ou la laiterie, aussi bien que pour l'amélioration des races.

M. SPROULE : Mon ignorance peut être grande ; mais j'affirme à l'honorable ministre que si telle est la règle, il y a des centaines d'animaux qui traversent la frontière sans avoir été examinés, et sans porter de certificat. Il y a aussi des centaines d'animaux de notre pays qui entrent aux Etats-Unis sans porter tel certificat.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Voilà que l'honorable député parle maintenant des animaux qu'on envoie d'ici aux Etats-Unis.

M. SPROULE : J'ai compris que l'honorable ministre parlait de ceux-là, tout comme de ceux qui nous viennent des Etats-Unis.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ceux de nos animaux qu'on envoie aux Etats-Unis pour fin de boucherie sont les seuls qui n'aient pas besoin de certificat. Mais tous les animaux importés en notre pays pour fin de boucherie ou autre que ce soit, doivent porter un certificat d'examen ; on a publié cette règle pendant deux ans dans tout le pays, et les cultivateurs et les éleveurs du Canada et des Etats-Unis la connaissent très bien.

Je reviens maintenant à la question des Doukhobortses, dont j'allais parler, quand l'honorable député m'a interrompu. Il a dit que les Doukhobortses étaient absolument affectés de tuberculose, et constituaient une menace à l'hygiène publique. Je ne sais pas sur quoi il peut s'appuyer pour parler ainsi, mais à moins d'avoir de bonnes raisons, il aurait dû s'en abstenir.

M. SPROULE : J'ai puisé mes raisons dans une de nos revues médicales où il est parlé de cette maladie en Russie, et de la proportion de la mortalité dont elle y est cause.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Quelle est cette proportion ?

M. SPROULE : Un par cinq cents.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Si l'honorable député veut bien ajouter un petit calcul à ce qu'il a dit des Doukhobortses et de la proportion de la mortalité en Russie, il verra que un par cinq cents signifie deux dixièmes de un pour cent et que la proportion des mortalités par suite de consomption, dans tout le monde, est d'environ dix pour cent des mortalités occasionnées par toutes les maladies réunies. Ainsi, bien loin d'être absolument affectés de tuberculose, les Doukhobortses seraient le peuple le plus sain de la terre.

M. SPROULE : Ma déclaration a donné lieu à une fausse interprétation. Il y a beaucoup de pays où la tuberculose est très rare, et si l'on en ajoute la population à celle des pays où cette maladie est répandue, le chiffre de la mortalité, en général, se trouve tel que l'a dit l'honorable ministre, mais cela ne fait pas voir du tout quelle est la proportion, pour la maladie ou la mortalité, dans un pays, par rapport à un autre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député qui est, je crois, praticien de renom, voudrait-il me dire quelle est, en ce pays, la proportion de la mortalité par suite de la tuberculose ? S'il ne le sait pas, peut-être que d'autre médecins le savent. L'honorable député de Saint-Antoine de Montréal pourrait sans doute le lui dire.

M. RODDICK : Nos statistiques sont si inexactes, qu'il est impossible de le savoir au juste. La mortalité représente beaucoup moins de dix pour cent.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Est-ce qu'elle est descendue à deux dixièmes de un pour cent ?

M. RODDICK : Non, elle est, je crois, de deux ou trois pour cent. Que l'honorable ministre me permette de lui dire qu'en parlant de cette question, j'entendais le prévenir contre la Russie et l'Autriche, les deux

pays d'Europe où la mortalité par suite de consomption est le plus considérable, et lui faire remarquer que c'est précisément de ces deux pays-là que ces émigrés nous sont récemment arrivés. J'ignore, toutefois, que les Doukhobortses soient atteints de la maladie dans la proportion que le dit mon honorable ami (M. Sproule). Je ne le crois pas : mais il n'est pas impossible qu'elle compte parmi eux de nombreuses victimes, elle est si répandue dans les deux pays d'où ils viennent.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne critiquais pas ce qu'a dit l'honorable député de Saint-Antoine de Montréal concernant les immigrants de ces deux pays.

Sir CHARLES TUPPER : Mais l'honorable ministre était à faire une déclaration tout à fait opposée à celle de l'honorable député de Saint-Antoine de Montréal.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député fausse entièrement le sens de mes paroles ; tout ce que j'ai dit, c'est que l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) avait déclaré les Doukhobortses infectés de tuberculose.

Sir CHARLES TUPPER : Et à cette déclaration, l'honorable ministre a répondu que ces gens l'étaient moins que ceux de n'importe quel pays, et l'opinion de l'honorable député de Saint-Antoine de Montréal, qu'il a demandée, tend à établir le contraire.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : A son tour, l'honorable député m'attribue des paroles que je n'ai pas dites. Evidemment, il n'a pas suivi le débat.

Sir CHARLES TUPPER : Oui, je l'ai suivi, et avec beaucoup d'attention.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député sait pourtant bien que je n'ai rien dit de tel.

Sir CHARLES TUPPER : C'est tout le contraire que je sais ; les "Débats" vont nous faire voir qui a raison.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député doit m'en croire, je n'ai rien dit de tel.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre doit m'en croire moi aussi.

M. SPROULE : L'honorable ministre n'aurait pas dû fausser le sens de mes paroles. Je n'ai pas dit que les Doukhobortses fussent infectés de tuberculose.

Quelques VOIX : Oui, vous l'avez dit.

M. SPROULE : J'ai dit que cette maladie étant répandue dans le pays d'où ils viennent, j'avais raison de conclure qu'un grand nombre d'entre eux en étaient atteints.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Si l'honorable député ne dit plus qu'ils sont infectés de tuberculose, j'en suis bien aise.

De même que plusieurs députés qui m'entourent, j'ai pourtant entendu le contraire.

M. SPROULE : Ce que j'ai dit était exact, et je n'en retire pas un mot.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Très bien, mais l'honorable député ne niera toujours pas avoir dit que, chaque année, il meurt 1 pour 500 de ces Doukhobortses dans le pays d'où ils viennent ; or, à cela, j'ai répondu qu'ils étaient, de tous les peuples, le plus exempt de tuberculose et que la preuve en résidait dans la déclaration même de l'honorable député. Je ne discute pas les données de l'honorable député de Saint-Antoine, de Montréal, ni ne les fais servir à une expression d'opinion de ma part.

M. FOSTER : Tout cela, c'est de l'embarras inutile ; procédons donc.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député veut-il faire une interruption ?

M. FOSTER : Je n'ai fait qu'une remarque et j'en demande pardon à l'honorable ministre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est parfait. L'honorable député aime tant à interrompre, que je m'attendais plutôt à une interruption de sa part.

M. FOSTER : Je vois qu'à cette occasion, mon honorable ami prend, à l'égard des députés de la gauche, un ton tout à fait arrogant et blessant....

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député d'York, N.-B., (M. Foster), sait, pourtant, très bien ce que je veux dire.

M. FOSTER : et qui ne lui convient pas du tout.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce n'est pas à l'honorable député d'York, mais à moi d'en juger.

M. FOSTER : Non, c'est à la Chambre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je suis bien prêt à me soumettre à la décision de la Chambre, mais je n'ai pas de leçons de politesse à recevoir de l'honorable député d'York, ni de qui que ce soit, qu'il voudrait m'indiquer à cette fin.

M. FOSTER : Parfois, nécessité ne connaît pas de loi.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce que je veux démontrer, c'est que les Doukhobortses ne sont pas infectés de tuberculose, et que leur immigration en ce pays ne constitue pas une menace à l'hygiène publique. Je n'en sais pas de meilleure preuve que le rapoprt de mon propre médecin de quarantaine, le Dr Montizambert ; il a pu juger des Doukhobortses mieux que personne au Canada ; il était à Halifax quand on y en a retenu 2,000 en quarantaine pendant trois semaines, parce qu'il s'était déclaré, parmi

eux, un cas de petite vérole ; il était aussi à la Grosse-Ile, où la découverte d'un autre cas de petite vérole en a retenu 2,700 pendant trois autres semaines ; pendant ses trente-trois ans de service comme médecin en chef de la quarantaine, il ne lui avait pas encore été donné de rencontrer immigrants plus sains, ni mieux portants que ceux-là, ce qui nous autorise parfaitement à dire qu'on a tort de prétendre qu'ils sont infectés de tuberculose.

M. SPROULE : L'honorable ministre m'attribue une déclaration que je nie absolument avoir faite.

M. CAMPBELL : Oui, vous l'avez faite.

M. SPROULE : L'honorable député de Kent (M. Campbell) devrait assez bien connaître les règles de la Chambre, pour ne pas persister à dire que je l'ai faite.

M. l'ORATEUR : Le débat devient fort irrégulier. L'honorable député qui a la parole peut bien permettre, de temps à autre, des interruptions tendant à l'élucidation de certains points, mais abstraction faite de cela, on ne devrait pas se livrer, d'un bord à l'autre, de la Chambre, à pareille fusillade.

M. SPROULE : M. l'Orateur, je soulève un point d'ordre ; je veux que vous décidiez si l'honorable ministre (M. Fisher), est, ou n'est pas tenu de me croire, quand je dis qu'il m'attribue des paroles que je n'ai pas prononcées.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je veux bien que l'honorable député (M. Sproule) n'ait pas dit que les Doukhobortses fussent infectés de tuberculose, mais je prétends qu'il a affirmé que cette maladie était considérablement répandue parmi eux.

M. SPROULE : Non, non.

M. McMULLEN : M. l'Orateur——

M. l'ORATEUR : Il vaut mieux permettre à l'honorable député de finir.

M. SPROULE : Ce que j'ai dit, c'est que la proportion de la mortalité résultant de la consomption était très élevée dans le pays d'où ils viennent, et qu'il faut naturellement en conclure qu'un grand nombre d'entre eux sont——

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Sont quoi ?

M. SPROULE : Sont atteints de cette maladie.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : De quelle maladie, la tuberculose ?

M. SPROULE : Si, dans un pays, la proportion de la mortalité résultant d'une maladie particulière, est très élevée, et si cette maladie fait languir le patient longtemps avant de le faire mourir, la proportion des décès, dans ce pays-là, doit aussi être élevée.

M. McMULLEN : J'ai très bien entendu l'honorable député——

M. l'ORATEUR : Il n'est pas permis à l'honorable député (M. McMullen), de contredire la déclaration de son collègue ; elle doit être acceptée, et je ne doute pas qu'elle ne le soit.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je l'accepte. Je crois que le rapport du Dr Montizambert, et les faits exposés par l'honorable député (M. Sproule) relativement à la proportion des cas de tuberculose en leur pays, démontrent que l'arrivée de ces gens au Canada n'y constitue pas une menace à l'hygiène publique.

Il est une autre question dont je veux parler, c'est celle qu'a soulevée l'honorable député de Prince-est (M. Bell). La province de l'Ile du Prince-Edouard est, d'après les expériences que nous avons faites, celle où la tuberculose règne le moins parmi les animaux, on n'y en a trouvé que 16 cas, sur examen de 425 têtes, ce qui équivaut à une moyenne de moins de 4 pour 100. L'honorable député a dit que la législature de cette province-là avait passé une loi y prohibant l'importation des bestiaux qui ne portent pas un certificat constatant qu'on les a préalablement soumis à l'épreuve de la tuberculine, que ces bestiaux viennent de n'importe quelle partie du monde, ou même de n'importe quelle partie du Canada. Il paraît croire que cette loi est inconstitutionnelle ; je ne suis pas prêt à lui donner d'opinion sur ce point, mais je lui rappellerai que, il y a quelque temps, la législature du Manitoba a adopté une loi y prohibant l'importation, des Territoires du Nord-Ouest, de tous chevaux qui ne porteraient pas de certificat constatant qu'on les a examinés relativement à la maladie des glandes, ou qui ne seraient pas examinés à la frontière même de la province, en y arrivant.

M. BELL (Pictou) : Cette loi est-elle encore en vigueur ?

M. RUTHERFORD : Elle a été désavouée.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Elle est restée un certain temps en vigueur ; pour moi, je crois que si l'Ile du Prince-Edouard n'a pas le droit de prohiber l'entrée des animaux, elle a celui d'obliger celui qui les importe, à les soumettre à l'examen, à leur arrivée en cette province, et défendre—question de règlements municipaux—que, jusqu'à ce que cet examen ait eu lieu, on envoie ces animaux ailleurs, dans la province. En envisageant la question au point de vue des règlements municipaux, et non au point de vue du droit constitutionnel, dont je n'entends pas parler ici, je ne doute pas que l'autorité provinciale et les bureaux de santé locaux n'aient le droit absolu de rendre obligatoire l'examen des vaches dont on fournit le lait aux cités et villes, de même que la viande qu'on y vend ; de sorte que

l'Ile du Prince-Edouard a parfaitement le droit d'exiger que tout animal qu'on y importe soit soumis à l'examen, dès son arrivée. Il existe depuis assez longtemps, et il est appliqué dans la province de l'Ontario, une loi qui donne pouvoir aux municipalités de faire faire l'examen des vaches dont le lait leur est destiné.

Tout récemment, il a été adopté par la cité d'Ottawa, et dans nombre d'autres cités et villes de l'Ontario, des règlements d'après lesquels tout laitier qui y vend du lait, est tenu de vérifier si ses vaches ne sont pas atteintes de consomption. Il va très vite résulter de là des renseignements de très grande importance pour le peuple, et qui auront pour effet l'adoption de meilleures lois à ce sujet, et l'amélioration des méthodes relatives à l'entretien des animaux dans ce pays. Je suis heureux de voir que, à courte échéance, on aura maîtrisé cette maladie au Canada. Avant de reprendre mon siège, je réitère à l'honorable député de Saint-Antoine de Montréal, (M. Roddick) mes meilleurs remerciements, auxquels il a droit pour avoir soumis ce sujet à la considération de la Chambre et avoir fourni à celle-ci l'occasion de le discuter à fond.

M. ERB : Dois-je comprendre que le ministre de l'Agriculture (M. Fisher), a dit que la Grande-Bretagne est le pays du monde où les animaux sont le plus exempts de tuberculose ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois avoir dit que c'était plutôt le Canada. Je n'ai pas toutes les statistiques relativement aux autres pays, je n'ai que toutes celles qui concernent le Canada, de sorte que je ne puis faire une déclaration de faits, mais seulement donner une opinion.

M. ERB : L'honorable ministre n'a-t-il pas dit que, après la Grande-Bretagne, le Canada est, de tous les pays, celui où il y a le moins de consomption ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, ce que j'ai dit, c'est que, après la Grande-Bretagne, le Canada, est le pays du monde qui a les plus beaux troupeaux, et exporte les meilleurs animaux.

M. ERB : Il est évident que j'ai mal compris l'honorable ministre. Tel que je comprenais la déclaration, je ne pouvais la concilier avec celle que je trouve dans le rapport du ministre de l'Agriculture pour l'année 1896, et qui a été faite, je crois, par l'inspecteur vétérinaire de la Confédération :

Elle est si répandue . . .

C'est-à-dire la tuberculose.

. . . dans la Grande-Bretagne, que, d'après des autorités dignes de foi, elle atteint 50 pour 100 des troupeaux.

M. CLANCY : On semble unanime à vouloir enrayer les progrès de la tuberculose, au Canada. On a tant discuté ce sujet, que ce serait perte de temps que de continuer. Il est, pourtant, un point particulier que j'ai pris la liberté de signaler il y a quelque temps, à l'attention du ministre de l'Agriculture ; ce point, c'est celui des moyens à prendre. On m'a dit, alors, que le gouvernement du Canada n'entendait pas faire plus que de mettre en quarantaine les animaux malades et de laisser à leurs propriétaires l'entière liberté de les tuer. C'est là une politique qui laisse à désirer par son caractère d'indécision. L'honorable ministre (M. Fisher), s'est laissé intimider par l'opinion publique, de manière à faire fausse route. Je demande à n'importe quel homme de sens, en cette Chambre ou ailleurs, si nous pouvons bien arrêter les progrès d'une maladie de ce genre, tout en contribuant à l'entretenir dans toutes les parties du Canada. La quarantaine, où vous faites mettre le bétail, n'est qu'un mot, car ce bétail est entièrement laissé au soin de son propriétaire qui croirait perdre, en le tuant, et qui, en le gardant, expose chaque membre de sa famille au danger de la consomption. Cependant, l'honorable ministre dit qu'il vient d'inaugurer une nouvelle politique ; or, par cette politique d'inaction, il ne touchera pas à cette maladie qui menace la vie et les biens du peuple canadien. N'y eût-il d'autres raisons que de garder la santé des troupeaux de ce pays en bon état, qu'il faudrait, à tout prix, et avant toute chose, faire disparaître la consomption. L'honorable ministre ignore cela ; il a fait, il y a deux ou trois jours en cette Chambre un aveu des plus humiliants, quand il a dit qu'il n'était pas responsable de l'ancienne loi. Je lui répondrai que c'est là une vieille erreur, et que, le plus tôt nous en serons délivrés, le mieux ce sera. Il n'y a qu'une chose à faire, c'est d'y aller avec détermination, et de ne craindre ni la dépense ni l'augmentation de l'impôt. Qu'ont fait les pays d'Europe ? il y a un peu plus d'un an, la Chambre des communes en Angleterre a confié à une commission royale l'examen de la question de la tuberculose, et cette commission a surtout recommandé le paiement de dommages pour chaque animal qu'il faudrait tuer. On objectera peut-être que, en ce pays, il se tuerait un trop grand nombre d'animaux, que cela représenterait autant d'abus, et, pour le peuple, autant de plus à payer. Cela peut être vrai jusqu'à un certain point, mais ne peut suffire à justifier le gouvernement de faire seulement semblant de travailler à réduire la maladie, lorsque de fait, les moyens dont il se sert, contribuent à la faire éclore dans toutes les parties du Canada. Tant qu'il sera permis aux propriétaires d'animaux malades de les garder dans un état de langueur jusqu'à ce qu'ils meurent, bien loin de perdre du terrain, la maladie en gagnera. Je pensais que l'emploi de l'argent que nous avions accordé à l'honorable ministre aurait de meilleurs résultats. Je ne me plains pas de la manière dont il l'a appliqué, mais je me plains de

ce qu'il ne travaille pas d'une manière plus vigoureuse à mettre le pays à l'abri du plus grand danger qui puisse le menacer actuellement.

MATERIEL ROULANT DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

M. DAVIN : Je veux attirer l'attention du gouvernement sur certaines paroles d'un correspondant du " Star," de Moncton, N.-B. et que je vais lire :

Ceux qui s'occupent de chemin de fer, ici, parlent du projet de l'Intercolonial d'augmenter son matériel roulant.

M. Joughins, le surintendant de la mécanique, est, depuis quelques semaines, à préparer un calcul de ce qu'il faudra, et de ce que cela pourra coûter, savoir : tout près de $3,000,000 à ce qu'on dit. M. Joughins est d'opinion qu'il faudrait encore 120 locomotives pour le chemin, bien qu'il en ait ajouté 30 depuis qu'il occupe sa position actuelle. On dit aussi qu'il y aura plusieurs nouveaux wagons à fret et à voyageurs. On me dit que toute cette énorme dépense sera mise au compte du capital. Sous le régne des conservateurs, l'acquisition du matérial roulant figurait parmi les revenus et les dépenses courantes ; mais sous l'administration de M. Blair, ces dépenses sont mises au compte du capital.

Je voulais me faire auprès du ministre des Chemins de fer et Canaux, (M. Blair) l'interprête de certaines personnes que la rumeur de ces projets de dépenses et que le principe de mettre ces dernières au compte du capital, inquiètent, tout naturellement, car ce principe est vicieux, et les dépenses seront énormes. Je voulais donc, au nom de ces personnes, demander certaines explications au ministre des Chemins de fer, mais comme il n'est pas présent, j'attendrai qu'il soit de retour. Dans l'intervalle, il pourra lire dans les " Débats " ces paroles du correspondant du " Star ".

DEMANDE DE RAPPORTS.

M. MARTIN : Je voudrais demander au ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) quand est-ce que je vais avoir les deux rapports commandés par la Chambre il y a quelque temps, et dont l'un a trait au renvoi d'office de W. D. McMillan, gardien de phare dans l'Ile du Prince-Edouard, et l'autre, aux amendes pour infraction aux lois concernant la pêche du homard dans l'Ile du Prince-Edouard également.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Ce dernier rapport, nous l'avons reçu ; je verrai à ce qu'on nous envoie l'autre.

M. MARTIN : Je voudrais savoir du directeur général des Postes quand est-ce que j'aurai deux autres rapports qu'on a aussi commandés, et dont l'un a trait à la nomination du directeur de la poste à New-London, I. P.-E., et l'autre, d'un remaniement dans le service des malles, à Grandview, I. P.-E. ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : Je les apporterai certainement tous les deux, lundi.

M. FOSTER : Avant qu'on en arrive aux ordres du jour, je désire signaler au directeur général des Postes que certain rapport par lui fourni en réponse à un ordre de la Chambre concernant les billets postaux est défectueux, en ce sens qu'il n'y est pas dit quel est le prix de ces billets postaux, sans compter le papier, ainsi que l'ordre le demandait. J'espère que mon honorable ami se procurera ce détail, et complètera ainsi le rapport.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je rappellerai à mon honorable ami (M. Foster), que le contrat déposé sur le bureau de la Chambre avec quelques autres rapports pourvoit à ce que l'entrepreneur fournisse les billets postaux avec le papier, à tant le mille ; il n'y a rien qui fasse voir séparément le prix de l'ouvrage et celui des matériaux. Il a été demandé des soumissions et le contrat pourvoyait à ce que les entrepreneurs fournissent le papier, les matériaux et l'ouvrage, moyennant tant par mille.

M. FOSTER : Le directeur général des Postes ne doit pas oublier que l'ordre de la Chambre et le contrat sont deux choses bien différentes. L'ordre de la Chambre ne parle pas seulement du contrat, mais demande des renseignements à part cela et surtout quant aux prix des billets postaux sans compter le papier, ce que l'honorable ministre peut très facilement savoir des employés du département qui, sans doute, sont prêts à le renseigner.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ces renseignements, il est tout à fait impossible de les fournir. La Chambre peut bien les avoir demandés, mais supposé que le contrat eût eu pour objet, au lieu de billets postaux, la construction d'un édifice et eût obligé l'entrepreneur à fournir l'ouvrage et les matériaux pour un prix déterminé, comment arriverait-on à séparer les matériaux de l'ouvrage, et à pouvoir dire que celui-ci vaut tant, et que les matériaux valent tant ? Je n'objecte pas à la forme de l'ordre, ni à m'y soumettre, mais si je dis à l'honorable député que rien ne fait voir séparément le prix de l'ouvrage et celui des matériaux, c'est parce que je ne vois aucun moyen de fournir à l'honorable député ces renseignements.

M. FOSTER : L'honorable ministre peut se procurer ce renseignement dans cinq minutes, s'il le veut.

La motion est adoptée et la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Milice et Défense—

Solde des troupes, construction de casernes, transport des troupes et approvisionnements, ainsi que les dépenses nécessaires dans le Yukon $250,000

M. DAVIN : J'espère que l'honorable ministre va nous expliquer quelle nécessité il y avait d'envoyer des troupes dans le Yu-

kon. Je suis informé que la police à cheval suffisait amplement à maintenir l'ordre et la paix et je crois que le juge Dugas a déjà écrit dans ce sens, soit au ministre de l'Intérieur, soit au premier ministre, ou peut-être au ministre de la Milice et de la Défense. On me dit que les dépenses occasionnées par cette expédition sont tout à fait inutiles.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : M. le Président, la question d'envoyer des troupes au Yukon a été longuement discutée l'an dernier et autant que je me rappelle l'honorable député (M. Davin) n'a pas soulevé la moindre objection. Toute la Chambre et tout le pays étaient d'accord pour reconnaître que c'était une sage mesure de précaution dans l'état où se trouvait alors le pays. Tout le monde admettait alors la nécessité d'envoyer des troupes au Yukon. Cela se passait en février ou mars 1898. On croyait qu'un nombre considérable de mineurs de tous les pays se rendrait dans ce district, et comme mesure de prudence, pour assurer le maintien de l'ordre, nous avons jugé à propos d'y envoyer un détachement de milice. Nous savons tous que dans les pays miniers comme le Yukon, les troubles sont toujours à redouter, bien que la troupe n'ait pas eu de service actif à faire.

C'est justement ce qui a eu lieu dans le cas actuel, et l'honorable député n'a pas raison de prétendre que parce que les soldats n'ont pas été appelés à faire usage de leurs armes, leur présence sur les lieux était inutile. Il est vrai que l'ordre a été maintenu, mais c'est justement parce que le gouvernement avait eu la précaution d'y envoyer la police à cheval et un détachement de milice. La suprématie de la loi a été affirmée, mais je ne crains pas de dire que la population qui se trouvait alors et qui se trouve aujourd'hui dans ce district ne vaut guère mieux que celle que l'on trouve dans tous les autres pays miniers du monde.

A entendre parler certaines gens on pourrait croire que ce sont des anges qui sont allés à la recherche de l'or au Yukon, mais d'après ce que je sais, ce qu'on m'a dit et ce que j'ai lu, je sais que cette population ressemble à celle qui se groupe autour des camps miniers partout ailleurs, et c'est grâce à la prévoyance du gouvernement que nous n'avons pas eu de troubles sérieux à déplorer. L'envoi de ce corps expéditionnaire au Yukon est incontestablement la meilleure chose que le gouvernement pouvait faire.

Je croyais plutôt que l'honorable député me demanderait pourquoi nous demandons une somme aussi élevée, en plus du crédit qui a été voté l'an dernier et qui se trouve virtuellement augmenté de $250,000.

M. FOSTER : Quel crédit avez-vous demandé l'an dernier ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Nous avons demandé $140,000 pour l'exercice qui expire aujourd'hui. Je vais expliquer comment il se fait que nous avons besoin d'une somme additionnelle aussi élevée. Nous avions d'abord cru que nous pourrions utiliser une bonne partie du crédit général voté pour les dépenses ordinaires des corps permanents ; mais l'auditeur général s'est opposé à cet arrangement, et pas un sou du crédit destiné aux corps permanents n'a été employé pour les soldats envoyés au Yukon, ni pour la solde, ni autrement. Deuxièmement, nous avions calculé que le voyage des soldats entre Glenora et Fort Selkirk coûterait $50,000 et il a coûté près de $100 000 de plus, soit $130,000, et quelques piastres.

J'ai expliqué l'an dernier que nous avions fait un arrangement avec la compagnie de la Baie d'Hudson, pour le transport des troupes entre Glenora et le lac Teslin. Cet arrangement consistait en ceci : La compagnie devait faire tout ce qu'il y avait à faire et le gouvernement devait lui payer 20 pour 100, sur toutes les dépenses qu'elle aurait faites, et le gouvernement devait être crédité de ce que produirait la vente du matériel et de l'outillage employé pour le transport des hommes et des vivres. J'ai ici toutes les factures et je me farai une plaisir de les déposer sur le bureau de la Chambre ou devant le comité des comptes publics, ou de lire les passages qui pourront m'être demandés.

M. FOSTER : Donnez le coût total du transport.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : D'après ce qu'il est possible de calculer jusqu'à présent le transport des troupes et des vivres a coûté $240,000.

M. FOSTER : Pour combien d'hommes ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Deux cents, mais cela comprend des vivres pour deux ans ; au moins, le transport des hommes n'a pas coûté cher ; presque toute la somme a passé pour le transport des provisions.

M. FOSTER : Je voudrais savoir combien on a payé pour les hommes et combien pour les provisions.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne puis pas dire dans le moment, ce que le transport des hommes a coûté, mais je sais que c'est très peu de chose, comparé au total. Les provisions qui devaient être transportées de Vancouver à Fort Selkirk, devaient peser d'après nos calculs 80 tonnes, mais en calculant le poids par le volume, nous nous sommes trouvés avec 177 tonnes, comme on peut le voir par la facture de la "Canada Pacific Navigation Co.". C'est plus que le double de ce que nous avions calculé et c'est pourquoi au lieu de $50.000 nous avons dû payer plus de $100,000.

M. FOSTER : Le ministre prétend-il dire qu'il a fait transporter 177 tonnes de provisions et non 80 tonnes ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. FOSTER : Avez-vous acheté 177 tonnes de provisions ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Au poids nous avions 80 tonnes, mais au volume 177 tonnes.

M. FOSTER : Aviez-vous un contrat ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENCE : Cela se pratique toujours ainsi sur les bateaux à vapeur. Je suis certain que l'honorable député de Victoria (M. Earle) corroborera ce que je viens de dire.

M. EARLE : Cela ne se pratique pas toujours ainsi : quand ces contrats ont été discutés l'an dernier, j'ai fait remarquer que le marché donnait le droit à la " Alaskan Commercial Co. " de calculer au poids ou au volume et que cela coûterait deux ou trois fois plus cher qu'au poids, tel que l'offraient les autres compagnies.

Dans le cas actuel, la compagnie a pris le volume au lieu du poids, comme les compagnies font toujours quand on leur en laisse le choix et le gouvernement a été obligé de payer pour plus du double de la quantité. Aujourd'hui tous ceux qui expédient des marchandises à Dawson viâ White Pass et le chemin de fer du Yukon, expédient au poids, comme dans tous les pays miniers.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'honorable député admettra que sur tous les bateaux à vapeur, ou presque tous, le prix du fret est calculé d'après le volume et la compagnie de navigation " Canada Pacific " dont il est, je crois, un des directeurs, nous a fait payer pour 177 tonnes, ce qui équivaut à environ 80 ou 85 tonnes, au poids. Je ne crois pas que les prix soient excessifs, et je crois que c'est le tarif ordinaire de la compagnie.

M. WALLACE : Combien par tonne ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Quarante piastres.

M. WALLACE : Au volume.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Au poids ou au volume, au choix de la compagnie. C'est la coutume établie.

M. EARLE : C'est la coutume, mais il n'y a pas un marchand qui ayant des marchandises à expédier au Yukon, consentirait à payer des prix aussi élevés en calculant le poids d'après le volume. Cela ne se fait pas, et tous les commerçants à Glenora et autres endroits, ont payé le fret au poids, l'an dernier. J'en connais beaucoup, qui ont ainsi fait transporter leurs marchandises à très bas prix. Quand les taux de fret sont de $4 à $5 la tonne, comme entre la Californie et Vancouver, on a l'habitude de permettre au navire de calculer d'après le volume, mais quand les taux montent à $60 ou $80 la tonne pas un marchand ne voudrait expédier ses marchandises, " au choix du navire ". Cette question a été discutée ici l'an dernier. J'ai fait remarquer que votre contrat vous mettrait dans de mauvais draps ; il vous mettait sous l'impression que vous paieriez $200 la tonne pour vos provisions, tandis qu'en réalité vous auriez à payer $500 ou $600. Les marchands expédient toujours au poids, il n'y a pas de doute sur ce point.

M. WOOD : L'honorable député (M. Earle) doit savoir que c'est la coutume de toutes les compagnies de transport de transporter une certaine classe de marchandises au poids, et les autres au volume, 40 pieds cubes à la tonne. C'est la coutume invariable, pour le fret entre l'Angleterre et le Canada, et partout ailleurs.

M. EARLE : Je connais cette coutume aussi bien que mon honorable ami. Si on expédie des marchandises ordinaires d'Angleterre, à des taux de fret peu élevé, le navire insiste pour les transporter à ces conditions, mais lorsque les taux montent jusqu'à $80, $100 et $200 la tonne, personne ne serait assez fou pour expédier au volume, surtout quand il s'agit de marchandises encombrantes. Cela ne se discute pas. Pour le moment, la question est celle-ci : l'an dernier quand on a parlé des avantages qu'il y avait à donner l'entreprise à cette compagnie vu les prix modérés qu'elle demandait, j'ai averti l'honorable ministre de la Milice et de la Défense de ce qui lui est arrivé, et quand il a fallu payer les factures qu'au lieu de 80 tonnes, il y en avait 177.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'honorable député (M. Earle) ne prétendra pas que la compagnie de navigation, dont il est un des directeurs, voudrait jouer ou a joué un tour comme celui-là au gouvernement. De fait, cette compagnie représentée par l'honorable député, —et je crois qu'il était très ennuyé de voir qu'elle n'avait pas obtenu le transport de toutes les marchandises, l'an dernier—cette compagnie nous a fait payer le prix convenu sur 177 tonnes, quand nous pensions n'avoir à payer que sur 80 tonnes. Voilà les faits ; mais je ne crois pas que la compagnie ait été malhonnête. Je crois qu'elle est composée d'hommes honorables, en dépit des insinuations qu'un des directeurs lance contre eux. Nous avons payé ce compte et nous avons payé absolument les mêmes prix que les autres, et l'honorable député le sait parfaitement et les taux demandés par la " Canada Pacific Navigation Co. " pour Glenora, sont les mêmes, et peut-être moins élevés que ceux qu'elle exige des autres expéditeurs.

Cependant, il cherche à insinuer que nous avons payé trois fois plus cher que cela ne valait. Quant aux prix que nous avons payés à l'autre compagnie ils étaient les mêmes que payait la police à cheval et la "North American Transportation Co." a refusé de prendre une seule tonne de marchandises aux taux que nous avons réussi à avoir.

Je viens d'expliquer une grande partie de ce déficit ; d'abord nous n'avons pas touché au crédit destiné aux corps permanents ; deuxièmement, le transport entre Glenora et Selkirk a coûté $100,000 de plus que ce que nous calculions, et troisièmement, le transport, viâ Saint-Michel, a aussi coûté $50,000 de plus que nos estimations. Nous avions calculé sur 300 et nous avons payé sur 500, bien que 50 tonnes de ces marchandises fussent pour la police. J'ai rendu compte des $100,000 pour le transport viâ Teslin, et $70,000 ou $80,000 que je pensais retirer du crédit destiné aux corps permanents. Il ne reste plus que l'item concernant les constructions pour lesquelles nous n'avions rien demandé, et qui ont coûté $30,000. Tous ces item réunis expliquent cette somme de $250,000 que nous demandons. L'honorable député d'York (M. Foster) m'a demandé un état séparé pour le transport des hommes et celui des marchandises. Pour les hommes par chemin de fer et bateaux, entre ici et Glenora, il a été payé $10,000. Ils ont ensuite fait le trajet à pied jusqu'à Teslin. 60 ont descendu le lac Teslin sur le bateau à vapeur, et le reste sur les barges qu'ils avaient construites eux-mêmes. Cette partie du voyage n'a coûté que $4,000 ou $5,000. Le transport des hommes n'a coûté relativement que peu de chose ; la plus grande partie de l'argent a été employé au transport des marchandises.

M. FOSTER : Combien cela a-t-il coûté ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : $127,700, pour les marchandises expédiées viâ Saint-Michel et le Yukon, et sur cette somme il faudrait déduire $12,500 pour la police à cheval.

M. WALLACE : Sont-ce les prix stipulés au contrat ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui. Nous avons aussi payé $130,000 à la compagnie de la Baie d'Hudson. C'était une route toute différente.

M. FOSTER : Combien cela représente-t-il de fret ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cinq cents tonnes, viâ Saint-Michel—300 tonnes, ou un peu plus, au poids—et 177, qui pesaient 80 et 90 tonnes viâ Vancouver et Glenora.

A six heures l'Orateur quitte le fauteuil.

M. BORDEN.

Séance du soir.

(En comité.)

TROISIEME LECTURE.

Le bill (n° 106) constituant en corporation la Compagnie Canadienne de placement et d'épargne Birkbeck.—(M. Bertram.)

Le bill (n °150) intitulé "Acte constituant en corporation la compagnie de prêt et de placement l'Impériale du Canada".—M. McCarthy.)

Le bill (n° 130) concernant la compagnie de prêts et d'agence de Londres et du Canada (à responsabilité limitée).—(M. Bain.)

CHEMIN DE FER DE CEINTURE.—MONTREAL.

La Chambre se forme en comité pour discuter le bill (n° 112) concernant le chemin de fer de Ceinture de l'île de Montréal.—(M. Lemieux.)

(En comité).

Article 1.

M. FOSTER : Je voudrais savoir si on a fait des changements au bill et si les commissaires du havre de Montréal sont satisfaits du bill tel qu'il est.

M. CAMPBELL : On m'a demandé de proposer un amendement à cet article ; je crois qu'il a été accepté par tous les intéressés. Il se lit comme suit :

A l'effet d'mender le dit bill en ajoutant après les mots "ville de Montréal", à la 34e ligne, au paragraphe (c), dans la deuxième section, les mots suivants : "Mais les pouvoirs et privilèges de la compagnie ne pourront être employés à construire sur aucune ni au-dessus d'aucune propriété dont les commissaires du havre de Montréal ont l'administration, à moins d'une convention avec les commissaires, et dans des conditions qu'ils accepteront ; et au cas de désaccord, dans des conditions approuvées par le gouverneur en conseil."

M. FOSTER : Je ne veux pas faire d'opposition à ce bill, mais il est très important et nous ne devrions pas en disposer quand il n'y a qu'un seul ministre dans la Chambre, et un ministre qui n'a probablement pas beaucoup étudié la question. Il y a deux corporations importantes intéressées dans ce bill, dont l'une est la commission du havre de Montréal, dans laquelle le parlement a de grands intérêts, car cette corporation a fait exécuter de grandes entreprises aux moyens de prêts faits par le gouvernement. Le gouvernement devrait nous dire si toutes les difficultés sont réglées, si les opinions ne sont pas partagées, et si une des parties n'empiète pas sur les droits de l'autre.

M. SUTHERLAND : Cette question a été longuement discutée devant le comité et un amendement a été adopté presqu'à l'unanimité, mais il ne satisfait pas entièrement la commission du havre de Montréal. L'ho-

norable député de Laprairie et Napierville (M. Monet) a donné avis d'un autre amendement, et d'après ce que j'ai compris cet amendement donnera entière satisfaction aux commissaires et à la Chambre. La session est maintenant avancée, et ce bill a déjà été remis plusieurs fois. On se rappelle qu'il a été renvoyé devant le comité des chemins de fer pour discuter cette objection des commissaires. Ils étaient présents avec leur avocat, et après une longue discussion, il a été adopté tel qu'il est maintenant. L'amendement qui vient d'être proposé et dont l'honorable député de Laprairie avait donné avis, doit satisfaire les commissaires et la Chambre. Les auteurs du bill n'ont pas accepté l'amendement. Je proposerais d'adopter le bill en comité et de le laisser en suspens jusqu'à lundi, de sorte que les deux parties pourront voir si cet amendement leur convient.

Sur tous les autres points le bill est accepté par toutes les parties. Si les honorables députés veulent examiner cet amendement, ils verront qu'il fait justement disparaître l'objection soulevée par les représentants de la commission du havre. Si nous adoptons le bill au comité et le laissons en suspens jusqu'à lundi, les deux parties auront le temps d'en étudier les effets et de faire connaître leur opinion.

M. FOSTER : Comme je l'ai dit, je n'ai aucune objection à ce que ce bill soit adopté dans la forme que la Chambre voudra lui donner. Mais il est possible qu'il y ait des divergences d'opinions. Si l'honorable député voulait modifier un peu sa proposition, je lui demanderais de proposer simplement l'amendement afin qu'il soit consigné dans les journaux de la Chambre, et nous pourrons voter l'amendement et le bill lundi soir. Si nous adoptons le bill en comité aujourd'hui, il ne restera plus que la troisième lecture. On ne devrait pas nous ôter la chance de le discuter encore en comité.

M. SUTHERLAND : Je crois cet arrangement satisfaisant.

M. WOOD : Cet amendement me paraît faire disparaître l'objection soulevée par la commission du havre de Montréal, et je crois qu'il serait bien de laisser toute l'affaire en suspens jusqu'à lundi soir et, alors, s'il y a des objections au bill ou à l'amendement, les commissaires pourront exposer leur cause.

M. SPROULE : Quand le bill a été discuté devant le comité quelqu'un a demandé si les commissaires étaient satisfaits du bill, et quelqu'un qui les représentait a répondu qu'ils étaient parfaitement satisfaits. Le bill fut alors renvoyé devant la Chambre.

Il fut renvoyé de nouveau devant le comité pour y être amendé dans le sens demandé par l'honorable député de Maisonneuve (M. Préfontaine), représentant le havre de Montréal. Après beaucoup de discussion, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux rédigea un amendement qui rencontrait les vues des commissaires et qui fut accepté par toutes les parties, ou du moins par la grande majorité du comité.

M. WOOD : L'honorable député sait bien que les commissaires du havre ne voulurent pas accepter cet amendement.

M. SPROULE : Mais, dans l'opinion du comité, il était suffisant pour donner satisfaction aux commissaires, puisque tout était sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil, devant lequel les commissaires pourraient toujours faire valoir leurs raisons.

Maintenant, nous sommmes en présence d'un amendement conforme aux vues exprimées par la Chambre et les mêmes objections recommencent. Si on adopte le plan suggéré, cela voudra dire que quelque soin qu'on apporte à l'étude d'un bill et quel que soit le rapport que fasse le comité, tout cela ne sert à rien, puisqu'un nouvel amendement est présenté dès que le bill revient devant la Chambre, après avoir été deux fois devant le comité.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux nous avait soumis un article soigneusement préparé et le comité a décidé de l'adopter et le bill devrait être maintenant adopté sans cet amendement.

M. McMULLEN : L'honorable député a commis de légères erreurs dans les explications qu'il vient de donner. Les représentants des commissaires du havre ont expliqué devant le comité qu'ils voulaient que le chemin de fer de Ceinture fut mis sur le même pied que le chemin de fer Canadien du Pacifique et le chemin de fer du Grand Tronc. Or, ces deux compagnies n'ont pas la direction de leurs lignes sur les quais ; elles sont sous la direction des commissaires. Personne ne peut planter un piquet ou faire quoi que ce soit dans le port sans l'autorisation de la commission. On voulait mettre le chemin de fer de Ceinture sur le même pied que ces deux compagnies mais ce n'est pas ce que fait l'amendement ; il met les commissaires de côté et laisse l'occupation des quais par cette compagnie à être discutée et décidée entre la compagnie et le comité des chemins de fer du Conseil privé à Ottawa. C'est à cela que les commissaires s'opposent. La commission du havre de Montréal a été érigée en corporation pour des fins spéciales ; elle est supposée administrer tout le port dans l'intérêt du pays. Elle prétend que si par le passé elle s'est bien acquittée de sa tâche, et si le chemin de fer Canadien du Pacifique et le chemin de fer du Grand Tronc doivent s'en rapporter à elle pour l'usage qu'elles font des quais, pourquoi le chemin de fer de Ceinture aurait-il le privilège de s'adresser au comité des chemins de fer du Conseil privé ?

L'amendement qu'on propose aujourd'hui dit que si la commission du havre et la compagnie ne peuvent pas en venir à un arrangement, le Conseil privé agira comme

arbitre. Cela est très juste. Nous devons procéder avec beaucoup de précaution et attendre que toutes les difficultés soient aplanies, car le havre de Montréal n'appartient pas à la ville de Montréal, ni à la province de Québec, mais à tout le Canada. Nous y sommes tous intéressés et nous espérons que Montréal va devenir le Liverpool du Canada, le grand port où convergera tout le commerce de notre Nord-Ouest, et il faut qu'il soit en état de recevoir ce trafic. Rédigeons ce bill de manière à ce qu'il ne lie pas les mains des commissaires du havre et les laissent libres de surveiller les intérêts du port et du pays, avec autant de succès que par le passé.

Je ne prétends pas que les intérêts du chemin de Ceinture et de la commission du havre ne seraient pas en sûreté entre les mains du comité des chemins de fer du Conseil privé ; mais pourquoi faire une démarche semblable à cette phase de l'histoire du havre de Montréal ? Cela ne s'est jamais fait ; et pourquoi le faire à présent ? Cela ne serait-il pas considéré comme une rebuffade à l'adresse des commissaires ? Si par le passé ils se sont acquittés de leurs fonctions sans difficultés sans qu'il y eût de plaintes, s'ils se sont montrés capables et prudents, pourquoi décréter qu'à l'avenir les négociations pour occuper les quais auront lieu entre le comité des chemins de fer du Conseil privé et les compagnies qui demanderont ces privilèges, et la commission sera ignorée.

M. SPROULE : Je demande à l'honorable député en quoi j'ai fait erreur.

M. McMULLEN : Je vais le lui dire, M. l'Orateur. Il a dit premièrement que nous avions adopté le bill et que nous l'avions ensuite renvoyé devant le comité, et que là toutes les parties intéressées l'avait accepté. Il dit aussi qu'il a entendu quelqu'un l'accepter au nom des commissaires.

M. SPROULE : Non, vous vous trompez.

M. McMULLEN : C'est ce que j'ai compris qu'il disait.

M. SPROULE : J'ai dit qu'à la première réunion du comité, quand j'ai demandé si cela satisfaisait les commissaires, quelqu'un en leur nom répondit qu'ils étaient entièrement satisfaits et que la municipalité était aussi satisfaite, et sur cela le comité adopta le bill sans autre discussion. Quand il revint devant la Chambre le maire de Montréal, qui est aussi député de Maisonneuve, s'y opposa au nom de la commission du havre et il a été renvoyé devant le comité avec instruction de le modifier dans un certain sens. Après avoir étudié l'amendement préparé par les commissaires, le comité ne jugea pas à propos de l'accepter ; alors, le ministre des Chemins de fer et Canaux, en rédigea un autre qui fut accepté à une forte majorité. Voilà ce que j'ai dit, et non que toutes les parties intéressées étaient satisfaites.

Que prétendaient les commissaires du havre ? Ils prétendaient que cette compagnie demandera la permission de poser des rails le long du fleuve et qu'elle ne peut pas avoir le droit d'exproprier le terrain nécessaire, puisqu'il est sous la direction des commissaires. D'un autre côté on prétend que vu que cette ligne passe au-dessus des propriétés et des terrains de la Couronne, représentée par le Gouverneur en conseil, c'est à ce dernier qu'elle doit s'adresser. Les commissaires ne sont que les dépositaires des biens de la Couronne, et les négociations entre le chemin de Ceinture et les commissaires devraient être sujettes à l'approbation du Gouverneur en conseil. Le comité a considéré que cet amendement était le plus prudent et il l'a adopté. Le voici :

Rien dans le présent acte ni dans aucun autre acte du parlement du Canada ne sera sensé conférer à la compagnie le droit de traverser, occuper ou employer pour les fins de ses entreprises aucun terrain ou droit dont les commissaires du havre de Montréal ont l'administration, sans le consentement du Gouverneur en conseil.

Comme le Gouverneur en conseil représente la Couronne, à qui appartient ces terrains, on a cru que c'est à lui qu'il convenait de s'adresser. L'argument du ministre des Chemins de fer et Canaux était que ce bill ne doit enlever aucun droit à la commission du havre, et pour bien faire comprendre à la compagnie, que si le bill enlevait quelques droits,—ce qu'il ne croyait pas—ils ne pourraient être enlevés que du consentement du Gouverneur en conseil, auquel les commissaires pourraient faire des représentations.

M. WOOD : Pourquoi les commissaires n'auraient-ils pas le droit de comparaître devant le Conseil privé ? L'amendement que l'honorable député vient de nous lire les exclut entièrement.

M. LEMIEUX : Pas du tout.

M. WOOD : Oui, car ils ne sont pas du tout partie à la transaction. Il n'y a que deux parties, le chemin de Ceinture et la Couronne. Les commissaires sont les dépositaires du peuple et ils devraient avoir le droit de comparaître devant le Conseil privé, tout comme le chemin de Ceinture. Ils sont exclus entièrement——

M. SPROULE : Pas du tout.

M. WOOD : ——et rendus inutiles. Ils n'ont pas voix au chapitre, pour ce qui concerne cette compagnie. C'est pourquoi on devrait accepter la proposition de laisser la question en suspens jusqu'à lundi soir, pour nous permettre de connaître les vues des parties intéressées. Il s'agit ici des intérêts du pays. L'honorable député (M. Lemieux) peut rire, mais le havre de Montréal n'appartient pas uniquement à Montréal.

M. LEMIEUX : Il appartient au gouvernement.

M. WOOD : Il appartient à l'Etat, et nous avons intérêt à voir à ce que rien ne nuise à son utilité. On devrait attendre jusqu'à lundi.

M. FRASER (Guysborough) : On ne gagnera rien à discuter cette question. La proposition de remettre la chose à lundi me paraît sage. Passons à d'autre chose.

M. LEMIEUX : Une ancienne maxime qui trouve ici son application, dit : "Vigilantibus non dormientibus veniunt jura", ce qui veux dire que ce sont ceux qui veillent et non ceux qui dorment qui auront leurs droits.

Quand ce bill fut présenté à la Chambre en 1895, et que la Compagnie du chemin de fer de Ceinture a obtenu sa charte, les commissaires du havre de Montréal n'étaient pas représentés, bien que les avis de ce bill eussent été publiés durant des mois. Ces droits qu'on voudrait lui enlever ce soir, la compagnie les possède en vertu de sa charte.

Quand la compagnie est revenu devant le parlement pour faire amender sa charte, et qu'elle est allée devant le comité des chemins de fer, les commissaires du havre étaient-ils représentés ? Nous avons siégé toute une journée et la commission du havre n'avait pas de représentants.

Cependant, comme l'a dit l'honorable député de Grey (M. Sproule), on a demandé si quelqu'un avait des objections au bill tel qu'il était. J'ai alors entendu M. Archer, l'associé de l'honorable député de Maisonneuve (M. Préfontaine) répondre que la commission du havre de Montréal, n'avait aucune objection au bill tel qu'il se trouvait.

M. SUTHERLAND : Il n'avait pas reçu d'instructions à cette effet.

M. LEMIEUX : Il a répondu que les commissaires n'avaient aucune objection. Plus tard le bill vint devant la Chambre. Maintenant, je vais parler pour moi-même, absolument comme peut le faire l'honorable député d'Hamilton (M. Wood). J'ai rencontré, dans la salle n° 16, trois commissaires du havre, M. McKay, M. Bickerdike, et un des commissaires canadiens-français dont le nom m'échappe en ce moment. Nous avons longuement causé de ce bill, et ces messieurs m'ont donné les assurances les plus positives que si nous mettions dans le bill, un article en vertu duquel les commissaires du havre et les directeurs de la Compagnie du chemin de fer de Ceinture, seraient autoriser à se présenter devant le Conseil privé avant qu'on exproprie aucun terrain sous la juridiction de la commission du havre, ils seraient parfaitement satisfaits.

L'honorable député d'Hamilton voudrait maintenant remettre le bill encore une fois pour donner aux commissaires l'occasion d'être entendu. Je puis faire savoir à la Chambre que ce ne sont pas les commissaires qui font de l'opposition à ce bill ; c'est la Compagnie de tramways de Montréal qui suscite tous ces obstacles. La Compagnie des tramways est représentée dans la commission du havre et c'est elle qui travaille à faire échouer le bill. J'espère que la Chambre ne se prêtera pas à ces intrigues et que le bill sera adopté tel qu'amendé par le comité des chemins de fer à la demande du ministre des Chemins de fer et Canaux.

M. CLARKE : M. le Président, après avoir lu attentivement l'amendement que propose l'honorable député de Kent (M. Campbell), j'en suis venu à la conclusion que si le bill, tel que rédigé permet d'ignorer complètement les commissaires du havre, ils peuvent l'être tout autant avec l'amendement proposé. La compagnie est parfaitement libre d'accepter les conditions auxquelles les comissaires lui offrent l'entrée sur sa propriété, ou de les refuser et d'aller directement devant le Conseil privé.

Il n'est pas du tout probable que le gouverneur en conseil prendrait une décision quelconque sans consulter les commissaires du havre, et en tenant compte de tous les événements qui se rattachent à ce bill, depuis qu'il est devant la Chambre, je crois qu'il ne serait pas prudent de l'amender de nouveau.

Comme l'a fait remarquer l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) il a été discuté autant comme autant devant le comité et l'amendement proposé par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a été trouvé raisonnable et accepté par le comité. Après ce que vient de dire l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux), au sujet des autres influences qui sont à l'œuvre et qui travaillent à faire échouer le bill, le comité ne saurait se montrer trop prudent avant d'apporter des amendements qui auraient pour effet de nuire à une entreprise destinée, de l'aveu de tous, à faire beaucoup de bien à la ville de Montréal et aux localités environnantes.

M. COCHRANE : A titre de membre du comité des chemins de fer et canaux, je suis surpris de cette discussion sur un bill qui a été deux fois renvoyé devant le comité et accepté. Je ne crois pas qu'il y ait eu, devant le comité des chemins de fer depuis bien des années un bill qui ait été plus discuté. Je ne vois pas que nous soyons ici uniquement pour faire les volontés des commissaires du havre de Montréal. Notre devoir est de disposer de ce bill du meilleur de notre jugement et d'adopter les conclusions les plus propres à sauvegarder l'intérêt public.

C'est parce que nous sommes tous intéressés dans le port de Montréal que j'ai consenti à ce que le règlement final fut laissé au Conseil privé, croyant que c'était le meilleur tribunal pour rendre un jugement final. Je n'ai pas compris la question de la même manière que l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen). J'avais déjà entendu la version qu'il nous a donnée. Tout était dans la divergence d'opinion entre les

avocats représentant le chemin de ceinture et la commission du havre.

Quand la compagnie a obtenu les pouvoirs que lui donne ce bill, les commissaires ne se sont pas présentés. La compagnie prétend que les amendements qu'elle demande ne lui confère aucun pouvoir qu'elle n'avait pas en vertu du premier bill. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a proposé un amendement pour que les droits antérieurs d'aucune des parties ne fussent lésés, et pour que, si elles ne pouvaient pas s'entendre lorsque viendrait le moment de régler la question d'expropriation, ce fût le Conseil privé qui décidât. Le bill a été discuté à fond pendant deux séances du comité, ce dernier s'est prononcé à l'unanimité en faveur du bill et je crois que sa décision est juste et devrait être sanctionnée par la Chambre.

M. POWELL : On ne rend pas justice au comité des chemins de fer dans cette affaire. Des avis de ce bill furent publiés régulièrement dans les journaux de Montréal, et malgré une discussion qui a duré deux jours, devant le comité des chemins de fer les commissaires n'ont pas jugé à propos de donner signe de vie. Après avoir fait preuve d'une pareille indifférence et au moment où le bill, après avoir passé par ses différentes phases, est revenu devant la Chambre pour subir l'épreuve final, on vient nous dire que les commissaires désireraient discuter de nouveau la question, et on demande que le bill soit renvoyé devant le comité.

Il fut en conséquence renvoyé devant le comité et nous avons consacré une autre journée à le discuter. Cette fois un amendement fut adopté presque à l'unanimité, et les commissaires étaient représentés. Aujourd'hui il revient devant le comité général de la Chambre après trois jours de discussion et d'études devant le comité des chemins de fer et ce serait traiter ce dernier bien cavalièrement, que d'ignorer sa décision.

Quant à l'amendement qu'on nous propose en ce moment, il fait voir ce qu'il y a de ridicule dans les prétentions des commissaires du havre, ou de ceux qui les représentent. Il décrète que la compagnie ne pourra pas traverser la propriété de la commission ni faire quoi que ce soit de nature à affecter cette propriété ; c'est-à-dire que si les voitures de la compagnie font du bruit près d'une construction appartenant à la commission, on pourra prendre un bref d'injonction pour le faire cesser. C'est tout simplement ridicule. Il vaut autant se dispenser du comité des chemins de fer si sa dernière décision n'est pas acceptée.

M. SUTHERLAND : Mon honorable ami (M. Powell) fait erreur. Si l'amendement qu'on propose ici avait été soumis au comité, je crois qu'il aurait été accepté par toutes les parties.

M. POWELL : Il a été proposé.

M. SPROULE : Et rejeté.

M. SUTHERLAND : Non.

M. POWELL : J'en ai certainement entendu la lecture deux ou trois fois devant le comité.

M. SUTHERLAND : Nous avons vu tous les avocats de la Chambre différer d'opinion sur les effets de ce bill, mais dans mon opinion, il ne contenait rien, même dans la forme dont il est revenu du comité, la première fois, qui fût de nature à empiéter sur les droits des commissaires du havre. Mais pour écarter tout doute le ministre des Chemins de fer et Canaux proposa un amendement qui fut adopté par le comité. A présent les commissaires du havre ne sont pas satisfaits de cet amendement.

On admettra que dans les questions de cette nature, quand toutes les parties intéressées sont d'accord, et que la Chambre est convaincue que cette législation est dans l'intérêt public, nous l'adoptons généralement. D'après ce qui s'est passé au comité et d'après les conversations que j'ai eues avec les commissaires du havre, je suis convaincu qu'ils seront satisfaits de cet amendement. Nous pouvons parfaitement en disposer ce soir en adoptant l'amendement et en laissant le bill sur l'ordre du jour jusqu'à lundi.

La seule différence entre ce bill et un bill ordinaire, c'est qu'en vertu de ce dernier la compagnie s'entend avec les propriétaires des terrains conformément à l'Acte des chemins de fer.

Dans le bill actuel il est dit, pour de bonnes raisons, je suppose, que si les parties ne peuvent pas s'entendre, le gouverneur en conseil agira comme arbitre. Le comité ayant adopté ce principe à l'unanimité, nous pouvons fort bien adopter cet amendement ce soir, puisqu'il est une nouvelle concession faite aux désirs des commissaires du havre. Le bill peut rester devant le comité, si on le désire et les commissaires pourront faire connaître leurs vues, avant la prochaine séance. Je suis intimement convaincu que si nous adoptons cet amendement, il donnera entière satisfaction à la Chambre, aux commissaires du havre et à la compagnie du chemin de fer de ceinture.

M. COCHRANE : La compagnie accepte-t-elle cet amendement ?

M. SUTHERLAND : Oui.

M. HAGGART : Je n'ai pas assisté à la discussion qui a eu lieu devant le comité des chemins de fer, mais la difficulté me paraît résider dans le fait de savoir si un bill ordinaire donne le droit d'exproprier la commission du havre. Si les commissaires avaient l'usage de cette propriété depuis des années, en vertu d'un bail, la compagnie pourrait l'exproprier, en vertu du droit commun, et il ne serait pas nécessaire d'obtenir le consentement de la Couronne.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux a eu la précaution de se mettre en garde contre cela, en stipulant que si la Couronne avait des droits dans la propriété, il faudrait à la compagnie le consentement de la Couronne. Nous avons confié aux commissaires du havre de Montréal l'usage et l'administration de notre propriété ; mais, par le bill et par l'amendement que l'on propose, nous ignorons complètement les commissaires du havre.

L'amendement du ministre dit que si les deux parties ne peuvent pas s'entendre, le Conseil privé aura le droit de régler le différend. Je voudrais qu'il fût dit que le consentement des commissaires du havre auxquels nous avons remis l'administration de la propriété, fût nécessaire.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député d'York (M. Foster) avait parfaitement raison de supposer que je n'ai pas fait une étude spéciale de ce bill ; mais mon collègue, le ministre des Chemins de fer et Canaux, s'en est tout particulièrement occupé, et je n'aimerais pas à le voir définitivement adopté, avant qu'il ait pris connaissance de la nouvelle tournure que la question vient de prendre.

Cette après-midi de même que plusieurs de mes collègues, j'ai reçu de M. McKay un télégramme que je vais communiquer à la Chambre :

A une réunion des commissaires du havre de Montréal tenue cette après-midi, la résolution suivante a été adoptée à l'unanimité :—

Que par suite du rapport transmis à ce bureau par la délégation qui a comparu devant le comité des chemins de fer, canaux et télégraphes à Ottawa pour soumettre les objections du bureau au bill concernant la Compagnie du chemin de fer de ceinture, afin que toutes les compagnies de chemins de fer soient placées sur un pied d'égalité, le bureau approuve l'attitude prise par la délégation pour protéger les intérêts du havre de Montreal, et nous sommes d'avis que tous les efforts et toutes les démarches possibles doivent être faits au parlement pour lui faire insérer dans ce bill un article qui serait de nature à protéger le havre contre tout empiètement qui n'aurait pas reçu l'approbation du bureau, et que la modification proposée devant le comité soit soumise à la Chambre des communes, et le bureau demande que l'étude du bill soit retardée jusqu'à mercredi soir, le 5 juillet, afin de lui permettre d'être entendu.

(Signé), ROBERT MACKAY,
Président.

M. POWELL : Il était présent à l'assemblée du comité.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suppose que le télégramme de M. Mackay et les résolutions du bureau se rapportaient à l'amendement tel qu'il figure actuellement dans le bill, et que M. Mackay ignorait que mon honorable ami d'Oxford-nord (M. Sutherland) avait en vue cette proposition qui a été offerte sous forme de compromis. Il est possible que l'amendement actuel rencontre l'approbation de la commisison. Toutefois, j'ai cru qu'il était de mon devoir à l'égard de cette commission de communiquer le contenu de ce télégramme à la Chambre, et tout en étant désireux que la discussion de cette question fasse quelque progrès, je veux qu'elle reste devant le comité, afin de permettre l'étude plus attentive de cette question, en présence du ministre des Chemins de fer. Que cela se fasse en comité ou seulement lorsque le bill subira sa troisième lecture, la chose est peu importante ; mais je crois qu'il serait tout aussi bien de laisser le projet de loi devant le comité.

M. CAMPBELL : Je considère cet amendement comme étant des plus convenables. Il stipule que les chemins de fer n'auront pas le droit de traverser ou d'entrer sur les propriétés appartenant aux commissaires du havre de Montréal sans la permission de ces derniers, et s'ils refusent d'accorder cette permission plutôt que de compromettre le succès de l'entreprise qui est, je crois, bien vue de la population de Montréal, la question sera soumise au gouverneur en conseil pour en arriver à un règlement. Voilà tout ce que contient l'amendement.

M. SPROULE : Une résolution conçue presque dans les mêmes termes a été lue devant le comité et rejetée par ce dernier. Toute la prétention de M. McKay et de M. Préfontaine, qui représentaient les commissaires, c'est que ce bill accordait des droits plus étendus que l'ancienne charte. De son côté, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux prétendait qu'elle n'accorde pas de droits plus étendus ; et nous avons proposé cet amendement pour leur faire comprendre qu'il accorde des droits plus étendus, mais que ces droits ne pourront pas être exercés par la compagnie sans avoir obtenu l'approbation du gouverneur en conseil, à qui les commissaires du havre pourront s'adresser.

M. SUTHERLAND : Après avoir écouté la discussion qui vient d'avoir lieu, je crois qu'il serait préférable d'adopter cet amendement. Mais je dois dire, pour ma part, et je crois exprimer là l'avis de la grande majorité des membres du comité des chemins de fer et canaux, que si mon honorable ami, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) avait été présent, il n'aurait pas fait les remarques qu'il a formulées ce soir.

La charte primitive a été accordée en 1894, puis amendée en 1896 et 1898 ; et s'il a l'occasion d'étudier ses différents articles, il lui sera facile de se convaincre que certains députés avaient raison de croire que ce bill accordait à la compagnie des pouvoirs qui ne sont pas ordinairement accordés dans les chartes des chemins de fer. Il y a un article qui présente un certain doute, c'est celui qui accorde à la compagnie le pouvoir d'occuper certains terrains dans la cité de Montréal avec le consentement des autorités municipales ; et les avocats diffèrent d'avis sur la question de savoir si cela

se rapporte à cette propriété qui est en la possession des commissaires du havre.

Toutefois les commissaires du havre peuvent difficilement s'attendre à ce que le comité des chemins de fer et canaux se rende au désir exprimé dans ce télégramme, pour la raison suivante : c'est que cette compagnie a obtenu une charte pour des raisons bien différentes de tout ce qui existe actuellement, parce que l'on a dit qu'il était dans l'intérêt de la ville de Montréal que la compagnie obtienne des droits plus considérables, et que des chemins de fer élevés soient construits dans le but de transporter le fret aux navires en ne se servant pas des voies ferrées possédées par les commissaires du havre et louées au chemin de fer actuel. Si le parlement croit devoir accorder une charte, il ne peut consentir à le faire dans les termes contenus dans l'avis donné par l'honorable député de Montréal (M. Préfontaine, et conformément au désir exprimé dans ce télégramme. Mais comme je l'ai déjà dit, lorsque ces honorables députés auront eu l'occasion de s'entendre, je crois qu'ils approuveront cet amendement, c'est pourquoi je propose que le comité lève sa séance, rapporte progrès, et demande la permission de siéger de nouveau.

La motion est adoptée et le comité lève sa séance et rapporte progrès.

DEUXIEME LECTURE

Bill (n° 162) à l'effet d'ériger en corporation la Compagnie du pont de Belleville-Prince-Edouard.—(M. Hurley.)

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

SUBSIDES

Le Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

(En comité)

Milice et défense—
Pour le paiement des soldats, l'érection de casernes, transport des soldats, approvisionnements et autres dépenses nécessaires au Yukon..... $250,000

M. FOSTER : Lorsque la Chambre a ajourné à six heures, nous étions à parler du fret transporté au Yukon. Voici comment je comprends la chose : pour l'exercice actuel, le coût du transport des troupes s'élève à environ $15,000.00, et le montant payé pour le transport des marchandises viâ Saint-Michel est de $127,700.00 moins $12,500.00 qui seront payés par la police à cheval du Nord-Ouest ; le ministre de la Milice se trouve donc à payer $115,200.00. Ce montant a été payé pour le transport de 300 tonnes de fret en tout ; sur cette quantité 250 tonnes étaient destinées aux besoins des fonctionnaires du ministère de la Milice et expédiées par voie de Saint-Michel, environ 80 tonnes ont été expédiées par voie de Glenora, au prix de $130,000.00.

Le MINISTRE DE LA MILICE (M. Borden) : Un peu plus que cela. Vous avez là le montant du compte de la Compagnie de la Baie d'Hudson. Nous avons payé $40.00 par tonne pour 177 tonnes.

M. FOSTER : Le montant total payé pour le transport des marchandises par les différentes voies s'élève à $250,000.00.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Oui, à peu près cela.

M. FOSTER : Combien avez-vous payé en premier lieu pour ces 330 tonnes ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je dois dire qu'une bonne partie de ce fret se composait d'approvisionnements militaires. Le transport des approvisionnements de bouche a coûté environ $40,000.00.

M. FOSTER : Le coût du transport des approvisionnements de bouche—y avait-il 330 tonnes de ces approvisionnements ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Cela comprend les approvisionnements militaires, etc.

M. FOSTER : Combien coûte ces 330 tonnes d'approvisionnements ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Il m'est impossible de donner le poids exact, mais à part les canons et les approvisionnements militaires, le tout a coûté environ $40,000.00.

M. FOSTER : Et les approvisionnements militaires ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Les canons valent $2,500 pièce, mais je ne puis dire le prix des approvisionnements. Je ne m'attendais pas à ce que l'on me posât cette question.

M. FOSTER : L'honorable ministre devrait savoir à quoi s'en tenir à ce sujet. Le plus extraordinaire dans tout cela, c'est que vous avez dû payer pour le simple transport d'approvisionnements valant $40,000, une somme de $252,000, et dans ce montant, n'est pas compris, il est vrai, le coût des canons et des approvisionnements militaires, mais cette somme ne doit pas être considérable. Ce chiffre nous donne une idée de ce que coûte le transport, et je serais porté à croire que cela nous donne aussi une idée d'autre chose. Le prix payé paraît exorbitant si l'on songe que la plus grande partie de ce fret a été expédiée par eau. Il semble, pour ainsi dire impossible que l'on ait payé l'énorme somme de $252,000 pour expédier 330 tonnes de marchandises dans le district du Yukon. Cela fait une moyenne de $750 par tonne. L'honorable ministre a-t-il demandé des soumissions pour le transport de ce fret par les deux routes ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. FOSTER : C'est-à-dire que les soumissions mentionnaient que le transport d'une partie de ces approvisionnements devaient se faire par eau jusqu'à Dawson ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Jusqu'à Selkirk dans les deux cas, avec la faculté d'arrêter à Dawson.

M. FOSTER : Et l'honorable ministre a demandé des soumissions ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. FOSTER : Et vous avez reçu trois ou quatre soumissions ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Nous avons demandé à quatre ou cinq personnes de soumissionner, et je crois que nous avons eu seulement trois soumissions.

M. FOSTER : Quel était le prix de la soumission pour cette entreprise ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le prix du transport était de $250 par tonne pas voie du Yukon jusqu'à Dawson et $300 jusqu'à Selkirk.

M. FOSTER : Etait-il mentionné dans la soumission que le prix serait de $250 ou $300 par tonne ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non.

M. FOSTER : Dans ce cas, quel était le prix indiqué dans la soumission jusqu'à Selkirk en passant par l'autre route ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois avoir expliqué que nous avions conclu un arrangement avec la Compagnie de la Baie D'Hudson en vertu duquel nous lui payions une certaine proportion sur les profits. Et elle devait faire l'ouvrage avec l'aide de nos employés, et nous lui payions 20 pour 100 sur le coût de l'entretien de ses derniers. Elle devait nous laisser examiner tous ses comptes, et déduire le coût de l'achat de tout ce qu'elle pouvait s'être procuré, après l'avoir revendu pour ce qu'il pourrait rapporter.

M. FOSTER : Vous deviez lui donner un profit de 20 pour 100 sur le coût de l'entreprise ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. FOSTER : Vous avez examiné tous ses comptes. Le montant total était de $137,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai ici ces différents item : Déboursés, $117,913.90, moins ventes, $7,450.94—faisant un total de $110,462.86. La commission de 20 pour 100 s'est élevée à $21,302.93, faisant un montant total de $131,765.69, et la compagnie a encore en sa possession quelques chevaux et mulets non vendus. Il est bien probable que cela ne rapportera pas grand'chose.

M. FOSTER : Ces ventes que vous avez faites étaient des ventes des effets que vous aviez achetés, et vous rentriez simplement dans vos fonds.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. FOSTER : Le montant que vous avez réellement payé est donc de $117,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : $117,000 moins $7,000. Cela fait un montant de $110,000, et il y avait à part cela les 20 pour 100 de profit ou $21,000. Cela était pour 80 tonnes.

M. FOSTER : En chiffres ronds, $1,400 la tonne.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cela comprend les montants payés à ceux qui ont aidé nos employés. Vous pouvez difficilement établir une distinction entre ce qu'a coûté le transport de ces approvisionnements et ce qu'il a fallu payer pour ces hommes. Ainsi les employés ont dû se servir de chevaux et de mulets pour se rendre à cet endroit, ces dépenses sont aussi comprises dans montant.

M. FOSTER : Combien y avait-il d'hommes ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Deux cents.

M. FOSTER : Ont-ils fait leur part d'ouvrage ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. FOSTER : C'est-à-dire que la Compagnie de la Baie d'Hudson a bénéficié du travail de ces deux cents hommes pour faire le trajet.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Nous avions douze hommes destinés à aider au détachement, et ils ont dû naturellement faire une certaine somme d'ouvrage. Ils doivent avoir tous aidé à l'expédition. Les soldats devaient transporter leur propre bagage en plus du fret qui était transporté.

M. FOSTER : La Compagnie de la Baie d'Hudson a-t-elle fourni des chevaux pour tous ces hommes ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, elle fournissait tout.

M. FOSTER : Les hommes montaient à cheval plus souvent qu'ils ne marchaient ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Quelques-uns d'entre eux.

M. FOSTER : Combien de chevaux avaient-ils à leur disposition ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : On me dit que les hommes ne se sont pas servi des chevaux. Ils ont

fait le trajet à pied, et l'on a employé les chevaux pour le transport des approvisionnements.

M. FOSTER : Ce sont les hommes qui devaient avoir soin de leurs bagages. Mais c'est la Compagnie de la Baie d'Hudson qui était tenue de transporter ces bagages ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : En plus des quatre-vingts tonnes.

M. FOSTER : En effet, mais sans le secours de ces hommes, la Compagnie de la Baie d'Hudson aurait eu besoin d'un nombre beaucoup plus considérable d'employés pour rendre ces approvisionnements à destination ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cela est vrai jusqu'à un certain point. Mais il serait difficile de dire exactement quelle est la valeur de l'aide qu'ils ont donnée à la Compagnie de la Baie d'Hudson.

M. FOSTER : Cette somme de $1,400.00 par tonne était destinée à payer le transport de ces marchandises de tel endroit à tel autre, or quels étaient ces endroits ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : De Glenora à Teslin, ou pour dire mieux jusqu'à Selkirk. A partir de Teslin le transport se fait par eau.

M. FOSTER : Et la responsabilité de la Compagnie de la Baie d'Hudson cessait sans doute à Teslin ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. FOSTER : Vers quelle date ces hommes sont-ils partis ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ils sont partis de Glenora dès le commencement de juin. Ils ont quitté Vancouver vers le milieu de mai. Le premier détachement composé de soixante hommes est arrivé à Teslin avant le premier juillet et à Selkirk dans la première semaine de juillet. Le reste du détachement a atteint Selkirk au commencement de septembre.

M. FOSTER : Combien avez-vous payé pour le transport du fret jusqu'à Glenora ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Les marchandises avaient été achetées livrables à Vancouver. Le transport du fret depuis ce dernier endroit, par la Compagnie de navigation canadienne du Pacifique, au prix de $40.00 la tonne faisait un montant de $7,000.00. Cette compagnie était tenue de transporter ces marchandises jusqu'à Glenora. De Glenora à Telegraph Creek ces approvisionnements étaient transportés par bateaux, sous la direction de la Compagnie de la Baie d'Hudson. C'est à ce dernier endroit que commençait le travail du transport de ces effets par terre.

M. FOSTER : Rendus à cet endroit, c'est la Compagnie de la Baie d'Hudson qui était tenue de les transporter jusqu'à Glenora ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : : Oui.

M. EARLE : La Compagnie de la Baie d'Hudson a-t-elle transporté ces marchandises avec ses propres chevaux, ou bien a-t-elle eu recours à d'autres entrepreneurs de transport ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : En tant que j'ai pu m'en assurer, je crois qu'elle s'est servie de ses propres chevaux.

M. EARLE : Je crois, au contraire, qu'elle avait confié à ces hommes une part considérable de cette entreprise. Un certain nombre d'hommes ont fait le transport de ces marchandises tout l'été pour le gouvernement au prix de quarante cents la livre, en vertu d'arrangements conclus avec la Compagnie de la Baie d'Hudson. Pendant que j'ai la parole, je veux appeler l'attention de l'honorable ministre sur une certaine question. Il a déclaré que les marchandises avaient toutes été livrées à Vancouver. S'il veut bien prendre connaissance du compte de H. N. Bate et Cie, il y trouvera un certain montant pour fret. Il trouvera ce compte à *L*—77 et 78. Il y a à part cela un certain nombre d'item extraordinaires.

L'honorable ministre a déclaré, l'année dernière, que les prix étaient moins élevés que ceux offerts sur le littoral. Mais il pourra se convaincre, en comparant les comptes, que non seulement les prix demandés sur le littoral sont moins élevés, mais on n'y trouve pas d'item du genre de ceux qui figurent dans le compte de H. N. Bate et Cie. Voici par exemple un compte pour 1,200 boîtes en fer-blanc pour biscuits, $300 ; temps requis pour préparer les colis, etc., et les préparer de nouveau, 793 heures, $118.75 ; matériaux employés pour renforcer ces paquets, clous, cuir, etc., $174 ; frais de transport sur chemin de fer, pour wagon, $243, $225 ; $302, $226 ; $315 ; frais de transport sur chemins de fer, $256. Tous ces comptes ont été payés par le ministère, et cela est en contradiction complète avec la déclaration faite par l'honorable ministre, l'année dernière, lorsque ces comptes nous furent soumis.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Qu'a-t-il dit en cette circonstance ?

M. EARLE : Voici ce que l'honorable ministre a répondu à une question que je lui ai posée :

Relativement aux remarques faites par l'honorable député de Victoria, C.A., (M. Earle) je puis dire qu'à part la correspondance échangée avec certaines personnes de la Colombie Anglaise, nous avons obtenu, au commencement du mois de mars, une liste des prix payés par la police à cheval du Nord-Ouest dans la Colombie Anglaise pour marchandises, et nous avons

constaté que les prix que l'on nous faisait pour les mêmes marchandises ici, livrables sur le littoral, étaient préférables aux prix payés jusqu'ici par la police à cheval du Nord-Ouest.

Si nous consultons le rapport de l'auditeur général sur cette question, nous trouvons tout le contraire ; les marchandises ne sont pas vendues à meilleur marché, et des montants considérables sont payés pour frais de transport. Je voudrais bien que l'honorable ministre nous donnât quelques explications à ce sujet.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Relativement à ce qui concerne les prix——

M. EARLE : Je ne discute pas les prix, la différence n'est pas assez importante pour cela.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Relativement à ce qui concerne les prix, l'honorable député n'ignore pas qu'il serait nécessaire de connaître pour ainsi dire la date exacte, la semaine, durant laquelle ces prix ont été donné, afin de savoir si l'achat a eu lieu au même moment, parce qu'il se produit des fluctuations dans les prix. Mais je dois dire que je suis surpris que l'on ait osé réclamer quelque chose pour frais de transport, car toutes les marchandises avaient été achetées livrables sur le littoral, et c'est la première fois que l'on me fait remarquer la chose. Mes officiers me disent que quant à ce qui concerne les marchandises devant être expédiées via Glenora et Teslin, la première quantité que nous avons achetée, nous avons payé pour son transport, mais les autres devaient être livrées sur le littoral. Je suis obligé de déclarer qu'il n'existait pas d'entente de cette nature.

M. EARLE : Les prix sont plus élevés que ceux payés sur des marchandises de même nature fournies sur le littoral à la police à cheval, à différentes dates durant le commencement de la saison.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je puis citer à l'honorable député une circonstance dont je me souviens très bien. Il existait une certaine rivalité entre le chemin de fer du Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique dans le but d'obtenir le transport de ces marchandises, et le chemin de fer Canadien du Pacifique réussit à obtenir cette entreprise de M. Bate. Nous n'avions rien à faire avec cela. J'ai immédiatement dit à ces compagnies de chemins de fer que mon ministère n'avait pas à s'occuper de cela, que ces personnes devaient livrer ces marchandises sur le littoral là où bon leur semblerait, puisque c'étaient eux qui devaient payer le transport. Je suis bien surpris de voir cet item.

M. EARLE : L'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor) est absent, mais il a les connaissements payés et certifiés et une liste des chèques. Ainsi donc, le ministère a payé le transport en plus des prix qu'il prétend être ceux qu'il aurait dû payer pour ces marchandises livrables sur le littoral. MM. Bate et fils ont donc reçu un prix raisonnable pour leurs marchandises et à part cela, un montant de plus de $2,000 pour frais de transport, et de $800 à $900 pour avoir empaqueter ces marchandises.

M. FOSTER : Il s'agit là d'une affaire assez extraordinaire. L'honorable ministre a déclaré, l'année dernière, que ces personnes devaient payer le coût du transport. C'est à cette condition qu'ils ont obtenu leur contrat. Ces compagnies de chemin de fer sont allées ennuyer le ministère relativement à ces frais de transport, et le ministre les a renvoyés à M. Bate en leur disant : cela ne nous regarde pas ; c'est avec M. Bate que vous devez conclure vos arrangements. M. Bate était tenu de payer le transport. Le ministre nous dit aujourd'hui que c'est grâce à cet arrangement qu'ils ont obtenu ce contrat.

Il nous a dit, il y a un instant, que c'était là la réponse qu'il avait faite aux compagnies de chemin de fer qui se sont adressées à lui à ce sujet. Et cependant, chose extraordinaire, nous constatons que Bate et compagnie ont été payés pour le transport de chaque wagon de marchandises qu'ils ont expédié à cet endroit. Voici l'état du montant payé pour le transport pour neuf wagons de marchandises, $2,051.64. J'ignore quel est l'usage suivi par les hommes d'affaires, mais il me semble que si je vais dans un magasin et si j'ordonne une certaine quantité de marchandises qui devront être expédiées à Victoria ou à n'importe quel autre endroit, je ne serais certainement pas obligé de payer pour le temps que l'on devra employer à empaqueter ces marchandises, et je ne serais pas obligé de payer les boîtes, etc. Dans le cas actuel non seulement on fait payer les marchandises, mais on fait encore payer tant par heure pour la préparation des paquets, et pour le temps employé à marquer les marchandises.

Il faut payer les matériaux dont ils se sont servis pour ficeler et emballer ces marchandises, il faut payer jusqu'aux clous. Ensuite il y a le fret, le quayage, etc. Voilà une facture bien extraordinaire.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il fallait empaqueter ces marchandises d'une manière toute spéciale, bien différente de la manière ordinaire.

M. FOSTER : Et Bate et fils avaient reçu une commande toute spéciale. N'oublions pas que le compte se monte à $34,744. Ce n'est pas une commande comme en reçoivent tous les jours Bate et fils, ni même l'honorable député d'Hamilton (M. Wood).

M. WOOD : On fait toujours payer l'emballage.

M. FOSTER : Si j'allais au magasin de l'honorable député et si j'achetais pour $34,000 de marchandises, me ferait-il payer le temps employer à marquer ces marchandises ? Je ne le crois pas. Ici on fait payer toutes les petites bottes dans lesquelles on a mis ces marchandises.

M. WOOD : On fait toujours payer les petites boîtes.

M. FOSTER : Les boîtes à cigares et autres.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Elles ne sont pas exigées ici.

M. WOOD : Ces marchandises devaient être portées à dos d'homme, et elles sont mises dans des boîtes de 50 à 75 livres chacune. Toutes ces petites caisses coûtent plus cher que quelques grandes et on les fait payer. Il a fallu les cercler en fer, et prendre d'autres précautions.

M. EARLE : Je demande au ministre et à quiconque connaît un peu la manière dont les affaires sont conduites, d'aller dans les bureaux du contrôleur de la police à cheval. Il a actuellement une certaine quantité de marchandises, dont une partie doit être livrée à Victoria et l'autre partie à Vancouver. Il demande 2,000 livres de gruau, qui doivent être mises dans des boîtes en fer-blanc de 10 livres chacune, et il est dit expressément que dans tous les cas, l'empaquetage devra être inclus dans le prix. Ici l'empaquetage est invariablement ajouté au prix de la marchandise. J'gnore le prix du gruau dans cette partie du pays, mais on a payé $48 pour 2,000 livres.

M. WOOD : Prétendez-vous dire que ces boîtes de la contenance de dix livres sont données gratuitement ?

M. EARLE : Je veux dire que dans chaque cas, les demandes de soumissions exigent que les marchandises soient empaquetées d'une certaine manière, et qu'il faut soumissionner des marchandises empaquetés de cette manière, sans rien demander en plus pour l'emballage. Les comptes sont ici.

M. WOOD : J'expédie des marchandises au Klondike et je fais payer l'emballage.

M. WALLACE : Dans le cas d'un baril de clous, l'honorable député fait-il payer le baril.

M. WOOD : Assurément non.

M. EARLE : $48 pour une tonne de gruau. Je n'ai jamais entendu parler de pareils prix, même dans ma province. Tout le monde sait que le gruau est mis dans des sacs. Ici on demande $48 la tonne et en plus $10 ou $12 pour l'empaquetage. Il en est de même pour tout. Je n'ai pas examiné toutes les factures, mais il y a une foule de petits articles pour lesquels on demande le double du prix ordinaire.

M. FOSTER.

M. FOSTER : Voici un item qui me paraît bien extraordinaire : 120 jours d'ouvrage, de dix heures par jour, pour l'empaquetage.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Par homme et par jour.

M. FOSTER : Oui, mais on ne me fera jamais croire que pour empaqueter les marchandises mentionnées dans ce compte, il faudrait le travail d'un homme pendant 120 jours, à 10 heures par jour, ou de 120 hommes, pendant une journée. C'est ridicule. Le fond de l'histoire, c'est que M. Bate a fait ce qu'il a voulu. Il avait toutes les raisons pour cela et il n'en avait aucune pour ne pas le faire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Quelles sont ces raisons ?

M. FOSTER : La raison c'est qu'on n'a pas demandé de soumissions. Le ministre a simplement donné des commandes à celui-ci et celui-là. M. Bate a reçu une commande de $34,000 sans même un soupçon de soumission. Tout cela a été discuté à fond l'an dernier et il est inutile d'y revenir. Pour se défendre de n'avoir pas demandé de soumission le ministre dit qu'il y avait urgence, et donne d'autres raisons semblables, mais ce ne sont que des excuses, pour donner la commande à M. Bate.

En plus de ces $34,000, il fait payer les matériaux pour l'empaquetage, l'étiquetage, les courroies, les clous, etc. Il fait payer aussi 1,205 heures de travail à 15 cents de l'heure, pour l'empaquetage. Tout cela me paraît absurde. On lui a aussi payé $2,000 pour le fret, quand le marché était que les marchandises devaient être livrées, sans charges, à Vancouver.

Il doit y avoir une raison pour que le ministre et ses employés se soient montrés aussi peu soucieux des deniers publics. Si le fonctionnaire qui a permis cela connaissait la nature du contrat, il ne devrait pas rester une minute de plus dans le département. On devrait nous donner la raison d'un pareil état de choses, car le ministre me paraît aussi surpris que nous, mais sa surprise ne rendra pas à l'Etat l'argent qui lui a été pris illégalement. Oser demander 120 jours de travail, pour emballer des marchandises qui lui ont été commandées ! Ces gens devaient savoir que le gouvernement était facile à plumer et ils en ont profité.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'exécution de la commande et la surveillance de l'empaquetage ont été confiés au quartier-maître général.

M. FOSTER : Peu m'importe à qui.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'honorable député ne tient pas à le savoir mais je le lui dis. C'est un officier renommé de l'armée impérial et dont la réputation de droiture et d'intelligence est bien établie. L'an der-

nier j'ai lu à la Chambre la déclaration suivante du col. Lake :

Les points à noter relativement à l'adjudication des entreprises pour approvisionnements du détachement du Yukon aux soumissionnaires heureux me semblent les suivants :

Lorsqu'a été donné le premier ordre pour les préparatifs de départ du détachement, l'on voulait qu'il partit dans un délai de dix jours. Comme l'on devait voir à chaque détail, depuis l'uniforme, la quantité et la nature de la ration de chaque jour, jusqu'aux hommes qui devaient composer le détachement, il est évident que nous devions nous hâter, et qu'il était virtuellement impossible de demander par voie d'annonces dans les journaux de la manière ordinaire des soumissions, pour la fourniture de ces approvisionnements. De fait, l'on a demandé à plusieurs maisons de faire des soumissions et c'est ce qu'elles ont fait. Ainsi, MM. H. N. Bate et fils, la Compagnie de la Baie d'Hudson, M. J. Strachan, de Montréal, la *Ogilvie Milling Company*, Harris Brothers, de Hamilton, M. J. Jamieson, d'Ottawa, la Bovril Co. (limitée), et un ou deux autres.

M. CLARKE : Toutes ces soumissions étaient-elles pour des épiceries ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non, pas toutes ; pas celle de la Bovril Co., naturellement ; MM. Bate et fils et M. Strachan et la Compagnie de la Baie d'Hudson soumissionnèrent la fourniture des épiceries ; la Ogilvie Milling Co. soumissionna pour la farine ; Harris Frères, d'Hamilton, pour les biscuits, et M. Jamieson, d'Ottawa, je ne sais pas pourquoi.

M. FOSTER : Des biscuits.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE :

Deuxièmement, en adjugeant ces entreprises, il fallait faire une grande attention à l'incertitude des conditions de la route et des moyens de transport. Par exemple, pendant quelque temps, l'on a été dans l'incertitude au sujet de la question de savoir si les provisions seraient transportées par traîneaux, toboggans, bêtes de somme, ou par des hommes. En outre, nous recevions constamment de nouveaux renseignements au sujet de la route. Il était donc très opportun, ou pourrait dire essentiel, de nous aboucher avec nos entrepreneurs, afin qu'il nous fût possible de leur donner des instructions sur le mode d'emballage et de répondre aux nombreuses questions de détail qui se sont présentées dans le cours de l'exécution des entreprises. Je dirai que depuis le temps où l'entreprise a été adjugée à MM. H. N. Bate et fils jusqu'à l'époque où les articles ont été livrés à la compagnie de chemin de fer pour leur transport, nous avons été en communication presque constante avec leur représentant au sujet de la façon dont les provisions devaient être emballées, etc. Dans le cas de la Compagnie de la Baie d'Hudson, à laquelle une partie considérable de l'entreprise a été adjugée, nous lui avons fait donner des instructions par le commandant du détachement, et, en outre, nous nous sommes reposés sur la grande expérience que la compagnie a acquise dans l'emballage.

En même temps, afin que l'on voie que les prix que nous avons payés à nos entrepreneurs ne sont pas excessifs, une liste des articles les plus importants, et les prix payés pour chacun, est annexée au mémoire, avec une liste des prix payés aujourd'hui dans le commerce de gros. On peut aussi remarquer que l'on avait appris généralement par les journaux qu'un détachement de soldats serait envoyé dans le territoire du Yukon et que, cela va s'en dire, ils auraient besoin de provisions ; et l'on peut dire que la Compagnie de la Baie d'Hudson a fait sa soumission seulement sur les renseignements fournis par les journaux. Il était donc permis à tous les autres entrepreneurs d'adopter la même ligne de conduite.

Le détachement, il est vrai, n'est pas parti avant mois de mai, bien que le départ ait été décidé au commencement de mars ; mais nous devons nous rappeler que durant toute la période, il a été impossible de dire quand il partirait, et, en conséquence, il fallait faire nos préparatifs sans perdre de temps.

On se rappellera qu'il y avait deux classes principales de provisions : d'abord, les provisions prises par le détachement pour l'usage des hommes : en second lieu, les provisions de réserve dont le transport devait se faire par la mer, *via* l'embouchure du fleuve Yukon. Après avoir arrêté les arrangements nécessaires pour la livraison de la première catégorie par certains entrepreneurs, et après leur avoir expliqué toutes les conditions se rattachant à la transaction, il était évidemment avantageux d'adjuger les nouvelles entreprises aux mêmes personnes, afin de ne pas avoir à répéter les instructions. En outre, ces entrepreneurs étaient en mesure de nous assurer qu'il n'y aurait pas de dépenses supplémentaires qu'il aurait fallu faire sans cela, vu la grande augmentation des prix de gros de toutes les provisions, augmentation qu'a amenée la guerre entre les Etats-Unis et l'Espagne.

M. EARLE : Je ne me plains pas des prix, si les marchandises avaient été livrées conformément aux conventions.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Admet-on que les prix sont raisonnables ?

M. McDOUGALL : Non, ils ne le sont pas.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne me suis pas adressé à l'honorable député du Cap-Breton ; il n'en sait rien.

M. McDOUGALL : J'ai le droit de répondre, comme qui que ce soit dans cette Chambre.

M. EARLE : Je n'ai pas eu le temps d'examiner les prix très minutieusement, mais ils sont, d'après ce que je puis voir, un peu plus élevés, que ceux payés sur la côte du Pacifique, pour la police à cheval. Et en plus, il y a une somme considérable pour le fret et supplément. Qu'est-ce que le ministre se propose de faire ? A-t-il l'intention de permettre une pareille extension ? L'an dernier, en discutant cette question avec moi, il prétendait qu'il pouvait se procurer ces provisions à meilleur marché ici, tout fret payé, que dans la Colombie Anglaise. Aujourd'hui que nous avons les factures, nous constatons que les faits ne sont pas comme il disait. Il a payé une somme considérable, en sus du prix des marchandises, pour le transport. Ces transactions sont injustes pour les marchands de la Colombie Anglaise. C'est tout simplement donner une gratification au marchand de l'est, au détriment de celui de l'ouest. Je ne parle pas pour moi, puisque ma position de membre du parlement me défend de faire des affaires avec le gouvrnment, mais nos marchands devraient avoir leur juste part de ce patronage. Nous avons sur la côte du Pacifique des gens capables d'empaqueter ces marchandises, sans la pré-

sence d'un surintendant. Je le disais l'an dernier, c'était une absurdité de confier la surveillance de ce travail au colonel Lake, un homme qui ne connaît rien à la manière dont les marchandises doivent être empaquetées pour ces régions éloignées, tandis qu'il y a sur la côte des hommes de 20 et 30 années d'expérience. La Chambre désirera, sans doute, savoir ce que le ministre entend faire à propos de cette somme payée aux MM. Bate pour le transport.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le colonel Lake possède beaucoup d'expérience dans ce genre de travail : comme quartier-maître, aux Indes et dans l'armée impériale, cela faisait partie de ses fonctions. Nous avions aussi le capitaine Benoit qui avait surveillé les expéditions durant toute la campagne du Nord-Ouest.

Quant à l'item concernant le fret, tout ce que je puis dire, c'est que je suis surpris de le voir ici. Je ne puis donner d'explication dans le moment, mais, sur le crédit principal pour le Yukon, j'expliquerai toute l'affaire.

M. EARLE : Pour ma part, je demande que ce crédit reste en suspens tant que nous n'aurons pas l'explication. L'affaire est trop grave pour être votée ainsi.

M. FOSTER : C'est plus qu'extraordinaire.

M. EARLE : Oui, et ce crédit ne peut être voté à présent.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ce crédit est absolument nécessaire.

M. COCHRANE : Il ne devrait pas l'être.

M. EARLE : Ce compte a été payé ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, il a été payé à même le crédit pour l'exercice 1897-98, mais autant vaudrait refuser tout le crédit destiné à la milice, que celui-ci. Si l'honorable député veut ne pas insister, je crois que je pourrai lui donner une explication satisfaisante lorsque nous serons à voter le budget principal.

M. EARLE : Il me semble que mon objection est bien raisonnable.

M. COCHRANE : C'est un spectacle étrange de voir un ministre chercher à s'excuser et s'abriter derrière un employé. Nous avons eu trop de cela jusqu'à présent, de la part des ministres actuels. Pourquoi le ministre de la Milice et de la Défense ne prend-il pas franchement la responsabilité de son administration ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je la prends.

M. COCHRANE : Vous vous réfugiez derrière un de vos employés.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai dit que la surveillance de ce travail a été confiée au colonel Lake.

M. COCHRANE : L'honorable député de Victoria (M. Earle) ne dit-il pas que le ministre de la Milice et de la Défense a payé à Ottawa le même prix, ou un peu plus cher, qu'il aurait payé à Victoria pour les mêmes articles ?

M. EARLE : Oui. Je n'ai pas examiné tous les comptes, mais je crois que les prix sont un peu plus élevés.

M. COCHRANE : Voilà une chose plus qu'étrange, et je ne vois pas comment un ministre peut la justifier. Nous voyons qu'ils ont acheté du lait sur la côte du Pacifique pour la moitié de ce qu'ils l'ont payé dans la Nouvelle-Ecosse, malgré que ce produit soit originaire de la Nouvelle-Ecosse.

M. CLARKE : C'est du lait de renne.

M. COCHRANE : Mais le lait de renne se vend le même prix partout. Dans tous les cas il devrait être moins cher dans la Nouvelle-Ecosse que dans la Colombie Anglaise. Mais le gouvernement est probablement sous l'impression qu'il doit plus d'égard à ses amis d'ici qu'à ceux de la côte du Pacifique.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela explique la présence du lait dans les noix de coco.

M. COCHRANE : L'affaire est trop grave pour que le ministre de la Marine et des Pêcheries se permette des plaisanteries. Il était plus sérieux quand il était dans l'opposition. Il se trouve en présence du fait brutal qu'il a payé le lait de renne $8 la caisse dans la Nouvelle-Ecosse où il a été concentré, et seulement $5.60 dans la Colombie Anglaise après qu'il eut été transporté à travers le continent.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je nie cela absolument.

M. COCHRANE : Je n'ai pas examiné les comptes personnellement, mais l'honorable député du Cap-Breton, dit que vous avez payé le double du prix. Quoi qu'il en soit, vous ne pouvez pas nier le fait consigné dans le rapport de l'auditeur général, que pour les mêmes marchandises vous avez payé plus cher à Ottawa que vous n'auriez payé dans la Colombie Anglaise.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député de Victoria (M. Earle) ne se plaint pas du prix.

M. COCHRANE : Oui, il s'en plaint. Il dit que vous avez payé plus cher à Ottawa que vous n'auriez payé à Victoria, et en plus vous avez payé $2,000 pour le fret, et des sommes considérables pour l'empaquetage. Cette transaction est la plus étonnante que j'aie jamais vue. Dans la Colombie Anglaise vous auriez payé moins cher, les marchandises auraient été tout empaquetées, et vous auriez économisé le fret.

Je n'ai pas d'objections à ce que les ministres encouragent leurs amis, toutes choses étant égales : mais à titre de représentant des contribuables du pays, je ne veux pas qu'on leur accorde des prix aussi exorbitants. Toutes les parties du pays devraient avoir les mêmes avantages, et ce n'est qu'à cette condition que les ministres peuvent encourager leurs amis.

C'est en trompant les électeurs que les ministres actuels sont arrivés au pouvoir. Quand ils étaient dans l'opposition, ils prétendaient que le gouvernement conservateur volait et ruinait le pays en ne demandant pas de soumisions. Et aujourd'hui, le ministre de la Milice vient nous dire le sourire aux lèvres qu'il avait confié toute l'affaire à un de ses fonctionnaires. C'est une position humiliante pour un ministre d'avoir à faire l'aveu qu'il a permis à un subalterne de jongler avec l'argent du peuple, parce qu'il n'ose avouer qu'il a permis à un ami politique d'opérer une spéculation aux dépens du public.

M. CLANCY : Le ministre de la Marine et des Pêcheries avait parfaitement le droit de demander à l'honorable député de Victoria, C. A. (M. Earle), s'il se plaignait des prix et s'il croyait que le gouvernement avait payé plus cher ici que sur la côte du Pacifique, mais il est resté étonné d'entendre l'honorable député lui répondre que les prix payés à Ottawa étaient un peu plus élevés que ceux qu'on aurait payé sur la côte. Mais à ces prix, déjà trop élevés, il faut ajouter le fret et le coût de l'empaquetage.

L'honorable député de Victoria a démontré assez clairement que le commerce est tellement bien organisé que lorsqu'une commande est donnée, elle est donnée pour des marchandises empaquetées par colis d'un poids ou d'un volume déterminés, et il n'y a rien à payer en plus pour l'empaquetage. Il y a certainement une erreur quelque part, ici. Je ne conçois pas que cette transaction soit aussi mauvaise qu'elle paraît l'être ; car elle paraît si mauvaise que rien ne peut justifier le comité de voter ce crédit, avant d'avoir obtenu des explications.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si nous demandions un crédit pour payer ce compte, les critiques de l'opposition auraient peut-être leur raison d'être, mais il est déjà payé. L'opposition aura encore beaucoup d'occasion de revenir sur le sujet, et je lui conseillerais de voter le crédit avec l'entente qu'on le discutera à fond lors du crédit pour le Yukon. Je crois que c'est là la meilleure manière de régler le différend.

M. FOSTER : Je veux dire un mot d'une autre transaction, afin de savoir quelles sortes de marchés fait le ministre de la Milice. Je n'ai rien à dire contre le colonel Lake. Il peut avoir choisi les marchandises et les paiements peuvent avoir été faits par d'autres employés et les critiques sont dirigées contre eux et contre le ministre qui a consenti à ces paiements. Est-ce agir en homme d'affaires que d'aller trouver une compagnie et de lui demander de transporter une certaine quantité de marchandises à 150 milles, et de fournir 200 hommes, capables, tous des soldats, qui faisaient leur part d'ouvrage tout le long du voyage, de sorte que la compagnie réalisera un profit net de $21,000, en plus du coût réel des dépenses, sans qu'il soit accordé un sou pour le travail de ces hommes ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'assertion de l'honorable député n'est pas tout à fait exacte. La compagnie a donné les item de son compte, et elle n'a rien exigé pour les hommes. Elle a fourni ses propres chevaux, mulets et employés.

M. FOSTER : Je n'ai pas dit que la compagnie avait exigé quelque chose pour les hommes, mais qu'elle avait entrepris de transporter ces provisions depuis Telegraph Creek jusqu'au lac Teslin et qu'elle avait fourni les chevaux et les mulets nécessaires pour ce transport. Elle a profité des services, grands ou petits, de 200 hommes composant le corps expéditionnaire.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je puis me tromper, mais je crois que l'honorable député apporte un argument qui ne tient pas debout à la lumière des faits. Je comprends que ces hommes ont travaillé dans une certaine mesure, mais la Compagnie de la Baie d'Hudson n'a été payée que pour les dépenses réelles qu'elle avait faites, et le travail des hommes a épargné du temps et de l'argent, et c'est le département qui en retire le profit.

M. FOSTER : Parfaitement. La Compagnie de la Baie d'Hudson a payé les dépenses, et ces hommes ont rendu tous les services qu'ils ont pu.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, mais la compagnie ne s'est pas fait payer le travail de ces hommes.

M. FOSTER : Non, elle n'a rien reçu à titre de dépenses et de déboursés, mais elle a eu ses 20 pour 100, à savoir $21,293, et je dis qu'elle a gagné cette somme beaucoup plus facilement en ayant simplement à transporter 200 hommes sains et vigoureux.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Supposons que ces hommes n'eussent pas été là. Si l'argument de l'honorable député était bon, en supposant que la compagnie eût dépensé le double de ce qu'elle a déboursé, le pays aurait eu à payer une commission de $42,000 au lieu d'une commission de $21,000.

M. FOSTER : Je n'insiste pas beaucoup sur ce point, mais je dis que c'était un avantage pour la compagnie de la Baie d'Hud-

son d'avoir 200 hommes sains, bien exercés et bien disciplinés pour lui aider à faire l'ouvrage. Tout en réduisant les dépenses réelles du transport, la compagnie a pu gagner sa commission et s'imposer beaucoup moins de peine que si elle avait été obligée d'engager des hommes.

Combien la compagnie a-t-elle pris de temps pour transporter les marchandises à 150 milles ? Elle s'est mise à l'œuvre le 1er *juin et le 1er juillet elle avait transporté* les premiers colis et plus de 60 hommes. On fit ensuite un second transport—140 hommes. *On aurait supposé que cela prendrait* le même temps ou quelques jours de plus. Le premier transport avait été effectué en trente jours. Il y a eu 90 jours d'ouvrage et la compagnie a été payée de toutes ses dépenses réelles et a remis en sus une commission de $21,293. Cela ne me paraît pas un acte de bonne administration. C'est donner un énorme bénéfice, en sus de tous les déboursés et dépenses, pour deux ou deux mois et demi d'ouvrage.

Je ne crois pas que ce soit un acte de bonne administration qu'a fait mon honorable ami en payant $257,000 pour transporter de Vancouver, partie par voie de Wrangel et partie de Glenora ou Telegraph Creek au lac Teslin, et ensuite par eau, des marchandises dont la valeur totale est de *$50,000*. C'est une énorme somme. Mon honorable ami pouvait profiter de la concurrence, il pouvait traiter avec d'autres entrepreneurs de transport, mais il a fait un marché avec ces hommes et il n'a pas eu la prudence de stipuler qu'il devait payer $250 et $300 la tonne, au poids et non au volume. Il a donné une option à la compagnie, et celle-ci en a profité et, au lieu de payer au poids, il a payé $250 ou $300 par tonne au volume, ce qui représente deux ou trois fois plus qu'au poids.

On a offert à mon honorable ami de transporter ces marchandises au poids et non au volume, pour $275 la tonne. Cette offre a été faite à M. Peters, par une maison bien connue du littoral du Pacifique, laquelle aurait été enchantée d'obtenir l'entreprise, car le transport était très considérable. Mais au lieu d'accepter cela, l'honorable ministre s'engagea à payer au volume, ce qui représente deux fois plus qu'au poids.

Tous ces faits réunis indiquent une extravagante administration qui coûte cher au pays. L'honorable ministre dit que nous devrions voter ce crédit, parce que le compte a été payé. Je suppose que presque tous les comptes ont été payés. Combien doit-il encore sur ces $250,000 qu'il nous demande de voter ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Environ $50,000.

M. FOSTER : Pas autant que cela probablement, lorsque vous aurez minutieusement vérifié ces comptes. Où l'honorable ministre a-t-il pris l'argent pour payer les $200,000 ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai obtenu un mandat du Gouverneur général.

M. FOSTER : Mais comment se proposait-il de les payer en premier lieu ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Dans notre budget de l'exercice courant, nous avons inscrit un *crédit de $75,000 pour payer* les marchandises transportées par voie du Yukon et $50,000 pour celles transportées par voie du lac Teslin ; et nous espérions prendre *sur le crédit ordinaire affecté à notre armée permanente*, une forte somme que nous n'avons pas dépensée et qui est encore disponible. Mais l'auditeur général s'opposa à la chose et nous fit observer que si nous avions besoin d'argent, nous devions l'obtenir d'une autre manière.

M. FOSTER : Mon honorable ami avait un crédit affecté à notre armée permanente dont ces 200 hommes faisaient partie. Ce n'est pas un des plus grands tours de force en ces matières que de dire que, ayant un crédit affecté à l'armée permanente, vous pouviez prendre une partie de cet argent pour payer les dépenses d'un détachement de l'armée permanente envoyé au Yukon, et vous avez voulu changer la destination de ce crédit.

Le parlement ne supposait pas que c'était ce que vous alliez faire lorsque vous avez demandé ce crédit pour l'armée et l'auditeur général vous a dit : " Non, ces crédits sont affectés à telle fin et je ne puis vous permettre de les employer à un autre usage. Il y a un moyen par lequel vous pouvez vous procurer de l'argent : vous pouvez obtenir un mandat du Gouverneur général."

Voilà un fait digne d'être remarqué. L'auditeur général apprend du ministre, qui est assez franc pour le lui dire, que mon honorable ami voulait se servir d'une partie de cet argent pour les fins que j'ai indiquées. Etant averti, l'auditeur général dit : Non vous ne pouvez vous servir de ce crédit.

Y a-t-il d'autres ministres qui changent la destination des crédits, hors de la connaissance de l'auditeur général ? Il est évident que, d'après l'auditeur général, ces crédits ont une destination et que vous ne pouvez la changer et les affecter à d'autres fins anologues à celles que le parlement avait en vue, comme, par exemple, vous servir du crédit voté pour l'armée permanente pour payer les dépenses d'une partie de cette armée employée hors de son champ d'action ordinaire.

Qu'est-ce que l'honorable ministre se propose de faire au sujet des frais de transport ? A-t-il l'intention de dire à M. Bate : " Il faut les rembourser." Nous voulons avoir une réponse à cette question, et ensuite nous parlerons de l'adoption de cet item, sauf à discuter plus tard certains points lorsque nous passerons à un autre crédit. Le ministre connaît les termes du con-

trat. De bonne foi, il les a communiqués à la Chambre. Je crois qu'il ne peut exiger rien de moins qu'un remboursement.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je vais, demain matin, étudier toute la matière et me rendre un compte exact de la situation. Comme l'honorable député a été assez bon de le dire, j'ai parlé de bonne foi, l'an dernier, et je me rappelle ce qui a eu lieu. Mais je ne puis promettre autre chose que de voir à faire exécuter les termes du contrat de M. Bate.

M. FOSTER : Y a-t-il un contrat par écrit ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne suis pas certain—le marché s'est fait par correspondance, je suppose.

M. EARLE : Est-ce que nous ne pouvons pas prendre la déclaration que l'honorable ministre a faite dans cette enceinte, lorsque les faits étaient encore tout récents, comme un résumé exact du contrat ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Si l'honorable député veut bien me le permettre, je ferai une déclaration sur cette matière le plus tôt possible lundi ou mardi. Je ne puis promettre rien de plus ce soir.

M. McDOUGALL : Où l'honorable ministre a-t-il reçu la farine mentionnée au compte de M. Bate ? Est-ce à Ottawa ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non. Cette farine a été *livrée à Vancouver*.

M. McDOUGALL : Est-ce qu'une partie des $2,051 que l'on a payées, ne comprend pas le prix du transport de cette farine ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne puis répondre maintenant à l'honorable député. J'ai promis une déclaration complète pour lundi.

M. McDOUGALL : La farine est le plus lourd article trouvé dans tout le compte, et si l'on a payé $2,051 pour le transport seul des autres articles, la somme est très élevée.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Que l'honorable député attende jusqu'à lundi, et je lui fournirai tous ces détails.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois qu'il ne serait pas juste de demander au ministre de faire une déclaration qui pourrait être une censure des actes de Bate et fils, sans lui fournir l'occasion de voir ces messieurs. Il s'agit d'une maison respectable d'Ottawa, et personne ne désire supposer qu'elle a intentionnellement majoré son compte. On ne devrait pas exiger, je crois, que le ministre s'engageât à demander un remboursement de ce qu'on prétend avoir été payé indûment, sans avoir tenu une explication de MM. Bate et fils.

Il semble y avoir une différence, il est vrai, entre la déclaration du ministre et le compte, et le ministre nous dit qu'il verra les entrepreneurs afin d'avoir une explication. C'est une maison qui jouit d'une grande réputation, et je dois supposer, jusqu'à ce qu'elle ait eu l'occasion d'expliquer la matière, qu'elle fournira une explication satisfaisante en temps et lieu.

M. FOSTER : Il y a évidement un malentendu ici. Le ministre pensait et pense que MM. Bate et fils devaient payer le transport. Je n'ai pas un mot à dire contre MM. Bate et fils ; et tout le monde sait que c'est une maison respectable. Mais s'ils réclament aujourd'hui le prix du transport, ce n'est pas en conformité du contrat, tel que pensait le comprendre l'honorable ministre. Je ne crois pas qu'il soit déraisonnable, de la part du ministre de dire : Je verrai M. Bate et fils, pour avoir une explication. Si le contrat est tel que je le crois, je leur demanderai de nous rembourser les frais de transport.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai déjà dit cela.

M. FOSTER : Dans ce cas, je ne crois pas que nous puissions faire autre chose que suivre l'avis du ministre des Finances. Mais je ne crois pas que le ministre devrait demander en même temps des explications sur cette " mise en boîtes," etc.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est ce que je ferai. MM. Bate et fils ne peuvent laisser circuler des accusations de cette nature sans donner une explication, et je suis certain qu'ils saisiront la première occasion de me fournir tous les renseignements nécessaires au sujet de ces item.

M. EARLE : Je laisserai adopter cet item, et nous discuterons le sujet lorsqu'un autre crédit nous sera soumis. Naturellement, vous comprenez que, en ma qualité de représentant d'une ville située sur le littoral du Pacifique, je ne puis laisser passer ces choses sous silence. Je dois prendre cette attitude en justice pour nos commerçants. Il me semble extraordinaire que MM. Bate et fils aient fait de propos délibéré, une chose semblable. Mais les chiffres sont là et une explication est nécessaire. L'honorable ministre peut-il nous dire le coût du transport des marchandises expédiées au Yukon ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois que l'honorable député n'était pas présent lorsque j'ai dit que nous avions expédié là-bas 500 tonnes au volume et 300 tonnes au poids.

M. EARLE : Est-ce que la livraison devait se faire à Dawson ? Je présume que toutes les marchandises ont été livrées,—250 tonnes au Fort-Selkirk et 250 tonnes à Dawson, dont 50 tonnes pour la police à cheval. Est-ce que

la Compagnie de transport de Boston et de l'Alaska a livré ces marchandises ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ces marchandises ont été mises à bord des navires de cette compagnie; mais on a rencontré des difficultés pour remonter la rivière, et le commissaire Ogilvie a dû faire des arrangements pour amener les navires à destination et décharger les marchandises. Il a payé les comptes et nous l'avons remboursé. Nous n'avons effectué aucun règlement de comptes avec la Compagnie de transport de Boston et de l'Alaska ; nous ne lui avons pas payé un dollar, et nous n'avons pas l'intention de lui payer un dollar, tant que les marchandises ne seront pas livrées aux termes du contrat, en tant qu'ils sont applicables maintenant, car le délai déterminé expirait le 31 août. A cette date, nous lui avons donné avis que nous n'étions plus liés par le contrat. Nous avons l'intention de lui donner tout ce qu'elle a raisonnablement droit d'avoir, après avoir déduit tous les frais que son défaut nous a occasionnés.

M. FOSTER : Où avez-vous pris possession de ces marchandises ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : En bas de Dawson.

M. EARLE : Pouvez-vous nous dire combien vous a coûté le transport des marchandises jusqu'à cet endroit ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : $300 à Selkirk, et $2.. Dawson.

M. EARLE : Au volume ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. McDOUGALL : Je prierai le ministre d'être assez bon de nous dire combien a coûté le transport de l'avoine, lorsqu'il nous fournira les renseignements qui lui ont été demandés ce soir.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE L ADEFENSE : Maintenant que mon attention a été appelée sur la matière, je me renseignerai sur tous les item mentionnés au rapport de l'auditeur général.

M. FOSTER : La plus grande partie des renseignements est encore à venir. Nous aimerions que le ministre vînt nous dire, en peu de mots, ce que ces troupes ont fait là-bas et où elles ont été placées cette année. Je ne veux pas discuter toute la matière au sujet de cet item ; nous aurons l'occasion d'y revenir en étudiant le sujet principal. Je veux simplement savoir ce que ces troupes ont fait durant l'année.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : En premier lieu, elles sont restées à Selkirk, et c'était en septembre dernier. On a construit des casernes à cet endroit. Quelque temps après et avant la clôture de la navigation, le commissaire Ogilvie a demandé 50 hommes pour assister la police à cheval à Dawson. Le détachement qui est aujourd'hui à Dawson se compose de deux officiers et de soixante-dix sous-officiers et hommes de troupe. C'est une réserve en cas de nécessité. Ces hommes ont certains devoirs à remplir. Ceux qui sont à Selkirk constituent un corps de réserve prêt à partir au premier signal, pour tout point du Yukon où sa présence serait nécessaire.

M. FOSTER : L'honorable ministre voudrait-il nous dire combien ces hommes nous ont coûté cette année, frais de transport, provisions, etc ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Comme mon honorable ami le verra, il est très difficile de faire une estimation, car les dépenses considérables que le transport a occasionnées, comprennent le coût des provisions nécessaires pour deux ans ; et il n'est pas juste de l'imputer sur les dépenses de cette année. Mais les dépenses réelles de cette année ont été de $350,000. Nous avons dépensé $100,000 l'an dernier.

M. FOSTER : Mais ces $100,000 forment réellement partie du budget de cette année.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Nous avons dû payer deux mois de solde, des allocations et les habillements, et nous avons des vivres pour une grande partie de l'an prochain. Nous avons probablement acheté des provisions et des habillements pour deux ans, lorsque le détachement est parti d'ici, en avril 1898.

M. FOSTER : Pouvez-vous nous dire exactement ce que coûte par jour l'entretien de ces hommes ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : La solde est de $95,000 par année, et les autres dépenses s'élèvent à $60,000 environ.

M. FOSTER : Est-ce que le rapport que mon honorable ami lit est le seul rapport qu'il y ait dans le département ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non, il y a d'autres rapports, mais ils ne sont pas encore publiés.

M. FOSTER : Est-ce que l'officier commandant vous envoie des rapports réguliers vous disant en détail tout ce que font ces hommes ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, et ils seront inclus dans le prochain rapport annuel de la milice. Il y a des rapports très intéressants, entre autre un rapport qui contient une narration de la marche du détachement depuis Glenora jusqu'au lac Teslin. J'ai ici une carte de ce district préparée par un gradué de l'école militaire royale.

M. FOSTER : J'aimerais que l'honorable ministre communiquât à la Chambre le plus tôt possible, tout ce qui peut nous donner une idée des occupations de ces hommes au cours de l'année. Il serait intéressant de savoir comment ils ont fait le voyage, mais nous aurons ces détails dans le rapport général. Je veux connaître quelle est leur utilité là-bas, et comment ils passent leur temps, jour par jour.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai un rapport circonstancié qui comprend plusieurs mois, je me ferai un plaisir de le produire.

M. FOSTER : J'aimerais que le ministre vérifiât les chiffres afin de pouvoir nous dire au juste combien le transport a coûté. Sans doute, il sait approximativement ce qui en est.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je vais tâcher de fournir ce que l'honorable député désire avoir.

M. FOSTER : Il nous faut avoir ces renseignements, avant de passer au budget principal, car ces renseignements faciliteront l'adoption des crédits.

Postes--

Somme nécessaire pour le service, y compris une allocation au courrier de la malle sur chemin de fer, M. A. C. James, maintenant du service spécial du district du Yukon, ce qui porte ses appointements à $2,000 par année depuis le 1er octobre 1898 ... .$103,900.00

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je propose de réduire ce crédit à $28,900. Le crédit destiné à la police à cheval comprend cet item qu'il n'est pas nécessaire de voter encore une fois. Les dépenses seront distribuées entre les deux départements, les Postes et l'Intérieur. Nous paierons la police à cheval sur ce crédit, et alors les fonctionnaires des deux départements détermineront la proportion des dépenses de chaque département. Nous retranchons $75,000, car cette somme est comprise dans le crédit affecté à la police à cheval.

M. FOSTER : Est-ce que mon honorable ami ne croit pas que l'on devrait retrancher cette somme du crédit affecté à la police à cheval, lorsque nous voterons le budget en dernière épreuve, et la voter maintenant pour le département des Postes ? C'est le seul moyen à prendre. Si le crédit est destiné à la police à cheval, vous ne pourrez l'inscrire dans vos livres, car ce que vous voulez obtenir, c'est un crédit affecté au service postal. Si vous croyez avoir besoin de $75,000 pour le service postal au Yukon, vous devriez faire voter cette somme pour ce service et non pour la police à cheval. En agissant ainsi, vous vous conformerez à la comptabilité parlementaire, et vous verrez clair dans votre comptabilité. Y a-t-il une raison de ne pas agir ainsi ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'y a aucune raison, si ce n'est qu'il n'est pas nécessaire de voter cette somme deux fois et que, pour le présent, le plan de mon honorable ami est impraticable. Personne ne peut dire au juste, avant la fin de l'exercice, avant la réception de tous les comptes, quelles dépenses de la police à cheval sont imputables sur le budget du département des Postes. Lorsque nous passerons au crédit affecté à la police à cheval, il sera facile de faire une distinction et d'ajouter qu'une partie de ce crédit est destinée au service postal et de résoudre la difficulté que mon honorable ami prévoit en disant "y compris le coût du service postal" ou quelque chose en ce sens. Le crédit affecté à la police à cheval est plus considérable que d'ordinaire, mais il comprend les deux services.

Je reconnais parfaitement la force de l'observation de l'honorable député faisant remarquer que chaque crédit devrait être accompagné de quelque chose indiquant le service auquel il appartient, mais on pourra aisément pourvoir à ce fonds lorsque nous en arriverons à l'autre item, c'est-à-dire à l'item concernant la gendarmerie à cheval, lequel se rapporte à ce service-ci et à l'autre. Je ne m'opposerai pas à ce qu'on insère certains mots qui feront droit à l'objection de mon honorable ami, objection peut-être forte en elle-même.

M. FOSTER : Je le veux bien, car je crois la chose raisonnable. Naturellement, cet item est adopté ; mais je m'imagine, d'après la déclaration de l'honorable directeur général des Postes, que lors de l'examen définitif du crédit il sera possible d'indiquer qu'il doit comprendre le coût du service postal destiné à être assigné et imputé en dernier lieu au département des Postes. J'admets parfaitement qu'il est un peu difficile de répartir le coût avant que tous les comptes soient produits. Je suppose qu'ils le sont réellement en bonne partie maintenant.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non ; je me suis adressé au colonel White, et si j'avais pu obtenir le renseignement je l'aurais fourni.

M. FOSTER : Il se peut qu'il faille quelque temps pour déterminer la chose. Nous aurons, je crois, maintenant ou avant l'adoption définitive de l'item concernant la gendarmerie à cheval, une déclaration générale de la part d'un des ministres relativement au principe d'après lequel on se propose d'opérer cette répartition. Si l'honorable directeur général des Postes est disposé lors de l'adoption définitive de l'item à laisser insérer ces mots indicatifs, la Chambre saura alors à peu près à quoi s'en tenir, et l'auditeur général aura un indice des intentions du parlement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je me suis adressé au colonel White

à ce sujet, mais il n'a pu rien me donner de suffisamment défini. Cependant, s'il est possible de déterminer la chose tant soit peu suffisamment avant que nous atteignions cette phase des estimations, je verrai à ce que mon honorable ami ait ce renseignement.

M. FOSTER : J'aimerais savoir le principe d'après lequel on fera la répartition du crédit au Yukon. L'honorable ministre nous fournira-t-il une explication de ce crédit de $28,000 ?

LE DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous avons organisé un bureau de poste à Dawson, où se trouvent un directeur de la poste et environ dix commis. Le directeur de la poste reçoit un salaire de $3,200 par année . Il n'est entré en fonctions que trois mois après le commencement de l'exercice, et ainsi ce crédit comprend environ les trois quarts de ce salaire annuel.

M. FOSTER : Quel est le directeur de la poste ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : M. Hartman.

M. FOSTER : Qui est-il ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il a déjà demeuré dans le comté d'York. Lorsqu'il a été nommé à la position, il résidait à Guelph, je crois. C'est le fils d'un ancien membre du parlement, Joseph Hartman, qui, avant la Confédération, a été le député de la division électorale que j'ai maintenant l'honneur de représenter.

M. FOSTER : Il ne faisait pas partie de l'administration auparavant ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'a jamais fait partie de cette administration, mais il avait été directeur de la poste. Dans sa jeunesse, il avait été affligé de maladies pulmonaires, et il était allé au Colorado où il devint directeur de la poste dans une région minière. Il finit par se guérir de sa faiblesse, et il retourna dans sa terre natale pour se livrer aux affaires. Cherchant un homme capable et expérimenté, j'ai choisi M. Hartman, et l'on me dit qu'il donne généralement satisfaction.

M. FOSTER : Quand ce bureau de poste a-t-il été organisé ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Sous lui ?

M. FOSTER : Oui.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je pense qu'il a été nommé en septembre.

M. FOSTER : En quoi l'honorable ministre avait-il lui-même à s'occuper des matières postales à Dawson avant l'époque où M. Hartman est allé là ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Naturellement, je suis le chef responsable du département. Nous avions confié la chose à la police, et j'avais donné au major Walsh tous les pouvoirs que je pouvais lui conférer. Sa position était celle d'une espèce de gouverneur. Je le traitai comme une espèce d'inspecteur de cet arrondissement éloigné, lorsqu'il se rendit là à l'automne de 1897, lui donnant des pouvoirs généraux.

M. FOSTER : Il ne pouvait émettre de timbres poste.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, mais il me fallait confier à quelqu'un d'autorisé le soin de la gendarmerie à cheval dans cette région, et je l'autorisai par écrit à se charger de l'administration des postes à Dawson. Il y a là dix commis dont le salaire et l'allocation de subsistance coûtent environ $135 par mois.

M. FOSTER : Ils ne reçoivent pas la même rémunération ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est à peu près ce qu'elle coûte. Je crois que leur rémunération est passablement à peu près la même.

M. FOSTER : L'honorable ministre leur accorde-t-il un salaire et une allocation ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous devons payer environ $75 de pension par mois. Le coût de la pension est plus élevé que le salaire. Chacun reçoit environ $60 de salaire et sa pension en sus, ce qui équivaut à $135 par mois. Le salaire de M. Hartman est de $2,934 pour dix mois. Les dix commis ont été en fonctions environ tout le temps. Leur compte s'élève à $16,400. Il y a encore des dépenses diverses qui se monteront à $750. Ensuite, nous avons un fonctionnaire fixé à Bennett, lequel reçoit les malles pour les distribuer et les diriger vers leur destination au nord et à l'est, c'est-à-dire à Dawson et à Atlin.

M. FOSTER : Une espèce de directeur de la poste voyageur.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, il reste à Bennett. J'ai envoyé à Skaguay, M. James, commis du courrier expérimenté de Winnipeg, un homme très énergique et très capable. Naturellement, il n'est guère nécessaire de rappeler à l'honorable député que le bureau de poste de Skaguay se trouve sur un territoire actuellement en la possession des Etats-Unis. Au commencement, il nous fallait recevoir nos malles à Dyea, où se trouvait le bureau des échanges établi par nos voisins. Subséquemment, le bureau des échanges fut transporté à Skaguay. Il ne me sied pas de dire que le directeur de la poste américain en cet endroit n'apportait pas à l'expédition des malles se rattachant au Yukon canadien toute la ponctualité qu'on aurait pu désirer, mais c'est ce qu'on a dit. Je chargeai

M. James de se rendre à Skaguay, et le gouvernement américain y envoya de son côté un fonctionnaire. Ces deux fonctionnaires se trouvent maintenant à Skaguay. Ils sont là depuis l'an dernier, et lorsque les malles arrivent, les unes pour l'Alaska et les autres pour le Yukon canadien, ils les reçoivent du directeur des postes de Skaguay pour les expédier à destination, M. James les dirigeant sur le Yukon canadien. On avait coutume de les transporter à travers le Pas-de-White, mais maintenant, je crois, elles se rendent au sommet par chemin de fer, et si la ligne n'est pas terminée jusqu'à Bennett, naturellement, le transport doit s'en continuer de là par les moyens primitifs. A Bennett, notre fonctionnaire en fait la délivrance aux courriers à destination de Dawson ainsi qu'à destination d'Atlin. Il s'occupe de la besogne concernant la localité, et il voit encore à l'expédition des malles.

M. James est un commis du courrier faisant partie des administrations publiques, et cette disposition spéciale du crédit est nécessaire, car sans elle il pourrait seulement recevoir le salaire de $960 prévu par le statut. C'était un commis du courrier de première classe, possédant une bonne route au Manitoba, et qui faisait en tout, $1,500 par année.

M. FOSTER : Que lui donnez-vous maintenant ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Sur la recommandation du contrôleur, je l'ai choisi à titre d'homme possédant des aptitudes spéciales. Il a une bonne constitution et il est âgé d'environ 35 ans. C'est un homme bien équilibré. Je lui ai déclaré que j'assurerais à sa charge un salaire de $2,000, frais payés. Naturellement, il n'abandonne pas sa position de commis préposé au transport du courrier par chemin de fer, vu qu'il lui est loisible de revenir s'il le désire. Il est à Skaguay.

M. EARLE : Vous avez déclaré que cet homme est très robuste, ce qui me porte à croire qu'il devrait faire le trajet de l'aller et du retour au Yukon.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il parcourt constamment la montagne et il a fait preuve de beaucoup d'énergie et de courage l'hiver dernier. Il a fait partie d'un bande de cinq hommes, dont trois ont perdu la vie, et lui et un autre seulement ont échappé. Il va constamment à Bennett pour maintenir le service en activité.

M. FOSTER : Quel est le directeur de la poste à Bennett ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : M. Kane.

M. EARLE : D'York-nord ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il résidait au Portage-du-Rat, originairement d'York-nord.

M. EARLE : Relativement à l'expédition des malles de Victoria à Vancouver, ces malles sont-elles transportées par les vapeurs quittant nos côtes, ou passent-elles par Seattle comme elles le faisaient il y a quelque temps ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai accordé l'entreprise au capitaine Irvine, je pense, ou à la Compagnie de Navigation Canadienne du Pacifique, relativement au transport des malles entre Vancouver et Victoria. Nous avons encore accordé une entreprise au capitaine Irvine, ou à la même compagnie relativement au transport des malles entre Vancouver et Skaguay, une fois par semaine, je pense. Nous leur payons tant par livre quant aux lettres et tant par livre quant aux journaux, et ainsi de suite.

M. EARLE : Vous ne payez pas au volume ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous payons tant par livre, suivant l'usage adopté par les Etats-Unis et la plupart des nations européennes, bien que jusqu'à présent le Canada ne l'ait pas fait.

M. McDOUGALL : Depuis combien de temps cette entreprise est-elle exécutée ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : On a commencé à l'exécuter le 1er juin ou dans le cours du printemps dernier.

M. McDOUGALL : Fait-on la délivrance des malles ailleurs qu'à Dawson dans cette région ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai donné instruction au directeur de la poste de Dawson d'établir des bureaux de poste dans les centres.

M. EARLE : Sur d'autres criques ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il a instruction d'en agir ainsi afin d'épagner à la population l'obligation de se rendre à Dawson. Je n'ai aucun doute que son rapport m'indiquera qu'il s'est efforcé d'étendre le service dans ce sens.

M. EARLE : Il ne peut faire cela sans argent, y avez-vous pourvu ? Il est très important que les mineurs de ces régions aient un service de la poste, et l'on devrait le leur procurer promptement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je partage cet avis.

M. EARLE : Il y a maintenant à Atlin environ 7,000 ou 8,000 hommes. A-t-on établi u nbureau de poste à cet endroit ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui, nous avons commencé à expédier les malles une fois par semaine de Bennett à Dawson, peu après le commencement de la nouvelle année, et nous avons passé un contrat avec le capitaine Irving relativement au transport des malles entre Bennett et Atlin, semi-hebdomadairement, durant la période de la navigation.

M. FOSTER : Et qu'a-t-on à dire quant aux autres item restant ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le salaire total du directeur de la poste de Bennett est de $1,750, et ce crédit renferme $875 destinés à la solde de cette année.

M. FOSTER : Reçoit-il une allocation en sus ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, le salaire est supposé être de $1,000, et la différence de $750 lui est accordée pour payer sa pension, ce que nous trouvons plus satisfaisant que le système consistant à lui fournir des rations de vivres. Il y a $2,040 constituant la proportion de salaire de M. James et ses dépenses de subsistance à raison de $60 par mois pendant 9 mois. Il y a un item de $1,000 pour ses dépenses de voyage, dont il devra produire un compte, lequel devra comprendre également les frais du transport des malles à Bennett.

M. EARLE : C'est absolument l'idée que je m'étais formée touchant les devoirs de votre fonctionnaire à Dawson. On devrait le munir d'un fonds.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je mettrai mon honorable ami à l'aise sur ce point. Le coût des différents services de la poste depuis le commencement de la navigation jusqu'au 30 juin, entre Bennett et Dawson, et entre Bennett et Atlin, est estimé à environ $2,937.50. Nous avons passé un contrat avec le capitaine Irving. J'ai fixé le coût de ces services à tant par voyage circulaire, et à tant pour la saison, et l'entreprise a été accordée au capitaine Irving. Le prix fixé pour chaque voyage circulaire de Bennett à Dawson est de $300, et de Bennett à Atlin, de $50.

M. EARLE : Ces services sont-ils hebdomadaires ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui, quant à Dawson. Quant à Atlin, il est semi-hebdomadaire. Ensuite, il y a un point intermédiaire entre Bennett et Dawson, où l'on a cru qu'il pourrait y avoir quelque établissement. Ce point est un peu écarté de la route, et le contrat renferme une clause stipulant qu'il nous sera loisible d'exiger de l'entrepreneur l'établissement d'un service spécial à ce point moyennant $50 par voyage ; mais nous n'avons pas eu lieu d'exiger cela jusqu'à présent. C'est par eau. Il y a un autre item qui porte le total du crédit à $28,963.50.

Relativement à la question de mon honorable ami demandant si l'on a déjà pourvu à un fonds pour permettre au directeur de la poste à Dawson d'établir ces services supplémentaires, je pense que ces services peuvent être exécutés de cette manière. Nous n'en savons rien à présent. Ces services seront plus ou moins coûteux, j'en ai peur. Toutefois, leur établissement s'impose, et nous avons le crédit général des postes qui n'est limité à aucun service particulier et qui suffira parfaitement à répondre aux exigences d'ici à ce que le parlement se réunisse. Si ce crédit renferme quelque excédent, nous ne serons pas dans la nécessité de demander de crédit spécial au sujet du Yukon. Dans l'intervalle, cela procurera des fonds au département relativement au service du Yukon ; et tout ce qu'il faudrait ce serait d'inclure dans les estimations supplémentaires de la prochaine session ce qui aurait été constaté manquer pour faire face aux services de l'année en conséquence des dépenses imprévues se rattachant aux services de l'arrondissement de Dawson.

M. EARLE : Mon but, lorsque j'ai signalé la chose à l'honorable ministre, était principalement d'empêcher qu'elle ne fût oubliée.

District provisoire du Yukon—
Montant requis pour couvrir les dépenses du département de l'Intérieur (les sommes payées à même ce montant devront être imputées sur les différents services aux dépenses desquels elles auront été affectées). $150,000

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce crédit est destiné à couvrir le montant d'un mandat spécial émis le 6 février 1899.

Voici à peu près les faits qui ont provoqué l'émission de ce mandat.

La Chambre comprendra, d'après les discussions qui ont déjà eu lieu, qu'à la dernière session du parlement, nous étions virtuellement sans renseignements de nature à nous permettre d'établir une estimation détaillée des dépenses que nécessiterait le district du Yukon. Le major Walsh est arrivé à Dawson seulement le 20 juin, je pense, et la Chambre a été prorogée vers cette époque. Je possédais un crédit de $50,000 pour faire face aux exigences du département de l'Intérieur. Le département des postes, je crois, n'avait aucun crédit spécial, non plus que le département des Travaux publics, si ce n'est $15,000 destinés aux travaux à être exécutés sur les rivières, et il n'existait aucun crédit relativement aux édifices de toutes sortes autre que le crédit général concernant la gendarmerie à cheval. Nos fonctionnaires étaient absolument incapables de se former une idée tant soit peu exacte de la dépense qui aurait lieu.

Dans le cas de chaque département la dépense était estimée de beaucoup au-dessous du chiffre qu'elle devait atteindre. L'estimation des dépenses du département de la Milice et de la Défense était de $250,000 moindre que leur chiffre réel, montant pour lequel un mandat spécial fut subséquemment émis. Les dépenses de la gendarmerie à cheval avaient été estimées de beaucoup au-dessous de leur chiffre véritable, bien que ce département fût plus en état que tout autre de faire une estimation exacte. Au département de l'Intérieur nous nous

sommes trouvés beaucoup dans la même position.

Nous avons été virtuellement dépourvus de renseignements définis jusqu'à peu de temps avant le retour du major Walsh, et alors nous avions déjà dépêché M. Ogilvie au Yukon. Celui-ci partit, je crois, le 4 août, emportant avec lui une lettre de crédit de $10,000. A son arrivée à Dawson, il constata que cette somme était une infime partie du montant qui lui était nécessaire, et le major Walsh fut obligé de débourser des sommes considérables qu'il obtint du revenu.

M. FOSTER : Où les fonctionnaires tenaient-ils ce revenu ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Jusqu'à ce que la banque du Commerce établît une succursale à Dawson, les fonctionnaires devaient tenir l'argent du revenu sous leur propre garde.

M. FOSTER : Etait-il gardé par la gendarmerie à cheval ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non. Le commissaire des mines d'or, je crois, garda lui-même l'argent jusqu'à ce qu'un vol eût lieu ; mais après cela, je crois, l'argent a été confié au soin de la gendarmerie à cheval. Je ne suis pas bien positif, toutefois, relativement à ce que je dis là. La plus grande partie de l'argent était reçue en dehors de la ville de Dawson par les fonctionnaires de la gendarmerie à cheval, attachés au service des douanes, et l'argent était sous la garde de la gendarmerie à cheval. A Dawson, je crois, il était gardé par le percepteur des douanes lui-même et par le commissaire des mines d'or.

M. Ogilvie s'est rendu là avec une lettre de crédit de $10,000, mais il a constaté que cette somme était tout à fait insuffisante même pour faire face aux premières exigences, et il a assumé la responsabilité de s'assurer un crédit à la banque du Commerce de Dawson, croit qu'il a mis à contribution en raison de dépenses immédiates, et il en a averti le département aussi vite que possible.

M. FOSTER : Il a établi son propre crédit.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La banque a avancé l'argent, confiante que le gouvernement approuverait la conduite de M. Ogilvie. Si le gouvernement avait refusé son approbation, la banque, naturellement, n'aurait eu de recours que contre M. Ogilvie.

M. FOSTER : Vous lui avez donné une lettre de crédit ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui, de $10,000, mais c'était insuffisant. Il déclara à la banque qu'il manquait d'argent et que les nécessités étaient pressantes, et la banque avança l'argent, confiante que le gouvernement. ratifierait ce que faisait M. Ogilvie. M. Ogilvie s'est rendu là vers le milieu de septembre. Les communications de la poste furent interrompues durant un certain temps, ce qui explique le retard de la réception de son avis ; mais nous avons reçu cet avis dans la dernière partie de janvier, et le 6 février, nous avons fait émettre un mandat spécial de $150,000.

Voici l'estimation sur laquelle nous nous sommes basés. Le commissaire nous annonça qu'il avait émis des chèques au montant de $39,094.67. On croyait alors que le parlement siégerait en mai, et que s'il manquait de l'argent pour continuer l'administration, nous pourrions alors nous adresser au parlement pour lui demander un crédit nécessité par les circonstances imprévues. Notre estimation reposait sur les exigences de l'administration jusqu'au 31 mai. Nous prévoyions qu'il fallait $31,510.50 pour le chauffage et l'éclairage, $10,000 pour les besoins des bureaux de poste, et $70,000 pour l'administration générale du département de l'Intérieur, ce qui comprenait tous les salaires et toutes autres dépenses quelconques se rattachant aux fonctionnaires du département.

M. FOSTER : Cela ne comprenait pas les fonctionnaires de douane.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non, notre département n'a pas été mis à contribution quant à eux. Cette estimation a été faite d'après les meilleurs renseignements que nous pouvions obtenir à cette époque, dans la croyance que ce montant là serait requis le ou avant le 1er mai.

Je fournirai maintenant le montant de la dépense faite jusqu'au 1er mars au bureau principal et à Dawson, afin que le comité voie qu'elles ont été les opérations de l'année. Depuis l'arrivé de M. Ogilvie au Yukon, antérieurement au 1er octobre, la dépense a été de $21,101.28 à Dawson.

En octobre	$14,974 04
En novembre	17,019 35
En décembre	19,102 31
En janvier	10,388 33
En février	13,703 66
En mars	16,266 54

Au bureau principal, la défense faite jusqu'à la fin de mars a été de $29,818,41.

L'honorable député verra que cela forme un total de $142,373.92. Nous avons depuis été remboursés de $5,850 par la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest et des fonctionnaires auront à rendre compte à leur retour de $1.504.50 alloués pour frais de voyage, ce qui forme en tout $7,354.50.

Ainsi, les dépenses du département de l'Intérieur, à Dawson, depuis que M. Ogilvie y est arrivé et au bureau principal depuis le 1er juillet de cette année financière, ont été de $135,019.42. Nous avons les $150,000 obtenus par le mandat spécial en question, ainsi que le crédit de $50,000 que nous avon reçu l'an dernier, ce qui procurera un montant suffisant pour faire face aux besoins du minstre de l'Intérieur. Il est arri-

vé que la dépense n'a pas été aussi forte durant la dernière partie de l'année qu'on le prévoyait lors de l'émission du mandat spécial, et ainsi nous avons ce qu'il nous faut pour faire face aux exigences de l'année.

M. FOSTER: Donnez-nous une idée des dépenses pour un mois.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: J'ai ici un état qu'il serait peut-être bon de lire à la Chambre, car je crois que le comité aimerait à savoir d'une manière générale quelles ont été les dépenses et à quoi l'on a affecté les deniers publics. La somme de $39,094.67, dans le premier article de nos estimations comprend les trois premiers item de la dépense du mois. Le comité se rappellera qu'il y a d'abord une dépense de $21,101.28, puis $14,974.04, puis $17,019.35. Si l'on déduit de ces montants les $10,000. lettre de crédit à M. Ogilvie, et les $4,000 remboursés par la police à cheval, il reste une balance de $39,094.67.

J'ai un état des dépenses de trois mois, il vaut autant les faire connaître:

TERRITOIRES DU YUKON.

Dépenses par mandat du gouverneur général.

Chèques retirés par M. Ogilvie:

Septembre 1898.

Salaires pour le mois d'août 1898	$	1,816 09
" " de septembre 1898.		2,683 66
A Morrison et McDonald—loyer d'un édifice pour le bureau de poste—3 mois		3,000 00

M. FOSTER: Un loyer de $1,000 par mois?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Oui. Lorsque M. Ogilvie est allé là, la question d'un local pour le bureau de poste était le grand sujet de discussion. Inutile d'en dire long sur ce sujet mais ce bureau était bien mal situé. Je dis à M. Ogilvie qu'il aurait à faire ce qu'il jugerait nécesaire dans les circonstances. Or, il n'a pu faire mieux que de louer cette maison, à raison de $1,000 par mois.

J. W. Willison, frais d'arpentage	$	500 00
A. J. Prudhomme, construction en arrière de la résidence du commissaire de l'or et travaux de menuiserie au bureau		1,037 00
W. H. Rourke, balance du contrat pour la construction de résidence officielle, $500; ameublement, $30		530 00
Lake Bennett and Klondike Nav. Co., balance de compte, frais de voyage de Wm Ogilvie et son personnel, Bennett à Dawson		3,139 78
Wm Maddin, compte, dépenses d'inspection		100 00
W. H. Rourke, compte, constructions pour la police à cheval à Dawson		4,000 00
W. H. Lynch, compte, frais de voyage de Dawson à Ottawa		500 00
Midnight Sun, impression		125 00
H. A. Bliss: compte, frais de voyage		400 00
S. Henry, voitures		20 00
C. G. Caldwell, empaquetage: police, $1,850; mines, préposé à l'enregistrement, $337.50	$	2,187 50
J. W. Willison, compte, dépenses		500 00
Thos. Fawcett, compte, dépenses		500 00
Louis Carbeno, le pain pour le personnel du commissaire		5 00
J. Holme et Cie, tuyau de poêle, etc., édifices du gouvernement		25 25
Graham et Connor, vidanges		32 00
		21,101 28
Lettre de crédit, 2 août 1898.		10,000 00

(Lettre de crédit, 30 septembre 1898, $11,101.28.)

Octobre 1898.

Salaires	$	4,745 09
Salaires (bureau de poste)		124 00
E. McKeown, dépenses de voyage		400 00
J. W. Willison, construction d'un bureau des terres de la couronne		377 81
Anderson Bros., pour tapisser les bureaux du commissaire		63 00
T. D. Macfarlane, frais de voyage de Dawson à Ottawa		400 00
G. F. Dow, calfatage d'un édifice public.		40 00
W. H. Rourke—		
Boîtes, etc., à un bureau de poste		1,600 00
Ameublement des bureaux du commissaire et du contrôleur et de la chambre du conseil		1,017 50
Pickett et Devlin, transport en canot		10 00
McLennan et Cie, poêle, lampes, etc		218 50
Bennett Lake and Klondike Nav. Co., fret par le steamer *Flora*		13 80
August Bense—		
Case (log-cabin) pour le régistrateur des mines		700 00
Loyer d'une case (log-cabin) sur la rivière Bonanza		25 00
Tripple Paris, travail de répartition dans le bureau des terres de la couronne et le bureau du régistrateur des mines		880 00
Graham et Connor, vidanges		32 00
Homer et Cie, voitures pour le commissaire		10 00
Klondike Miner, châssis, etc		72 00
Beaver et Lory—		
Lampes, bois et pétrole pour le bureau de poste		622 00
Bois pour le bureau du commissaire		445 00
Loyer du 20 sept. au 17 oct. 1898 à $700 par année		644 38
Chas. Weber, sciage et coupage du bois.		61 50
J. T. Lithgow—		
Dépenses diverses		16 50
" de voyage, Grand Forks		9 00
Holmes et Cie, papier goudronné, etc		18 50
Alaska Com. Co., rations, couvertures, etc		564 25
Smith et Hobbs, travaux supplémentaires —bureau de poste détruit par le feu		1,419 71
N. A. Trading and Transportation Co., rations, coton, etc		378 50
Hart et Cotes, sommiers		50 00
J. P. O'Connor, vidanges		16 00
		14,974 04

(Lettre de crédit, 31 oct. 1898, $26,075.32).

Novembre 1898.

Salaires	$	3,951 06
" (bureau de poste)		1,074 00
W. Johnston—		
Menuiserie—Commissaire de l'or		115 85
" au bureau des terres		267 50
Smith et Hobbs, menuiserie au bureau de poste		982 11
D. A. Shindler, cadenas pour le bureau de poste		229 50

A. J. Prudhomme, charpentier—Bureau du commissaire des mines d'or	979 70
J. Ladue et Cie, bois de construction	556 58
Pickett et Devlin, transport du bois	25 00
Midnight Sun, impression	170 00
J. Ladue et Cie, bois de construction	147 20
N. A. Trading and Transportation Co., approvisionnement du bureau des terres	209 75
J. E. Binet, un mois de loyer	1,000 00
Thos. Fawcett, rations	2,470 60
Beaver et Lory—	
Un mois de loyer du bureau du commissaire	850 00
Un mois de loyer du bureau de poste	850 00
N. A. Trading and Transportation Co., rations	848 15
J. O'Connor, vidanges	16 00
R. J. Jephson, arpentage de lots de ville	1,500 00
D. Torrance, contrat pour le bois	500 00
Alaska Com. Co., rations, etc	174 45
McLennan, et Cie, ameublement	98 90
Geo. McCord, tuyau à gaz pour poêle	3 00
	$ 17,019 35
Lettre de crédit, novembre	$ 43,094 67
MOINS—Montant remboursé par la police à cheval du N.-O.	4,000 00
	$ 39,094 67

Le montant total de ces item est de $53,-094.67. Nous prenons de cela $10,000, chiffre de la lettre de crédit de M. Ogilvie, et la somme de $4,000 remboursée par la police à cheval, laissant une balance de $39,094.67, premier article de notre estimation de $150,-000. Voici les détails du crédit de $31,210.-50 pour combustible, etc. :

ESTIMATION—ÉDIFICES, LOYER, COMBUSTIBLE, ETC.

Combustible	$ 15,000 00
Loyer du bureau du commissaire et du contrôleur et de la chambre du conseil	6,300 00
Loyer du bureau des terres et chambres	9,000 00
Montant dû à A. J. Prudhomme pour balance de compte de construction	1,037 00
	$31,337 00
A déduire—Montant compris dans les paiements faits à même le revenu et qui a été omis dans la préparation de l'état pour le mandat du gouverneur général	126 50
	$31,210 50

Ce que nous avons dépensé ici au bureau principal pour l'administration du Yukon s'élève à une somme considérable. Notre plus grande dépense est pour les salaires. Nous avons nommé des hommes de l'est dont les familles reçoivent un salaire du département. Il y a des dépenses pour l'équipement, et ainsi de suite. Je vais soumettre ces tableaux des dépenses dans le territoire du Yukon :

Dépenses faites au bureau principal, du 1er juillet 1898 au 30 novembre 1898 (5 mois).

1898—Juillet	$ 5,240 96*
Août	3,644 74†
Septembre	3,733 87
Octobre	3,242 57
Novembre	2,965 75
	$18,827 89

* Y compris $2,500 à M. Ogilvie, à compte frais de voyage. † Y compris $500 à M. Ogilvie, à compte frais de voyage.

Dépensé du 1er juillet 1898 au 31 mars 1899.

1898—Décembre	$ 2,929 17
1899—Janvier	2,996 57
Février	2,830 12
Mars	2,234 66
	$10,990 52
Total	$29,818 41

Dépense à Dawson, du 1er septembre 1898 au 31 mars 1899.

1898—Septembre	$21,101 28
Octobre	14,974 04
Novembre	17,019 35
Décembre	19,102 31
1899—Janvier	10,388 33
Février	13,703 66
Mars	16,266 54
Dawson	$112,555 51
	29,818 41
	$142,373 92
A déduire—Les montants remboursés par les autres départements pour des sommes avancées pour frais de voyage	7,354 50
	$135,019 42

J'ai ici un état qui peut être de quelque intérêt et dans lequel les diverses dépenses sont classifiées. Voici quelle est cette dépense de $135,019.42 après une déduction de $7,354.50 :

Salaires	$45,555 55
Dépenses de voyage, attirail, etc	21,052 93
Edifices, loyers, etc. (département des Travaux publics	28,710 73
Loyers, salaires, etc., du bureau de poste	21,069 90
Divers	1,363 60
Dépenses d'arpentage—Le capital n'est pas encore porté au crédit des arpentages	7,872 50
Impressions et papeterie	4,514 01
Empaquetage, provisions, frais de messagerie, etc	4,880 20
	$135,019 42

Cet item pour dépenses de voyage est très élevé, mais je ne crois pas qu'il doive être si haut à l'avenir. Cela comprend, il va sans dire, les dépenses des hommes de M. Ogilvie et du commissaire de l'or et autres fonctionnaires.

M. FOSTER : Comme cet exposé va être consigné aux "Débats" et qu'il nous est impossible d'en juger avant de l'avoir imprimé je proposerais au ministre des Finances de laisser passer l'item avec l'entente que lors de la dernière épreuve nous aurons le même droit de discusssion qu'en comité.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est très bien.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je pourrais peut-être faire un court exposé en détail de l'item suivant pour qu'il puisse être consigné aux " Débats."

M. POWELL : Je ferai observer au directeur général des Postes que notre service postal est passablement suranné pour que nous faisions de si fortes dépenses dans l'ouest. Je crois qu'il serait très avantageux pour les députés d'avoir des boîtes dans notre bureau de poste ici pour qu'après six heures le dimanche ou tout jour de fête, lorsque les employés sont absents nous puissions avoir notre malle. S'il nous arrive d'arriver tard au bureau le samedi soir il nous faut attendre au lundi matin pour la malle. Je crois que cela augmenterait peu les dépenses du département des Postes et ajouterait peu aux dépenses de la Chambre, si la chose était mise sous la juridiction de l'Orateur.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je pense qu'une amélioration de ce genre devrait être demandée par un comité de la Chambre, mais je signalerai la chose avec plaisir à l'attention du premier ministre. La recommandation de mon honorable ami est, je l'admets, très raisonnable.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela semble être du ressort de la commisison d'économie interne.

Somme nécessaire pour rembourser au fonds du revenu consolidé le montant du revenu des douanes, $106,976.37, et du revenu des terres fédérales, $93,427.48, employé sans autorisation légale par les fonctionnaires chargés de l'administration du gouvernement du district provisoire du Yukon dans l'exécution des différents services sous leur contrôle, savoir :—

Police à cheval du Nord-Ouest	$144,077 19
Travaux publics	15,836 90
Douanes	15,565 32
Gouvernement du district provisoire du Yukon	24,924 44
	$200,403 85

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La somme totale de $200,403.85 a été dépensée à même le revenu, dont $106,976.37 du revenu des douanes, et $93,427.48 du revenu des terres fédérales. Ce dernier revenu comprend les droits régaliens et autres choses de ce genre.

Le comité se rappellera que l'autre soir lorsque nous discutions les crédits de la police à cheval j'ai mentionné qu'une grande partie de ce crédit de $144,077.19 a été distribuée à la police à cheval de divers endroits, ou plutôt perçue par la police et portée au compte des douanes. Mais la police à cheval en a dépensé autant qu'il lui en était venu directement et indirectement. Je ne veux pas embrouiller le compte, mais au sujet de ce crédit de $144,077.19, compris dans l'exposé que j'ai fait l'autre soir relativement aux dépenses de la police à cheval dans le district du Yukon, je dois dire que sur ce montant la somme de $35,675.39 a été dépensée par le major Walsh à Dawson. Voici quels sont les item :

W. R. Rourke, travaux aux magasins	$ 3,000 00
Capit. Starnes, déboursés pour juillet 1896	6,845 80
W. R. Rourke—	
Construction d'un magasin	6,000 00
Travaux aux casernes	10,000 00
D. G. Stewart, bois à la P. à C. du N.-O.	1,000 00
C. G. Caldwell, empaquetage de Dawson à la rivière McQuestin	1,500 00
Capit. Starnes, déboursés depuis août 1898	7,329 59
	$35,675 39

Je désire expliquer clairement cette partie du crédit de $144,077.19. J'ai les principales dépenses faites à Dawson et je les donne au comité, je crois que cela est à propos. C'est une dépense pour la police à cheval, mais une dépense d'une nature plus ou moins spéciale et ainsi je la signale tout particulièrement à l'attention. Dans l'article suivant il s'agit de travaux publics pour un montant de $15,836.90 ; voici les détails :

Arctic Saw-mill Co., bois de construction pour les édifices du gouvernement	$ 3,000 00
W. R. Rourke, contrat	1,500 00
A. J. Prudhomme, annexe à la maison du commissaire et ameublement de bureau	4,882 00
Smith et Hobbs, tables et casiers pour le bureau du commissaire des mines d'or	304 40
Geise et Apple—	
Tuyaux de poêle	20 50
Travaux à la maison du commissaire des mines d'or	48 50
W. R. Rourke—	
Travaux aux maisons des fonctionnaires du gouvernement	2,500 00
Travaux supplémentaires à l'édifice du gouvernement	725 00
Ameublement de maison, etc	230 00
M. Watson, tuyaux de poêles	31 50
Hart et Cotes, meubles	95 00
Louis Coste, dépenses de voyage	2,500 00
	$15,836 90

L'article suivant est de $15,565.32 payé pour le département des Douanes, ainsi qu'établi dans la résolution. Voici les item:

Dawson	$ 5,250 00
Tagish	3,536 94
Passe de Chilcoot	3,357 73
" White	3,225 35
Atlin	195 30
Total	$15,565 32

Ce montant a été retenu par le percepteur, M. Davis, pour les besoins du poste. Le département des Douanes ne nous a pas fourni les détails de cette dépense de $5,000, mais je n'ai aucun doute que le ministre me les fournira.

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson): M. Davis, le percepteur a retenu ce montant en grande partie pour payer le loyer.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : M. McMartin, le sous inspecteur, a retenu la somme de $250 pour subsistance. A Tagish,

la dépense a été de $3,563.94 et voici les détails :

John Godson, percepteur, 9 mois de salaire, depuis août jusqu'à mai, à $43.71 par mois	$	393 39
(M. Godson recevait un salaire de $700 par année à Victoria, et ce montant était pour élever son salaire à $100 par mois).		
F. W. Davy, services depuis juillet jusqu'à novembre, au taux de $46.92 par mois	$	159 50
(M. Davy était employé à Victoria avec un salaire de $650 et ce montant est pour mettre son salaire à $100 par mois).		
George W. Dillon, services pendant 5 mois, de août jusqu'à décembre, au taux de $100 par mois	$	500 00
Provisions pour les officiers		499 45
Tente, $25 ; conserves $1,423		1,448 00
Transport des officiers et leurs effets		388 25
Poêle, $20 ; bateau, $95 : divers, $33.35.		148 35

Voici comment se répartit le montant de $3,357.73 pour la passe de Chilkoot :

Salaire de F. Charman, de juin 1898 à janvier 1899, au taux de $100 par mois (12 jours de services seulement en novembre)	$	640 00
Salaire de W. H. Carmichael, de juin à janvier, à $100		800 00
Pension de ces fonctionnaires durant ce temps au taux de $60 par mois		700 00
Salaire de F. J. Haskins pour le mois d'août 1898		30 00
Salaire de G. A. Pringle, septembre et octobre 1898		60 00
Log-cabin		800 00
Pour tapisser et calfater le bureau de douane		140 00
Meubles, $32.50 ; bois de construction, $38.65 ; bois, $15.09		86 24
Port de lettre, $25 : fret de marchandises, $68.24 ; quincaillerie, $8.25		101 49

Voici les détails du crédit de $3,225.35 pour la passe de White :

John Godson, 5 mois de salaire, de mai à septembre, à raison de $43.71	$	218 55
J. A. McMartin, 3 mois de salaire à $68 par mois		204 00
(Ceci est pour mettre à $1.600 le salaire de $800 que ce fonctionnaire recevait à New-Westminster.)		
F. P. Thorn, 6 mois de salaire, de juillet à janvier, à $30		180 00
P. R. Peele, 6 mois de salaire, de août à janvier, à $81.06		445 83
(Il n'a été employé qu'une partie du mois d'août. Ceci est pour combler la différence dans son salaire qui était de $650 à New-Westminster).		
Salaire de David Stevens pour janvier, 1899		100 00
Pension de—		
McMartin, août et septembre		120 00
Godson, septembre		60 00
Peele, 5 mois, de septembre à janvier		300 00
Empaquetage de marchandises, $145.52 ; bois de construction, $390 ; port de lettre, $15.40		550 92
Douane, $708.50 ; poêle, etc., $37.80		746 30
Dépenses de voyage, $60.75 ; sacs pour entrées, $2.40		63 15
Quincaillerie, $53.10 ; papier goudronné, clous, etc., $122.50		175 60
Pétrole, $39.90 ; bois, $13 ; meubles, $8		60 90

Voici les détails du crédit d'Atlin :

Salaire de David Menzies pour janvier 1899	$100 00
Empaquetage des effets de bureau, de Log-cabin à Atlin	60 00
Pension des fonctionnaires et frais de transport des effets	36 30

Il y a ensuite, M. le Président, $24,924.44 pour l'administration du district provisoire du Yukon. Cela est du ressort du département de l'Intérieur. Voici les détails :

Dons aux hôpitaux—		
Rév. Père Judge		$5,000 00
Secrétaire général de l'hôpital		2,500 00
D. W. Davis, syndic, pompe à vapeur		2,500 00
Divers—		
Empaquetage des provisions et de la poudre d'or		467 25
Provisions		2,337 41
Sacs pour le transport de l'or		292 00
Impressions et papeteries		678 35
Divers		454 75
Remise de droits régaliens		459 37
Salaires		2,608 81
Dépenses de voyage—		
J. M. Walsh	$3,860 00	
H. H. Norwood	1,551 50	
J. D. McGregor	1,257 50	
J. W. Willison	230 00	
R. W. Cautley	125 00	
T. D. Pattullo	200 00	
J. Gibbon	2 50	
F. C. Wade	400 00	
		$7,626 50
		24,924 44
Total		$76,436 73

Ces derniers sont des fonctionnaires du gouvernement. Ce sont là les détails que je puis fournir.

M. FOSTER : L'honorable ministre nous a mentionné le crédit de $35,000 pour la police à cheval du Nord-Ouest, dépensé par le major Walsh, mais il ne nous a pas dit comment le reste avait été dépensé.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai expliqué le crédit complet. Cela était compris dans le crédit de $144,077.19 que j'ai expliqué, mais j'ai signalé tout spécialement le montant dépensé à Dawson par le major Walsh, parce que cela avait été dépensé pour des fins spéciales qui pouvaient être de quelque intérêt.

M. FOSTER : Nous pouvons lui donner cette interprétation, mais je crois qu'il vaudrait mieux mettre la chose dans le crédit général discuté l'autre soir.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous pourrions peut-être revenir sur les résolutions.

M. FOSTER : Il est entendu, je suppose, que lors de la dernière épreuve nous aurons, au sujet de ces articles, la même liberté de discussion qu'en comité.

Le MINISTRE DES FINANCES : Certainement.

M. FOSTER : Est-ce que vous faites figurer le revenu des mines au chapitre des terres fédérales ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il paraît que c'est la coutume.

M. FOSTER : Une forte partie de vos recettes actuelles proviennent des mines, et il importe de tenir un compte séparé pour la statistique minière.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cela pourra se faire l'année prochaine.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous pourrions, tout en conservant le titre général, faire deux branches spéciales des mines et des terres fédérales.

M. FOSTER : Il est très important que cela se fasse. Quant à cet item de $200,403, ce sont des recettes qui ne proviennent nullement du Yukon.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ces recettes ont été appliquées par les divers fonctionnaires qui les avaient perçues au paiement des dettes dont il a déjà été question. On ne les a jamais transmises au receveur général.

M. FOSTER : A quel titre ces fonctionnaires en ont-ils agi ainsi ? Est-ce par voie d'arrêté ministériel ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non, je ne crois pas me tromper en affirmant que le gouvernement n'a eu vent de la chose qu'après coup.

M. FOSTER : Ces fonctionnaires ont donc agi sans autorisation aucune ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Sans aucune autorisation.

M. FOSTER : Nous reviendrons sur la chose plus tard. Il n'y a donc pas de coffres-forts dans ce pays-là ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il y en a maintenant. L'organisation financière du service public se trouve maintenant sur un pied parfait. Nous y avons envoyé de légères boîtes devant servir de coffres de sûreté, et le ministre des Finances a chargé un fonctionnaire d'expérience de tout organiser sur le meilleur pied possible.

Je dois un mot d'explication à l'honorable député (M. Foster) touchant une partie des recettes qui se trouvaient entre les mains du major Wood à Tagish. Il avait en mains environ $75,000 dont il ne savait que faire. Ses gens se trouvant dispersés ça et là il s'alarma, et se mit en route, en compagnie de quatre hommes, pour Victoria, avec tout son argent. Il fit un affreux voyage. Il fut suivi par une bande d'hommes qui essayèrent de le voler, et l'une de ses bêtes de somme tomba dans un précipice avec $30,000 à $40,000, et quand il arriva à Skaguay, les bandits le guettèrent toute la nuit, firent une tentative désespérée pour s'emparer de l'argent et lui firent la chasse dans un petit steamboat jusqu'à Skaguay. Il fallut transporter cet argent dans des sacs attachés avec de vieux bas et des guenilles, car il leur était impossible de le transporter autrement. Une grande partie de ce crédit a été dépensé par le major Wood à Tagish, pour le transport des provisions de la police à cheval. C'est une question de savoir si le major Wood transporterait de nouveau son argent à Victoria en pareilles circonstances, l'y ferait changer pour d'autre argent pour le transporter de nouveau au lieu de départ et l'y dépenser. Je comprends toute l'importance et même l'absolue nécessité d'appliquer la loi, partout où la chose est possible. Je demande, toutefois, à la Chambre, de tenir compte des circonstances extraordinaires et exceptionnelles au milieu desquelles cela s'est passé. L'honorable député, je suppose, reviendra plus tard sur ce sujet.

Quant à ce qui s'est passé à Dawson, je dois dire que la plupart du temps, il n'y avait absolument aucun moyen de communication entre cette ville et le monde du dehors.

M. FOSTER : Depuis qu'il a été établi des banques à Dawson, les fonctionnaires, je suppose, y déposent l'argent, tout comme cela se fait ici.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. BELL (Pictou) : Qui a autorisé l'octroi fait à l'hôpital ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y avait urgence, et il y a des autorités anglaises qui disent qu'une dépense de ce genre est justifiable en certaines circonstances, comptant sur le bon sens de la Chambre pour reconnaître l'urgence de cette dépense.

M. CLANCY : Vous voulez dire la générosité de la Chambre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. La règle anglaise dit, si je ne me trompe, le bon sens du parlement. Il y a au budget primitif deux ou trois item que je voudrais voir adopter, avec la même réserve relativement à leur discussion future. Il s'agit surtout de l'item relatif à la police à cheval, qu'il sera nécessaire de voter, puisque nous touchons à la fin de l'année financière.

M. FOSTER : Y a-t-il quelque autre item ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Celui de l'immigration.

M. FOSTER : Je ne saurais consentir à cela ; je n'ai, toutefois, aucune objection à laisser voter l'item de la police à cheval sous réserve, en tenant compte tout spécialement de la promesse qui nous a été faite peu après l'ouverture de la séance cette après-midi.

Le comité lève sa séance et rend compte de l'état de ses travaux.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose que la Chambre lève sa séance.

La motion est adoptée et le Chambre lève sa séance à minuit.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, le 3 juillet 1899.

La séance est ouverte à trois heures.

PRIÈRE.

EDIFICES FEDERAUX ET MUNICIPALITES.

M. BERGERON (par M. Mills) :

Le gouvernement se propose-t-il d'indemniser toute cité ou ville où se trouvent des édifices publics fédéraux, comme il a l'intention de le faire pour la cité d'Ottawa, en vertu de la résolution soumise au parlement?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Mon honorable ami qui a donné avis de cette interpellation pèche par excès de curiosité et de zèle. Je suis bien aise de l'informer que nulle ville n'a réclamé les privilèges auxquels la ville d'Ottawa prétend avoir des titres.

PENITENCIER DE KINGSTON.—MISE D'EMPLOYES A LA RETRAITE.

M. CLARKE (par M. McDougall) :

1. At-t-on recommandé de mettre à la retraite certains employés, gardes ou autres fonctionnaires du pénitencier de Kingston, depuis le 1er janvier 1899?
2. Dans l'affirmative, quels sont les nom, âge et durée de service de chacun de ces employés, gardes ou fonctionnaires?
3. Qui a fait ces recommandations au gouvernement?
4. Qui a choisi le fonctionnaire chargé de faire ces recommandations?
5. Le gouvernement va-t-il ratifier toutes ces recommandations? Dans l'affirmative, à quelle date?
6. Dans le cas contraire, quelles seront les exceptions et les motifs allégués?
7. Les personnes dont on a recommandé la mise à la retraite ont-elles subi un examen médical? Dans le cas affirmatif, qui les a examinées?

Le PREMIER MINISTRE : 1. Il n'a pas été fait de recomandation relativement à la mise à la retraite d'aucun fonctionnaire ; toutefois, le gouvernement en a retraité plusieurs, en leur accordant une gratification, en raison de leur incapacité physique. (2) Michael Brennan, âgé de 56 ans, après 33 années et six mois de service. T. Conley, âgé de 63, après 17 ans et 3 mois de service. J. Evans, âgé de 63 ans, après 17 et 3 mois de service. W. Hurst, âgé de 58 ans, après 21 ans et 5 mois de service. John Houghton, âgé de 61 ans, après 7 ans et 4 mois de service. Edward Mooney, âgé de 56 ans, après 34 ans et 7 mois de service. J. Mills, âgé de 48 ans, après 23 ans et 6 mois de service. James Mathewson, âgé de 63 ans, après 39 ans et 6 mois de service. William Newman, âgé de 51 ans, après 10 ans et 6 mois de service. A Spence, âgé de 45 ans, après 6 ans et 10 mois de service. L. Walsh, âgé de 55 ans, après 22 ans et 4 mois de service. C. Woods, âgé de 43 ans, après 8 ans et 3 mois de service. 3. Le chirurgien du pénitencier. 4. Il s'est conformé aux instructions de l'inspecteur. 5. Oui, immédiatement. 6. Voir réponse au No. 5. 7. Oui, par le chirurgien.

ENTRETIEN DES ROUTES SUR LE PARCOURS DU CANAL DE GRENVILLE.

M. TAYLOR (par M. Mills) :

1. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a-t-il reçu de M. G. S. Conway une lettre dont le document que voici est censé la copie :—

A l'honorable A. G. BLAIR,
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

MONSIEUR,—Je désire appeler respectueusement votre attention sur le fait que la route des cultivateurs sur la berge sud du canal de Grenville est dans un état dangereux, et qu'il n'est d'aucune utilité pour le trafic, car il est trop inégal et trop étroit pour la circulation des charges de foin ou de grain, et d'un autre côté les roches et les cailloux qui l'encombrent briseraient les moissonneuses ou les faucheuses qui y passeraient.

Quand il a élargi le canal d'après le contrat actuel l'ingénieur a pratiqué des excavations en plusieurs endroits du chemin et en a transporté les matériaux sur la berge du canal là où se trouvent les terres de l'artillerie, seul terrain sur lequel nous pouvions passer, ce qui a laissé les cultivateurs sans chemin d'aucune sorte et les a complètement séparés de leurs terres pendant près de deux ans, sauf l'hiver, alors qu'ils pouvaient passer sur la glace.

La partie du chemin dont je parle est à l'ouest de l'écluse n° 5, sur la berge sud du canal, et les travaux des murs et du déversoir sont terminés, autant que je sache, et il n'y a, par conséquent, aucune raison de ne pas aplanir ce chemin et le mettre de niveau avec le couronnement du canal et avec le nouveau pont sur le déversoir, en lui donnant une largeur d'au moins 17 pieds.

On n'en a rien fait ; les ingénieurs ont laisse les entrepreneurs niveler seulement la partie supérieure du remblai, sans s'occuper de la pente du chemin ni de sa largeur, ce chemin surplombant le bord du canal de un à quatre pieds, et sa largeur variant de 12 à 16 pieds aux endroits les plus élevés, de sorte que deux voitures à foin ne pourraient s'y rencontrer, comme vous pourrez le constater par le diagramme en marge.

Suivant toutes apparences, les entrepreneurs ont abandonné les travaux, et quand on a demandé à M. Simpson, le surintendant, de mettre le chemin en bon état pour le trafic, il a refusé de le faire sans instructions du gouvernement. Il est impossible que le gouvernement ait aussi abandonné les travaux et qu'il laisse les cultivateurs se faire eux-mêmes un chemin sur les terres de l'artillerie qui sont sous la direction du ministère des Chemins de fer et Canaux. Est-il possible que les cultivateurs perdent encore pendant cette saison l'usage de leurs terres faute d'un chemin convenable que le gouvernement a constamment entretenu en bon ordre pendant les derniers 50 ans pour le seul usage des cultivateurs dont les terres sont coupées par ce canal?

Les améliorations qui se font actuellement sur ce canal sont faites d'une manière scandaleuse, et ont été une source d'embarras pour les cultivateurs qui n'ont accès à leurs terres que par la berge du canal.

Vous savez que nous avons à maintes reprises attiré votre attention sur la perte de notre route et sur les grands dommages que nous avons soufferts par là.

Nous avons demandé, par pétition, au gouvernement, de nous faire justice. Nous avons souvent appelé l'attention des ingénieurs locaux sur le fait que notre chemin était détruit, et nous avons demandé à Simp-

son, le surintendant, de nous donner un chemin, tout cela sans résultat.

N'allez pas croire que je sois le seul cultivateur à me plaindre de la privation de ce chemin ; tous les autres, à l'exception de M. Robertson, ont été forcés de ce désister, par écrit, de leurs réclamations pour dommages, sans quoi, ils n'auraient pu avoir d'ouvrage pour eux et leurs attelages des entrepreneurs du canal. Mais tous ces cultivateurs m'ont prié de demander au gouvernement de nous donner un chemin, vu qu'ils n'osent le demander eux-mêmes.

Il est temps que le gouvernement nous rende justice. Nous avons besoin de ce chemin maintenant pour commencer la récolte du foin. Le paiement des dommages viendra plus tard.

Comme les récoltes sont proches, nous vous prions de mettre notre demande à l'étude immédiatement.

J'ai l'honneur d'être,
Votre tout dévoué,
(Signé) G. S. CONWAY.

STONEFIELD, 27 juin 1899.

2. Dans l'affirmative, quelle mesure le gouvernement se propose-t-il de prendre pour venir en aide à ces cultivateurs qui se disent lésés ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : J'ai reçu la lettre dont il vient d'être donné lecture et l'affaire est à l'étude.

EDIFICES PARLEMENTAIRES ET BUREAU DE POSTE D'OTTAWA.—ECLAIRAGE DES CADRANS ET DE LA TOUR.

M. DUGAS (par M. McDougall) :

1. Quel est le nouveau système adopté par le gouvernement pour éclairer le cadran des horloges de la tour du parlement et du bureau de poste ?
2. Quel est l'inventeur de ce système ?
3. Qui a reçu l'ordre d'installer le nouvel appareil d'éclairage ?
4. Quelle sera l'économie réalisée pour l'éclairage de ces cadrans, et quel en est, aussi, le coût ?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : 1. Avant la modification du système d'éclairage, les lumières étaient placées à l'intérieur des cadrans et elles se trouvent maintenant à l'extérieur. 2. Le docteur Gareau. 3. Le docteur Gareau. 4. L'économie effectuée sur la tour des édifices parlementaires est de 12 lumières de la puissance de 50 chandelles, et sur le bureau de poste de la ville, de 2 lumières de la puissance de 16 chandelles. Le coût de ces lumières est de $80 et de $4 respectivement.

NOMINATION DE DEPUTES AUX EMPLOIS PUBLICS.

M. PRIOR : Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire appeler l'attention du premier ministre, (sir Wilfrid Laurier) sur un entrefilet publié dans le "Daily Colonist" de Victoria, en date du 22 juin dernier :

Le "*World*" de Vancouver, dit que M. Maxwell, député fédéral, sera nommé directeur de la poste à Vancouver, avant la clôture de la session. Nous sommes fortement opposés à ce qu'on nomme des députés fédéraux aux emplois publics. C'est une pratique tout à fait répréhensible, car elle ouvre la porte aux plus grands abus.

M. TAYLOR.

Je profits de l'occasion pour demander au premier ministre s'il y a du vrai dans la rumeur publique qui veut que l'honorable député ait été nommé à un emploi public ou soit à la veille de l'être, ou, en d'autres termes, s'il est vrai qu'un de nos collègues ait été appelé à une charge, bien qu'il siège ici et qu'il prenne part à nos délibérations ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je suis bien aise de pouvoir calmer les inquiétudes de mon honorable ami, en lui disant qu'il n'est pas en lieu de craindre que le député de Burrard (M. Maxwell) ait été appelé à un emploi. Il n'a nullement été question de nommer l'honorable député à une place quelconque. La Chambre, j'en suis sûr, serait désolée de se voir privée des services de l'honorable député et j'espère qu'il sera longtemps encore l'ornement de la Chambre.

ANNIVERSAIRE DE LA NAISSANCE DE SIR CHARLES TUPPER.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Avant de reprendre mon siège, il me sera bien permis d'offrir mes félicitations au chef de l'opposition, à l'occasion du quatre-vingtième anniversaire de sa naissance.

Sir CHARLES TUPPER : Le soixante-dix huitième.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je demande pardon à l'honorable député. J'espère qu'il vivra encore de nombreuses années et qu'il occupera longtemps le poste qu'il remplit avec tant de distinction.

Sir CHARLES TUPPER : Il me sera bien permis d'offrir au premier ministre mes sincères remerciements pour sa délicate allusion au soixante-dix huitième anniversaire de ma naissance. A la période de la vie où je suis rendu, je ne saurais permettre qu'on ajoute rien au chiffre de mon âge.

SUBSIDES.—DERNIERE EPREUVE.

La Chambre aborde l'étude des résolutions adoptées en comité des subsides.

Ministère des Chemins de fer et Canaux, y compris $2,200 à L. K. Jones, $1,800 au jurisconsulte, et $700 à J. H. J. Gle son et S. Loitus, respectivement, nonobstant les dispositions de la loi du service civil.... $41,000

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose de modifier cet item en insérant après le mot "jurisconsulte" à la deuxième ligne, les mots que voici : "Gerald E. Ruel, nommé commis de première classe au maximum du traitement, $1,800."

M. FOSTER : Nous attendons les explications du ministre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Il parait que l'au-

diteur général appréhende qu'il n'y ait quelque ambiguité dans la phraséologie de ces item, et afin de trancher la difficulté, nous avons ajouté les mots en question. L'on remarquera que dans sa teneur primitive, l'article en question proposait la nomination d'un jurisconsulte au traitement de $1,800. Or, il parait que la loi du service public exige qu'il soit déclaré que cet employé est nommé commis de première classe au maximum du traitement, afin qu'il ne s'élève aucun doute sur son titre à ce traitement.

M. FOSTER : Qui nomme-t-on ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : M. Ruel.

M. FOSTER : Est-il déjà employé au ministère ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il vient d'entrer en fonctions.

M. FOSTER : Est-ce un nouvel employé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. FOSTER : Quel est ce M. Ruel, et d'où vient-il ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : M. Ruel vient de Saint-Jean, et c'est un bon avocat.

M. FOSTER : A-t-il déjà été au service du gouvernement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

Service océanique et fluvial..... . ..... $39,624

M. FOSTER : Je profite de l'occasion pour appeler l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) sur une question importante, bien que ce ne soit pas strictement au point de vue commercial. Je viens de lire dans une revue, le " Century ", livraison du mois de juillet, un article fort bien écrit, où l'auteur donne l'histoire naturelle des oiseaux sur le rocher des Oiseaux, à l'entrée du golfe Saint-Laurent. L'auteur parle au nom de la science surtout et il affirme que les espèces sont menacées dans leur existence par l'enlèvement inconsidéré des œufs et par la destruction des oiseaux et que depuis cinquante ou soixante ans, le nombre de ces oiseaux a beaucoup diminué. Comme le ministre le sait, sans doute, l'histoire naturelle des oiseaux sur cette île est tout à fait unique dans son genre, et cette île semble être une station de reproduction pour les oiseaux de mer tout comme les " rookeries " de l'océan Pacifique nord le sont pour les phoques à fourrure. L'auteur suggère l'établissement d'une saison réservée, de façon à donner aux oiseaux toute la sécurité possible pour la ponte et la couvaison, entre certaines périodes. Il y a bien, sur cette île, en un certain sens, une source d'approvisionnement, mais il importe encore davantage de veiller à la conservation des oiseaux de cette grande étendue du golfe Saint-Laurent. Si le ministre voulait bien étudier la chose, il pourrait peut-être trouver bon de faire une règlementation quelconque, afin d'empêcher le pillage inconsidéré des œufs et la destruction des oiseaux.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je remercie l'honorable député de m'avoir signalé ces faits.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne m'oppose pas à l'adoption de cet article du budget ; je veux tout simplement appeler l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) sur une lettre que j'ai reçue d'un capitaine fort habile et fort intelligent, M. George W. Bunkler. Il est capitaine d'une de ces goélettes à quatre mâts qui naviguent entre les Etats-Unis et le port de Louisbourg, et pendant mon séjour à cet endroit l'année dernière, il appela mon attention sur la grande importance d'avoir des signaux de brume, soit sirènes à vapeur, soit explosifs quelconques, dans le voisinage de l'île Guion, à dix milles à l'ouest du port de Louisbourg. Cet endroit, dit-il, est fort exposé aux brumes et il offre de grands dangers aux vaisseaux approchant de Louisbourg, à cause des rochers qui s'y trouvent et de l'impossibilité de faire les relèvements de la côte. Si mon honorable ami me le permet, je lui enverrai cette lettre et lui demanderai de prendre à cet égard la décision qu'il jugera convenable.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député m'obligera beaucoup en le faisant.

Construction du phare permanent à Upper Traverse, en remplacement du phare flottant. $20,000

M. FOSTER : Le caisson en question est-il enfin parti de Québec ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je crois que oui, mais je ne saurais l'affirmer positivement. Le colonel Anderson s'est rendu sur les lieux pour assister à l'immersion du bateau plat en question, et mon sous-ministre y est aussi allé. Je compte recevoir une dépêche d'eux dans quelques heures.

M. FOSTER : Le ministre sait-il si l'appareil en question est parti de Québec ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'en suis pas certain. Je le suppose. On devait le faire partir samedi.

M. FOSTER : Alors le ministre n'aura pas besoin de tout ce crédit de $20,000 ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous ne le dépenserons qu'au fur et à mesure qu'il en sera besoin.

M. FOSTER : D'ordinaire, on ne juge nécessaire de faire voter un crédit, qu'autant

qu'on peut l'utiliser. Le ministre pourrait-il nous dire combien i la été dépensé pour ce caisson ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, je ne saurais le dire. Le colonel Anderson m'a dit qu'il désirait être présent pour surveiller l'immersion de ce caisson, chose d'une grande importance, à ses yeux.

M. FOSTER : J'espère que mon honorable ami nous fournira cette information.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'en prendrai note.

Edifice public de Victoria—Voûte, garniture, mobilier, boites aux lettres, etc., ouvrage fait $3,839 29

M. PRIOR : Je voudrais attirer l'attention du directeur général des Postes (M. Mulock) sur cet item. L'ancien bureau de poste de Victoria est maintenant loué à des marchands ainsi que l'a déclaré à la Chambre l'honorable ministre. Il nous semble à mon collègue, à nos électeurs et à moi-même, que l'on devrait faire de cette maison un hôtel des monnaies, ce qui serait de beaucoup plus avantageux au pays. D'abord, je ne crois pas que le gouvernement agisse sagement en faisant concurrence aux propriétaires de la cité de Victoria en louant la propriété du gouvernement à des personnes qui s'en servent comme d'entrepôts ou pour des fins semblables. Cette propriété ne paie pas de taxes municipales, enfin donne un avantage injuste au gouvernement sur les propriétaires des autres magasins voisins.

L'impression générale parmi la population de Victoria est que cet édifice aurait pu parfaitement servir comme hôtel des monnaies, et, ainsi que l'ont fait remarquer d'autres députés de la Colombie Anglaise l'établissement d'un hôtel des monnaies à Victoria est de la plus grande importance. En effet, les mineurs qui reviennent du Yukon et qui vont à Seattle vendre leur or, seraient tentés de s'arrêter à Victoria s'ils savaient qu'ils pourraient y faire fondre leur or et en retirer la pleine valeur. Ce serait là un moyen d'augmenter le commerce sur la côte du Pacifique et de le diriger dans ce sens. Il se fait principalement aujourd'hui avec les Américains.

Je ne veux pas discuter longuement cette question, car il est évident, après tout ce qui a été dit ici, que le gouvernement est complètement opposé à l'établissement de cet hôtel des monnaies. Cependant, nos électeurs considèrent que si cet édifice servait d'hôtel des monanies, le pays en retirerait plus d'avantage qu'il n'en retire maintenant d'après le système suivi par le directeur général des Postes à ce sujet.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : Je ne crois pas que le département des Postes ait quelque chose à faire quand il s'agit d'édifices de ce genre. Ces édifices sont sous le contrôle du département des Travaux publics, et je dois croire que lorsque le bureau de poste a été transporté de l'ancien édifice au nouveau, le département des Travaux publics a fait du premier l'usage qui lui a semblé le plus avantageux. Je ne crois pas qu'on doive laisser inoccupés les édifices qui appartiennent au gouvernement, parce qu'en les louant on peut faire concurrence à d'autre propriétaires. Je ne sais pas exactement quelle est la loi à ce sujet, mais il me semble que lorsqu'une propriété appartenant au gouvernement est louée à des particuliers, elle n'est pas plus exempte des taxes municipales que les propriétés appartenant à de simples citoyens.

On m'informe que la propriété que le gouvernement possède à Toronto et qui est louée à des particuliers est soumise aux taxes tout autant que les autres propriétés. Quant à la question de savoir s'il ne vaudrait pas mieux se servir de cet édifice pour un hôtel des monnaies, je dirai à mon honorable ami de s'adresser au ministre des Finances.

M. PRIOR : J'avais oublié de dire que le ministre des Travaux publics, en réponse à une question que je lui avais posée, avait déclaré que le gouvernement ne payait pas de taxes municipales pour cette propriété.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La Couronne peut ne pas payer de taxes, mais le locataire n'est-il pas tenu de payer ces taxes ?

M. PRIOR : Non.

M. McMULLEN : A mon avis, il ne serait pas juste de ne pas louer les propriétés qui appartiennent au pays pour la simple raison que l'on pourrait ainsi faire concurrence à d'autres propriétaires. Si quelqu'un occupe la propriété dont il est question et qu'il ait un fonds de magasin, il devra certainement payer des taxes pour les marchandises qu'il a.

M. PRIOR : Oui ; ceci est exact.

M. McMULLEN : Il n'y aura que l'édifice lui-même pour lequel on ne paierait pas de taxes.

M. PRIOR : L'honorable député est trop homme d'affaires pour ignorer que le gouvernement peut louer à meilleur marché que des propriétaires privés peuvent le faire.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est le locataire qui paie les taxes.

Edifices publics, Ottawa—
Gaz et électricité, y compris les chemins et les ponts—Somme additionnelle nécessaire pour 1898-9 ..... $7,000

M FOSTER : Je crois que le ministre des Finances devrait produire le contrat et autres renseignements se rapportant à l'éclairage de ces édifices publics. Je n'ai encore rien vu de ce genre.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'avais compris que l'on attendrait la discussion des item du budget principal pour produire ce contrat, et j'ai donné des ordres en conséquence.

J'ai bien quelques renseignements mais ils sont incomplets. Je serai heureux de fournir ces renseignements quand le budget pricipal sera présenté.

M. FOSTER : Mon honorable ami comprendra qu'il est préférable de fournir ces renseignements avant que l'item soit discuté. Je lui demanderais de les donner le plus tôt possible, afin que nous puissions consulter ces documents, avant que l'item vienne devant nous.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je le ferai.

Achat d'un quai à Mount Stewart, I.P.-E.. $3,500

M. FOSTER : Je dois dire que l'honorable ministre devait produire le rapport de son ingénieur et toutes lettres et correspondances se rattachant à cette question. Mais il m'a montré privément les lettres qu'il avait reçues à ce sujet et il m'a demandé si je croyais qu'il fût nécessaire d'en avoir des copies, vu qu'il ne voulait pas se départir des documents originaux.

Somme requise pour augmenter les appointements de M. A. Bolduc, inspecteur des bureaux de poste, de $2,000 à $2,200 par année, depuis le 1er juillet 1897 jusqu'au 30 juin 1899, M. Bolduc ayant terminé les 10 années de service comme inspecteur..... $400

M. PRIOR : Puis-je savoir du directeur général des Postes (M. Mulock) s'il a décidé d'augmenter de $200 par année le salaire du directeur de la poste de Victoria et celui de l'aide-directeur de la poste ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai soumis la question au département de la Justice et j'agirai d'après la décision de ce département.

M. FOSTER : Mais quelle est la question que l'honorable ministre (M. Mulock) a soumise au département de la Justice ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député (M. Foster) se rappellera que lorsque la Chambre s'est formée en comité des subsides, l'autre soir, on a attiré mon attention sur les profits que rapportait le bureau de poste de Victoria. J'ai alors exprimé l'opinion que les inspecteurs et les directeurs des postes avaient droit à une apgmentation graduelle. Quant aux inspecteurs, je crois que mon affirmation ne peut être niée, mais en consultant l'acte du service civil, je trouve sous le titre " Directeurs des postes—augmentation des salaires ". Je passe les mots qui suivent pour arriver à la fin de ce paragraphe que je cite " ainsi que le directeur général des Postes le déterminera ".Je n'avais pas ces mots à l'idée quand j'ai parlé d'une manière générale, des deux classes de fonctionnaires, mais spécialement des inspecteurs. J'ai laissé entendre que le ministre de la Justice avait exprimé son opinion sur le sujet. Le fait est que l'auditeur général a, quand il s'est agi du directeur de la poste de London, donné une décision qu'on a considérée comme faisant loi et basée sur la loi ; après examen. j'ai constaté qu'il n'y avait pas d'opinion légale du département de la Justice et j'ai mieux aimé en avoir une. J'ignore si l'auditeur général avait consulté le département de la Justice.

M. FOSTER : Je suppose que mon honorable ami (M. Mulock) n'a aucun doute qu'il peut accorder cette augmentation alors même qu'il ne sera pas obligé de la faire.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ignore si j'ai ce pouvoir. Je crois que tout ce que je puis faire est de soumettre le cas au conseil qui demandera au parlement de se prononcer sur la question.

M. FOSTER : Voilà qui est bien.

M. PRIOR : L'honorable ministre (M. Mulock) pourrait-il nous dire si les facteurs se trouvent dans le même cas et si leur salaire peut être augmenté à volonté ou en vertu de l'acte du service civil ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il me semble que cette augmentation de salaire est accordée par le gouvernement suivant qu'il le juge à propos, à moins qu'il ne soit obligé de l'accorder par l'acte du service civil. Quant aux facteurs, il faut certaines conditions avant qu'ils aient droit à une augmentation de salaire ; il leur faut surtout une recommandation en ce sens. Mais il n'y a rien pour forcer les ministres à faire telle recommandation.

M. PRIOR : Ce que je veux dire est ceci : Supposons que le département de la Justice exprime l'opinion que le gouvernement est obligé d'augmenter le salaire du directeur de la poste et celui de son aide, la même règle s'appliquera-t-elle aux facteurs ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le gouvernement peut user de sa discrétion quand il s'agit d'une certaine classe de fonctionnaires ; dans d'autres cas, il ne pourrait user de cette discrétion. Cependant, il faut dire que lorsqu'il s'agit d'augmentation prévue par le statut, le gouvernement peut user largement de sa discrétion.

District provisoire du Yukon—Police à cheval du Nord-Ouest—Montant nécessaire pour compléter le service de l'année.....$385,000

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je voudrais ajouter, en proposant que la Chambre adopte ce crédit, ce qui suit :

Ce crédit couvre certaines dépenses pour transport de la malle, loyers, appointements de fonctionnaires, etc., à compte du département des Postes ; quand constaté, le montant de ces dépenses sera porté à compte de ce département.

M. HAGGART : Mais comment l'auditeur général va-t-il agir dans ce cas ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il s'agit d'un département qui fait l'ouvrage de deux départements. Le service de transport et de distribution de la malle est fait actuellement par la police à cheval au lieu d'être fait par le département des Postes. Quand les comptes de l'année seront produits, les deux départements verront à partager les dépenses suivant le cas.

M. HAGGART : Je crois que l'auditeur général ne consentira à payer cette dépense que si on lui démontre quel département l'a faite.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : On est à payer actuellement.

Sir CHARLES TUPPER : Nous ne demandons qu'un partage convenable de ce crédit, et personne ne semble plus en état de juger la chose que l'auditeur général. Ainsi, quand la question sera soumise à l'auditeur général, les départements devront lui démontrer qu'il y a eu partage équitable dans cette dépense et que le service accompli par un département devra être imputé sur un autre.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Tout ira bien, je crois.

Sir CHARLES TUPPER : Je l'espère.

Milice et défense..... $274,290

M. PRIOR : Je voudrais attirer l'attention du ministre de la Milice et de la Défense (M. Borden) sur le fait que nous avons besoin d'un champ de tir à Victoria, C. A. Il y avait un champ de tir, depuis un grand nombre d'années, à Clover-Point, mais le propriétaire ne veut plus permettre à la milice d'y continuer ses exercices. On a parlé d'établir un champ à Oak-Bay, mais après avoir visité l'endroit, l'officier commandant du district et d'autres experts ont trouvé qu'il ne convenait pas aux fins proposées. C'est bien aussi ma conviction. Mais il y a un terrain, comme l'honorable ministre le sait peut-être, un terrain voisin de celui où se trouvent les casernes des troupes impériales, qui conviendrait parfaitement comme champ de tir, si je m'en rapporte à ma propre expérience et à celles de militaires distingués. Non seulement les militaires, mais encore les simples particuliers, désirent que le gouvernement achète le plus tôt possible un terrain pour ce champ de tir. L'an dernier on a voté $6,000 dans ce but, mais le gouvernement n'a pas acheté le terrain nécessaire. On comprend combien ce champ de tir est important pour nos militaires, et je demande à l'honorable ministre de donner toute son attention à la question.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (M. Borden) : Je puis répondre à l'honorable monsieur que le département s'occupe sérieusement de la question. Ainsi que l'honorable député l'a dit, nous avons choisi un terrain qui, après examen, a été trouvé impropre aux exercices projetés et nous avons dû chercher ailleurs. L'endroit désigné par mon honorable ami sera probablement plus convenable ; aussi le département est-il en négociations avec la Compagnie de la Baie d'Hudson, qui est, je crois, propriétaire du terrain. J'ai rencontré l'agent de cette compagnie, ici, l'autre jour, et j'ai discuté la chose avec lui. Il m'a déclaré que la compagnie ne voulait pas vendre ce terrain, mais qu'elle serait disposée à le louer pour plusieurs années. Je vais m'occuper activement de la chose, mais tant que nous n'aurons pas conclu des arrangements avec la Compagnie de la Baie d'Hudson, il nous sera impossible d'établir ce champ de tir. Quant au crédit dont il est question, je verrai à ce qu'il soit voté de nouveau.

A l'appel de l'article 16—réception du rapport du comité des subsides en date du 30 juin—

M. FOSTER : Ces crédits concernant le Yukon nous font abandonner d'autres discussions. C'est là un mal. Il était entendu que nous discuterions d'autres questions aujourd'hui et en conséquence, j'ai laissé mes notes à la maison.

Le PREMIER MINISTRE : Il n'y a pas faute de ma part.

M. FOSTER : Je n'impute de blâme à personne. Je ne parle que de la difficulté qui se présente et je vais suggérer un moyen pour la détourner. Il y a trois item, l'un concernant la milice, le deuxième se rapportant au département de l'Intérieur et l'autre porté au titre "Divers." Je demanderais au ministre des Finances si, lorsque le budget principal sera soumis, il y insérera un item, quel qu'il soit, qui nous permettra de discuter les crédits dont il est ici question.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a aucune objection à cela pour tout item que l'honorable ministre voudra mentionner.

M. FOSTER : Je voudrais que les trois ministres, surtout le ministre de l'Intérieur, fussent prêts à nous donner tous les renseignements que nous pourrons demander.

M. HAGGART : Il ya un autre item. Je voudrais que le ministre des Douanes et le ministre des Chemins de fer et Canaux vinssent produire tous les documents se rapportant au crédit demandé dans les estimations supplémentaires pour payer à la "Kingston and Montreal Forwarding Coy" une remise sur du grain qui a passé par les canaux de Welland et du Saint-Laurent, et qui a été transporté à Ogdensburg.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'attirerai l'attention du ministre des Chemins de fer et Canaux et celle du ministre des Douanes sur ce sujet.

Postes—Montant nécessaire pour ce service y compris une allocation spéciale au courrier de la malle sur chemin de fer, M. A. C. James, maintenant du service spécial dans le district du Yukon, ce qui porte ses appointements à $2,000 par année depuis le 1er octobre 1898....$103,900.90

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je voudrais ajouter les mots suivants:

Y compris une allocation pour l'entretien personnel de M. James.

M. James fait partie du service civil. Nous lui payons ce salaire et sa pension quelle qu'elle soit, et je crois que l'acte du service civil contient une stipulation contre toute allocation de cette nature à un membre du service civil.

M. FOSTER : "Allocation spéciale" ferait disparaître l'objection.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mais nous lui payons un salaire de $2,000 plus les frais de son entretien personnel.

La résolution telle que modifiée est adoptée.

COMPAGNIES DE PRET.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose la seconde lecture du bill (n° 164) du Sénat, concernant les compagnies de prêt. Il s'agit d'un projet de loi d'un caractère général et qui contient de nombreux articles, et je suis certain que la Chambre reconnaîtra qu'il est mieux de renvoyer ce bill au comité des banques et du commerce ; ce comité pourra mieux que nous ne pourrions le faire, l'étudier dans tous ses détails. Je propose donc que le bill soit renvoyé au comité des banques et du commerce.

Sir CHARLES TUPPER : Je demanderai à l'honorable ministre (M. Fielding) s'il s'agit du bill au sujet duquel le procureur général de l'Ontario a soulevé des objections qu'il a communiquées au gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. Il y a eu d'abord échange de correspondance entre ce gouvernement et celui de l'Ontario, mais je crois que les explications données par l'honorable ministre de la Justice ont convaincu le gouvernement de l'Ontario que les objections soulevées contre ce projet de loi n'ont plus leur raison d'être. A tout événement, le comité pourra considérer cette question.

La motion est adoptée, le bill lu pour la seconde fois et renvoyé au comité des banques et du commerce.

ACTE DES ASSURANCES.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 86) modifiant de nouveau l'acte des assurances.—(M. Fielding.)

(En comité)

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce bill est un peu long et revêt un caractère quelque peu technique, mais il contient en grande partie les articles de l'acte actuellement en vigueur. Le principal article se rapporte au taux d'intérêt à être calculé sur les réserves des compagnies d'assurance. Il s'agit d'une question qui intéresse au plus haut point les compagnies d'assurance et ceux qui s'occupent généralement de finances. Au comité des banques et du commerce, on a vu une réunion considérable des personnes intéressées, et je crois pouvoir dire qu'après la discussion qui s'est faite alors, ce projet de loi est de nature à satisfaire tous ceux qui s'y trouvent concernés. Après avoir affirmé que la question a été étudiée dans tous ses détails par le comité des banques et du commerce et que les personnes intéressées en sont venues à une entente que je puis appeler raisonnable, sur les points en litige, je me crois en droit d'espérer que les honorables membres de cette Chambre laisseront le bill subir l'épreuve exigée par les règlements, sans beaucoup de discussion. S'il est toutefois des points qui aient besoin d'être éclaircis, je serai heureux de fournir toutes les informations désirables.

Article 6.

M. HAGGART : Comment le surintendant peut-il évaluer l'actif de telle ou telle compagnie ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois qu'il ne s'est jamais présenté de cas où nous ayons été obligés de faire un examen spécial. Nous acceptons le rapport de la compagnie, à moins qu'il n'y ait quelque chose dans ce rapport qui nous laisse croire qu'il est inexact. Cependant, jusqu'à présent, les calculs soumis ont été trouvés exacts. Mais si le surintendant n'est pas satisfait, cet article lui donne le pouvoir de faire lui-même cette évaluattion.

M. HAGGART : Le surintendant est responsable de cette évaluation au ministre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. Il devra accepter l'évaluation telle que faite par les compagnies, ou s'il n'est pas satisfait de cette évaluation, il devra en faire une lui-même.

M. HAGGART : Il ne s'agit ici que de la valeur de l'actif des compagnies.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est le cas. Mais sachant que le surintendant a ce pouvoir, les compagnies feront l'évaluation des polices d'assurance avec plus de soin.

Article 8 .

M. FOSTER : Jusqu'où iront les pouvoirs de faire des placements des compagnies d'assurance, comparaison tenue de ce qui s'est toujours fait à ce sujet ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami sait qu'en l'absence d'une loi générale, la pratique suivie par chaque compagnie était de s'adresser au parlement pour obtenir une charte et des pouvoirs spéciaux. D'où un manque d'uniformité. Notre but a été d'établir cette uniformité autant que possible, et le bill actuellement soumis, sauf de légères exceptions, est virtuellement basé sur la législation que nous avons adoptée, à la dernière session, à l'égard de deux ou trois compagnies. Telle est la ligne de conduite que nous avons adoptée et que nous nous proposons de suivre à l'égard de toutes ces compagnies. Une ou deux compagnies jouissent de privilèges plus étendus et que nous ne voulons pas restreindre. Mais nous voulons accorder plus de privilèges aux compagnies.

Les actions dont il s'agit ici sont celles des compagnies d'assurance de garantie, de navigation, compagnies de lamineries, compagnies de construction des ponts, etc. ; la même règle s'applique aussi aux actions, ou obligations des compagnies de chemin de fer. Nous avons obligé les compagnies d'assurance à fournir plus de garantie. Elles ont prétendu qu'elles ne pouvaient conserver le taux d'intérêt que nous voulions leur faire conserver et elles nous ont demandé de leur accorder plus de privilèges. C'est ce que nous avons fait dans des limites que nous croyons justes.

M. HAGGART : Quelles sont les compagnies auxquelles cet article ne s'applique pas ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a d'abord le " Canada Life " qui possède une charte très ancienne, la " Sun Life," la " British-America " et la " Western ". Toutes ces compagnies ont en vertu de leurs chartes des pouvoirs un peu plus étendus, et nous n'avons pas cru qu'il fût nécessaire de réduire ces pouvoirs.

M. FOSTER : Quels pouvoirs pouviez-vous leur donner de plus ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous nous sommes arrangés pour laisser de côté un bon nombre de choses, bien que cette liste soit déjà assez étendue.

M. FOSTER : Cette liste est à mon avis extraordinairement longue. On y trouve des garanties qui sont de nature à donner naissance à des doutes sérieux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quelles sont les parties du bill que l'honorable député croit pouvoir critiquer ?

M. FOSTER : Je citerai entre autres choses les compagnies de navigation et les compagnies de chemins de fer. L'article comprend les débentures ou obligations de toute compagnie de chemin de fer. Nous possédons dans ce pays des compagnies dont les débentures et les obligations ne seraient malheureusement pas considérées comme un placement sûr. Toute la difficulté à ce sujet a commencé l'année dernière, lorsque des pouvoirs additionnels furent accordés à une ou deux compagnies qui en firent la demande, et l'on a fait remarquer avec beaucoup d'à propos que si nous voulions permettre à une compagnie de faire des placements de cette nature, nous serions obligés de faire la même chose pour toutes les autres ; l'article actuel a été la conséquence logique de ce raisonnement. Vous avez encore les compagnies pour la fabrication du matériel. Que veut dire l'honorable ministre par ces mots ? Veut- il parler d'une compagnie pour la fabrication du matériel des chemins de fer ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que le sens de ces mots est facile à comprendre. Ils veulent dire une compagnie qui fabrique le matériel destiné aux chemins de fer, et je crois que c'est là l'interprétation générale de ces mots.

M. FOSTER : Dans ce sens, il existe un syndicat du havre ou une commission.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela voudrait dire les obligations d'une commission du havre.

M. FOSTER : Je crois que nous avons à l'heure actuelle dans le pays certaines commissions du havre dont les obligations ne seraient pas pour le moment un placement avantageux. Dans tous les cas, je crois que la valeur de ces garanties est très étendue, et sous ce rapport, elle diminue la garantie des assurés. Je préférerais que ces pouvoirs fussent moins étendus.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai des idées excessivement conservatrices sur ce point, et je ne suis pas disposé à contredire l'opinion émise par l'honorable député. Toute la difficulté c'est qu'il y a parmi ces compagnies un certain nombre d'entre elles qui sont bonnes et d'autres qui ne le sont pas, et si vous les privez toutes de ce droit, vous excluez par le fait même les compagnies d'assurance du droit de faire certains placements légitimes. Ces dernières compagnies devront, je suppose, exercer une certaine discrétion et choisir entre le bien et le mal. Nous avons cru que le fait de vouloir priver toute cette classe de garanties d'aucun placement serait une mesure extrême, et nous avons l'espoir que les compagnies exerceront leurs pouvoirs avec modération.

M. FOSTER : Mon honorable ami dit que nous allons mettre une mauvaise garantie entre les mains des compagnies. Il fait valoir là un argument qui peut être de nature à faire disparaître toute restriction.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je comprends la chose.

M. FOSTER : Le gouvernement en agissant ainsi se rend pour ainsi dire responsable jusqu'à un certain point et garant de ceux qui assurent. Un bonne partie de nos

obligations de chemins de fer, je regrette d'être obligé d'avouer la chose, dans un jeune pays comme le Canada, renfermant de nouvelles régions qui s'ouvrent à chaque instant, n'ont aucune valeur comme garanties. Mais vous accordez à la direction d'une compagnie d'assurance, qui peut posséder des intérêts dans ces stocks, le droit de les acheter. Pourquoi ne pas prendre les mesures nécessaires pour donner une garantie plus sérieuse à ces obligations ; en stipulant, par exemple, que la compagnie de chemin de fer devra payer des dividendes, ou qu'elle devra avoir un excédent de toutes ses dépenses payées, ou quelque chose comme cela ?

Autrement, vous feriez aussi bien de faire disparaître l'article entièrement, et de laisser la chose absolument à la discrétion des compagnies, ce qui est, je crois, pratiqué en Angleterre. Je ne veux pas entrer dans les détails, mais je crois que je pourrais indiquer des garanties appartenant à deux ou trois compagnies de chemins de fer ou corporations du havre qui ne sont d'aucune valeur. Nous devrions pouvoir espérer que les compagnies d'asursance ne se permettront pas de faire des placements dans ces dernières. J'aimerais à ce que cette partie de l'article concernant les compagnies de chemins de fer contînt certaines restrictions si la chose était possible.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les placements de nos assurances sont de la nature d'une garantie, et je comprends tellement l'importance qu'il y a d'avoir des garanties de premier ordre, que j'approuve entièrement la remarque que vient de faire l'honorable député, et je crois qu'il serait préférable de laisser cet article de côté pour pouvoir l'étudier plus tard.

M. HAGGART : D'après la teneur du bill, je crois que le gouvernement est responsable de la valeur des garanties, parce que le surintendant calcule la valeur des garanties, et fait rapport au ministre. Son devoir consiste à s'assurer que ces garanties sont bonnes. Si l'on doit s'en rapporter à la teneur du bill, le gouvernement accepte la responsabilité, par l'entremise de son surintendant, de dire quelle est la valeur de ces garanties.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce que vient de dire l'honorable préopinant est en partie exact. Je suis aussi d'avis qu'il est du devoir du gouvernement de s'assurer de temps à autre, que les garanties placées sur le marché ont la valeur indiquée dans les rapports de la compagnie d'assurance. Le surintendant devrait examiner ces rapports soigneusement, et s'il constate que les garanties n'ont pas la valeur que l'on veut bien leur donner, il devrait faire son rapport en conséquence, et la valeur de ces garanties devrait être réduite au montant réel. Je suis de l'avis de l'honorable député, et je crois que le surintendant des assurances acceptera lui aussi cette manière de voir.

M. FOSTER : L'honorable ministre ne prétend pas que si une compagnie d'assurance achetait des obligations d'une compagnie de chemin de fer, et que ces obligations ne vaudraient rien, le gouvernement serait responsable à l'égard des porteurs de polices pour le montant de ces dernières ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne prétends pas qu'il serait responsable vis-à-vis de chaque assuré en particulier, mais il le serait à l'égard du public en général. Puisque nous avons pris la surveillance de ces compagnies, nous sommes tenus jusqu'à un certain point de voir à ce que leurs garanties aient la valeur qu'on leur donne, et du moment que nous nous apercevons qu'une compagnie publie un rapport officiel qui n'est pas exact, le surintendant fait rapport, et l'estimation est réduite.

L'article est laissé de côté.

Article 5, paragraphe 3.

M. FOSTER : Est-ce là la loi actuelle ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, cela se trouve dans les chartes des compagnies privées, mais il n'y a pas d'article de la loi concernant cette question.

M. FOSTER : Ceci est pris dans les chartes de certaines compagnies ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. FOSTER : Les dépôts devraient être faits dans des banques chartées ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas nécessairement. Les gouvernements de pays étrangers pourraient exiger certains dépôts, et ces derniers devront être faits tel que requis, mais pas absolument dans une banque.

Paragraphe 6.

M. HAGGART : Quant aux placements de ces compagnies faisant affaires dans les pays étrangers, s'ils sont faits conformément aux termes de l'acte, ils ne seraient pas soumis à une nouvelle estimation de la part de notre surintendant ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils figureraient dans le rapport de la compagnie et nous serions obligés d'en faire l'estimation. Le surintendant sera tenu d'examiner cette partie du rapport comme le reste. J'admets cependant qu'il est bien difficile de donner une estimation juste de ces garanties situées à l'étranger.

M. HAGGART : Mais lorsque vous leur permettez de faire ces placements et qu'elles se conforment aux obligations contenues dans l'acte, ces garanties ne peuvent être estimées de nouveau.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui ; si le surintendant est d'avis qu'une garantie a été estimée à une valeur trop élevée, il faut la réduire.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

COMMISSION GEOLOGIQUE

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 146) modifiant de nouveau l'acte concernant la commission géologique.

La motion est adoptée, le bill subit sa deuxième lecture, et la Chambre se forme en comité sur le bill.

(En comité)

Paragraphe "c" de l'amendement à l'article 4 de l'acte.

M. FOSTER : Veuillez nous expliquer quelle est la nécessité de ce paragraphe "c". Il semble permettre au ministre de nommer qui bon lui semble.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce projet de loi n'apporte aucun changement à la loi, si ce n'est dans le paragraphe "a". La loi actuelle stipule que quelqu'un peut être nommé lorsqu'il :

(a) Lorsqu'il possède le titre de gradué ès-science, soit d'une université canadienne ou étrangère, soit de la Mining School of London ou l'Ecole des Mines de Paris, soit de quelqu'autre école de science reconnue et de même rang que ces universités et écoles ou s'il possède le titre de gradué du Collège Militaire Royal

Et le paragraphe contient encore :

Et dans chaque cas, seulement après avoir fait un stage de deux ans au moins dans les opérations scientifiques du département.

Ainsi donc même un gradué ne pouvait être nommé à moins d'avoir fait un stage d'au moins deux ans dans les opérations scientifiques du département. Le chef m'a dit que cet article avait pour but—il en a toujours été ainsi—que si un candidat possédait les qualités requises, c'est-à-dire s'il était un gradué de l'une de ces écoles ou collèges, ou s'il avait autrement droit à cette nomination, il était nommé, mais simplement à l'essai, et ces nominations étaient confirmées au bout de deux ans. Lorsque la question a été discutée, il m'a montré l'acte. Je lui ai alors dit que je ne savais pas quelle intention l'on avait eue en agissant ainsi, mais que si telle était l'intention, l'acte ne lui donnait pas force et effet ; je suis sous l'impression que vous ne pouvez nommer aucun individu à moins qu'il n'ait fait un stage de deux ans. Alors, il me demanda tout naturellement, comment un homme pouvait faire partie du service sans être nommé. A cela je lui répondis : Il peut être nommé à $400.00 par année ; mais il répliqua que les hommes dont on avait besoin ne pouvaient être obtenus à $400.00 par année et que ce n'était pas là l'esprit de la loi ; mais après avoir discuté cette dernière avec lui nous avons fini par constater qu'il y avait eu une erreur de commise dans la rédaction de la loi. Il était difficile de voir quelle avait été l'intention des parties agissant en vertu de cet acte relativement à ce dernier, je lui ai alors dit que j'allais proposer un amendement. Le seul changement consiste à dire qu'un tel gradué peut être nommé. A la fin de l'article il est dit que cette nomination deviendrait permanente à l'expiration d'un an au lieu de deux ans. Je crois qu'un an est suffisant. Je suis bien de l'avis du chef du département qui prétend qu'un stage d'un an est suffisant pour dire si un fonctionnaire est capable de remplir les devoirs de sa charge. A la fin d'une année, il sera capable de dire si la nomination doit être faite à titre permanent.

M. FOSTER : Il sera certainement en position de le faire. Je ne m'oppose pas au changement apporté dans le paragraphe "a" et "b", et en vertu duquel il est dit qu'il ne sera pas nécessaire que ce soit un gradué ès-science pour faire un stage de cinq ans avant d'être nommé ; je ne crois pas que cela soit nécessaire. Il est possible que le paragraphe "c" se trouve dans l'ancien acte, mais je suis porté à croire que cet amendement annule l'effet de deux paragraphes précédents.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce paragraphe est conçu en termes bien vagues et je n'y ai jamais eu recours.

M. FOSTER : C'est là une raison de plus pour qu'il soit retranché.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai pas d'objection à retrancher cette partie. Il s'est présenté deux ou trois cas dans lesquels on m'a demandé d'assurer à certaines personnes qu'elles étaient nommées en vertu de ces paragraphes, et j'ai toujours prétendu qu'elles l'étaient sans cela. J'ai constaté qu'il était difficile de dire quand est-ce qu'un employé pouvait s'en prévaloir. Les mots "opérations du même genre", veulent dire à mon avis des opérations scientifiques, mais ce n'en est pas moins une expression dangereuse. Je n'ai pas d'objection à ce que ce paragraphe soit retranché.

Le bill est rapporté.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 168)—venant du Sénat—concernant de nouvelles modifications au code criminel de 1892.—(Sir Louis Davies.)

LE MINISTERE DE L'INTERIEUR.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Je propose la deuxième lecture du bill (n°147) modifiant l'acte concernant le ministère de l'Intérieur.

La motion est adoptée. le bill est lu une deuxième fois. et la Chambre se forme en comité sur le bill.

(En comité)

Article premier.

M. FOSTER : Je voudrais avoir quelques explications à ce sujet. Je crois que cet article est destiné à ouvrir une porte qui l'est déjà suffisamment. Quelles sont les classes de service qui, d'après l'honorable ministre, se trouvent comprises dans cet article premier ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les seuls employés auxquels je puisse m'adresser sont les employés du département de l'arpenteur général. C'est pour les besoins de ce département que le projet de loi actuel a été soumis.

M. FOSTER : Cet article s'applique à toutes les branches du service, et il s'est déjà présenté des circonstances dans lesquelles le ministre a prétendu qu'une certaine profession exigeait des connaissances techniques pour y placer quelqu'un.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je suis bien prêt à reconnaître que cela doit s'appliquer uniquement au département de l'arpenteur général ; mais par le fait même, il ne sera plus applicable seulement aux arpenteurs. Prenons, par exemple, un cas particulier qui est actuellement soumis ; je ne sais pas d'une manière positive si cet homme est un arpenteur, c'est un calculateur, un homme qui possède des connaissances spéciales en mathématiques et qui devra travailler dans le département des astronomes. Il peut arriver souvent que cela veuille dire un homme qui, tout en possédant les qualités voulues pour remplir cette position, n'est pas cependant un arpenteur. Cet homme est simplement nommé à cause des connaissances spéciales qu'il possède comme calculateur.

M. FOSTER : Cela est possible.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est là le cas particulier qui nous a causé le plus de difficultés.

M. FOSTER : Cela se présente très rarement et les honorables ministres sont parvenus facilement à surmonter ces difficultés en insérant deux ou trois mots magiques "nonobstant toute disposition contraire dans l'acte du service civil". Je crois qu'il serait préférable que l'honorable ministre ferait appliquer cet article aux arpenteurs.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je veux bien que cela s'applique aux arpenteurs, mais il est impossible de limiter la chose à ces derniers.

M. FOSTER : Dites "arpenteurs ou astronomes."

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : "Mathématiciens."

M. FOSTER : "Mathématiciens" ne voudra indiquer qu'une connaissance particulière d'une certaine science.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Evidemment, l'honorable député (M. Foster) veut faire allusion au cas d'une personne que l'on voudrait faire accepter au ministre de force à cause de ses connaissances techniques lorsque ses services ne sont pas requis. En disant que cela s'applique uniquement au département de l'arpenteur général, et lorsque vous ajoutez qu'il pourra être nommé par le ministre sur le certificat du sous-ministre et de l'arpenteur général, s'il possède les qualités voulues, il est pour ainsi dire impossible qu'il puisse se glisser des abus. J'ai songé à cette objection lorsqu'il s'est agi de soumettre ce bill. L'honorable député admettra avec moi que si la teneur de cet article est limité au département de l'arpenteur général, il serait impossible que quelqu'un pût entrer dans le service à moins que sa présence n'y soit requise et qu'il ne possède les qualités voulues. Il est peu probable que l'arpenteur général consente à recommander un homme qui ne possède pas les qualités voulues et dont les services ne sont pas requis.

M. FOSTER : L'arpenteur général va se trouver compris dans cet article.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui, en qualité de chef de ce service.

M. FOSTER : Rédigez votre amendement de manière à ce qu'il couvre ce point.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je propose :

Que les mots suivants "ou aucun de ses services" qui se trouvent dans la deuxième ligne de l'article premier, soient retranchés, et que les mots "le service de l'arpenteur général" soient insérés après les mots "dans" ; que dans la 11ième ligne les mots "chef du service là où de tels assistants sont requis" soient retranchés et remplacés par les mots "arpenteur général."

L'article tel qu'amendé est adopté.

Article 2.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je propose :

Que le mot "aucun" dans la première ligne soit retranché et qu'il soit remplacé par les mots l' "arpenteur-général" et que dans la troisième et la quatrième ligne les mots "le chef du service où il est employé" soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les mots "ou l'arpenteur général".

L'article tel qu'amendé est adopté.

Article 3.

M. FOSTER : Cela s'applique-t-il uniquement aux fonctionnaires mentionnés dans les articles 1 et 2 tels qu'amendés ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui. L'article dit qu'il ne sera pas nécessaire pour toute personne ainsi employée, etc. Il n'est fait allusion qu'à ces fonctionnaires.

Le bill est rapporté.

ACTE DES TERRES FEDERALES.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 148) modifiant de nouveau l'acte des terres fédérales.

La motion est adoptée, le bill est lu une deuxième fois et la Chambre se forme en comité sur ce bill.

(En comité.)

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les honorables membres de cette Chambre doivent s'apercevoir que le bill a été imprimé de nouveau et que certains amendements y ont été ajoutés.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre voudrait-il nous indiquer quel peut être l'effet de ces amendements, si on les compare à la loi actuellement en vigueur ?

Article 1.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : D'après la loi telle qu'elle existe actuellement, un cinquième du prix d'achat des terrains destinés aux écoles était payé comptant ; cet amendement stipule que un dixième de ce montant devrait être comptant. Les conditions de paiement y sont plus avantageuses.

Sir CHARLES TUPPER : De sorte que vous pouvez obtenir un prix plus élevé ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui, les terrains doivent être venuus à l'encan public comme autrefois. Il y est aussi stipulé que lorsqu'un lot de ville est situé sur un terrain reservé pour les fins scolaires, le lot de ville peut-être arpenté et vendu à l'encan. Cela s'est toujours fait jusqu'ici comme question d'habitude, mais j'ai cru que nous devrions obtenir la permission de la loi pour en agir ainsi.

M. FOSTER : Est-il à la connaissance de l'honorable ministre que les versements et les intérêts aient été payés jusqu'ici régulièrement ?

Le MINISTRE DE L INTERIEUR : Cela dépend entièrement de la récolte que fait le cultivateur. Si ce dernier a une bonne récolte et s'il réussit à mettre un peu d'argent de côté, il paie, mais si la récolte est mauvaise, il croit que le gouvernement est capable d'attendre. Je suis sous l'impression que les ventes passées sont maintenant en partie payées. Les cultivateurs du Nord-Ouest ont fait de l'argent depuis quelques années, et je crois que les cultivateurs ont payé une bonne parite de ce qu'ils devaient sur les terrains destinés aux écoles.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre pourrait-il nous donner un état du nombre des terrains destinés aux écoles qui ont été vendus, le montant d'argent que ces ventes ont rapporté, et le nombre de terrains qui sont encore à vendre ?

M. SIFTON.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai pas ces renseignements ici, mais je pourrai les fournir demain à l'honorable député (M. Montague).

Articles 2 et 3.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ces deux articles sont destinés à mettre la loi en harmonie avec la pratique suivie dans le ministère.

Avant mon entrée en fonctions, le département accordait des lettres patentes à l'expiration de trois ans après la date de l'inscription et non à compter de la date à laquelle il avait parfait son inscription. Je n'ai eu connaissance de cette pratique que depuis un an, et j'ai pensé que si c'était là un usage constant, il fallait mieux modifier la loi en ce sens.

Sir CHARLES TUPPER : Qu'appelez-vous parfaire une inscription ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Aux termes de l'acte, cela veut dire fixer sa demeure sur une terre publique.

Article 4.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'objet de cet article est de permettre au gouvernement de rendre justice aux métis. Sous l'empire de la loi existante, on ne peut concéder des terres, pour régler les réclamations des métis, qu'à ceux qui résiuaient dans les territoires, en dehors des limites du Manitoba, avant le 15 juillet 1870. C'est la date que l'on a fixé parce que c'est là la date du transport que nous a fait la Compagnie de la Baie d'Hudson. Le transport ne concernait aucunement les métis qui résidaient dans le district d'Athabasca et dans les territoires avoisinants. L'effet de l'amendement sera de nous permettre de concéder des terres aux métis du district d'Athabasca, ainsi que nous avons fait pour les métis de la province du Manitoba.

Sir CHARLES TUPPER : Mais cet article ne fait aucune mention du district d'Athabasca.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non, nous n'avons pas fait une exception en faveur d'Athabasca, mais l'amendement s'applique à tous les districts en général. Cela nous permettra aussi de nous occuper d'un certain nombre de métis du Nord-Ouest, dont les réclamations n'ont pas été réglées à l'époque du transport, ainsi que nous avons fait pour les métis du Manitoba.

Après la rébellion de 1885, une commission s'étant rendue sur les lieux, elle donna à ces métis les "scrips" auxquels ils avaient droit, mais ceux-ci ont toujours prétendu, et avec raison, je crois, que le règlement ayant eu lieu en 1885, on aurait dû accorder un "scrip" à leurs enfants nés dans l'intervalle, entre 1870 et 1885.

Aux termes de cet article, le gouvernement a l'intention de traiter avec ces métis

sur la base que l'on a adoptée en 1870, relativement aux métis du Manitoba, datant le règlement de leurs réclamations de l'année 1885 et celui du district d'Athabasca de l'année 1889.

Sir CHARLES TUPPER : Vous retranchez la disposition restrictive de l'ancien acte, et vous le remplacez par celui-ci ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui. J'ai dit au département de la Justice, quelle était l'intention du gouvernement, et c'est l'article que le département de la Justice a rédigé.

M. FOSTER : Qu'est-ce que cela représente pour les métis ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous avons environ 1,000 métis dans le district d'Athabasca, et environ 300 dans les Territoires du Nord-Ouest. Mais il n'y a pas eu de recensement.

Sir CHARLES TUPPER : Il y a environ 3,000 métis, si je ne me trompe, dont les réclamations n'on pas encore été réglées.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui ; ces métis habitent les plus vieilles parties des Territoires du Nord-Ouest.

M. FOSTER : Que vont-ils obtenir ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Un " scrip " valant $240.

M. FOSTER : Mon honorable ami sait où va le " scrip ". Il l'accorde aux métis, mais des courtiers et d'autres trafiquants l'achètent pour une bagatelle. Les acheteurs ont la pleine valeur, mais les métis, eux, n'ont qu'une moitié ou un quart de la concession qu'on leur a faite. Mon honorable ami veut-il donner au courtier une autre moisson à faire ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne connais pas le trafic dont parle mon honorable ami.

M. FOSTER : Je crois que le système, tel qu'il est appliqué, est tout à fait défectueux. Je ne pense pas qu'on l'ait amélioré. Il y a quelques années, j'ai eu occasion de l'étudier et voici ce que j'ai constaté. Le Canada, dans sa générosité, concède aux métis certaines terres publiques, ayant telle ou telle valeur, mais les métis qui étaient très imprévoyants, vivant loin des banques et autres institutions de ce genre, ont vendu à vil prix la propriété qu'on leur avait donnée. Ce sont les courtiers qui profitent de la générosité du gouvernement, mais les métis ne conservent presque jamais rien.

La même chose ou à peu près, arrivera inévitablement, si le ministre de l'Intérieur concède des " scrips " aux métis. Nous devons protéger ces derniers de quelque manière, soit en les payant en terres ou en argent. Ce " scrip " n'est pas racheté en argent, mais donne au porteur le droit d'avoir une terre ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. FOSTER : C'est la même chose que de l'argent comptant pour le blanc qui désire acheter des terres. Si l'objet que l'on a en vue est d'induire les métis à se fixer sur les terres publiques, pourquoi le ministre ne leur donne-t-il pas des terres, ou si l'objet que l'on a en vue est de leur donner une valeur équivalente, pourquoi ne pas les payer en argent, sous certaines conditions qui permettraient aux métis d'obtenir la valeur de ce que le gouvernement leur donne ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ils sont libres de prendre une terre. De fait, je pense que tous ces métis ont des terres. La question que mon honorable ami a soulevée est certainement importante. J'ai, dans une certaine mesure, amélioré l'ancienne méthode en changeant la formule du certificat. Jusqu'à mon entrée en fonctions, le certificat semblait avoir été rédigé par ces courtiers dont a parlé l'honorable préopinant. Je ne suppose pas que les courtiers faisaient eux-mêmes l'ouvrage du département de l'Intérieur ; celui qui examine l'ancienne formule du certificat en viendra à la conclusion qu'on semblait l'avoir rédigée dans le but de favoriser la spéculation. Le " scrip " était accordé à John Smith ou au porteur, et aucun endossement n'était nécessaire. N importe qui pouvait traiter avec les métis, obtenir ces certificats qu'il n'avait qu'à présenter au département pour avoir droit à un " scrip."

La formule a été changée, de sorte que maintenant, il faut un transport, lequel doit être dûment certifié, produit et examiné par le département. Je ne sais si on peut remédier ou non au mal que l'honorable député (M. Foster) a signalé. J'ai déjà étudié la matière. Je l'ai discutée avec le Père Lacombe, lorsqu'il est venu ici. Le Père Lacombe sent vivement le mal qui existe, mais il reconnaît, comme tout le monde, qu'il faut deux personnes pour un marché, et que, lorsque nous donnons quelque chose aux métis en règlement d'une espèce de réclamation politique qu'ils ont contre le gouvernement, pour éteindre leurs droits de premiers occupants du sol,—car ce n'est rien autre chose,—nous devons leur donner ce qu'ils consentiront à accepter.

Il est inutile de parler de forcer les métis à accepter des terres, car ils prétendent qu'ils doivent être traités de la même manière que le gouvernement a traité les autres métis, et qu'ils ont droit à un " scrip." Mais s'il y a un moyen de faire de ce " scrip " une propriété personnelle et incessible, je l'accepterais avec plaisir. J'ai l'intention d'étudier de nouveau le sujet avant d'émettre ces " scrips ;" car nous ne voulons pas en accorder avant quelque temps encore.

Pour le présent, les commissaires se rendront simplement sur les lieux pour faire faire un recensement des métis qui ont droit d'avoir un scrip et envoyer au département le résultat de leur mission. Je pense que

j'ai un plan arrêté en vertu duquel, du consentement des métis, nous pourrions empêcher la vente à vil prix de ces " scrips."

M. FOSTER : L'honorable ministre nous dit qu'il faut traiter avec environ 3,000 métis; la valeur du " scrip " étant de $240, si je ne me trompe, il faudra près de trois quarts de million de dollars. Si vous exécutez votre projet, cela veut dire que vous pouvez donner les neuf dixièmes de cette somme à des gens qui ne sont pas des métis. L'émission de ces " scrips " ne sera pas pour le profit des métis, à moins que les concessionnaires ne ressemblent pas du tout à ceux qui ont eu des " scrips " par le passé. En fin de compte, le pays aura dépensé $720,000, et il percevra d'autant moins de la vente des terres qu'il vendra à d'autres personnes, sans favoriser très sensiblement les métis. On pourrait déposer cet argent entre les mains de mandataires jouissant de la confiance des métis, ou modifier la forme du " scrip " de façon à ne le rendre payable qu'en plusieurs versements pendant un certain nombre d'années.

Je serais peiné de voir adopter ce projet de loi et de voir la Chambre permettre de distribuer $720,000, à moins qu'on ne trouve quelque plan en vertu duquel l'argent profiterait réellement aux métis. Si l'on créait un fonds, ou si l'on plaçait cet argent pour pourvoir à l'éducation des enfants des métis ou pour payer des terres qu'ils acquerraient, ou pour une douzaine d'autres fins qu'il vaudrait la peine d'examiner, on pourrait faire quelque chose de réellement avantageux pour ces gens-là. La création d'un fonds pourrait fournir aux métis, après quelques années, une somme assez ronde. Mais si on se sert de l'ancienne formule à laquelle je me suis opposé pendant tout le temps que ce système a été appliqué, on constatera que ces " scrips " seront très peu profitables aux métis.

M. DAVIN : Je crois que la recommandation de mon honorable ami est digne d'attention. A moins qu'il n'ait profondément modifié sa manière de voir, le Père Lacombe est fermement convaincu que l'on devrait donner des terres aux métis. C'est ce que j'ai appris en conversant avec lui, il y a quelques années. L'archevêque Taché condamnait le plus énergiquement possible l'émission de " scrips ".

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

CHEMIN DE CEINTURE DE L'ILE DE MONTREAL.

La Chambre se forme de nouveau en comité sur le bill (n° 112) concernant la Compagnie du chemin de fer de ceinture de l'île de Montréal.

M. SIFTON.

(En comité.)

Article 1.

M. MONET: L'autre jour, j'ai donné avis d'un amendement à cet article. Si je ne me trompe, toutes les parties intéressées sont d'accord. L'honorable député de Gaspé (M. Lemieux) qui représente la compagnie, me dit qu'il accepte notre amendement. L'amendement se lit comme suit :

Pour ajouter après le mot " Montréal " dans la trente-quatrième ligne de l'article 1, les mots suivants :—Mais la compagnie ne peut exercer les privilèges et les franchises, qui lui sont conférés, sur aucune ou au-dessus d'aucune propriété administrée par les commissaires du havre de Montréal, excepté après une convention notariée avec les commissaires, à des termes satisfaisants pour eux, ou, approuvés par le Gouverneur général en conseil, dans le cas où la compagnie et les commissaires ne pourraient s'entendre.

M. POWELL : Cet article prescrit une division de la ligne en sections pour la perception des recettes. Ne serait-il pas mieux de faire de l'amendement un article distinct et séparé ?

M. SUTHERLAND : Je crois qu'il serait mieux de substituer l'amendement à l'article 8 qui est un amendement que le comité a fait à peu près dans le même but. Veuillez changer votre amendement et le substituer à l'article 8.

M. MONET : Je n'y vois aucune objection. Naturellement, cela nécessitera le retrait de l'amendement proposé en comité par le ministre des Chemins de fer et Canaux.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

EN COMITE—TROISIEME LECTURE

Le bill (n° 157) concernant la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Sud-Est. (M. Hughes, par M. Cargill).

DEUXIEME LECTURE.

Le bill (n° 165) constituant en corporation la Compagnie d'amélioration de la rivière Yukon et du lac Atlin. (M. Belcourt).

ACTE DES TERRES FEDERALES

Le bill (n° 148) modifiant de nouveau l'acte des terres fédérales. (M. Sifton).

(En comité)

Article 4.

M. LaRIVIERE : Au sujet de cet article, permettez-moi de dire que les observations que l'on a faites cette après-midi, relativement à l'émission de "scrips" en faveur des métis ont beaucoup de valeur. Lorsque le parlement a décrété l'abolition des droits territoriaux que les métis tenaient des sauvages, on a réservé au Manitoba une certaine étendue de terre—1,400,000 acres,—

pour les enfants des métis, nés avant le 15 juillet 1870. Lors du premier recensement, on a constaté que chaque enfant avait droit à 240 acres, de sorte que le territoire réservé en premier lieu par la commission qui avait été nommée, fut subdivisé en autant de lopins de 240 acres qu'il y avait d'enfants ayant droit à cette concession.

Aux termes de l'article inséré dans ce bill, on donne aux enfants un "scrip" de $240, comme étant le prix de leur terre dans les territoires, mais, comme la terre vaut, je crois, $2.50 à $3.00 l'acre, dans les territoires, on verra que les enfants des métis des Territoires du Nord-Ouest, en obtenant un "scrip" de $240, ne recevront pas autant que les enfants des métis du Manitoba ont reçu depuis 1870.

D'un autre côté, je suis convaincu que le système d'émettre des "scrips", valant tant de dollars, est de nature à encourager la spéculation, car les métis, ne sachant que faire de leurs "scrips", représentant, il est vrai, une certaine valeur, les vendront à des spéculateurs, tandis que si on suivait, dans le cas actuel, le plan que l'on a d'abord adopté au Manitoba, et si au lieu de donner un titre dont la valeur nominale est de $240, on donnait 240 acres de terre, on obtiendrait de bien meilleurs résultats.

On pourrait choisir ces terres comme on l'a fait au Manitoba. Au lieu de recevoir de l'argent, comme je l'ai dit, ils recevraient des terres que l'on pourrait choisir dans la meilleure partie du territoire qu'ils habitent, et ces terres, naturellement, ne seraient pas achetées par des institutions financières ou par des trafiquants en ces sortes de choses. On ne désirerait pas acheter des terres, tandis que les métis peuvent vendre leurs "scrips" à toute personne qui a de l'argent pour payer le gouvernement. Les agents des spéculateurs achèteront ces "scrips," les enverront à Winnipeg ou dans quelque ville de l'est, et on pourra ensuite les appliquer à des terres achetées au Manitoba et qui ne sont pas encore intégralement payées, et l'effet serait le même, tandis que donnant un lopin de terre de 240 acres, les métis le conserveraient pour eux-mêmes ou pour leurs enfants, encore mineurs, qui pourraient s'y établir à leur majorité.

Il est vrai que dans notre province, la plupart des métis qui ont reçu des terres les ont vendues ; mais il y a, au Manitoba, des métis qui ont conservé les terres que le gouvernement leur a données. Ces terres n'étaient imposables que lorsque les métis avaient atteint leur âge de majorité et par conséquent, elles ont été conservées intactes, afin de leur permettre de s'y établir lorsqu'ils seraient devenus majeurs.

Si l'on pouvait réserver pour les métis, dans les territoires du Nord-ouest, une étendue de terre assez vaste pour répondre à toutes les exigences du cas que nous examinons, il y aurait moins de spéculation, et l'adoption d'un semblable système serait favorable aux métis. Si on ne veut pas faire cela, je crois que le gouvernement, au lieu de donner un "scrip" payable au porteur, ferait mieux de donner une somme d'argent et obtenir une quittance des réclamations que possèdent les métis à titre d'héritiers des premiers occupants du sol des territoires du Nord-Ouest. Les métis recevraient cette somme directement du gouvernement, et ils en profiteraient, tandis que, sous l'empire du présent acte, ils céderaient leurs "scrips" aux meilleurs termes possible, mais ils seront entre les mains du spéculateur, qui en fixera le prix et quelle que soit l'offre, ils seront dans la nécesité de l'accepter. Ils seront loin d'avoir $240, somme que l'on suppose représenter la valeur du "scrip". Si le gouvernement donnait une somme d'argent, payable directement au métis, on ne pourrait spéculer sur les "scrips", et les métis en retireraient un plus grand avantage que sous le système actuel.

Naturellement, mes observations s'appliquent tant à ce qu'on a fait par le passé qu'à ce qu'on fera à l'avenir. L'honorable ministre n'inaugure pas une politique nouvelle, mais lorsque nous contatons que nous avons commis une erreur par le passé, c'est le temps pour nous de chercher un remède pour améliorer la situation. Dans les circonstances, je demanderai au ministre de l'Intérieur d'étudier la matière avec plus d'attention et de tâcher de trouver le moyen de donner aux métis la plus grande somme de profits possible.

Le PREMIER MINISTRE : M. le Président, voilà une question qui mérite notre attention, mais qui, à mon avis, doit être résolue sans plus de délai. De temps à autre, on a condamné la manière dont on a réglé les réclamations des métis au Manitoba et on s'est plaint des retards occasionnés par l'adoption de ce système. Toutes les difficultés que nous avons eues avec les métis au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, proviennent de là. En 1869, lorsque les territoires appartenant à la Compagnie de la Baie d'Hudson ont été annexés au Canada, le droit de propriété des métis de la province du Manitoba a été éteint, ainsi que nous le savons, non pas comme le droit de propriété des sauvages avait été éteint, mais en donnant aux métis, et à leurs enfants nés avant le 15 juillet 1869, une certaine étendue de terre.

M. LaRIVIERE : Le 15 juillet 1870.

Le PREMIER MINISTRE : Je crois que c'est en 1869. Il n'y a pas de doute que cette manière d'étendre les droits que les métis tenaient des sauvages a été très peu avantageuse pour les métis. Il est prouvé que les métis ont cédé leurs "scrips" à vil prix et que l'acte adopté par le parlement a plus enrichi les spéculateurs que les métis. Il est aussi prouvé que lorsqu'on a soulevé la question de savoir comment éteindre, dans les Territoires du Nord-Ouest, les droits de

propriété que les métis tenaient des sauvages, on a apporté des objections, des objections très graves, contre l'adoption du système que l'on avait suivi au Manitoba.

Mgr Taché, entre autres, et la plupart des missionnaires prétendirent que l'on avait abusé de la générosité du parlement, que les métis qui, sous plusieurs rapports, sont de véritables enfants, étaient devenus la proie des spéculateurs qui avaient acheté leur "scrip" pour une bagatelle, et que le résultat, loin d'avoir été avantageux pour les métis, leur avait été nuisible.

On proposa plusieurs plans pour résoudre la question. Nous n'avons qu'à jeter un coup d'œil sur les documents produits en 1885, lors de la rébellion du Nord-Ouest, pour voir que l'archevêque Taché, que l'archevêque de la Terre de Rupert et que le commissaire Denis avaient chacun leur plan.

On était tellement embarrassé de choisir entre tous ces plans, qu'on prit le parti de ne rien faire. Des années et des années s'écoulèrent, et lorsque la rébellion éclata, on n'avait encore rien fait. Lorsque les premiers coups de fusil furent tirés sur les bords de la Saskatchewan, on envoya immédiatement des commissaires chargés d'étudier la question et de la résoudre, de donner à tous les métis qu'ils pourraient rencontrer des "scrips" semblables à ceux que l'on avait émis dans la province du Manitoba. Il me fait peine d'avoir à dire que cette distribution de "scrips" ne fut pas plus avantageuse pour les métis du Nord-Ouest qu'elle ne l'avait été, en 1869, pour leurs frères du Manitoba.

Aujourd'hui, en 1899, il y a encore un certain nombre de métis dont les réclamations n'ont pas été admises. Il faut rendre justice à ces gens-là. Les métis du Nord-Ouest dont les réclamations n'ont pas été réglées, sont mécontents, car ils sont convaincus que le gouvernement n'a pas tenu parole. Tout le monde admettra qu'il faut faire disparaître le mécontentement latent qui s'est continué d'année en année jusqu'aujourd'hui.

Mon honorable ami (M. Sifton) s'est emparé de la question et veut la régler. Il veut la régler en adoptant l'ancien plan auquel il a fait quelques modifications. Je vois que les honorables députés de Provencher (M. LaRivière), d'York (M. Foster) et d'Assiniboïa (M. Davin) s'opposent à l'adoption de l'ancien plan. Mais ces messieurs, tout en disant que le système que l'on a suivi jusqu'aujourd'hui pour régler les réclamations des métis n'a pas été satisfaisant, n'ont proposé aucune autre solution.

L'honorable ministre de l'Intérieur nous dit qu'il a consacré beaucoup de temps à l'étude de cette question et qu'il a consulté les hommes qui connaissent le mieux le sujet. Il a demandé l'avis du Père Lacombe, qui est une autorité en cette matière. J'ai discuté plusieurs fois cette question avec mon honorable ami, le ministre de l'Intérieur, et tout en pensant que le règlement effectué en 1869, au Manitoba, et en 1885, au Nord-Ouest, était loin d'être satisfaisant, je lui dis qu'il fallait s'occuper immédiatement de la matière, et qu'il valait encore mieux adopter l'ancien plan que de laisser la question en suspens.

Après tout, il est mieux de payer aux métis ce qui leur est dû, quand même ils gaspilleraient ce que le gouvernement leur donnera, comme ont fait leurs frères, que de laisser saigner cette plaie et laisser croître ce mécontentement au sein de cette classe de notre population. Ils recevront au moins un certain nombre d'acres de terre. Nous pouvons nous montrer généreux envers les métis, les premiers occupants du sol ; et la terre n'est pas assez rare et n'est pas assez précieuse dans les Territoires du Nord-Ouest, pour nous en montrer avares.

Même s'ils gaspillent la valeur des terres qui leur sont données, il vaut mieux qu'il en soit ainsi que de laisser ces gens sous l'impression, et de leur entendre répéter constamment, que la Couronne n'a pas rempli ses engagements à leur égard. Tout homme qui est allé dans les Territoires du Nord-Ouest et qui y a rencontré des gens appartenant à cette classe, sait qu'ils prétendent être les premiers occupants du sol et avoir un droit direct à sa possession, de telle façon qu'ils ne sauraient être dépossédés sans compensation. Mon honorable ami de Provencher sait cela mieux que moi.

Si l'on peut suggérer quelque chose de mieux que ce qui a été fait jusqu'à présent, je prierais avec instance mon honorable ami, le ministre de l'Intérieur, d'y réfléchir en vue de l'adopter. Mais si rien de mieux ne peut être suggéré, revenons-en à l'ancienne méthode de règlement, si imparfaite soit-elle, mais que cette question soit réglée une fois pour toutes avec les métis, et que ceux-ci soient convaincus qu'ils ont reçu la compensation à laquelle ils ont droit, qu'ils soient contents de leur allégeance, et qu'ils croient fermement que la Couronne les a traités avec justice et équité.

Tel est le but du projet de loi, telle est l'intention de mon honorable ami, le ministre de l'Intérieur, en traitant cette question, et je suis certain que ce but doit se recommander au jugement de tous les membres de cette Chambre. Je souhaiterais de tout cœur que l'on pût faire quelque chose de mieux que ce qui a été fait, et j'espère que le ministre pourra découvrir quelque chose de mieux ; mais s'il ne peut faire rien de mieux que ce qui a été fait dans le passé, qu'il règle cette question et qu'il la règle une fois pour toutes.

Sir CHARLES TUPPER : Il ne semble pas y avoir de divergence d'opinoin dans le comité quant à l'opportunité de régler cette question de quelque manière. J'avoue, cependant, que je n'ai pas entendu une seule déclaration donnant la raison sur laquelle cette réclamation est basée. Si je comprends

bien, la loi a reconnu la réclamation des métis et a tenté de régler cette réclamation en ce qui concerne les métis nés avant 1870. Mais ne reconnaissez-vous pas ici les réclamations des gens qui sont nés depuis 1870 ? Et s'il en est ainsi, comment en verrez-vous la fin ? Comment savez-vous si, dans 30 ans, des enfants qui ne sont pas encore nés ne produiront pas une réclamation semblable ?

J'ai écouté avec intérêt pour voir comment on se proposait d'arriver à un règlement final de la question, mais je n'ai encore rien entendu qui pût m'éclairer sur ce point. Or, mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) dit, et avec beaucoup de raison, que la ligne de conduite suivie dans des occasions précédentes n'a pas été satisfaisante, en ce qui concerne la réalisation du projet du gouvernement, lequel consistait à faire droit aux justes réclamations des métis. Notre insuccès a été dû au caractère de cette classe de notre population et au fait qu'elle a été trompée par des spéculateurs qui, pour de faibles montants, ont obtenu des valeurs considérables, empêchant ainsi les gens en faveur desquels cette concession avait été faite d'en retirer tous les avantages.

Mon très honorable ami dit qu'il ne peut, dans le moment, adopter les conseils suggérés pour améliorer les choses. Partant du principe qu'il est de notre devoir de faire droit à ces réclamations, nous sommes tous d'accord pour reconnaître qu'elles doivent être réglées de la façon la plus avantageuse pour les métis eux-mêmes, et à ce sujet, j'attire l'attention du premier ministre sur la recommandation de l'honorable député de Provencher (M. LaRivière), lequel parle de cette question avec une expérience plus directe que celle de la plupart d'entre nous. Je demande au très honorable ministre de considérer s'il ne serait pas mieux de substituer le paiement en argent aux "scrips" dont l'émission a été dans le passé plus avantageuse aux spéculateurs qu'à ceux auxquels nous voulons venir en aide.

Il en coûterait probablement moins au gouvernement de suivre ce conseil, mais, dans tous les cas, si cela devait être plus avantageux pour les métis, le gouvernement ferait bien de prendre la chose en considération. L'une des conditions de l'ancienne proposition était-elle que, dans le cas où ils prendraient des terres en échange pour le "scrip", ils n'auraient droit qu'à 160 acres ?

M. LaRIVIERE : Les 160 acres n'affectent pas du tout les titres des métis. Ceci est en faveur des "squatters" ou colons sur le terrain, et ils ont droit à 160 acres. Il leur faudrait payer au gouvernement pour tout terrain excédant ces 160 acres. Cela n'a aucun rapport avec la question métisse que nous discutons maintenant.

Sir CHARLES TUPPER : J'allais dire que la valeur de 160 acres serait aujourd'hui beaucoup plus considérable que lorsque le règlement a été fait.

Le PREMIER MINISTRE : Le règlement adopté stipulait, par exemple, que les métis établis sur des lots riverains seraient traités comme des colons ordinaires. Ils devaient avoir droit aux terrains qu'ils occupaient jusqu'à concurrence de 160 acres. Mais, outre cela, une concession de 240 acres était faite aux enfants pour éteindre le titre des sauvages, ou le droit du sol.

Sir CHARLES TUPPER : Il m'a semblé, vu que mon très honorable ami semblait inviter les députés de lui suggérer des idées, que l'idée suggérée par l'honorable député de Provencher (M. LaRivière) était bien digne de considération.

M. DAVIN : Lorsque la séance a été suspendue, à six heures, je parlais du fait connu, dont le ministre (M. Sifton) est informé, je crois, que le Père Lacombe et feu l'archevêque Taché étaient très opposés à ce que l'on donnât des "scrips" aux métis. Dois-je comprendre d'après ce que dit le ministre que le Père Lacombe a changé d'opinion à ce sujet ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'avais pas l'intention de parler des opinions du Père Lacombe. J'ai discuté avec lui, mais je n'ai pas du tout prétendu parler de ses opinions.

M. DAVIN : J'ai discuté la question avec le Père Lacombe et avec feu l'archevêque Taché, et je sais qu'ils étaient opposés à la distribution des "scrips" à cause des faits qui s'étaient produits lors de la première émission et qui se sont jusqu'à un certain point répétés lorsque des scrips ont été subséquemment émis par l'ancien gouvernement. Voici ce qui est arrivé : Les agents de banques privées ont accompagné le commissaire, et ils ont acheté les certificats de "scrips" pour une bagatelle. Le résultat, ainsi qu'il a été dit par l'honorable député d'York (M. Foster) que les seules personnes qui ont profité de ce qui constitue après tout une forte dépense de la part du gouvernement, ont été les courtiers de billets et les requins financiers qui suivaient la commission, tout comme on voit, dit-on, les requins suivre les navires.

Je suis porté à croire que l'idée de mon honorable ami de Provencher (M. LaRivière) consistant à donner de l'argent au lieu de "scrip," vaudrait mieux si cela était fait, on aurait au moins l'assurance que les métis recevraient la pleine valeur de ce qu'ils cèdent. Lors de la première émission de "scrip," on sait très bien que des métis détenteurs de "scrips" pour 240 acres les ont vendus à Winnipeg pour $5, et que quelques-uns les ont vendus pour quelques verres livrés sur un comptoir. Je ne sache pas que rien de semblable soit arrivé lors de la dernière émission de "scrip", mais il ne peut y avoir le moindre doute que les agents de personnes bien connues du ministre de l'Intérieur, à Winnipeg, ont obtenu des "scrips" à une réduction considérable sur leur va-

leur nominale, et peu de temps après, nous avons vu des annonces de "scrips à vendre". Des gens qui voulaient acheter des terres du gouvernement ont acheté ces "scrips" moyennant un léger rabais, puis le gouvernement a été obligé de reconnaître leur valeur nominale lorsque ces gens sont venus payer leurs terres. Cet arrangement n'est pas du tout satisfaisant. J'ai usé du peu d'influence que je pouvais avoir dans le temps pous insister auprès du ministre de l'Intérieur d'alors, après la rébellion, pour qu'il adoptât une méthode autre que l'émission des "scrips", méthode dont les inconvénients ont été surabondamment prouvés. Cette idée de mon honorable ami (M. LaRivière) serait, à mon avis, préférable à l'émission des "scrips". Mais il serait beaucoup mieux de donner les terres aux métis, ou s'ils n'en voulaient pas, de les garder pour leurs enfants. N'importe quoi serait mieux que de leur donner le moyen de sacrifier un bien qu'ils possèdent pour une bagatelle qui leur passe entre les mains, de façon à ce que les agents des spéculateurs soient seuls à bénéficier des concessions de terrains.

M. ROSS ROBERTSON : Le ministre de l'Intérieur aura-t-il la bonté de dire quelle est la valeur nominale de ces " scrips ", et quelle en est la valeur approximative au moment actuel ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le "scrip" de chaque métis, s'il était émis, serait de $240 crédité sur l'achat des terres fédérales. La valeur des "scrips" est comme la valeur d'une obligation ou tout autre garantie ordinaire pour de l'argent. Ils n'ont de valeur que comme paiement au gouvernement pour des terres fédérales, et le montant que les commerçants sont disposés à payer pour les "scrips" est fixé d'après la proportion du montant des "scrips" entre les mains du public, comparé à la quantité des terres fédérales non payées et qui, selon les probabilités, doivent être prochainement mises en vente. Voilà ce qui détermine sa valeur. Je ne sais pas ce que valent les "scrips" des terres fédérales au moment actuel. Je crois que ceux qui sont en circulation sont cotés à 90 ou 100. Si l'on émet une quantité considérable de "scrips", leur valeur pourra baisser à 60 ou 65 pour cent.

M. FOSTER : A combien par acre se vendent maintenant les terres fédérales ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le prix général auquel nous vendons les terres de la manière ordinaire est de $3.

M. FOSTER : Et vous prendrez des "scrips" à leur valeur nominale au lieu d'argent ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous prenons des "scrips" ayant une valeur nominale de $240, pour la valeur de $240, pas pour 240 acres de terre.

M. DAVIN.

M. LaRIVIERE : Dois-je comprendre que chaque métis a le droit entre un "scrip" pour $240 ou 240 acres de terre ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est là l'intention.

M. LaRIVIERE : Mais le porteur du " scrip " ne peut pas avoir 240 acres de terre, si le prix du terrain est de $3 ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous n'avons pas arrêté tous les détails de l'arrangement, et je suis prêt à considérer les vues du comité, qui sont absolument les mêmes que les miennes. Je désire beaucoup faire tout ce qui dépendra de moi pour assurer aux métis les avantages qui leur sont dus et qu'ils devraient retirer de l'aide que le gouvernement leur donne. C'est notre intention, au moment actuel, de donner au métis l'avantage de prendre 240 acres de terre s'il le désire ; sinon, il recevra $240 en "scrip".

Puisque j'ai la parole, je veux parler, d'abord, d'une remarque faite par l'honorable chef de l'opposition, à l'effet qu'on ne verrait jamais la fin des réclamations des métis pour les "scrips". Je suppose que cette idée est venue à l'esprit de mon honorable ami parce que nous avons réglé avec les métis du Manitoba en 1870, avec ceux du Nord-Ouest en 1885, et que nous réglons maintenant avec ceux du district d'Athabasca ; mais lorsque ce règlement aura été fait, il ne pourra pas y avoir d'autres réclamations de la part des métis.

On a réglé avec les métis du Manitoba et avec leurs enfants ; mais un nombre considérable des métis du Manitoba ont émigré dans les territoires du Nord-Ouest, et on n'a pas réglé avec eux ; et ils prétendent que jusqu'à ce que le gouvernement ait réglé avec eux, ils ont les mêmes droits qu'avaient les métis du Manitoba. Je crois que leur réclamation est parfaitement juste et ne peut leur être logiquement refusée. Si les métis avaient des droits, ces droits étaient basés sur leur origine indienne, sur le fait qu'ils étaient les premiers occupants de ce territoire, et que le gouvernement fédéral, en prenant possession du territoire, était tenu de reconnaître leur position et de les dédommager, comme cela a été fait dans le cas des métis de la province du Manitoba. En conséquence, je crois que le gouvernement, lorsqu'il a réglé avec les Métis en 1885, a eu tort de ne pas régler alors toute la question. Il nous faut régler avec les métis de l'Athabaska de la même manière.

M. FOSTER : Qu'est-ce qui a été fait en 1885 ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : En 1885, la commission des métis a recherché les métis nés avant 1870, et demeurant dans les Territoires du Nord-Ouest et leur a donné des " scrips ", mais n'a pas reconnu à leurs enfants le droit d'en recevoir. Je dis donc

que, lorsque le règlement aura été fait sur les bases que nous nous proposons d'adopter, toute la question sera réglée et ne pourra être soulevée de nouveau.

L'honorable député de Provencher a suggéré le paiement en argent. Tout en étant tout à fait disposé à considérer toute idée suggérée par un membre de cette Chambre, surtout par un homme connaissant toute la question comme mon honorable ami de Provencher, je dois dire que les renseignements que je possède sur la manière dont les affaires ont été conduites dans les Territoires du Nord-Ouest ne sont pas du tout de nature à me convaincre que le paiement en argent vaudrait mieux que le paiement en "scrip", à moins qu'il ne soit peut-être plus avantageux pour le gouvernement.

Nous pourrions peut-être les contenter avec une somme d'argent moins considérable, mais je suis convaincu que cela ne vaudrait pas mieux pour les métis ; car ils se débarrasseraient de l'argent d'une façon aussi prompte et aussi imprévoyante qu'ils se débarrasseront des "scrips". Le même fait se produit virtuellement chez les sauvages lorsqu'ils reçoivent leur rente annuelle. Il n'y a aucun moyen qui puisse être imaginé par un fonctionnaire du gouvernement pour empêcher les sauvages, lorsqu'ils reçoivent leur rente annuelle, de gaspiller leur argent. Les commerçants vont camper autour de leur réserve et les sauvages dépensent leur argent en très peu de temps. D'après mon expérience et mes observations, je ne serais pas porté à croire qu'il vaudrait mieux payer en argent, en tant qu'il s'agit des métis, bien que l'idée soit digne de considération au point de vue du gouvernement.

M. LaRIVIERE : Mon honorable ami ne pourrait-il pas faire le paiement par versements et alors son objection disparaîtrait ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne crois pas que l'on puisse faire un règlement susceptible d'être accepté par les métis et qui les forcerait à accepter leurs paiements par versements. Nous sommes enclins à considérer ces gens au même point de vue que les sauvages et à croire que nous pouvons faire avec eux tous les arrangements qu'il nous plaira de faire. Cette opinion est tout à fait erronée. Ce sont des hommes intelligents et des citoyens, et ils ne considèrent pas qu'ils reçoivent une aumône ou une faveur de la part du gouvernement. Ils disent qu'ils étaient dans le pays avant nous et parfaitement en état de se suffire à eux-mêmes, que nous sommes venus prendre possession de leurs biens, et ils veulent avoir ce qu'ils réclament comme leurs justes droits.

La seule raison que l'on puisse invoquer pour que le montant soit de $240 en "scrip" plutôt que toute autre somme, c'est que c'est là le montant donné aux autres. Ils considèrent qu'ils ont droit au même traitement que les autres métis ont reçu. La principale difficulté n'est pas d'imaginer un plan au moyen duquel une certaine quantité d'argent puisse être dépensée de façon à procurer le plus d'avantages possibles aux métis, mais la difficulté est de négocier avec un certain nombre d'hommes qui sont loin d'être des enfants, qui, si vous voulez, ne sont pas très prévoyants, qui ne seraient guère capables de soutenir avantageusement la concurrence avec les blancs, mais qui ne se considèrent pas le moins du monde comme obligés d'accepter ce que le gouvernement leur offre.

Nul arrangement satisfaisant ne saurait être fait à l'amiable avec eux à moins qu'ils ne soient considérés comme indépendants et capables de prendre soin de leurs propres biens. Voilà la vraie difficulté. Quel que puisse être notre désir de dépenser cet argent de la manière que nous croyons la plus propre à faire le plus de bien possible à ces gens, nous ne sommes pas en mesure de faire comme bon nous semble. La difficulté est une difficulté politique qui doit être réglée à la satisfaction des intéressés.

M. FOSTER : Les métis du Nord-Ouest insistent-ils pour que l'affaire soit réglée, et sur quoi insistent-ils le plus spécialement ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : On a insisté auprès de moi depuis que je suis entré en fonctions. Il y a quelques années, un des collègues de l'honorable député a promis aux métis un règlement sur la base que je suggère maintenant. La question a été soumise au très honorable premier ministre, et on a insisté fortement auprès de lui, et on a insisté auprès de moi depuis que je suis membre du gouvernement, surtout les députés du Nord-Ouest dans les collèges électoraux desquels résident un bon nombre de ces métis. Les membres du gouvernement territorial ont aussi insisté auprès de moi sur ce point.

J'ai, de temps à autre, remis à plus tard le règlement de cette question parce que l'encombrement de la besogne m'a empêché de m'en occuper aussitôt que je l'aurais désiré, et c'est parce que j'ai donné cette explication qu'aucune démonstration publique n'a été faite.

M. FOSTER : Où ces métis sont-ils disséminés et que font-ils ? Y a-t-il parmi eux un certain nombre de cultivateurs ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La majeure partie d'entre eux, je puis dire presque tous, sont dans la division électorale de Saskatchewan, surtout sur la rivière Saskatchewan, à Prince-Albert et dans les environs, à l'ouest, au nord-ouest et au nord-est de Prince-Albert. En outre, il y en a un nombre considérable à la colonie de Saint-Albert, pas très loin d'Edmonton. C'est une population en grande partie agricole. Ils s'occupent jusqu'à un certain point à faire la traite pour la Compagnie de la Baie d'Hudson et à faire le genre de travail que

les métis font dans cette partie du pays. Ils partagent leur temps entre ces travaux et les menus travaux agricoles.

Un canton ou deux ont été mis à part au nord de la Saskatchewan au delà de Prince-Albert ; rien n'a été fait à ce sujet si ce n'est que le ministère a refusé de permettre à d'autres colons de s'y établir. On a dit au Père Lacombe qu'il pourrait envoyer sur ce territoire tous les métis qu'il pourrait engager à aller s'y établir. Son but est de les engager à y aller et à y former une colonie distincte où ils ne seront pas obligés de soutenir la rude concurrence des blancs.

Il a dans l'idée qu'il pourra ainsi élever leur niveau moral et intellectuel mieux que s'ils étaient mêlés aux autres colons. En substance, nous n'avons rien fait à ce sujet, si ce n'est que nous avons refusé d'inscrire des homesteads dans cette petite partie du pays. Il a été suggéré que nous donnions—et j'ai l'intention de soumettre au parlement avant la fin de la session, un crédit pour une petite somme d'argent pour aider à la préparation de ce règlement, mais je n'ai pas besoin de discuter cela maintenant. Je mentionne le fait tout simplement à propos de l'idée de l'honorable député de Provencher.

M. DAVIN : Je reconnais parfaitement qu'il est juste de régler avec les métis sur la base proposée par l'honorable ministre, et la base sur laquelle il se propose de régler avec eux a été discutée il y a quelques années par ceux qui étaient au fait de la question et elle a été assez bien accueillie. Tout ce qui me frappe c'est la méthode. Je doute beaucoup, vu l'expérience que nous avons des deux cas qui se sont produits—vu notre expérience de la première et de la deuxième émission de "scrips" et du gaspillage qui en est résulté au détriment des métis et des profits qui ont été faits par des hommes qui sont tout simplement des requins——

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Que suggéreriez-vous ?

M. DAVIN : Pourquoi ne pas essayer à leur donner des terres ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député croit-il que cela les contenterait ?

M. DAVIN : L'honorable ministre dit qu'il se propose de mettre à part une certaine étendue de terrain sur laquelle le Père Lacombe les établira. Des gens qui connaissent les métis mieux que je ne les connais ou mieux que personne en cette Chambre, disent que si l'on eût réglé avec les métis en leur donnant des terres pour s'y établir, cela aurait été la véritable solution. C'était là l'opinion bien arrêtée de l'archevêque Taché.

En 1879, lorsque j'étais à Winnipeg, l'archevêque Taché et le Père Lacombe ont insisté auprès de moi le plus fortement possible pour que je fisse comprendre au gouvernement qu'il ne fallait pas donner de "scrips" mais donner des terres aux métis afin de les forcer à s'y établir. Il n'y a pas le moindre doute qu'une erreur a été commise lorsqu'on a donné des "scrips." Si le gouvernement eût dit alors aux métis : Nous vous donnerons 240 acres de terre en règlement de votre réclamation pour l'extinction du titre des sauvages, le résultat serait que les métis seraient aujourd'hui plus riches qu'ils ne le sont.

L'honorable ministre sait aussi que les "scrips" qui ont été donnés la première fois ont fondu comme la neige dans la main des métis et qu'une partie considérable des "scrips" qui ont été distribués lors de la deuxième émission a également fondu ; et ceux de la prochaine série ne resteront pas longtemps entre les mains d'un grand nombre. Il est vrai qu'un grand nombre de ceux qui ont des réclamations sont des gens prospères, industrieux, excellents cultivateurs, bons citoyens, et nul doute que ceux-ci profiteront de tous les avantages qui seront mis à leur disposition, mais mes honorables amis savent très bien qu'un grand nombre se dessaisiront de leurs certificats, et le résultat en sera qu'un certain nombre de gens, très peu, probablement, feront un bon coup de filet grâce à cette opération, et il est probable qu'un ou deux ans après le règlement, les métis ne seront guère mieux qu'auparavant. L'expérience vaudrait la peine d'être tentée. Si, après quelques années, l'on constatait qu'ils ne sont pas satisfaits des terres, on pourrait adopter une autre ligne de conduite.

Or, voyez jusqu'à quel point cette proposition est à l'avantage des métis. Aujourd'hui, la valeur des terres est plus grande qu'elle n'était lorsque le premier règlement a été effectué. Les terres valaient alors $1 l'acre—du moins, c'était la valeur qu'on leur attribuait. Une grande étendue de terrain a été aliénée à ce prix par le gouvernement Mackenzie. Maintenant, mon honorable ami dit que le prix de vente des terres est de $3 l'acre.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député (M. Davin) sait que les terres fédérales ne rapporteraient pas $3 l'acre ni rien d'approchant. Lorsque je parle de la valeur des terres, il faut se rappeler que nous n'avons l'occasion de les vendre que là où elles sont devenues précieuses à cause de la localité. Mais si l'honorable député veut se donner la peine de regarder et d'y voir l'étendue de terrains qui a été prise pour concessions aux voies ferrées qui couvrent presque toute la partie fertile du Nord-Ouest, et l'étendue de terres réservée aux homesteads, il verra qu'il y en a très peu de disponibles. Il n'a pas été suggéré que les métis pourraient prendre des terres valant $3 l'acre.

M. DAVIN : Cela vient à l'appui de ma thèse, quand j'affirme que la valeur des terres doit être bien supérieure à ce qu'elle était il y a vingt ans.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Sans doute, mais tout le pays était disponible à cette époque : l'on pouvait choisir des "scrips" partout.

M. DAVIN : Sans doute ; mais s'il y a tant de terres occupées et qu'il en reste si peu à vendre, il ne s'agit plus, dans ce cas, que d'une question économique, et il n'est pas nécessaire d'entrer dans le détail des faits ; il est parfaitement connu que la valeur actuelle des terres doit être bien supérieure à ce qu'elle était jadis. De fait, les compagnies, on le sait, ont actuellement des terres à vendre et elles les vendent assez bien, et même le ministère dont mon honorable ami est le titulaire, vend ses terres plus cher qu'autrefois, sauf les années où par suite de la fièvre de spéculation, les terres ont une valeur spéciale. J'ai visité quelques districts habités par les métis qui doivent bénéficier de cette mesure, et je suis en lieu de leur rendre ce témoignage, que c'est une classe d'agriculteurs industrieux et intelligents ; et j'incline fortement à penser que si, au lieu de leur accorder l'option, on ne leur laissait d'autre alternative que celle de prendre des terres, en extinction de leur titre, un grand nombre accepteraient volontiers ces terres, tandis qu'en soustrayant les autres à la tentation de gaspiller leur "scrip", on leur rendrait un véritable service. Il vaudrait la peine que le ministre tentât l'expérience ; toutefois, s'il ne le fait pas, je suis d'avis que la proposition du député de Provencher tournerait au bénéfice des métis. Puisqu'il s'agit d'éteindre, une fois pour toutes, la réclamation fondée sur le titre des sauvages aux territoires du Nord-Ouest, eh bien, qu'on le fasse donc de la façon la plus avantageuse possible aux métis. Tenons compte des intérêts de cette brave classe de notre population ; et, à mon avis, la proposition du député de Provencher serait une meilleure solution que l'émission de certificats de terres. Cela reviendrait à la même chose pour le gouvernement, car, en dernière analyse, c'est trois quarts de million de dollars que l'Etat est appelé à payer.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami (M. Davin) conviendra que le gouvernement doit viser, avant tout, dans le règlement de cette question, à faire régner la paix, l'harmonie, le contentement au sein de cette classe de notre population. Le ministre de l'Intérieur est parfaitement dans le vrai, quand il affirme que les métis prétendent avoir droit au sol ; et mon honorable ami (M. Davin) qui habite le Nord-Ouest depuis nombre d'années le sait bien, tout métis établi sur les bords de la Saskatchewan, et dont la réclamation n'a pas été parfaitement réglée en 1885, a un grief dont il se plaint et c'est là un fait que le gouvernement ne saurait perdre de vue. Tous ceux qui ont vu le jour dans les territoires du Nord-Ouest depuis 1870, et dont la réclamation na' pas été réglée ont un grief. Quant à la base même du règlement, elle consiste à reconnaître leur réclamation et à leur accorder une compensation. Dès le début, à l'époque où nous achetâmes le Nord-Ouest de la Compagnie de la Baie d'Hudson, il fut entendu que les métis seraient traités sur le pied des sauvages, c'est-à-dire à titre de premiers habitants du sol. De temps immémorial, le gouvernement anglais a adopté pour système de ne jamais entrer en possession d'un territoire quelconque sans faire de traité avec les aborigènes, et sans leur accorder une compensation.

Le gouvernement anglais a toujours reconnu le titre des sauvages au sol, et il a éteint toute créance basée sur ce titre avant de permettre aux blancs de s'établir en pays sauvages. En 1870 surgit la question de savoir quel traitement il fallait accorder aux métis. Il nous était impossible d'en user avec eux absolument comme avec des sauvages ou encore comme avec des blancs. Nous adoptâmes un mode tout particulier de règlement : nous leur accordâmes une compensation ; mais, au lieu d'en user avec eux comme avec les sauvages et d'accorder une compensation à la tribu, nous décidâmes d'accorder cette indemnité aux métis individuellement et cette compensation fut fixée à 240 acres de terre.

Or, tout le monde l'admet, il nous faut aujourd'hui faire un traité avec les métis du district d'Athabaska, territoire que nos colons envahissent. Tout se résume à savoir quel mode de règlement il faut adopter. Mon honorable ami (M. Davin) nous propose de tenter une expérience. Pour mon compte, je ne saurais me ranger à cet avis.

L'important est de répondre aux vœux de cette population. En faisant un règlement aux désirs des métis, quand bien même il ne leur serait pas profitable, nous aurons, à tout événement, réglé la question ; ils seront satisfaits et toute cause de mécontentement disparaîtra. Au contraire, en tentant l'expérience qui laisserait subsister au fond de leur cœur un sentiment d'oppression, nous ne réussirions pas à faire disparaître le mécontentement qui règne au sein de ces populations. L'on convient, j'en ai la certitude, qu'il importe que dans ce pays-ci, tout le monde soit convaincu, sauvages comme métis, que l'Etat accorde à chacun son dû et qu'il reconnaît les droits de chaque citoyen dans toute leur plénitude.

Pour mon compte, je verrais d'un bon œil l'adoption d'un règlement différent de celui qui a été suivi jusqu'ici. Mon honorable ami a fait allusion à l'avis exprimé à ce sujet par l'archevêque Taché, dont l'autorité en pareille matière est incontestable. Dès 1869, il conseilla au gouvernement de l'époque de ne pas régler la réclamation des métis des territoires, en leur accordant des certificats de terres comme on l'avait fait pour les métis du Manitoba, mais de leur accorder des terres, et d'en faire dans une certaine mesure les pupilles de la nation. On ne suivit point cet avis, et pourquoi ?

Eh bien ! probablement parce que les fonctionnaires du ministère, à cette époque, pensaient, avec assez de raison, qu'il déplairait aux métis que l'Etat les tint en tutelle.

Mon honorable ami sait tout autant que moi quelle race indépendante et impatiente de tout joug forment ces métis mélangés de sang sauvage et européen. Cependant, le ministère ne voulut pas faire de traité avec eux ; et cette inaction fut précisément l'erreur capitale commise à cette époque. Il eût été de beaucoup préférable de faire un règlement quelconque, tout imparfait qu'il eût été. Or, je le répète, il nous faut régler cette question. Nous ne saurions continuer à laisser traîner ainsi l'affaire en longueur comme par le passé. Nous voici en 1899, et nos colons commencent à envahir les territoires du Nord-Ouest où les sauvages et les métis n'ont pas encore été dérangés à venir jusqu'aujourd'hui. La vague de l'immigration blanche qui jusqu'ici n'avait pas encore atteint le pays au nord de la Saskatchewan, s'étend maintenant jusqu'au lac des Esclaves, au lac Athabasca et à la rivière Mackenzie. Nous avons chargé une commission d'aller à la rencontre des sauvages et des métis et de traiter avec eux ; car il importe de faire un règlement de nature à leur donner satisfaction. Je le répète, pour mon compte, je voudrais que ce règlement leur fût profitable ; mais, même en supposant que ce traité ne leur soit pas avantageux, il ne nous incombe pas moins d'en user avec eux de façon à ce qu'ils soient convaincus qu'ils ont reçu la compensation à laquelle ils ont droit.

Mon honorable ami dit que parmi eux se trouvent de bons cultivateurs au courant des progrès de la culture, et ceux-là, sans doute, ont reçu leurs "scrips" et prendront des terres. Quant à ceux qui ne sont pas aussi avancés en culture, ils se débarrasseront sans doute de leurs "scrips" et en gaspilleront le produit. Je ne saurais, toutefois, aviser aux moyens d'empêcher la chose. Si mon honorable ami est en lieu de me suggérer quelque système qui, tout en les contentant, puisse leur être profitable, je l'adopterai avec plaisir. Sinon, je ne puis que lui répéter qu'il nous incombe d'effectuer un règlement quelconque, de façon à donner à cette population pleine et entière satisfaction.

M. FOSTER : Mon honorable ami me paraît tenir bien plus à régler quand même ces réclamations qu'à trouver quelque moyen judicieux de perfectionner le règlement primitif, lequel, du propre aveu du premier ministre, était défectueux et a abouti au gaspillage. Si le ministre de l'Intérieur venait nous demander ce soir, un crédit de $750,000, la Chambre stupéfaite se demanderait à quoi il veut l'appliquer et exigerait du ministre qu'il soumît à notre approbation le système le plus propre à assurer l'emploi économique et utile de ce crédit. Le ministre, il est vrai, ne nous propose pas de lui voter ce crédit, et cependant cela revient absolument à la même chose, puisque ces certificats de terre de la valeur de $750,000, tout comme les valeurs vendues à un courtier représentent un crédit de $750,000 voté par le parlement à même le trésor public.

Or, personne, ici, j'en suis sûr, ne tient à accorder inconsidérément ce crédit de $750,000, sans aviser aux moyens d'assurer l'emploi utile et économique de ces deniers, comme il convient au parlement de le faire, dans sa sagesse. La conséquence à tirer du principe émis par mon honorable ami, relativement aux droits de cette population, droits que nous reconnaissons tous et que nous voulons consacrer ici, est qu'il faut nous rendre à tous leurs vœux, à tous leurs caprices, même les plus dangereux pour eux, et cela afin de les mettre en lieu de ne plus se plaindre d'un grief quelconque. La question se pose ici : quelle est la meilleure ligne de conduite à adopter à l'égard d'un individu qui désire obtenir une légitime compensation d'un droit qu'on lui enlève ? Est-il préférable que le gouvernement lui accorde une importante indemnité qu'il ira troquer pour de l'eau-de-vie ou en échange d'un billet de $5 ou autre somme minime, pour se réveiller le lendemain matin aussi pauvre que la veille et aussi mal armé que jamais pour soutenir le combat de la vie pendant encore de nombreuses années ; ou bien, au lieu de lui fournir ainsi les moyens de travailler à son propre détriment, le gouvernement n'en userait-il pas mieux avec lui, en se donnant la peine d'élaborer un système qui, tout en consacrant la pleine et entière reconnaissance du droit de cet individu, lui en assurerait tous les avantages qui peuvent en découler ? Je le demande, est-ce là chose impossible ? Non, et tout indépendants que soient ces enfants de la nature, tout capricieux qu'ils puissent être, et tout impatients qu'ils soient du joug, il est impossible de rencontrer de population plus docile, à l'égard de ses propres chefs et de ses vrais amis que le sont les métis du Nord-Ouest. A mon avis, il serait possible, en se consultant avec ceux en qui les métis placent leur confiance, d'élaborer quelque système qui permettrait de faire bénéficier cette population, dans la plus large mesure possible, de cette concession des terres.

Le ministre de l'Intérieur nous dit que cette population se livre presque entièrement à l'agriculture, et qu'elle n'est pas disséminée sur une vaste étendue de territoire. Cette circonstance se prête bien à l'adoption d'un système tendant à la conservation de leurs intérêts actuels. Si, comme on l'affirme, les métis ont du penchant pour l'agriculture, ne serait-il pas possible d'atteindre notre but et de leur donner pleine compensation de leurs droits, en leur accordant une concession de terres ? Lorsque nous prîmes possesion de ce territoire, les métis n'avaient pour tout bien que leurs terres.

Ce fut cette malheureuse substitution de certificats de terres à un octroi de terres qui fit naître chez eux l'idée qu'ils avaient droit à quelque autre chose que ce qu'ils possédaient au Nord-Ouest, lorsque les blancs envahirent cette partie du pays. Ce droit trouve une compensation absolue dans la quantité de terres accordée à chaque particulier, à même le territoire qui leur appartenait primitivement, et c'est là ce qui constitue la base du règlement. Or, si comme on l'affirme, les métis ont du goût pour la culture, ne serait-ce pas aux yeux de la majorité de cette population, une juste compensation que de mettre à leur disposition et de leur conserver 240 acres de terre ? Quelques-uns d'entre eux diraient peut-être qu'ils ont déjà assez de terre. Disons qu'ils aient suffisamment de terre, et que ceux qui n'ont pas de goût pour l'agriculture aient tout le blé et les instruments aratoires qu'il leur faut ; or, au lieu de leur donner ce détestable "scrip", qu'ils iront troquer pour une bagatelle, ne serait-il pas possible, à une commission composée de leurs amis, agissant de concert avec le gouvernement, d'élaborer un système qui permît de donner à ceux qui ont suffisamment de terres pour le moment, des bestiaux de race améliorée pour leurs terres, ou des instruments aratoires au cas où ils en auraient besoin, choses qui leur seraient d'utilité réelle et dont ils bénéficieraient grandement ? Puis, en fin de compte, il est possible qu'il reste une infime minorité qui dise : "Nous ne voulons ni de terres, ni d'instruments aratoires, ni de bétail de race améliorée ; nous voulons des certificats de terre comme vous en avez donnés aux sauvages du Nord-Ouest. Il est possible qu'une minorité adopte cette attitude peu sensée. Si le gouvernement, agissant de concert avec les amis de la population métisse sait prendre une attitude tout à la fois conciliante et ferme, il deviendra possible d'effectuer un règlement satisfaisant.

J'ai une autre objection fort grave à formuler ici contre ce système, et le fait qu'il existe déjà un précédent à cet égard ne prouve rien. Pendant que je détenais le portefeuille des finances dans l'ancienne administration, je me suis toujours énergiquement opposé à ce que l'on accordât à qui que ce fût le pouvoir d'émettre de la monnaie ; car c'est bien de cela qu'il s'agit ici. Nous avons un système financier et monétaire parfaitement établi et l'émission de la monnaie est chose de la plus haute importance. Or, voici que sous un prétexte, dont fort peu de personnes se rendent compte, et à l'insu de la grande masse de la population, l'on accorde à un ministre le pouvoir d'émettre du "scrip" jusqu'à concurrence de centaines de mille ou de millions de dollars, sans qu'il soit possible d'exercer le moindre contrôle sur cette émission de certificats. J'ignore la valeur précise des certificats émis ; mais, si je ne me trompe, ils atteignent le chiffre de $2,000,000. Le ministre le sait-il ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : S'agit-il de la totalité de l'émission projetée par cette mesure ?

M. FOSTER : Non, je voudrais savoir la valeur de l'émission effectuée.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce chiffre dépasse $2,000,000.

M. FOSTER : Il a été émis pour $2,000,000 valant de "scrip", chiffre auquel il faut ajouter $750,000 ou à peu près. C'est réellement une émission illimitée de monnaie, jetée dans la circulation et remboursable en terres. Tout ce "scrip" revient de la circulation et est remboursé en équivalent d'espèces sonnantes, en ce qui concerne le trésor public.

A mon avis, ce n'est pas faire acte de sagesse que de placer entre les mains d'un ministre quelconque, le pouvoir d'émettre de la monnaie ou des certificats jusqu'à concurrence de sommes limitées ou même d'une façon illimitée comme la chose a eu lieu ici. Cette émission est réellement illimitée, puisque ces certificats de terre se trouvent entre les mains de milliers de personnes, et de cette façon le ministre émet sa monnaie remboursable, limitée dans une certaine mesure et la jette dans la circulation du pays. Il m'est avis que ce n'est pas là une opération financière légitime. Ce n'est pas qu'il me répugne de confier ce pouvoir au ministre actuel de l'Intérieur plus qu'à tout autre ministre dans les administrations précédentes. Non, je parle sans esprit de parti, prêt à reconnaître dans toute sa plénitude le droit que les enfants libres du sol ont à l'extinction de leurs créances basées sur leur titre au sol. Ce droit, nous sommes assez forts et assez généreux pour le sanctionner ici ; il s'agit seulement d'empêcher que ce don ne tourne à leur détriment. Ne saurions-nous aviser à un système qui empêche le gaspillage de ces deniers ?

Sur ces $2,000,000 de "scrip," c'est à peine si un dixième a tourné à l'avantage de ceux qui étaient censés en bénéficier, et qui possèdent ces importants droits naturels au sol, droits qu'un peuple généreux est prêt à sanctionner. Ce qu'il faut à ces enfants libres du sol c'est le sol même. Qu'on leur donne le sol et les moyens de le cultiver ; qu'on leur donne des instruments agricoles, des animaux de race améliorée, et pourvu que l'on sache s'y prendre, ce don tournera à leur avantage. Cela contribuera à donner du prix à leurs terres et à les aider à cultiver le sol. Or, plutôt que de leur donner ce "scrip," je dirais : "Finissons-en, une bonne fois, avec cette monnaie fiduciaire jetée dans la circulation du pays et donnons-leur de l'argent, au lieu de "scrip." Cet argent leur profitera plus que le "scrip." Si vous leur donnez du "scrip," tout le profit s'en ira dans le gousset du spéculateur, tandis qu'en

leur donnant de l'argent, cet argnt rentre dans la circulation générale et dans le commerce, au bénéfice de la population ; et pour ceux qui consentiraient à accepter de l'argent au lieu de terres, il pourrait être stipulé que cet argent leur serait payé par versements d'année en année, par une commission composée dans le sens que j'ai déjà indiqué. Ce serait là un avantage inappréciable pour cette population, et l'on fermerait ainsi la porte au gaspillage. J'ignore si le gouvernement approuvera les avis que je viens de formuler, mais c'est dans l'intérêt de cette population que je l'ai fait. Ce à quoi cette population tient par-dessus tout, c'est de savoir que l'on veut faire droit à ses réclamations ; puis elle désire voir appliquer et fonctionner le système adopté. Si l'on adopte ce système, peu importe qu'il soit appliqué immédiatement ou dans le cours de quelques mois, pourvu que tout se fasse d'une façon sensée et judicieuse, en visant à assurer à cette population la plus grande somme d'avantages possible.

M. MONTAGUE : M. le Président, il y a quelques années, lorsque je détenais le portefeuille de l'Intérieur, il s'est présenté relativement à une affaire d'intérêt public, un incident qui peut servir à fixer notre jugement sur le peu de profit que les métis retirent de leur "scrip." Un spéculateur, qui avait acheté au Nord-Ouest du "scrip" de la seconde émission—ce qui prouve que les spéculateurs n'ont pas seulement acheté de "scrip" de la première émission— devait au ministère la somme de $1,200. Il me dit qu'il acquittait cette dette en versant au gouvernement $50 en espèces sonnantes, et en lui donnant $1,200 valant de "scrip," qu'il avait acheté des métis pour $90. Ainsi le gouvernement en accordant aux métis $90 valant de "scrip" versait réellement $1,200 ou l'équivalent à un spéculateur qui avait acheté les "scrips" des métis.

Le premier ministre paraît tenir par-dessus tout à voir régner la paix, l'harmonie et le contentement au sein de cette population.

La seule différence entre l'attitude du premier ministre et la prétention formulée par les députés de l'opposition est que tout en désirant voir régner la paix, l'harmonie et le contentement au sein de la population métisse, nous désirons aussi qu'elle bénéficie dans la plus large mesure possible de cette mesure. Le premier ministre, à mon avis, insiste trop fortement sur la nécessité d'en user avec les métis d'aujourd'hui comme avec les anciens. Ils ne bénéficieront nullement de cette mesure. Vous leur dites : Voici des certificats de terre remboursables en terre, et qui représentent 240 acres. Pourquoi ne pas leur donner le choix et leur dire : Nous allons vous donner du "scrip", comme aux autres métis, ou bien, si vous le préférez, nous vous paierons en espèces sonnantes ? La paix, l'harmonie, le contentement règneront-ils moins au sein de la population métisse, si vous leur donnez à choisir entre de l'argent ou du "scrip", au lieu de ne leur donner que du "scrip" ? Le premier ministre fait signe de dénégation.

Le PREMIER MINISTRE : J'incline plutôt en faveur de la proposition du député d'York, (M. Foster).

M. MONTAGUE : Cela revient au même, du moment que vous laissez le métis libre de choisir, car, si je ne me trompe, c'est à cela que se résume le système proposé par le député d'York.

Le PREMIER MINISTRE : Non, il propose de leur donner des bestiaux et des instruments aratoires, mais pas d'argent.

M. MONTAGUE : Peu importe que ce soit de l'argent ou des instruments agricoles; ce à quoi je tiens est que les métis puissent tirer profit de leurs "scrips" au lieu d'en faire bénéficier les spéculateurs. L'incident que je viens de relater prouve que ce n'est pas le métis mais le spéculateur qui bénéficie de ces "scrips", et ce que nous proposons de ce côté-ci de la Chambre, abstraction faite de tout esprit de parti, tend à permettre aux métis d'utiliser leur "scrip".

Prétendra-t-on que le métis des Territoires du Nord-Ouest soit incapable de tout raisonnement ? Prétendez-vous qu'au lieu de vendre son "scrip" pour $25 ou $50, il ne serait pas prêt à souscrire à une proposition par laquelle le gouvernement lui acquitterait sa créance, par versements annuels de $50, jusqu'à concurrence de $240 ? Les métis retireraient bien plus de profit de ces versements annuels, pendant cinq ans, que d'un chiffon de papier qu'ils iront vendre du jour au lendemain aux spéculateurs pour $25 ou $30.

M. DAVIN : Voici une lettre que m'apporte le dernier courrier :

FORT-QU'APPELLE, ASSINIBOIA,
29 juin 1899.

CHER M. DAVIN,—Il est rumeur ici que les métis, nés entre les années 1870 et 1885 doivent recevoir du "scrip," et en conséquence la plupart vendent leurs réclamations pour $40 ou $45, moyennant $5 ou $10 comptant. Cela fait bien voir l'inutilité de leur donner des certificats de terre négociables.

Voudriez-vous poser à la Chambre les questions que voici :

(1.) Le gouvernement va-t-il émettre des "scrips" en faveur des métis nés dans les territoires du Nord-Ouest entre les années 1870 et 1885 ?

(2.) Ce "scrip," s'il émane, sera-t-il analogue aux certificats déjà émis, ou bien le gouvernement prendra-t-il des mesures pour que ce "scrip" ne puisse se négocier que pour des terres que les métis ne pourront aliéner, de façon à ce que cette pauvre population bénéficie de ce "scrip", au lieu d'en faire profiter les spéculateurs ?

(3.) Le gouvernement sait-il que les métis au Fort-Qu'Appelle et à la Montagne-de-Tondre vendent déjà leurs droits à ce "scrip" pour $40 et $45 ?

Si le gouvernement désire des renseignements sur ce dernier point, qu'il s'adresse aux détachements de police stationnés ici et à la Montagne-de-Tondre.

La chose est grave, car, aux prix mentionnés, le gouvernement fait virtuellement un présent de $100 aux spéculateurs pour chaque "scrip" émis, sans que les

métis en retirent aucun avantage, puisque la petite somme qu'ils reçoivent est d'ordinaire employée à acheter de l'eau-de-vie.

Bien à vous,
GEORGE F. GUERNSEY.

Cette lettre n'est pas " confidentielle " et l'auteur est un notaire fort bien connu, et je ne pense pas qu'il lui répugne de voir son nom figurer à nos " Débats." M. Guernsey habite les Territoires du Nord-Ouest depuis 1878 et vous voyez ce qu'il pense de cette question. Il faisait autrefois partie de la police à cheval du Nord-Ouest, ce qui rend son témoignage précieux en ce moment.

Il me semble que le premier ministre n'a pas bien saisi ma pensée. Je n'ai pas dit que tous les métis seraient satisfaits de recevoir $240 du gouvernement de la façon proposée. Je suis bien certain que nombre d'entre eux préfèreraient recevoir quelque cadeau en espèces sonnantes, par-dessus le marché.

Mais les chefs, et les plus sages d'entre eux, seraient plus contents si le gouvernement mettait en pratique la proposition provenant de ce côté de la Chambre. Il y a plus, même les personnes qui préfèreraient maintenant avoir quelques billets de banque dans leurs poches seront, au bout du compte, plus satisfaits si le gouvernement actuel adopte la politique plus sage que celle de ses prédécesseurs. Je ne pense pas que l'argument dont s'est servi le très honorable député soit bien fort. Voici ce qu'il dt : "Que les métis gaspillent follement ou non, donnons-leur satisfaction. Je ne crois pas que tel soit le point de vue à admettre de la part du parlement du Canada, et du très honorable premier ministre et du surintendant général des affaires des sauvages.

Sans accorder aux métis un traitement trop paternel, comme nous le faisons pour les sauvages sur nos réserves, je crois que nous devons reconnaître que nous avons une responsabilité spéciale à leur égard, tout comme nous avons des devoirs à remplir envers tous les citoyens, et que si nous pouvons prendre des dispositions (tout en tenant compte des qualités morales et du développement social d'une partie quelconque de la population), des dispositions, dis-je, qui soient de nature à satisfaire les exigences de la justice et en même temps à rendre un véritable service à cette classe, nous sommes tenus d'en agir ainsi plutôt que de suivre une ligne de conduite indifférente, comme si nous voulions nous en laver les mains, laissant par là tomber à l'eau pour ainsi dire une somme considérable d'argent, ou même pis que cela.

M. CLANCY : Tout le monde est d'accord pour reconnaître les droits des métis. La seule difficulté se trouve quant à la meilleure méthode à suivre pour résoudre la question de manière à ce que les métis eux-mêmes en retirent le meilleur bénéfice. Il me semble que l'on pourrait essayer de ce plan-ci. On pourrait offrir aux métis d'abord 240 acres de terre, ou un "scrip" de $240. Si je comprends bien le ministre, au moyen d'un tel "scrip", un métis pourrait acheter plus de terre que toute autre personne.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non. Si le métis le désire, il pourrait prendre les 240 acres de terre, ou bien il pourrait préférer le "scrip" de $240. S'il prend le "scrip" celui-ci, sur présentation, vaut tout le montant, piastre pour piastre.

M. CLANCY : Je cherche à élucider ce point. Les terres qu'on donnerait aux métis ne seraient point prises là seulement où elles ne valent qu'un dollar l'acre. Le métis peut choisir en aucun endroit les 240 acres de terres fédérales, et s'il est à même de prendre 240 acres de terre, ou un "scrip" de la valeur de $240, au moyen de ce "scrip" il peut se procurer une terre qui lui vaudrait plus qu'une terre de même dimension entre les mains d'une autre personne.

Dans le but d'empêcher les spéculateurs d'acheter ces "scrips" à rabais, je sugèrerais au gouvernement d'adopter la méthode suivante : offrir d'abord aux métis les 240 acres de terre, et cela seulement. Je ne voudrais pas toutefois leur imposer cette offre, car, comme le dit le premier ministre, il faut traiter les métis avec justice et leur donner satisfaction. Je ne doute pas qu'il ne soit souvent très difficile de les satisfaire. D'après mon conseil, le gouvernement dirait d'abord aux métis : Nous vous donnerons des terres, et si vous ne voulez pas accepter des terres, nous vous donnerons un "scrip". Mais, comme alternative, nous vous donnerons la valeur que représenterait ce "scrip" entre les mains d'une tierce personne qui voudrait au moyen de ce "scrip" acheter des terres. En d'autres termes, la valeur du "scrip" serait déterminée par la valeur des terres achetées. Cela donnerait au métis tous les avantages qu'il retirerait de la vente du " scrip ", et beaucoup plus.

Par ce moyen disparaîtraient complètement les intermédiaires qui achètent les "scrips" à un prix nominal. Les métis recevraient la valeur de leurs "scrips" basée sur la valeur des terres. Il me semble que c'est là une proposition raisonnable qui préviendrait la difficulté mentionnée par l'honorable député d'York, N. B., (M. Foster).

M. FOSTER : Après la lettre dont mon honorable ami, le député de d'Assiniboia-ouest (M. Davin), a donné lecture, il ne me semble pas possible au ministre d'examiner la question quant aux moyens à prendre. Voilà justement le fait pratique que du moment que l'on saurait que l'on va donner des "scrips", se présenteraient les intermédiaires, comme une troupe de guêpes, en quête des métis et cherchant par divers arguments de leur chiper leur réclamations.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Laissez-moi dire à mon honorable ami ce qui

s'est déjà fait : dans les années antérieures, on avait l'habitude de donner aux métis des certificats rédigés de manière à faire croire qu'on les avait préparés avec l'intention expresse de permettre aux courtiers de pouvoir facilement s'en servir. Bien que j'aie passé de nombreuses années dans le Nord-Ouest, je n'ai jamais vu un seul de ces anciens certificats avant d'arriver au département.

M. FOSTER : C'est parce que vous n'étiez pas un métis.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Quand il m'a été donné d'examiner le certificat, j'ai constaté qu'il disait tout simplement : " Ce certificat donne droit à John Smith ou au porteur à un " scrip " de la valeur de $240," plus les détails. De sorte que le certificat étant émis, tout ce qu'un courtier avait à faire, c'était d'en avoir la possession, après quoi il n'avait qu'à s'adresser ici et exiger un " scrip." Je décidai de changer la formule de manière à ce que les droits de l'acquéreur du certificat ne fussent reconnus qu'autant qu'une cession régulière aurait été enregistrée dans le département. Je puis dire que ces cessions de certificats ne peuvent être enregistrées en grand nombre dans le département, pour la simple raison que probablement les deux tiers des métis ne sont pas majeurs actuellement, et ne peuvent légalement faire une cession. Ils garderaient le certificat jusqu'à ce qu'ils deviennent majeurs. Entre temps, ils seraient satisfaits que leurs droits sont reconnus. Il se peut que les spéculateurs auxquels l'honorable député d'Assiniboïa-ouest fait allusion supposent que les certificats continuent à être rédigés comme dans les années antérieures, mais ils seront terriblement désappointés en s'apercevant que les métis ne reçoivent plus de certificats qu'ils n'ont qu'à transmettre de main à main. Dans les années antérieures, tels étaient les certificats émanés en faveur des mineurs, de sorte que la spéculation mentionnée par mon honorable ami était virtuellement encouragée par l'action du département. Mais le département a pris tous les moyens à sa disposition pour mettre un terme à cet état de choses, et je crois que la décision prise par moi contribuera pour beaucoup à un tel résultat .

C'est un fait public dans le Nord-Ouest que, au cours des années antérieures, alors que l'on préparait les certificats de " scrips," il y avait libre distribution de whisky à proximité du bureau où se donnaient les certificats, et beaucoup de métis, pendant qu'ils étaient sous l'influence de la boisson, cédaient imprudemment leurs " scrips " pour de modiques sommes.

Je ne désire pas faire d'insinuation contre l'ami de l'honorable député de Haldimand, mais il semble avoir eu en sa possession $1.200 valant de " scrips " obtenus moyennant $90. Le métis connaît très bien la valeur de son " scrip," et, à moins d'être mis sous l'influence de la boisson par des personnes peu scrupuleuses, il sait obtenir à peu de chose près la valeur de son " scrip " à la cote actuelle du marché.

Il y a eu des cas de cette nature. On a émis des certificats en faveur d'un chef de famille composée peut-être de cinq personnes. Ces certificats ont été confiés au plus proche parent. Puis, il est arrivé parfois que les métis ait été mis sous l'influence de la boisson, et tous les certificats sont passés en d'autres mains pour presque rien. Dans la plupart des cas, une telle chose ne peut plus arriver par suite des dispositions que j'ai prises. Les honorables députés qui se figurent que l'on peut traiter les métis comme des enfants suggèrent un arrangement qui ne peut être mis en vigueur. En réponse à l'honorable député d'York qui parle de la nécessité immédiate de régler la question des métis, je puis dire que des personnes au fait de toute la question ont attiré mon attention sur le fait que les métis demeurant dans le district d'Athabasca sont en rapports plus ou moins constants avec ceux qui résident dans la partie plus méridionale des Territoires du Nord-Ouest, et ces personnes m'ont fait remarquer qu'il serait absolument impossible à la commission des affaires des sauvages d'entreprendre de régler les questions relatives à ceux-ci sans régler en même temps les questions relatives aux métis.

Les métis et les sauvages ont de nombreux rapports ensemble, et les métis ont beaucoup d'influence sur les sauvages. Des personnes les mieux renseignées à cet égard m'assurent qu'il serait tout à fait inutile d'envoyer une commission chargée de régler les affaires des sauvages, si elle ne peut en même temps régler ce qui concerne les métis. Nous ne pourrions régler d'une manière satisfaisante ce qui concerne les métis du district d'Athabasca, à moins de nous entendre avec eux. Voilà pourquoi il nous faut l'autorisation de traiter de toute la question à la fois.

Je reconnais toute la difficulté qui se présente, mais tout le monde admettra que, lorsqu'il s'agit de régler un grief politique, vous devez le régler d'une manière qui soit satisfaisante pour les intéressés. Il va sans dire que je ne veux pas dire qu'il faille se rendre à tous les caprices qu'ils peuvent avoir. Si l'ancien gouvernement n'avait jamais accordé de " scrips," je n'aurais pas suggéré ce mode, mais puisque l'on a eu recours à cette méthode, ces métis prétendent qu'ils doivent être traités de la même manière. S'ils voulaient accepter autre chose, nous serions prêts à le leur accorder.

M. MONTAGUE : Laissez-leur le choix.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les personnes les mieux renseignées me disent qu'il n'est pas probable avant un certain temps de régler la question en litige, à

moins de donner aux métis des terres ou des scrips rachetables par des terres, tel que nous le suggérons, en y mettant certaines restrictions qui empêchent que les " scrips " ne soient aliénés immédiatement.

Si l'on peut empêcher que les " scrips " ne soient aliénés dans le cours des premiers trois mois, on aura paré au premier danger, savoir le danger de se départir de ces " scrips " en faveur de personnes qui suivent les commissaires et ont recours aux moyens déjà mentionnés en pareille occurrence. C'est là le seul moyen que je puisse suggérer en vue d'améliorer les choses et de rendre plus efficace l'assistance que nous donnons.

M. HAGGART : En paiement de quoi ce scrip serait-il reçu ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Des terres.

M. HAGGART : Seulement les terres ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Seulement les terres.

M. HAGGART : L'autre scrip était reçu en paiement de licences minières, de terrains houillers, de ranches. Ce projet de loi est-il rédigé différemment ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il n'y a rien dans le projet de loi qui autorise de recevoir le " scrip " en paiement de toute autre chose que les terres.

M. DAVIN : L'honorable ministre propose d'émettre le " scrip ", et je comprends que dans le cas d'aliénation, une assignation devra être déposée au département pour qu'elle soit effective.

Je suppose que le mode à suivre de la part d'un agent de banque ou d'un courtier serait celui-ci. Ils auraient un procureur présent qui préparerait une assignation laquelle serait déposée dans le département de l'Intérieur, ce qui leur donnerait le titre de la terre.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Comment procéderaient-ils ainsi dans le cas d'un mineur ?

M. DAVIN : Occupons-nous des personnes majeures. La cession serait dans le département de l'Intérieur. Quelle sauvegarde y a-t-il en cela ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La sauvegarde est ce que l'honorable député connaît parfaitement, à savoir que dans quatre cas sur cinq, le courtier ne pourrait pas faire signifier une assignation. Le " scrip " adopté par l'ancien gouvernement n'exigeait ni transfert, ni endossement, mais se trouvait comme un billet payable au porteur. Pourquoi était-il ainsi rédigé ? L'honorable député suppose-t-il que ceux qui ont voté cette loi ne savaient pas ce qu'ils faisaient ? Le scrip était rédigé de cette manière à cause de la difficulté d'obtenir un transfert. Vous pouvez obtenir d'un métis son certificat alors que vous ne pourriez lui faire signer un transport devant témoin.

M. DAVIN : Il y a là une certaine sauvegarde. Mais mon honorable ami dit que cela pourra causer quelque mécontentement, et à cet égard il va à l'encontre du principe posé par le premier ministre, lequel a dit que le grand but était de satisfaire ces gens.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Voici ce que j'ai à dire. Je désire faire tout ce qui est possible pour protéger les métis sans les tenir en tutelle. Si l'un d'eux dit : je désire vendre ce scrip et suis prêt à signer le document légal voulu, il n'y a rien pour l'en empêcher. Si nous l'en empêchons, nous refusons de reconnaître ses droits de citoyen et le traitons comme s'il était en tutelle ou comme un enfant incapable de disposer de sa propriété propre. Mais je désire qu'il ne lui soit pas aussi facile de se départir de son scrip que si c'était un billet payable au porteur, et qu'il ait à se soumettre à la formalité légale d'un transfert régulier et cela le protégera jusqu'à un certain point. L'honorable député sait très bien que l'on peut facilement amener un métis à se départir de son scrip, surtout s'il est sous l'influence de la boisson. Mais quand la personne qui désire acheter ce scrip sera tenue d'avoir un transport régulier attesté par un témoin, elle se trouve dans une certaine gêne, et l'on peut en aucun temps s'enquérir de la manière dont on a disposé de ce scrip. Si par la suite le métis était tenté de dire qu'il ne s'est pas départi de son scrip, ou qu'il était sous l'influence de la boisson quand il s'en s'en est départi, ce transport est enregistré. L'on peut s'enquérir des faits. L'on peut annuler le scrip ou prendre les moyens de le retirer, s'il n'a pas déjà été présenté pour paiement. Ce n'est pas la même chose de permettre à un homme de transférer sa propriété sans document légal à cet effet, et de le contraindre de faire un transfert formel avant que la transaction soit considérée comme complète. Il y aura peut-être les deux cinquièmes des scrips dont on aurait disposé rapidement et qui maintenant ne changeront pas de main.

M. DAVIN : Mais l'honorable ministre ne voit-il pas quel argument il met entre les mains de l'opposition à l'encontre de la déclaration du premier ministre, qui a dit que nous devrions satisfaire ces gens-là ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je crois qu'ils sont satisfaits.

M. DAVIN : Il n'y a que quelques instants, l'honorable ministre a dit que sans doute cet arrangement ne leur serait pas aussi satisfaisant....

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Quoi ?

M. DAVIN : L'honorable ministre a dit que la nouvelle méthode ne leur serait pas

aussi satisfaisante que l'ancienne. Il a dit que les métis préféraient l'ancien système.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je crois que l'honorable député ne m'a pas bien compris.

M. DAVIN : Non. L'honorable ministre trouvera ces paroles dans les " Débats ". Mais même sans essayer de lui rappeler ce qu'il a dit il n'y a que quelques instants, suppose-t-il que cet arrangement sera aussi bien vu des métis, de prime abord, que l'ancien système ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il me semble qu'ils n'objecteront pas à cet arrangement quand il leur sera expliqué. Nous leur dirons : Vous recevrez le "scrip", comme d'autres l'ont reçu antérieurement, et quand vous voudrez en disposer, vous pourrez le faire en signant un document légal, et nous vous donnons cette sauvegarde afin que le "scrip" ne soit pas transféré sans que vous agissiez en votre capacité de citoyen pouvant disposer de votre propriété. Ils pourront dire : Nous voulons en disposer en le transférant tout simplement de main à main. Mais je ne pense pas qu'il y en ait beaucoup d'entre eux qui prendront cette attitude, et je crois qu'ils seront satisfaits de l'arrangement que nous proposons.

M. DAVIN : Mais alors pourquoi ne pas aller plus loin et leur offrir des terres ? Est-ce que la même intelligence sur laquelle compte l'honorable ministre ne le justifierait *point de prendre une telle décision* ? Il est certain que la terre vaut plus de $240, ou $1 par acre. Quoi, mais le moment approche rapidement où vous ne serez pas capable d'obtenir un acre de terre dans le Nord-Ouest pour moins de $10.

M. MONTAGUE : Après un changement de gouvernement.

M. DAVIN : Il n'y a pas de doute qu'il y aura un changement de gouvernement avant cette époque. Cependant, je n'attribuerai pas cette augmentation de valeur à un changement de gouvernement, mais bien à sa cause réelle, à savoir que le pays se colonise de plus en plus, et que les terres deviendront rares. En m'appuyant sur le raisonnement de l'honorable ministre de l'Intérieur, nous arrivons à la position suggérée par la gauche, celle de s'en rapporter à la sagesse des métis et de leur dire : Nous ne donnerons pas de scrips à ceux d'entre vous que le manque de prévoyance porterait à gaspiller. Ce que nous ferons, le voici : Nous vous donnerons des terres que, selon l'opinion de vos meilleurs amis, comme l'archevêque Taché, vous ne pourrez aliéner. Nous vous donnerons des terres qui, par suite de l'augmentation en valeur vous seront une grande resource pour vous-mêmes et pour vos enfants. Vous accroîtrez ainsi leur propre estime et vous aurez fait ce qu'il y a de mieux pour eux-mêmes et pour le Canada. Le ministre voit le caractère vicieux de l'ancienne méthode. Pourquoi alors ne pas s'en éloigner davantage ? Il dit que c'était mal de faire un arrangement qui permettait au métis de se départir de son scrip du moment qu'il l'avait reçu.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous mettons un frein à cela.

M. DAVIN : Mais pourquoi ne pas adopter un frein plus efficace ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il est parfaitement efficace, sans empiéter sur les droits qu'un citoyen possède de disposer de sa propriété.

M. DAVIN : Mais l'honorable ministre sait bien que du moment que la chose sera connue, vous aurez non seulement l'agent du courtier, mais l'avocat et cet avocat porteur des documents de transfert légal et les témoins prêts à agir comme tels en tout temps.

M. MONTAGUE : Je crois que le ministre de l'Intérieur s'est répondu à lui-même. Il a déclaré loyalement et d'une manière plausible que se départir de l'ancien système causerait du mécontentement chez les métis au moment d'entrer en arrangement. Maintenant, j'ai cru comprendre que l'honorable ministre ne donnera pas aux mineurs de certificats de scrips. Est-ce que j'ai bien compris ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Laissez-moi donner une explication. Les commissaires qui sont allés dans l'ouest lors des arrangements antérieurs ne donnèrent pas de scrips directement, mais fournirent aux métis des certificats de scrips. Le certificat donnait droit à réclamer un scrip. Les certificats que l'on donne aux métis du district d'Athabaska ne donneront pas au porteur le droit à la personne en faveur de qui ils sont faits ou à ses ayants cause légaux de réclamer le scrip.

M. MONTAGUE : Et un mineur ne peut transférer son scrip ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non.

M. MONTAGUE : Maintenant, nous comprenons bien l'honorable ministre. Dans l'ancien système, le père de sept enfants venait trouver le commissaire et lui disait : je demande huit certificats de scrips. Après les avoir reçus, il pouvait les vendre et l'acheteur pouvait obtenir les scrips. Voyons comment les choses se passent à présent. Le métis, qui a un caractère si curieux et si porté à soupçonner qu'on ne le traite pas aussi bien que son frère l'a été il y a quelques années, se présente avec ses sept enfants et demande des certificats pour lui-même et pour eux. Il reçoit un certificat pour lui-même, et s'il le transfère légalement, il peut le vendre. Mais quant aux certificats de ses enfants, il ne peut en disposer parce qu'il ne peut les transférer. Il se dit donc : je ne suis pas traité comme le métis qu'il y a quelques années. Or, je le sup-

pose très imprévoyant ; il désirera se départir des scrips de ses enfants. Il se rappelle que son frère, il y a dix ans, a reçu des " scrips " pour toute sa famille et qu'il a pu en disposer de suite, tandis que lui-même se trouve entouré de difficultés. Cela est de nature à causer du mécontentement. Le ministre dit que si le métis voulait accepter autre chose qu'un certificat de scrip, il serait bien aise de le lui offrir. Mais il ne lui offre que le certificat.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous avons le pouvoir de lui donner des terres ou le " scrip ".

M. MONTAGUE : C'est-à-dire qu'il peut transférer son scrip et prendre la terre. Mais supposons qu'il préfère prendre l'argent vous n'avez pas le pouvoir de le lui donner ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je mentionnais la proposition que nous ferions au parlement. Je disais que nous serions heureux de faire un arrangement si nous pensions que la Chambre l'accepterait.

M. MONTAGUE : Ce que nous voulons dire c'est que le métis devrait avoir le privilège de prendre l'argent s'il le désire. Le ministre a dit que si le métis préférait accepter l'argent, le ministre aimerait mieux lui accorder cette demande que de lui donner un certificat de scrip. Nous prétendons que le ministre devrait lui permettre de prendre un scrip ou acecpter une annuité pendant un certain nombre d'années, s'il le désire, plutôt que de recevoir un certificat dont il peut disposer pour une bouchée de pain.

Maintenant, je désire faire allusion à ce que le ministre a dit par rapport aux chiffres que je lui ai fournis. Je n'ai pas une connaissance personnelle de la transaction. Ce fut un monsieur venu ici pour acheter quelques terrains du gouvernement qui m'a fourni les chiffres ; c'était en 1888. Qu'avons-nous maintenant ?

Il a payé les " scrips " $18 il y a dix ans, cinq assignats à $18 chacun, soit $90, et mon honorable ami a produit une lettre datée du champ actuel des opérations, où l'on ne paye que $40. Malgré que le ministre ait dit que les métis connaissent très bien la valeur des scrips, voici une déclaration, venant directement des Territoires du Nord-Ouest, où ces " scrips " seront émis, à l'effet qu'ils les vendent pour $40 et qu'ils en acceptent $5 comptant.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il me semblait que l'honorable député avait dit que son ami avait reçu pour $1,200 de " scrips " moyennant $90.

M. MONTAGUE : C'est cela que j'ai dit. J'ai dit qu'il avait reçu $1,250 valant de scrips pour lesquels il n'a payé que $90 et, d'après le cours actuel il a payé $200. Il n'y a pas une si énorme différence entre $200 et $90, quand l'on tient compte de neuf ans d'accroissement de lumière, d'intelligence et d'arithmétique, dans l'esprit des métis du Nord-Ouest.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je crois que mes honorables amis de la gauche ont de la peine à s'occuper de cette question, qu'ils n'ont pas saisie lorsqu'ils étaient au pouvoir, parce que lorsqu'ils étaient au pouvoir, il leur fallait la régler. L'honorable député sait très bien que toutes ces choses leur ont été soumises alors. Ils n'ont même pas commencé la faible action que j'ai prise. en changeant la forme des " scrips ", ils ont permis que cette forme soit maintenue dans l'état le plus favorable au courtier. On serait porté à croire que les courtiers avaient eux-mêmes formulé ces scrips ou qu'ils les avaient fait rédiger par des avocats, car il ne peut y avoir aucune autre explication de cela. Ces pièces ont été rédigées de manière à permettre aux courtiers de s'emparer de ces " scrips " le plus commodément possible. Je crois que mes honorables amis de la gauche oublient que ce n'est pas là une question nouvelle, ni une chose dont nous commençons à nous occuper maintenant, ni une chose au sujet de laquelle nous ne sommes pas renseignés en ce qui concerne l'état des gens dont nous avons à nous occuper. Tout le monde dans cette région sait exactement ce à quoi il croit qu'il a droit de la part du gouvernement : il sait, ou il croit qu'il sait qu'il a droit à $240 en scrips et je ne crois pas que l'on puisse en arriver à une entente avec eux excepté, en leur donnant 240 acres de terre ou l'équivalant en scrips. Je suis porté à croire que la limite de l'intervention du gouvernement sera atteinte quand nous dirons à ces gens : nous ferons de notre mieux pour empêcher l'aliénation irréfléchie de la propriété. Nous pourrions être capables d'imaginer d'autres moyens plus efficaces pour empêcher cela, mais je crois que c'est tout ce que le gouverement est autorisé à faire.

M. DAVIN : Il n'y a pas de formule du certificat, ici ; de quelle manière l'honorable ministre y pourvoit-il ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est là une affaire d'administration. On ne l'a pas insérée au projet de loi, et je ne tiendrais pas à l'y insérer, parce que la pratique pourrait indiquer des changements à faire. C'est une affaire d'observation pour trois ou quatre années, encore. Comme question de fait, les métis de l'Athabaska sont les seuls dont aura à s'occuper cette année la commission qui s'est transportée dans ces régions. Je ne m'attends pas à ce que nous nous occupions des métis des parties des Territoires du Nord-Ouest situées plus au sud avant l'année prochaine. et nous aurons amplement le temps de nous occuper de cette mesure.

M. HAGGART : L'honorable ministre dit que le gouvernement précédent n'a pas fait de changement à ce sujet, qu'il n'a émis des scrips qu'aux métis. Si j'ai bonne mémoire

au lieu d'émettre des scrips exclusivement en faveur des métis, une mesure quelconque à l'effet de réserver pour eux trois ou quatre cantons, a été soumise par l'honorable député de Saskatchewan, ces terrains devant leur être accordés au lieu de scrips.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je crois qu'ils avaient le privilège de choisir des terrains, et nous avons l'intention de leur accorder un privilège semblable, mais ils ont pris des scrips.

M. HAGGART : Mais tous les scrips émis ne leur ont pas été donnés ; trois ou quatre cantons leur ont été réservés.

M. LARIVIERE : C'était là une mesure absolument différente.

M. FOSTER : Dois-je croire que le ministre a dit qu'il y a eu des cantons de réservés, au nord de la Saskatchewan, sous la direction du révérend père Lacombe, où il tente maintenant de faire établir les métis ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : A-t-on l'intention de donner aux métis qui consentiront à s'établir dans cette région, une certaine étendue de terrains ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : S'ils y vont ce sera comme colons ; ils y établiront un "homestead", de la manière ordinaire indiquée dans l'acte ; ils n'auront aucun avantage spécial.

M. FOSTER : Ainsi, aucun de ceux dont vous résiliez le titre par cette méthode, n'obtiendra d'avantage spécial dans cette région ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non.

M. FOSTER : Je crois encore qu'il sera possible pour l'honorable ministre, dans l'année courante, de former une commission différant un peu de celle qui siège actuellement, une commisison dont l'un des membres serait le père Lacombe, s'il voulait y consentir, et qui aurait comme but de découvrir ce qui pourrait être fait dans le sens de limiter ces scrips à l'acquisition de terrains, d'instruments agricoles, et de bestiaux pour ceux qui ont autant de terrains qu'ils en désirent ; ou bien ils pourraient obtenir des terrains et des animaux en même temps. Quant au reste, à ceux qui diraient : nous ne voulons pas de terrains ni de scrips, ni rien de semblable, la commisison répondrait : eh bien ! si vous ne voulez pas cela, convertissez ce qui vous revient en annuité et permettez que cet argent vous soit payé à tant par année. Maintenant, si le métis sait,—et on peut le lui faire comprendre—que la Chambre est une, que la Chambre a donné sa sanction à ses droits et qu'elle fait tout ce qu'elle peut pour les métis, il me semble que cela ferait disparaître en grande partie la difficulté qui s'oppose à ce que le métis veuille consentir à être traité comme il l'était auparavant. On s'est éloigné de cette ligne de conduite. Vous ne traitez pas le métis de cette façon ; vous retenez les scrips de ses enfants jusqu'à ce qu'ils soient élevés. Vous faites, en ce sens, un changement. Des commissaire ont été nommés pour des affaires triviales et dans certains cas pour des fins répréhensibles. Il serait plutôt avantageux de nommer, ici, des commissaires pour s'enquérir des moyens de faire le plus de bien possible à ces métis. Comment l'honorable ministre s'y prendra-t-il pour faire le dénombrement des métis qui auront droit à ces avantages ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous avons nommé une commission composée de deux hommes.

M. FOSTER : Feront-ils le dénombrement des métis du Nord-Ouest, comme de ceux de l'Athabaska ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ils le feront plus tard. Je ne m'attends pas à ce qu'ils s'occupent des métis du Nord-Ouest cette saison.

M. La RIVIERE : M. le Président, je ne veux pas occuper trop longtemps le comité à ce sujet, mais je dois dire que, peut-être, les meilleures opinions que nous puissions exprimer à ce sujet peuvent ne pas être pratiques, vu la classe de gens à qui nous avons affaire. Dans cette affaire, si nous ne pouvons faire mieux que par le passé, cela ne sera pas acepté par les métis. Ces gens n'admettent pas de tutelle. Ils croient, et je les approuve, qu'ils ont droit d'être traités comme les blancs, et qu'ils doivent eux-mêmes s'occuper de leurs propres affaires. Mais, M. le Président, je crois, cependant, que nous nous sommes trompés d'abord lorsque nous avons donné une grande étendue de terrains au Manitoba, que les métis ont vendus pour presque rien, comme on l'a fait remarquer, et ensuite quand nous avons émis des "scrips" négociables pour tout le monde, à l'exception du gouvernement qui les avait émis. Ces scrips auraient dû être négociables pour le gouvernement, soit en terrains soit en espèces, et je prétends encore qu'au lieu d'émettre des scrips négociables en faveur de tout le monde, c'est-à-dire des spéculateurs, ces scrips devraient être accordés aux personnes qui y ont droit ; ensuite, ces personnes auraient le droit de les échanger pour le nombre d'acres de terrains qui y serait indiqué. Si elles ne voulaient pas accepter ces terrains, le gouvernement devraient rendre ces "scrips" négociables en espèces, aux bureaux du gouvernement, au pair. Cela les débarrasserait des courtiers et des spéculateurs. Ces scrips seraient négociables au pair, soit à $240 et les métis sauraient qu'ils ont droit à $240 pour leurs "scrips." En conséquence, ils n'accepteraient pas une somme moindre. Mais que fait-on ? La commission siège ; une réclamation est faite par un métis ; les commissaires l'examinent, et aussitôt qu'on l'a reconnue comme fondée, des scrips sont émis. L'honorable ministre de l'Intérieur dit que ces

scrips ne seront dorénavant d'aucune valeur pour le porteur, mais cela revient au même. Il acceptera un transport de ces "scrips"; ces transports seront préparés par des avocats qui auront droit à des honoraires et ces honoraires seront payés, non pas par l'acheteur, mais par le pauvre métis, comme cela s'est fait à plusieurs reprises au Manitoba. En conséquence, ces transports étant reconnus par le gouvernement, parviendront ici en quantité; ces valeurs seront transmises aux spéculateurs qui auront obtenu ces certificats et des scrips seront émis en faveur de ces spéculateurs. On ne devrait pas émettre de certificats, mais ces scrips devraient être accordés par le gouvernement directement à ceux qui ont droit de les obtenir. Ces scrips pourraient servir à l'achat de 240 acres de terrain, ou bien le gouvernement devrait les payer au pair, $240, au bureau du département, ici, ou les rendre négociables dans les banques et transmissibles des banques au gouvernement. De cette façon l'on diminuerait les dépenses du modus operandi servant à l'émisson des scrips et le gouvernement ne perdrait pas un centin en raison de ce qu'il aurait accepté plus tard ces scrips au pair, des spéculateurs, à tant pour cent, pour l'achat de terrains et quelque soit la différence entre ce que le métis reçoit et ce pour quoi le gouvernement l'accepte, cette différence fait le profit des spéculateurs et non des métis. L'honorable député de l'Assiniboïa-ouest (M. Davin) vient de lire une lettre où l'on dit que des scrips ont déjà été achetés, d'avance, pour $30 ou $40, et qui ont une valeur de $240. Ces scrips seront acceptés au pair, $240, et ainsi, le spéculateur obtiendra $200 tandis que le pauvre métis n'aura que $30 ou $40. Le gouvernement devrait payer au métis $240 pour ses "scrips" ou lui donner 240 acres de terres. De cette façon il n'y aurait pas d'intermédiaire et le métis obtiendrait pleine valeur et il serait satisfait, parce qu'il serait mieux traité qu'il ne l'a été jusqu'ici.

M. HENDERSON: Je ne comprends pas du tout ce que veut faire le comité. J'ai sous la main le projet de loi qui nous est soumis. L'article 4 a pour but d'annuler le paragraphe "f" de l'article 90 de l'acte des terres fédérales et d'y substituer les mots suivants:

La concession de terres pour satisfaire aux réclamations des métis, faites à cause de l'abolition du titre de propriété des Sauvages.

Il me semble que nous avons discuté pendant les dernières deux heures quelque chose qui n'est pas soumis au comité. Ce qui lui est réellement soumis, c'est la question de la concession de terres pour satisfaire à ces réclamations des métis, et non pas la question des "scrips". J'aimerais à demander à l'honorable ministre s'il pourrait découvrir le loi relative à l'émission des "scrips" ou par quelle autorité il propose d'accorder des "scrips". Il n'y a certainement rien dans le projet de loi qui nous est soumis à ce sujet, et je ne vois rien qui s'y rapporte dans l'acte qu'il veut faire amender. Je dirai que, s'il y a une loi quelque part qui autorise le gouvernement à accorder des "scrips", et si le gouvernement désire empêcher que ces "scrips" ne tombent entre les mains des spéculateurs, il y a un moyen très simple qu'on peut adopter; ce serait d'imprimer sur la face du certificat, en toutes lettres, en encre rouge, "ce certificat n'est pas négociable". Si quelque spéculateur l'achetait, il serait très sûr qu'il ne pourrait pas réaliser un centin de profit. Le métis aurait protection complète. Aucun spéculateur ne pourrait lui en imposer et il ne pourrait utiliser le "scrip" qu'en l'échangeant avec le gouvernement pour sa valeur complète en terres; de cette façon l'argent irait dans la poche du métis au lieu de celle du spéculateur. J'aimerais à voir le ministre dire à ceux d'entre nous qui n'ont pas suivi complètement la discussion, quelle est la loi d'après laquelle les "scrips" sont accordés.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Le paragraphe "f" de l'article 4 constitue la loi d'après laquelle le Gouvernement sera autorisé à émettre des "scrips". Les termes en sont essentiellement les mêmes que ceux de l'ancien acte, et le département de la Justice les juge suffisants pour le but à atteindre. Quant à restreindre la valeur négociable du certificat et à faire imprimer quelque chose à cet effet en travers du "scrip," je dois dire que le gouvernement lorsqu'il a commencé à accorder des "scrips" a essayé cela, et que, pour des raisons spéciales, a abandonné cette méthode. Le département a constaté que quand même il faisait imprimer sur le "scrip" qu'il n'était pas négociable, d'autres personnes acceptaient néanmoins une remise des "scrips" comme ils auraient obtenu une ferme et qu'ensuite le gouvernement était également forcé de les accepter. Vous ne pouvez pas dire à quelqu'un qu'il n'aura pas le droit de vendre ce qui lui appartient, à moins qu'il ne soit mineur ou aliéné. Il peut vendre sa propriété et vous ne pouvez faire un arrangement auquel vous puissiez donner cours, aux termes duquel vous refusez de reconnaître le droit de qui que ce soit de vendre ce qui lui appartient lorsqu'il l'a obtenu.

M. HENDERSON: Cela me semble être un raisonnement étrange. Si le gouvernement avance un certificat à un métis, à la condition expresse que l'argent ne sera pas payé ou que la terre ne sera pas accordée à d'autres qu'à lui, aucune loi, ce me semble, ne peut obliger le gouvernement de reconnaître ce certificat venant d'un autre pays. Nous avons, dans Ontario, une loi se rapportant aux billets concernant les patentes, et sur ces billets sont imprimés ces mots "ce billet donne droit à une patente"; si quelqu'un achète ce billet, il le fait à ses risques et

périls. Si le signataire n'en doit pas la somme, il n'est pas tenu de payer le billet.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous ne pouvons pas dire que nous ne devions rien.

M. HENDERSON : Mais vous pouvez dire que vous ne devez rien au tiers qui l'a en sa possession. Si la loi est appliquée comme elle doit l'être, je crois que rien ne peut forcer le gouvernement à payer la valeur de ce "scrip" à une tierce personne. C'est quelque chose qu'il n'a pas le droit de recevoir, ce dont il a été amplement averti. Je recommande au ministre un moyen de cette nature quant aux "scrips" et je lui demande à s'en tenir fermement au fait que nul autre que celui qui l'aura reçu le premier n'aura droit aux avantages offerts par les "scrips". Je ne suis pas avocat, mais il me semble qu'il serait étrange que les cours n'appuient pas le ministre lorsqu'il refuserait de payer la valeur des "scrips" à un tiers, dans de telles circonstances. Le danger que le ministre craint, c'est que pour une raison ou pour une autre, inconnue de cette Chambre, mais qu'il connait probablement, il pouvait être forcé de payer, mais la loi ne l'y forcerait certainement pas.

M. McMULLEN : La question paraît être entourée de beaucoup de difficultés. Il est très évident que les métis subiraient des pertes, mais si vous imprimez sur le "scrip" qu'il n'a de valeur pour personne autre, alors le métis auquel vous le donneriez se plaindrait immédiatement de ce qu'il n'est pas aussi bien traité que d'autres l'ont été, et s'il surgissait un nouveau Louis Riel au Nord-Ouest, ces hommes seraient prêts à entrer en révolte. On crierait : Pourquoi ne pas nous permettre de vendre nos "scrips" comme on l'a permis à d'autres ? L'honorable député de Provencher (M. LaRivière) a fait remarquer que nous devrions payer en argent au lieu de "scrips". Je ne crois pas que le pays doive payer $240 à un métis tout simplement parce qu'il refuse d'accepter 240 acres de terres.

M. DAVIN : Mon honorable ami (M. McMullen) est-il sous l'impression que le pays n'aura pas quand même à payer $240 ?

M. McMULLEN : Je comprends parfaitement que le gouvernement sera tenu d'accepter les "scrips", en paiement de terrains. Mais l'honorable député (M. LaRivière) propose de les payer en argent et non pas en terrains.

M. LaRIVIERE : C'est cela.

M. McMULLEN Je ne crois pas qu'il soit juste d'obliger le pays à cela. Si un métis vend ses scrips pour presque rien, ou pour un verre de whiskey, comme l'ont assuré certains honorables députés, ce n'est pas la faute du peuple. Ces métis ont hérité des terrains et ce qu'on doit faire c'est de les leur donner. Je suis d'avis que si vous leur niez le droit de disposer de leurs scrips comme il l'entendront, il y aura beaucoup d'agitation parmi les métis.

M. FOSTER : Mon honorable ami (M. McMullen) dit qu'il n'aimerait pas à voir le gouvernement donner de l'argent aux métis, mais il aimerait mieux voir le gouvernement donner l'argent aux spéculateurs. Le gouvernement est tenu de donner l'argent.

M. McMULLEN : Non pas.

M. FOSTER : Le gouvernement est absolument obligé de donner l'argent.

M. McMULLEN : Mon honorable ami ne me forcera pas à admettre ce qui n'est pas. Le gouvernement donne les scrips aux métis comme ayant une valeur de 240 acres, mais pour toute autre personne, ils valent $240 en terrains. Ce n'est pas de l'argent.

M. FOSTER : Maintenant, supposons que mon honorable ami (M. McMullen) soit un métis et que je sois un blanc. Il reçoit son scrip valant $240, et il peut se rendre au bureau des terres et l'y échanger pour 240 acres de terres, pour lesquelles il paiera avec son scrip de $240. Mais supposons qu'il n'ait pas de désir de faire cela. Mon honorable ami (M. McMullen) prétend qu'il ne veut pas que le gouvernement donne de l'argent pour cela. Eh bien ! je suis un blanc, je veux acheter 500 acres de terres du gouvernement et il me faut payer $3 de l'acre, soit $1,500. Je puis payer les $1,500 comptant ou bien acheter le scrip, et donner au gouvernement $1,260 et le scrip, valant $240. Est-ce que ce n'est pas de l'argent ? Je dis que l'argent devrait revenir aux métis et non aux spéculateurs. Pourquoi le gouvernement me donnerait-il $240 pour ce que j'ai acquis d'un métis moyenant $10, alors que le métis lui-même l'a reçu comme valant $240 ou ce qui était plus avantageux, s'il l'avait accepté, 240 acres de terres. Ce que je désire que le gouvernement se rappelle c'est ceci : qu'il sera plus tard obligé de payer pour chaque dollar de scrips, au moins $1 en espèces sonnantes. Payez à l'homme à qui vous devez et non au spéculateur et même au cas où l'homme à qui vous devez gaspillerait ce qu'il aurait obtenu, qu'il ait le plaisir de le gaspiller. Je suis d'avis qu'on pourrait arranger l'affaire de façon à le payer graduellement. Je crois d'abord qu'on ne devrait lui donner que des terres ; mais si cela ne peut le satisfaire et s'il faut lui donner des scrips, qu'il en reçoive au moins toute la valeur et non pas le spéculateur. Je suis d'avis qu'on pourrait le payer au moyen d'annuités, mettons $40 par année, ce qui lui assurerait probablement la pleine valeur du scrip. Alors, s'il gaspillait le tout, ce serait son affaire.

M. McMULLEN : Nous faisons tout ce que nous pouvons pour coloniser le Nord-Ouest, en dépensant de l'argent pour des agents d'immigration et d'autres manières ; et lors-

que nous payons $240 en terrains, ce n'est pas la même chose que de payer $240 en espèces. Cela nous donne un nouveau colon au Nord-Ouest. Si le métis se décide à sacrifier ses droits aux terrains, et à les transférer à une autre personne, l'on ne peut l'en empêcher, si toutefois l'on n'adopte pas l'annuité proposée par mon honorable ami.

M. TAYLOR : Mon honorable ami (M. McMullen) oublie que si l'on émet les scrips maintenant, le plein montant en sera payé par des gens qui doivent quelque chose au gouvernement pour des terrains qu'ils ont achetés l'an dernier. Ils paieront en scrips, tandis que dans d'autres conditions, ils paieraient en espèces.

M. McGREGOR : J'ai eu le plaisir d'aller au Nord-Ouest en 1867, et de nouveau en 1869, 1872, 1874 et ainsi de suite. J'ai eu le plaisir d'y demeurer plusieurs années et si l'oppositon en cette Chambre, prend les métis pour des fous, elle ne connaît pas ceux dont elle parle. Ces hommes peuvent aussi bien faire des marchés que n'importe qui en ce pays. Ils sont très capables de se conduire eux-mêmes dans la plupart des circonstances. Quand on donne des scrips aux métis, il y a plusieurs personnes qui vont d'un village à l'autre, où on les donne, afin de les acheter à l'enchère, et, à ma connaissance, ils ont atteint le prix de $170 à $180. A Calgary en 1886, la plus grande partie de tous les scrips qui ont été émis, a été vendue à $175 et les métis se sont servi de l'argent pour acheter des chevaux, des voitures et d'autres articles, pour servir sur leurs terres. Il est vrai qu'il y en a quelques-uns qui gaspillent leur argent, mais vous ne pouvez pas trouver dans Ontario et Québec un seul arrondissement où la même chose n'ait pas lieu. Si vous essayez de faire un marché avec ces gens, vous constatez qu'ils font d'aussi bonnes affaires que presque toutes les autres personnes que vous pouvez rencontrer. Ainsi, je ne crois pas que la perte subie par un métis quand il fait affaires avec d'autres soit très considérable. Lorsque les scrips sont émis, les banquiers, les courtiers et les spéculateurs voyagent, qui tous désirent fortement obtenir les scrips et chacun est prêt à payer les plus haut prix courants. Si le scrip est vendu imédiatement au plus haut enchériseur, je suis convaincu que le métis reçoit tout ce que cela peut valoir pour lui.

M. DAVIN : Je comprends parfaitement ce que veut dire mon honorable ami ; je sais très bien qu'il y a parmi les métis des Territoires du Nord-Ouest des commerçants et des cultivateurs aussi adroits que n'importe qui au monde, mais j'en ai rencontré parmi les plus sérieux qui eussent mieux aimé recevoir de la terre, comme le voulait Mgr. Taché, que de recevoir l'équivalent de cette terre, sous forme d'un scrip. Je demanderai au ministre de l'Intérieur, car il doit le savoir, si le père Lacombe est favorable à l'émission des scrips.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne saurais dire précisément qu'est-ce qu'il en pense.

M. DAVIN : Si le ministre en a parlé avec le père Lacombe, si celui-ci n'a pas changé d'idée, il a dû lui représenter qu'il valait mieux donner de la terre.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il me répugne toujours d'exprimer l'opinion d'un autre. Le père Lacombe et moi avons parlé de cette question, mais je ne me souviens pas qu'il se soit prononcé d'une manière définie. Nous avons parlé généralement de la question de donner de la terre, comme d'un mode qu'il a approuvé, mais sans dire qu'il fût favorable à l'émission de scrips.

Article 5.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je propose qu'on ajoute au bill les articles 5, 6 et 7 tels qu'on les a insérés dans la réimpression. Pour épargner du temps, je vais toutes les expliquer ensemble. Elles ont trait à nos rapports avec le bureau des exminateurs des arpenteurs fédéraux, bureau actuellement composé de huit membres c'est-à-dire d'un trop grand nombre. L'arpenteur en chef en a recommandé la réduction à trois, et ces trois articles pourvoient au remaniement à faire dans le bureau.

Article 7.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cet article pourvoit à ce que, si un membre est incapable d'assister à une assemblée, pour cause de maladie ou autre, il soit remplacé temporairement par un arpenteur topographe du Dominion, dûment qualifié, et dont la nomination, suivant le cas, devra se faire au moyen d'un arrêté du conseil.

Article 8.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La seule différence entre cet article et la clause 119 de la présente loi, c'est que, d'après cette loi, un membre de bureau n'a pas droit de se faire payer, s'il n'a pas parcouru plus de 100 milles. D'après la nouvelle clause, il aura ce droit, s'il a assisté aux assemblées parce qu'on le lui avait commandé. Autrefois, le bureau comptait huit membres, aujourd'hui il n'en aura que trois, mais ils seront effectifs, se rendront quand on le voudra, et auront, par conséquent, droit de se faire payer. En vertu de ce bill, les frais des réunions vont se trouver réduits.

Le comité termine sa séance et fait rapport.

ACTES DES TITRES DE BIENS-FONDS.

Le bill (n° 149) pour amender de nouveau l'acte des titres de biens-fonds, 1894, (M. Sifton) est lu une seconde fois, et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : En présentant le bill, j'en ai expliqué la première clause, qui veut qu'on mette les plans de côté, dans les cas où l'on a découpé les emplacements des villes à même des terrains qui n'étaient pas requis à cette fin, et ce, sans s'être procuré les certificats de titres des différents terrains, ce qu'exige la loi actuelle. La difficulté, c'est que, parfois, le certificat de titre coûte plus cher que la terre elle-même.

La clause suivante répare une omission de la loi, en pourvoyant à ce qu'on puisse enregistrer le plan d'arpentage d'une réserve de sauvages.

Le comité lève sa séance et fait rapport.

ACTE POUR LA PROTECTION DU GIBIER.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Je propose la seconde lecture du bill (n° 153) afin d'amender l'acte de 1894, pour la protection du gibier dans les Territoires non encore organisés.

La motion est adoptée, le bill est lu une seconde fois, et la Chambre se forme en comité pour l'étude de ce bill.

(En comité.)

Article 1.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je propose que tous les mots après "1902" dans l'article 1er soient rayés. Ce bill a aussi pour objet de protéger le buffle ; il s'étend jusqu'à 1900, et l'on propose qu'il s'étende jusqu'à 1902, et une couple de clauses qui y sont insérées disent ce qu'on pourrait faire après cette dernière date, mais on pense qu'il vaudrait mieux attendre jusque vers cette date afin que la Chambre fût plus en état de décider ce qu'il faut faire.

L'amendement est adopté.

Il est fait rapport du bill tel qu'amendé.

AMENDEMENT DE L'ACTE DES DOUANES.

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : Je propose la seconde lecture du bill (n° 154) pour amender de nouveau l'acte des douanes.

La motion est adoptée, le bill est lu une seconde fois, et la Chambre se forme en comité pour l'étude de ce bill.

(En comité.)

Article 1.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'article 63 de l'acte des douanes pourvoit à ce que, dans les cas où il y a eu erreur dans l'envoi des marchandises qu'on a entrées, et où quelques-unes ne se retrouvent pas dans la cargaison représentée par l'envoi, on puisse corriger l'erreur et rembourser ce qui a été payé comme droit, dans les dix jours qui suivent la date de l'entrée qu'on a faite. Il arrive souvent qu'on fasse les entrées avant l'arrivée des marchandises au port, et que, ainsi, il ne suffise pas de dix jours pour faire une réclamation. L'addition des mots "ou de leur débarquement" a pour objet d'accorder dix jours après leur débarquement, afin qu'on puisse vérifier ce qui manque.

Article 2.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'article 245 de l'acte des douanes donne pouvoir au gouverneur en conseil de régler une foule de cas prévus dans des articles disposés par ordre alphabétique. On propose de donner par cet acte, au Gouverneur en conseil, le pouvoir de permettre l'exportation du chevreuil d'après certaines conditions qu'on y établira. Les honorables députés ne l'ignorent pas, la loi des différentes provinces exige qu'on prenne une patente de la législature provinciale, pour avoir droit de tuer du chevreuil. Je crois que dans Ontario chaque patente permet de tuer 2 chevreuils, dans Québec 5 ou 6, et dans le Nouveau-Brunswick, je ne sais combien. Le chapitre 16 du statut 61 Victoria défend absolument l'exportation du chevreuil, ou d'aucune partie de sa carcasse. Or, les sportsmen des autres pays, désirant rapporter chez eux comme un trophée le chevreuil qu'ils auront tué, on veut par cet article, donner pouvoir au Gouverneur en conseil, de permettre, d'après certaines règles, l'exportation du chevreuil.

M. ANDERSON : Y a-t-il un droit d'exportation sur le chevreuil ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Mais l'exportation en est prohibée.

M. ANDERSON : Se propose-t-on de la soumettre à un droit ?

M. MONTAGUE : Voici une nouvelle politique ; quelle en est la raison ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce n'est pas la législature d'Ontario qui l'a demandée, mais elle n'y objecte pas. Quant à la province de Québec, elle m'a envoyé des représentants qui se sont dits très désireux de ce changement, et je crois qu'en cela, ils ont exprimé le désir de la législature de leur province.

M. MONTAGUE : Le commissaire de la pêche et de la chasse, a-t-il parlé à l'honorable ministre ?

Le MINISTRE DES DOUANES : La proposition dont il s'agit ne comporte pas de danger ; d'après la loi des provinces, il est permis aux sportsmen de tuer du chevreuil, et si l'exportation en est prohibée, ce doit être parce qu'on en tuait trop, et qu'il y avait danger d'en détruire la race. On de-

mande que, d'après certain règlement, le sportsman étranger, aussi bien que celui d'Ontario, puisse rapporter chez lui le fruit de sa chasse.

M. CLANCY : Dans la province d'Ontario, la loi a pour objet d'empêcher, autant que possible, qu'on tue du chevreuil. Or, attirer ici des étrangers en leur donnant la liberté de tuer du chevreuil et de l'exporter suivant certaines conditions, c'est neutraliser l'effet de la loi, car autant vaudrait permettre à tout homme de tuer un plus grand nombre de chevreuils, que de permettre à un plus grand nombre d'hommes de venir en tuer. C'est ce que semble vouloir l'honorable ministre en permettant aux sportsmen de rapporter chez eux le fruit de leur chasse.

M. FLINT : Qu'est-ce que cela fait ?

M. CLANCY : Cela fait que l'on incite les étrangers à venir ici faire la chasse, lorsque nous avons déjà assez de chasseurs pour détruire le chevreuil encore plus rapidement qu'il ne se reproduit. C'est pour cette raison qu'on n'a accordé qu'à un certain nombre le droit d'en tuer. L'honorable ministre abolit la protection du gibier dans l'Ontario. Le commissaire de la chasse n'a pas dû entendre parler de ce projet.

Le MINISTRE DES DOUANES : Pourtant, ce projet sourit beaucoup au garde-chasse de Québec, qui est venu me voir avec les députés. La législature de la province permet déjà de tuer du chevreuil, voyez-vous ; or, le sportsman américain s'en vient prendre sa patente et en tue.

M. CLANCY : Mais il ne viendrait pas faire la chasse s'il n'avait pas le droit de rapporter chez lui ce qu'il a tué.

Le MINISTRE DES DOUANES : La province de Québec, l'année dernière, a consacré beaucoup d'argent à l'exhibition de son gibier à New-York, et y a ainsi attiré l'attention toute particulière des sportsmen, qui sont venus ensuite dans le pays, et y ont dépensé des sommes considérables. La loi de chasse de la province de Québec leur défend de gaspiller et de détruire inutilement la carcasse du gibier ; la loi fédérale leur défend de l'emporter chez eux. Où est donc le danger ?

M. CLANCY : L'honorable député ne classe au nombre des privilèges, que les sportsmen des Etats-Unis, et ceux d'ici ; cependant, on croit savoir, en général, qu'il y en a d'autres qui y ont des droits.

M. MONTAGUE : Si, sous la loi actuelle, il nous vient des chasseurs étrangers, indépendamment de la défense qui leur est faite d'emporter chez eux le gibier qu'ils auront tué, il nous en arrivera encore bien plus si le projet actuel devient loi. Sans être chasseur moi-même, ni par conséquent, au fait des circonstances, je demanderai au ministre de se hâter lentement. Cette question intéresse beaucoup la province d'Ontario, qui grâce à une forte dépense d'argent, et beaucoup de soins est parvenue à établir chez elle, surtout pour le gros gibier, un système de protection très efficace. Le ministre n'a pas dû consulter l'autorité provinciale, ni agir d'après l'avis du commissaire de la chasse ; il devrait plutôt suspendre ce projet, que d'y donner suite à la simple requête de certaines gens, ou même à la requête d'une seule province, lorsqu'il y va de l'intérêt de toutes les provinces ensemble. Je sais qu'il y a parmi les chasseurs de ce pays une tendance à augmenter plutôt qu'à diminuer la protection du gibier.

Le MINISTRE DES DOUANES : La question a été discutée dans la presse, et les clubs de chasse, pour n'avoir pas correspondu avec moi directement, ne sont pas moins instruits de ce projet de loi. C'est aux législatures provinciales qu'il appartient d'accorder ou de refuser les patentes ; il n'est donc pas question de ce pouvoir ici. Il ne s'agit que de permettre au chasseur muni de telle patente, d'emporter chez lui, moyennant le paiement de certain droit, le gibier qu'il aura tué. Je propose l'amendement de cette manière, pour que, s'il y a du danger, comme les honorables députés de la gauche craignent qu'il y en ait, il ne soit pas besoin d'un acte du parlement pour que la loi cesse d'avoir effet, puisque tous les règlements relatifs à cette question dépendront du Gouverneur en conseil.

M. MONTAGUE : S'il faut que la destruction du chevreuil s'accentue pendant un an ou deux avant que l'honorable ministre y trouve du mal, la province de l'Ontario peut en souffrir gravement. Quelle est la loi de la province de Québec par rapport aux chasseurs étrangers ?

Le MINISTRE DES DOUANES : De même que tous les Canadiens, ils doivent tous prendre une patente.

M. MONTAGUE : Ainsi, nous sommes sur un pied d'égalité avec les étrangers ; chaque province protège son gibier à sa façon ; je crois que le ministre ne devrait rien faire sans l'approbation formelle de l'autorité provinciale.

Le MINISTRE DES DOUANES : Les législatures provinciales ne sont pas tenues d'accorder des patentes ; c'est à elles de protéger leur propre gibier.

M. MONTAGUE : A qui ce bill va-t-il profiter ? Aux chasseurs de l'Ontario et de Québec ? Assurément, non. Aux chasseurs étrangers, et c'est précisément pourquoi ce parlement ne devrait pas l'adopter.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On n'y objecte pourtant pas.

M. MONTAGUE : Les chasseurs de notre pays devraient avoir droit avant tous les autres de tuer notre gibier.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mais c'est à leur propre requête que nous faisons ceci.

M. MONTAGUE : A la requête d'une province ; mais l'honorable ministre (M. Paterson) va-t-il prétendre que c'est à la requête des chasseurs et du gouvernement de l'Ontario ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami (M. Montague) est-il d'avis qu'il faudrait défendre aux chasseurs américains de venir ici ? Je crois, au contraire, que, toute proportion gardée, il faut souhaiter qu'ils y viennent. Nous faisons valoir le Canada comme un paradis pour eux, nous envoyons aux expositions des Etats-Unis des spécimens de notre gibier, et nous nous plaisons à peindre, sous toutes les formes, les attraits du Canada. Je ne suis pas plus chasseur que l'honorable député, mais je n'ignore pas combien le chasseur se sent fier d'emporter chez lui son gibier. Si ce n'est l'Ecossais avec sa cornemuse, cette fierté, personne ne la connaît mieux que celui qui regagne sa demeure avec le saumon qu'il vient de prendre. Si l'Américain ne peut s'en retourner avec le gibier qu'il a atteint au prix de plusieurs milliers de dollars, il se trouve avoir dépensé son argent pour rien. Ce privilège, je comprends qu'il ne faudrait pas le reconnaître, s'il donnait lieu à une plus grande destruction de chevreuils, mais de fait il n'a pas d'autre résultat que de permettre au chasseur de rapporter chez lui les preuves de sa prouesse. L'arrêté du conseil et la loi provinciale ne permettraient du reste, aux chasseurs, de ne tuer qu'un certain nombre de chevreuils.

M. MONTAGUE : L'orgueil se mêle à d'autres choses qu'à la chasse. Pour le Canadien, c'est un sujet d'orgueil que de faire fortune aux Etats-Unis, mais ce n'est pas un privilège ; pour l'Américain, c'est un orgueil que de remplir le Canada des produits de ses fabriques, mais ce sentiment les honorables députés de la droite eux-mêmes, ont peine à l'appprouver. L'honorable ministre voudrait-il bien me dire si la loi des provinces n'a pas pour objet d'empêcher de tuer du chevreuil ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, jusqu'à un certain point.

M. MONTAGUE : Que signifie la clause prohibant l'exportation du chevreuil, sinon, que cette prohibition est nécessaire à la protection de notre gibier ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Elle peut avoir cette signification, mais les lois provinciales n'étaient pas encore en vigueur, à cette époque-là.

M. MONTAGUE : Il est grandement temps que nous ayons un rapport à ce sujet ; qu'il vienne des commissaires de la pêche et de la chasse, peu m'importe, bien qu'ils soient mes adversaires déclarés. Rien n'empêche, d'ailleurs, que nous soumettions ce bill à leur considération, et qu'ils nous donnent leur opinion.

M. ELLIS : Si, d'après les lois provinciales, un homme peut venir ici tuer un chevreuil, il serait par trop dur que la loi fédérale lui défendît de l'emporter chez lui ; de plus, nos chasseurs sont toujours heureux de rencontrer ici les chasseurs étrangers : ces derniers dépensent largement, et bien que, pour arriver à tuer un chevreuil, il leur en coûte peut-être un peu moins que ce que dit l'honorable ministre des Finances, il leur en coûte toujours assez pour qu'ils aient le droit de l'emporter chez eux.

M. MONTAGUE : Comment établir qu'un chasseur a bien tué lui-même le gibier qu'il emporte ?

M. ELLIS : Par les gardes-chasse de l'endroit.

M. MONTAGUE : C'est très bien, mais un homme arrive sur le terrain de chasse——

Le MINISTRE DES FINANCES : Il doit d'abord s'être muni d'une patente.

M. MONTAGUE : Mais cette patente ne lui fait rien tuer ; il peut bien acheter un chevreuil et éluder complètement la loi.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je veux pourvoir à ce qu'on ne puisse exporter de chevreuil que de certains endroits déterminés ; là, il faudra montrer la patente provinciale et établir régulièrement son droit de tuer et d'exporter du chevreuil. Quant au nombre de chevreuils qu'un chasseur aura droit d'exporter, ce sera celui que reconnaît non pas la province de Québec, mais la province de l'Ontario, savoir : deux chevreuils pour chaque patente. L'exportation du chevreuil, de certains points déterminés, ainsi que l'exhibition de la patente, est chose à quoi il faut pourvoir. Comme c'est aux législatures provinciales qu'il appartient d'accorder ces patentes, elles doivent en limiter le nombre, si elles trouvent qu'il se tue trop de chevreuils. Quant à nous, nous n'accordons pas de permis de chasser ; tout ce que nous voulons, c'est de mettre tout chasseur qui en a un, à même d'emporter deux chevreuils qu'il aura tués.

M. MONTAGUE : Aucune province ne réduira le nombre des patentes en vue d'empêcher qu'il se tue du chevreuil. Aucune province ne dira à tel ou tel : " vous devriez prendre une patente " et à tel ou tel autre qui se présentera ensuite : " vous ne pouvez en prendre ".

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les provinces peuvent limiter le nombre de chevreuils qu'on aura le droit de tuer, ou limiter la saison de la chasse.

M. MONTAGUE : Elles ont tout fait, et par conséquent elles ne peuvent faire mieux

pour la protection du gibier. Je suis heureux de leur rendre ce témoignage, comme je le suis toujours, à l'occasion sans m'occuper que ce soit un gouvernement libéral qui préside à leurs destinées. Elles ont fait absolument de leur mieux pour empêcher ce que ce bill tend à encourager. Comment prouver qu'un chevreuil a été tué par tel ou tel chasseur ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le Gouverneur en conseil peut établir des moyens de preuve.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Des moyens auxquels le chasseur devra se conformer pour établir que c'est bien lui qui a tué le chevreuil.

M. MONTAGUE : Quelle que soit la faveur qu'on accorde à ce bill, je dis qu'il a pour objet de défaire les nœuds que les provinces ont formés. Quelle province eût jamais songé à pareille loi ?

M. ELLIS : Le Nouveau-Brunswick la désire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Québec la demande.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre ne dira pas que Québec désire cela.

Le MINISTRE DES DOUANES : Mon honorable ami (M. Champagne) dit qui oui. La province a dépensé une forte somme d'argent pour faire une exhibition à New-York l'an dernier, et elle est désireuse de l'obtenir. Les chemins de fer y ont intérêt parce que ces gens voyagent. Il se dépense beaucoup d'argent partout où ils vont. Si vous diminuez cette protection, ce serait différent. Mais le gouvernement peut faire tous les règlements qu'il lui plaît, et il peut suspendre l'effet de tous les permis s'il le croit nécessaire. Tout ce que propose ce bill, c'est de permettre au chasseur qui tue un chevreuil de l'apporter chez lui. Nous pouvons faire des règlements en vertu de cette loi. Ainsi, nous pourrions exiger du sportsman la production de son permis ; nous pourrions restreindre à certains ports le droit d'exporter le gibier, et quand un chevreuil serait exporté à l'un de ces ports les percepteurs des autres ports pourraient être avertis que le porteur d'un semblable permis a fait cette exportation. Cela empêcherait le chasseur d'exporter plus de gibier qu'il n'a le droit d'en tuer en l'expédiant par différents ports.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre (M. Paterson) doit voir que ma prétention n'est pas déraisonnable. Rien au monde n'empêche que ce bill ne soit envoyé au secrétaire général de la province de l'Ontario, lequel consulterait immédiatement la commission de la province, concernant le poisson et le gibier. Il y a pleinement du temps, et le bill peut rester en suspens quelques jours. S'il ne renferme rien qui soit contraire à l'esprit des lois protectrices du gibier de la province de l'Ontario, pourquoi ne serait-il pas soumis à cette commission pour obtenir son opinion ? S'il s'agit d'intérêts contraires de la province de l'Ontario et de la province de Québec, qu'on permette à celles-ci de discuter la chose. Je prétends que, tout en devant accorder sa parfaite attention aux amateur de sport de la province de Québec, le ministre devrait avoir le même égard pour les amateurs de sport et les autorités cynégétiques de la province de l'Ontario. Si à leur avis ce bill est préjudiciable aux lois concernant le gibier de la province, je ne crois pas qu'on doive le laisser adopter en cette Chambre.

M. QUINN : Le ministre devrait, ce me semble, suivre le conseil du député de Haldimand (M. Montague). Le ministre déclare qu'avis de ce bill a été donné dans les journaux, mais je suis absolument sûr que nos sociétés protectrices du gibier de la province de Québec n'en ont rien su, et j'aimerais que ce bill fût réservé et soumis à leur considération. Nous avons à Montréal plusieurs sociétés qui s'intéressent beaucoup à la protection du gibier, et je suis convaincu que leur avis serait contraire à ce bill. Le ministre dit que ce bill permet simplement à un sportsman des Etats-Unis d'emporter chez lui le gibier qu'il tue. Le bill ne renferme pas de restriction semblable. Il permet l'exportation du gibier tué par un chasseur, et d'après le bill il n'est pas nécessaire que celui qui exporte ce gibier soit le chasseur qui l'a tué. Il n'est pas même nécessaire que ce chasseur soit un américain venu au Canada pour faire la chasse. Il peut exporter du gibier acheté d'un chasseur quelconque. Du moment que cette permission existe il serait impossible en vertu de la loi d'empêcher d'emporter le gibier qui pourrait avoir été acheté au Canada.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce bill ne donne pas la permission d'exporter, mais simplement le pouvoir de faire des règlements.

M. QUINN : Comment ! Voici ce que dit le bill :

(s) Pour régler le nombre des chevreuils et parties d'iceux qui pourront être exportés en toute année, lorsque ces chevreuils seront tués, en vertu des privilèges provinciaux ou territoriaux au Canada, par toute personne faisant la chasse en amateur.

M. CLANCY : J'ai un vif souvenir d'une ardente discussion qui a eu lieu à la législature de l'Ontario au sujet de cette question concernant la protection du gibier. Je me rappelle qu'on s'appuyait beaucoup sur le fait que l'exportation du gibier n'était pas permise. Et en vertu de la loi de l'Ontario toute personne tuant même le nombre limité de deux chevreuils n'a pas la permission de vendre le produit de sa chasse à son voisin, l'intention de la loi étant que seul celui qui l'a tué, devrait faire usage du gibier. Dans ce cas, si vous ouvrez la porte à l'exportation ce sera très dangereux.

M. MONTAGUE : En vertu de cette loi, un homme pourrait acheter le gibier pour l'exporter.

M. CLANCY : Mais il ne peut pas l'acheter en vertu de la loi de l'Ontario, à moins, naturellement, d'éluder la loi. L'honorable monsieur Gibson s'intéresse beaucoup à cette matière. Il est bien au fait des opinions des amateurs de sport à cet égard. Je crois donc que le ministre devrait laisser le bill en suspens jusqu'à ce qu'il ait été soumis à M. Gibson pour que celui-ci l'examine.

Le MINISTRE DES DOUANES : Avis de ce bill a été publié dans le "Star" et dans la "Gazette" de Montréal, ainsi que dans le "Mail and Empire," je crois, et la chose a été discutée depuis le 27 mai. S'il y avait des objections à ce bill, il est certain que ces objections m'auraient été faites avant aujourd'hui.

M. MONTAGUE : Quelle raison a-t-on de s'opposer à ce que le bill reste en suspens ?

Le MINISTRE DES DOUANES : La chose n'est pas nécessaire.

M. MONTAGUE : Mon avis ne comporte aucun danger, mais il en est autrement de l'avis du ministre.

Le MINISTRE DES DOUANES : Quelle danger mon avis peut-il comporter ?

M. MONTAGUE : Vous pouvez heurter les vœux de la province de l'Ontario, laquelle est fortement favorable à la protection du gibier.

Le MINISTRE DES DOUANES : La province de l'Ontario a la chose entièrement entre les mains. Elle peut ne pas émettre de permis et ne pas laisser tuer un seul chevreuil, si elle le veut.

M. ROSS ROBERTSON : Il me semble que la proposition de l'honorable député de Haldimand est très raisonnable. J'ai lu les journaux de Toronto et ceux de la province de l'Ontario assez régulièrement depuis un mois ou deux, et je n'ai jamais vu d'avis concernant cette proposition du ministre des Douanes. Parlant au sujet du bill, le ministre dit que c'est pour l'avantage des Américains qu'on place ceux-ci sur le même pied que les Canadiens qui chassent le chevreuil, et qu'on leur permet d'exporter le produit de leur chasse. Mais cet amendement proposé déclare clairement que le chevreuil peut être exporté lorsqu'il a été tué par tout chasseur amateur de sport en vertu d'un privilège provincial ou territorial au Canada. Il me semble que cet amendement a été suggéré par ceux qui peut-être ont des troupeaux de chevreuils. On croirait certainement qu'il a pour but d'encourager les Canadiens à alimenter de venaison le marché américain, et nullement de servir les fins du sport.

M. MONTAGUE : S'il lit l'article, le ministre verra que la disposition n'est nullement restreinte aux étrangers. A présent, nul ne peut exporter un chevreuil, qu'il soit étranger ou Canadien. Cette disposition a pour but de protéger notre gibier. En vertu de cette disposition le ministre s'autorise à dire qu'un citoyen des Etats-Unis venant tuer deux chevreuils, ou tout nombre quelconque qu'il peut légalement tuer, pourra les emporter chez lui. Il dit également qu'un Canadien peut exporter le chevreuil qu'il tue. Nonobstant l'avis de ses partisans qui se sont prononcés en sa faveur et les opinions de la presse que ses amis ont recueillies pour lui, je prétends que par cette disposition le ministre sape tout ce que la protection du gibier a d'efficace dans la province de l'Ontario.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il n'est que juste de dire que parmi les différents extraits de journaux que je possède il existe un article du "Telegram" de Toronto en date du 17 mai qui n'est pas favorable à la mesure. C'est le seul, je crois. On pourra me corriger si je me trompe, mais je crois avoir au bureau une lettre de l'honorable M. Gibson, membre du gouvernement, dans laquelle il déclare ne pas s'opposer à la mesure. Mais je ne désire pas me servir de cela ce soir, vu que je ne suis pas positif ; et je suis disposé à suspendre la troisième lecture du bill afin que j'aie le temps de voir si je possède cette lettre.

J'ai cru qu'il valait mieux régler la chose, comme dans le cas de tant d'autres sujets, en confiant le pouvoir d'agir à cet égard au conseil exécutif. Alors, si jamais les gouvernements provinciaux représentaient qu'il leur plairait de voir interdire de nouveau l'exportation du gibier, il suffirait de révoquer simplement l'arrêté ministériel, ce qui pourrait se faire en tout temps, sans qu'on ait à attendre la réunion du parlement pour agir. Je ne puis comprendre où il se trouve du danger. Le bill n'énonce pas tout, car nous nous proposons de faire des règlements par arrêté ministériel, et ainsi ce sera seulement l'amateur de sport de bonne foi, porteur d'un permis, qui sera autorisé à emporter chez lui le chevreuil qu'il aura tué. Les journaux que je possède démontrent que les provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de Québec et de l'Ontario favorisent toutes la mesure.

M. MONTAGUE : Malgré tout mon désir de voir le bill avancer, s'il est répréhensible, je ne me sens pas porté à accepter le conseil de le laisser sortir de la phase de l'examen en comité, pour que son adoption soit proposée en troisième délibération, phase où le débat est très restreint. Je prétends, ou que l'honorable ministre est très ingénieux, ou qu'il ne comprend pas clairement l'effet de son bill. Il y a deux classes de gens qui se trouvent concernées. D'abord, il y a ceux qui désirent encourager l'exportation du chevreuil pour leur bénéfice ; ensuite, ceux qui veulent restreindre le massacre du cerf de toute manière possible, si ce n'est quand à

des fins d sport légitime. Ce bill est dans l'intérêt de celui qui veut faire de l'argent par l'exploitation du gibier.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, non.

M. MONTAGUE : Qu'est la loi concernant le gibier ? La protection du gibier est en partie confiée aux autorités provinciales et en partie à ce parlement. Les autorités provinciales peuvent faire des règlements déterminant le nombre de chevreuils qu'on peut tuer, l'overture de la saison et l'exposition de ces chevreuils sur le marché public, et cette Chambre peut décider relativemnt à l'exportation de cs chevreuils. L'honorable ministre est allé plus loin qu'il ne l'a fait en expliquant le bill.

Le MINISTRE DES DOUANES : Dans quel sens ?

M. MONTAGUE : L'honorable ministre a déclaré qu'on avait l'intention de permettre aux amateurs de sport étrangers d'emporter leurs chevreuils chez eux, et les paroles du ministre des Finances étaient dans le même sens. Cependant, le bill lui-même, comme l'a fait remarquer l'honorable député de Toronto-est (M. Ross Robertson), permet à tous ceux qui tuent des chevreuils dans la province de l'Ontario de les exporter.

Le MINISTRE DES DOUANES : Si l'honorable député ne croit pas que le conseil exécutif fasse ce que je dis que je me propose de recommander, il exigera naturellement, alors, que le bill soit rédigé de manière qu'il contienne toutes les dispositions que comprendrait l'arrêté ministériel. Mais je crois que la meilleure manière de procéder est par arrêté ministériel, afin que s'il résulte quelque mal des dispositions adoptées on puisse y mettre un terme immédiatement en annulant cet arrêté. En adoptant les règlements, le conseil exécutif pourvoit à ce que l'honorable député veut voir arrêter. L'exportation des chevreuils sera restreinte à celle faite par les amateurs de sport étrangers porteurs d'un permis les autorisant à chasser le chevreuil, et l'exportation sera limitée à deux chevreuils et à certaines espèces de chasse spécifiées. L'objet consiste seulement à accorder aux Américains ou aux Anglais, ou à tout autre étranger venant ici chasser le chevreuil en vertu d'un permis provincial, le privilège d'emporter chez lui la peau et les bois du gibier tué, choses dont l'exportation est interdite maintenant. On prend toutes les précautions requises pour empêcher qu'on ne se livre au sport pour faire de l'argent, et pour limiter le privilège uniquement aux amateurs de sport. Si un sportsman Américain se rend ici, et s'il paie son permis et fait des dépenses, il lui sera permis d'emporter chez lui le produit de sa chasse. Les règlements seront rendus aussi rigoureux que possible, et l'avantage de l'arrêté ministériel consiste dans le fait que les règlements qu'il établira pourront être immédiatement révisés dans le cas où on les trouverait défectueux sous un rapport ou sous un autre.

M. CLANCY : En vertu de la loi un Canadien est limité à deux chevreuils, et un Américain n'a pas le droit d'emporter de chevreuils, et ainsi l'une des restrictions équivaut à l'autre. Un Canadien ne peut vendre à son voisin le produit de sa chasse, et le motif de cette disposition est d'écarter tout mobile portant à faire tuer plus de deux chevreuils. Les législatures provinciales n'ont pas le pouvoir d'empêcher l'exportation du gibier.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Maintenant qu'il y a abondance de chevreuils, on veut inviter les amateurs de sport étrangers à venir faire la chasse.

M. CLANCY : Pas dans la province de l'Ontario.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Au Nouveau-Brunswick.

M. CLANCY : Si l'honorable ministre veut limiter l'application de ce bill au Nouveau-Brunswick, je n'ai rien à redire.

M. FRASER (Guysborough) : Si je comprends bien, nous sommes tenus tout comme les Américains d'obtenir un permis pour être autorisés à chasser le cerf dans l'Ontario ou dans toute autre province. Nous ne pouvons tuer plus de deux cerfs. et seulement pour notre propre usage. Nous ne pouvons les vendre.

M. MONTAGUE : On peut les vendre sur le marché public du 1er au 15 novembre.

M. FRASER : Alors, l'argument de l'honorable ministre en souffre. Le chasseur venu de Etats-Unis, qui paie sa licence et dépense des centaines de dollars ici, ne devrait-il pas avoir la permission d'emporter pour son propre usage les deux chevreuils qu'il a tués, surtout si au Canada on peut vendre le produit de sa chasse à son voisin ?

M. MONTAGUE : L'honorable député perd de vue le point principal, savoir : si ce n'est pas encourager le massacre des chevreuils dans une plus grande mesure que d'en permettre l'exportation ?

M. FRASER : Il n'est pas un sportsman qui vienne ici de l'étranger par considération pour deux chevreuils.

M. MONTAGUE : Ce n'est pas ce que je dis.

M. FRASER : Alors, comment cette disposition encouragerait-elle le massacre des chevreuils ? La seule manière dont on pourrait encourager ce massacre serait de le rendre profitable. Mais il ne peut l'être en vertu de ce bill. On permet de tuer deux chevreuils seulement, et je crois pouvoir dire que ce n'est pas pour la chair des animaux qu'on désire emporter ceux-ci chez soi, mais c'est pour leurs bois.

M. CLANCY : Supposonc qu'ils n'en aient point.

M. FRASER : Peut-être que c'est l'espèce qu'on a dans l'Ontario. Dans cette province on tue souvent des veaux pour des chevreuils. Dans les provinces maritimes les animaux, comme les hommes, manifestent exactement ce qu'ils sont.

M. CLANCY : La daine porte-t-elle un bois dans la province de l'honorable député ?

M. FRASER : En vertu de notre loi on ne tue pas les daines.

M. CLANCY : On le peut durant la saison de la chasse.

M. FRASER : Si telle est la loi de l'Ontario, cette loi a besoin d'être amendée, car la grande protection du gibier exige qu'on défende de tuer les femelles. Un sportsman se rendrait ici pour faire la chasse d'abord, et ensuite pour avoir les bois. Si le sportsman obtient un permis et fait des dépenses ici, on devrait lui permettre d'emporter chez lui toute partie de l'animal qu'il désire.

M. QUINN : Il n'y a qu'une objection. L'objet d'une loi tendant à empêcher l'exportation des cerfs est de protéger le gibier. Non seulement les lois provinciales limitent le nombre des cerfs qu'on peut tuer, mais elles empêchent l'exportation d'une province à l'autre de ces chevreuils tués dans l'une d'elles. On ne peut dans l'Ontario envoyer un chevreuil à Québec, pas plus qu'au Nouveau-Brunswick on peut envoyer un baril de perdix à un ami de Québec. Mais le ministre des Douanes veut placer le sportsman américain sur un meilleur pied en lui permettant de se rendre dans l'une de nos provinces pour y faire la chasse, et d'emporter ensuite le chevreuil chez lui, bien qu'on ne puisse de Québec aller faire la chasse au chevreuil dans l'Ontario et emporter chez soi le gibier tué. Est-ce là l'intention ? Sinon, comment mon honorable ami va-t-il faire face à ce point ? Va-t-il forcer la législature provinciale à adopter une loi permettant aux amateurs de sport de Québec d'aller chasser le chevreuil au Nouveau-Brunswick pour emporter chez eux le gibier tué, ou d'aller tuer un chevreuil dans l'Ontario pour l'emporter dans Québec ? Ou va-t-il obliger la province de Québec d'adopter une loi de cette nature relativement aux amateurs de sport des autres provinces ? S'il ne le fait pas, il place les amateurs de sport américains sur un meilleur pied que ne le sont dans leur propre pays ceux du Canada.

M. FRASER : L'honorable député dit-il que chaque province interdit l'exportation du gibier tué ?

M. QUINN : Indubitablement.

M. FRASER : Je n'ai jamais entendu dire cela si ce n'est quant à la province du Manitoba où l'on défend l'exportation de la poule de prairie. Il n'en est pas ainsi dans les provinces maritimes.

M. FRASER (Guysborough).

M. COWAN : Dois-je comprendre, par les paroles de l'honorable député (M. Quinn), que nul gibier tué dans la province de l'Ontario ne peut être exporté dans une autre province ?

M. QUINN : J'ignore quelle est à cet égard la loi de l'Ontario concernant le gibier.

M. COWAN : D'après ce que j'ai compris, l'honorable député aurait dit que les lois des provinces concernant le gibier prohibent l'exportation de celui-ci dans les autres provinces. Si c'est là ce que l'honorable député a dit, il se trompe. On peut exporter du canard de l'Ontario aux Etats-Unis.

M. CLANCY : Peut-on exporter du chevreuil ?

M. BEATTIE : Peut-on exporter des cailles de l'Ontario ?

M. COWAN : Certainement.

M. BEATTIE : L'honorable député fait erreur.

M. COWAN : Je déclarerai à l'honorable député qu'il n'a pas lu les lois de l'Ontario concernant le gibier.

M. BEATTIE : Je suis membre de la société de protection des cailles, et je puis dire à l'honorable député que les cailles ne peuvent pas être exportées hors de la province.

M. MONTAGUE : Je ne me lève nullement pour m'occuper des détails de la loi de l'Ontario concernant le gibier. J'ignore un grand nombre de sujets, et j'ignore probablement plus celui-là que beaucoup d'autres. Mais je sais que les autorités provinciales ont pris le plus grand soin possible de protéger notre gibier. L'honorable député de Lincoln (M. Gibson) et l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), ainsi que d'autres de la province de l'Ontaro savent que la législature de l'Ontario a apporté le plus grand soin dans l'exécution de son désir d'entourer la destruction de notre gibier de toutes les restrictions possibles. Tout ce que je veux savoir, c'est si la loi qu'on propose diminuera ces sauvegardes.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non.

M. HENDERSON : Sans doute que oui.

M. MONTAGUE : Je préfère accepter l'avis des membres de la commission concernant le gibier de l'Ontario, plutôt que celui d'un représentant de Québec, qui siège près du ministre et presse l'adoption de ce bill. Je préfère accepter l'avis d'hommes qui ont apporté à la solution de la question le plus grand soin et le plus grand patriotisme, pour ce qui concerne leur province, ainsi que le plus grand souci du grand sport que les lois de l'Ontario cherchent à protéger. Tout ce que je demande à l'honorable ministre, c'est d'hésiter, c'est-à-dire d'attendre trois jours, d'attendre deux jours.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il a déclaré qu'il était disposé à la faire. Il en suspendra la troisième lecture.

M. MONTAGUE : Mais l'honorable ministre (sir Louis Davies) sait que lors de la troisième lecture le débat est restreint. Y a-t-il une raison pour laquelle nous devrions hésiter lors de la troisième lecture qui ne doive également nous faire hésiter maintenant ? A moins de sinistres motifs dont je ne suppose pas l'existence, car je connais trop bien l'honorable ministre pour l'en suspecter, il ne peut y avoir de raison pour que ce bill ne soit pas suspendu à cette phase-ci. Il peut se faire que ce que je dis ou ce qu'ont dit les honorables membres de la gauche n'ait eu aucune importance. Nous ne prétendons pas à la connaissance détaillée du sujet, mais nous demandons au ministre des Douanes, avant de le voir adopter cette mesure radicale, de consulter les personnes en question de l'Ontario, lesquelles possèdent des connaissances spéciales en cette matière, lesquelles sont payées pour protéger notre gibier, et lesquelles ont fait à grands frais des règlements à cette fin. Et malgré l'éloquence de l'honorable député de Guysborough (M. Fraser), je demande au ministre de consulter ces gens-là avant d'abaisser les barrières qu'il se propose d'enlever et qui constituent la principale protection du gibier de l'Ontario en vertu des règlements provinciaux.

M. McHUGH : Je ne crois pas que l'adoption de ce bill fasse de différence aux provinces, car elles pourront encore se protéger. Elles accordent maintenant un permis aux étrangers qui viennent y faire la chasse au chevreuil, moyennant le paiement d'un certain droit. S'il y vient un trop grand nombre de ces étrangers, les autorités provinciales peuvent refuser d'accorder un plus grand nombre de permis, si ce n'est aux personnes résidant dans la province. Mais tant qu'elles accorderont des permis pour faire la chasse au chevreuil ,on devra reconnaître aux personnes qui paient ce privilège le droit d'emporter le produit de leur chasse.

M. HENDERSON : Il me semble que nous avons perdu de vue un point très pertinent dans la discussion. Je voudrais savoir du ministre s'il a considéré la question de savoir si la province de l'Ontario a adopté des lois prohibant l'exportation du chevreuil ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Comment l'aurait-elle pu ?

M. HENDERSON : Très facilement, je crois. Ils ont prohibé l'exportation des billes de bois.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ils n'en prohibent pas l'exportation.

M. HENDERSON : Ils la prohibent absolument. Ils prétendent que les billes de bois coupées sur certains terrains ne devraient pas être exportées. Ils permettent aux porteurs de licences américains de couper le bois, puis ils les empêchent de l'exporter.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est là une des conditions de la licence.

M. HENDERSON : Ils peuvent inclure dans la loi de chasse qu'il ne sera pas permis d'exporter le chevreuil. Si le gouvernement d'Ontario a jugé à propos d'imposer une telle restriction, le gouvernement fédéral ne devrait pas usurper ses pouvoirs et chercher à faire disparaître les lois qu'il a établies pour la protection du gibier dans la province.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La province est propriétaire du bois, mais elle ne l'est pas du chevreuil.

M. HENDERSON : Dans ce cas qui est propriétaire du chevreuil ? La province en a la propriété de la même manière qu'elle a la propriété du bois de construction. Personne ne peut couper de bois sur les terres de la Couronne sans être muni d'un permis à cette fin, accordé par les autorités provinciales, et il faut aussi un permis pour faire la chasse au chevreuil. Je crois que si l'honorable ministre n'a pas fait faire une enquête sur la question de savoir si la législature d'Ontario a prohibé l'exportation du chevreuil, il devrait s'assurer de la chose avant d'adopter une loi qui pourrait être en conflit avec celle de la province.

Relativement à l'arrêté du conseil proposé, l'honorable ministre admet qu'il ne sera pas conçu dans des termes aussi étendus que le pouvoir qu'il demande à la Chambre de lui accorder. En justice pour la Chambre, il devrait limiter le pouvoir qu'il a pris. Pour ma part, je désapprouve ce système qui consiste à adopter des lois permettant d'administrer le pays au moyen d'arrêté en conseil. Dans la province de l'Ontario, nous avons dépassé les limites raisonnables sous ce rapport. Comme je l'ai déjà dit dans cette Chambre, au moyen de simples arrêtés du conseil, nous avons augmenté la dette de la province de plusieurs millions de dollars, et la législature de cette province n'a pu avoir aucun contrôle sur cette dépense, parce qu'elle a transporté tous ses pouvoirs au lieutenant-gouverneur en conseil. Je crois que le parlement devrait, autant que possible, conserver la direction absolue de toutes les dépenses, et dans toute la discussion qui a eu lieu ce soir, je n'ai pas entendu énoncer une raison suffisante pour justifier les membres de cette Chambre d'enlever ce pouvoir au parlement pour le placer entre les mains de l'exécutif. La province d'Ontario considère tellement la va-

leur de ses lois de chasse, que la législature hésiterait à permettre au gouvernement d'exercer une juridiction absolue à ce sujet.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La réglementation des détails dans des questions de cette nature est laissée au gouvernement qui se sert pour cela d'arrêté du conseil. et l'honorable ministre vient d'expliquer la nécessité comme les avantages qui résultent de ce système, et le bill a été rédigé de manière à ce que nous puissions le faire disparaître s'il était constaté que sa mise en vigueur peut avoir un mauvais effet. J'ai pris la parole dans le but de demander une faveur à mes honorables amis. Comme l'a expliqué l'honorable ministre des Douanes, cette question n'est pas nouvelle pour le peuple de ce pays, elle est discutée depuis des mois dans la presse et ailleurs. A part cela. nous avons eu l'avantage d'une longue discussion sur ce point dans la Chambre ; l'honorable ministre a déclaré de plus qu'il n'insisterait pas pour que cette mesure soit adoptée ce soir en troisième lecture. Vu ces raisons, j'espère donc que l'on ne s'opposera pas à l'adoption de ce bill en deuxième lecture.

M. MONTAGUE : Je suis toujours disposé à reconnaître que j'ai tort. Si j'avais lu les statuts d'Ontario il y a une demi-heure, je n'aurais pas parlé comme je l'ai fait. J'espère que l'honorable ministre comprend que je n'ai pas soulevé cette discussion dans le but de créer de l'embarras, mais simplement parce que je craignais de la part du ministre certaines restrictions qui pourraient être faites contre le désir de la province d'Ontario. Mais je constate que ce qu'il se propose de faire est prévu dans le statut :

Toute personne qui ne réside pas et qui n'a pas son domicile dans la province, et qui a obtenu un permis annuel en vertu des dispositions de l'article 4 de cet acte, et qui a payé l'honoraire exigé, pourra, autant que l'autorité de la législature de la province de l'Ontario le permet, avoir la liberté d'exporter de la province les deux chevreuils qu'il lui est permis de tuer en vertu des dispositions de cet acte.

Maintenant, je ne demande qu'une chose, c'est que lorsque les honorables membres de la droite s'apercevront qu'ils ont tort, ils aient comme moi le courage d'admettre leur erreur.

Le bill est rapporté.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 12.15 a.m. (mardi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, le 4 juillet 1899.

L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

PRIÈRE.

NOUVEAU BUDGET SUPPLEMENTAIRE.

M. FOSTER : Avant d'aborder l'ordre du jour, je voudrais savoir de l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) quand devront être soumises les nouvelles estimations supplémentaires.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Ces dernières sont en bonne voie de progrès, mais je ne puis dire à l'honorable député le jour auquel elles seront soumises. Je vais faire tout en mon pouvoir pour qu'elles soient soumises aussitôt que possible.

M. FOSTER : Les journaux qui sont censés être dans le secret des dieux déclarent que ces estimations supplémentaires s'élèveront à sept millions. La cession tire à sa fin, et c'est vraiment abuser de la Chambre que de soumettre un montant aussi considérable d'estimations supplémentaires que celui-là, lorsqu'il est parfaitement impossible que la Chambre au complet puisse en prendre connaissance.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cet argument de mon honorable ami a certainement son importance. Je ne puis faire plus que de hâter leur préparation autant que possible. Cependant, elles sont très avancées et j'espère pouvoir bientôt dire à quelle date elles seront soumises. Mon honorable ami, le premier ministre (sir Wilfrid Laurier), a déclaré qu'il espérait pouvoir les déposer sur le bureau de la Chambre au commencement de cette semaine. C'est peut-être promettre un peu trop. Mais j'espère qu'avant la fin de la semaine, elles seront déposées sur le bureau de la Chambre.

TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 146) modifiant de nouveau l'acte concernant la commission géologique.—(M. Sifton).

Bill (n° 147) modifiant l'acte concernant le département de l'Intérieur.—(M. Sifton.)

Bill (n° 149) modifiant de nouveau l'acte des titres de bien-fonds, 1894.—(M. Sifton.)

Bill (n° 153) modifiant l'acte de 1894 relatif à la conservation du gibier dans les territoires non organisés.—(M. Sifton).

TERRES FEDERALES.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Je propose la troisième lecture du

bill (n° 148) modifiant de nouveau l'acte des terres fédérales.

M. DAVIN : Avant que ce bill soit lu une troisième fois, je voudrais demander à l'honorable ministre ce que le gouvernement entend faire durant la présente session relativement à une question sur laquelle j'ai appelé son attention au commencement de la présente session, savoir : la dette contractée pour grains de semence, les obligations qui existent sur les terrains à ce sujet, et les dettes garanties par billets. Je crois aussi avoir appelé son attention sur une requête qui lui a été adressée par certaines personnes demeurant près de Régina, au sujet de certains terrains qui sont aux noms de différents propriétaires qui tous ont quitté le pays : nous avons donc là des terrains sans occupants et sur lesquels personne ne peut cependant s'établir.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je dois dire en réponse à l'honorable député que j'ai bien peur de ne pas être capable de m'occuper durant la présente session des obligations contractées pour l'achat de grains de semence. Je comprends parfaitement l'importance de cette question, et j'ai pris note des remarques faites à ce sujet par l'honorable député et par d'autres membres de la Chambre ; mais il m'a été impossible jusqu'ici de prendre une décision sur la ligne de conduite à adopter pour fournir quelques renseignements à la Chambre. Cependant, je crois pouvoir promettre à l'honorable député que je m'occuperai de la chose à la prochaine session. Aussitôt que les travaux de la présente session seront terminés, je m'occuperai de la chose. Relativement à l'autre question soulevée par l'honorable député, je comprends qu'il veut faire allusion aux terrains qui ont été colonisés sous les auspices de la Compagnie de colonisation du Canada et autres.

M. DAVIN : Non, je veux parler des terrains situés aux alentours des villes, comme Régina. L'honorable ministre doit avoir reçu une pétition signée par un certain nombre de citoyens qui demeurent dans la ville de Régina et aux alentours relativement aux terrains. Il s'agit de lopins de terres qui ont été concédés, sur lesquels certaines améliorations ont été faites mais dont les propriétaires son maintenant disparus.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : N'y aurait-il pas moyen d'annuler ces permis ? N'importe qui peut faire annuler ces permis.

M. DAVIN : Je suis aussi de cet avis. Mais cela n'empêche pas que ces personnes ont adressé des requêtes à l'honorable ministre. J'ai écrit au dos de ces requêtes, que dans tous les cas de cette nature——

Le MINISTRE) DE L'INTERIEUR : Il doit y avoir autre chose que cela. Si une personne a pris un "homestead" sous l'empire de l'acte des terres fédérales, et qu'elle ne se soit pas conformée aux obligations, son permis peut être annulé. Il doit y avoir autre chose que cela.

M. DAVIN : Je crois que ces personnes sont sous l'impression que le ministère empêche que ces permis ne soient annulés.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne me souviens pas de la circonstance à laquelle a fait allusion l'honorable député. Un nombre considérable de pétitions a été reçu par le ministère de l'Intérieur et je ne voudrais pas prendre sur moi de déclarer qu'il n'y a pas eu une requête envoyée à ce sujet. Tout ce que je puis dire c'est que je vais faire faire les recherches voulues immédiatement. La règle est bien claire à ce sujet. Lorsqu'une personne prend un "homestead" sous l'empire de l'acte des terres fédérales et qu'il est en défaut, son permis d'occupation peut être annulé. Le seul moyen d'éviter que son permis d'occupation soit enlevé, c'est de s'adresser à moi directement, au moyen d'une demande spéciale, et s'il me donne des raisons suffisantes pour me faire croire que je dois remettre la chose et lui donner du délai, je lui accorde souvent cette faveur. Mais cela n'a lieu que dans certains cas particuliers et lorsqu'il existe des raisons toutes spéciales. Je ne sache pas qu'il existe de circonstance spéciales relativement à la question à laquelle a fait allusion l'honorable député.

M. DAVIN : Il y a là des personnes qui ont pris des terrains et obtenu leurs lettres patentes, puis sont disparues sans aucun espoir de retour ; comme on le croit, il s'agit là d'une affaire excessivement difficile à régler.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce sont bien ces personnes et non le gouvernement qui sont propriétaires du terrain.

M. DAVIN : Je comprends cela.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai pas plus le droit de m'occuper de ces terrains que j'ai le droit de prendre possession d'un emplacement sur la rue Sparks.

M. DAVIN : Je ne vois pas comment vous pourriez vous occupez de la chose.

M. FOSTER : J'avais cru comprendre que l'honorable ministre avait dit qu'aucune décision ne serait prise relativement à cette partie du bill qui traite de l'extinction des titres des métis dans les Territoires du Nord-Ouest, cette année.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne crois pas qu'il nous soit possible d'émettre de certificat ou de "scrip" cette année.

M. FOSTER : Dans ce cas, il est possible que nous puissions discuter de nouveau cette question, et dans l'intervalle, l'honorable ministre pourra peut-être en arriver à la conclusion qu'il est possible de trouver un moyen qui fera disparaître les difficultés dont nous avons tous reconnu l'existence hier soir.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La chose n'est pas impossible.

La motion est adoptée, et le bill est lu une troisième fois et adopté.

VENTE DE TERRAINS DESTINES AUX FINS SCOLAIRES.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Hier soir, lors du débat sur le bill soumis à la Chambre, l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) m'a demandé de lui donner certains renseignements relativement à la vente des terrains destinés aux fins scolaires. J'ai ici un état que j'ai fait préparer et dans lequel l'honorable député trouvera tous les renseignements demandés. L'étendue de terrains destinés aux fins scolaires vendus jusqu'au premier mai 1899, au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, est de 87,775.57-100 acres. La vente de ces terrains a rapporté une somme de $674,210.10. Le montant payé à compte, y compris les intérêts est de $569,029.99. L'honorable député peut voir par là que cet état corrobore les renseignements que j'ai donnés hier soir. Je croyais que le montant avait été en partie payé. Il est encore dû sur le capital une somme de $177,196.00. Il y a sans doute un montant considérable d'intérêt accru sur ces derniers paiements, lequel, je n'ai pas calculé parce que cela demanderait un travail considérable et contient une foule de détails. Il reste encore un certain montant d'intérêt dû. Je vais remettre à l'honorable député une copie de cet état.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

(En comité).

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Nous sommes actuellement dans la première semaine du nouvel exercice, et le service public pourrait bientôt avoir à souffrir si nous n'arrivions pas à une entente relativement aux subsides de l'année qui vient de commencer. Il est inutile pour moi de faire remarquer que bien que nous ayons fait certains progrès relativement aux estimations aucun bill des subsides n'a encore été voté. Nous avons pris connaissance en comité des subsides de toutes les estimations supplémentaires pour l'exercice qui s'est terminé vendredi dernier, et ces estimations ont été adoptées en dernière délibération.

Nous avons aussi discuté encore des subsides, et discuté en dernière épreuve, un nombre considérable d'item contenus dans le budget principal, mais tous ces crédits n'ont force et effet qu'une fois qu'ils se trouvent inclus dans le bill des subsides et qu'ils ont subi les différentes épreuves par lesquelles ce dernier doit passer avant d'être adopté définitivement. Nous voulons que cette dernière mesure soit prise aussi rapidement que possible, et nous voulons aussi que des mesures temporaires soient prises pour pourvoir aux subsides de l'exercice dans lequel nous venons d'entrer. Nous avons l'intention d'en arriver là, en ayant recours à ce que l'on appelle communément un crédit à compte.

J'ai eu une entrevue avec l'honorable député d'York (M. Foster), et il a été convenu entre nous que l'on voterait un dixième des estimations qui sont actuellement soumises au comité. Il existe des précédents pour justifier une telle conduite, et les honorables membres de cette Chambre les connaissent sans doute. Je proposerai donc une résolution demandant que la Chambre vote pour les besoins de Sa Majesté, un dixième des montants contenus dans les estimations qui n'ont pas été adoptées par le comité. Il est bien compris qu'en agissant ainsi, ni la Chambre ni le comité, n'engageront leur responsabilité relativement aux questions impliquées dans ces estimations, mais que tout ce qui les concerne pourra être discuté complètement lorsque ces item seront soumis au comité.

M. FOSTER : L'honorable ministre des Finances (M. Fielding) a raison de dire que j'ai conféré de cette question avec lui. L'opposition n'a pas l'intention de nuire au service public ou d'obliger les honorables membres de la droite à avoir recours à des moyens douteux pour trouver l'argent dont ils auraient besoin au cas où nous refuserions d'adopter ces estimations. Je sais que quand il s'agit de faire une bonne action, il ne faut pas la faire à demi, mais il existe encore une assez forte dose de nature humaine dans cette Chambre, et il en existe un peu chez les honorables membres de la gauche, et en donnant cette franche et prompte approbation à une mesure qui va permettre au gouvernement de continuer l'administration de la chose publique sans difficulté, je demande aux libéraux de comparer cette période avec une certaine période antérieure à la fin de l'exercice de 1896, alors qu'il était absolument certain que des mois après la fin de l'exercice, au moins un mois et peut-être plus devait s'écouler avant qu'aucun subside pût être obtenu du parlement et aucun crédit spécial voté, et lorsque le gouvernement de cette époque demanda à ce que un dixième des crédits fussent adoptés, afin que le service public n'eût rien à souffrir, les honorables membres de la droite déclarèrent de la manière la plus formelle que pas un cent ne serait accordé, et en effet pas un cent ne fut voté. Nous somme forts, nous voulons être généreux, et nous sommes convenus d'accepter la proposition que vient de faire le ministre des Finances. Il ne faut jamais oublier qu'il y a souvent des comparaisons instructives à faire.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Mon honorable ami (M. Foster), pourrait trouver un sujet de comparaison beaucoup plus convenable en 1891 qu'en 1896. L'honorable député doit se rappeler que la session de 1891 a duré durant les mois de mai, juin, juillet et août, et jusque dans le mois de septembre, et je ne crois pas me tromper en disant que ce n'est pas seulement un seul, mais bien deux crédits à compte que nous lui avons permis de faire adopter, durant les mois de juillet et août.

M. FOSTER : Vous étiez à cette époque encore au commencement de votre carrière.

Le PREMIER MINISTRE : J'applaudis à la générosité de l'honorable député, cependant je crois devoir lui faire remarquer qu'il me serait facile de lui prouver que sous ce rapport nous sommes encore en avant de lui.

La résolution est rapportée et lue une première et une deuxième fois.

VOIES ET MOYENS.

La Chambre se forme de nouveau en comité des voies et moyens.

(En comité.)

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose :

1o. Qu'il soit résolu, qu'afin d'assurer les subsides accordés à Sa Majesté, pour faire face à certaines dépenses du service public pour l'exercice finissant le 30 juin 1899, la somme de $2,522,054.44 soit accordée sur le fonds consolidé du revenu du Canada.

2o. Qu'il soit résolu, qu'afin d'assurer les subsides accordés à Sa Majesté par suite de certaines dépenses du service public pour l'exercice finissant le 30 juin 1900, la somme de $6,978,585.72 soit accordée sur le fonds consolidé du revenu du Canada.

Résolutions à rapporter.

Les résolutions sont lues une première et deuxième fois et adoptées.

BILL DES SUBSIDES.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je demande la permission de soumettre le bill (n° 169) à l'effet d'accorder certaines sommes d'argent à Sa Majesté afin de faire face à certaines dépenses du service public pour les exercices finissant respectivement le 30 juin 1899 et le 30 juin 1900, et pour d'autres fins concernant le service public.

La motion est adoptée et le bill est lu une première fois.

Le MINISTRE DES FINANCES : Lorsque j'ai proposé mes résolutions en comité, j'ai oublié de déclarer que relativement à l'item des pensions, nous avions pris la moitié et non un dixième du montant, parce que ces pensions sont payables semi-annuellement.

REPRESENTATION A LA CHAMBRE DES COMMUNES.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de M. Mulock dans laquelle il propose la deuxième lecture du bill (n° 126) concernant la représentation à la Chambre des communes.

M. l'ORATEUR : C'est l'honorable député de Victoria (M. Prior) qui a la parole.

Sir CHARLES TUPPER : Il était convenu que mon honorable ami d'York-ouest (M. Wallace) aurait la parole lorsque le débat serait repris sur cette question.

M. l'ORATEUR : C'est l'honorable député de Victoria (M. Prior) qui a proposé l'ajournement du débat et par conséquent c'est lui qui a la parole, à moins qu'il ne juge à propos de céder sa place à un autre député. Quant à ce qui concerne l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace), régulièrement parlant, il a déjà pris la parole sur cette question, parce qu'il a proposé un amendement à la motion, qui a été rejeté, et l'honorable député a par conséquent perdu par le fait même son droit de parler de nouveau sur cette question. S'il veut de nouveau adresser la parole à la Chambre il doit obtenir le consentement unanime de cette dernière.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Nous allons lui donner ce consentement en retour de la générosité dont viennent de faire preuve les honorables membres de la gauche.

M. FOSTER : La faveur que vous nous faites là est bien faible, si on la compare à la somme d'argent considérable que nous venons de vous donner.

M. WALLACE (York-ouest) : Je remercie les honorables membres de la droite de la faveur qu'ils me font en me permettant de prendre la parole de nouveau sur cette question. Je ferai immédiatement remarquer quelle a été l'attitude du premier ministre et de ceux qui favorisent l'adoption de ce bill de redistribution devant la Chambre. Le premier ministre qui fait généralement preuve de tant d'amabilité dans cette Chambre, a apparemment perdu cette amabilité qui le caractérise lorsque ce bill a été discuté dans une circonstance antérieure.

Le PREMIER MINISTRE : Oh ! non.

M. WALLACE : Oui. Le premier ministre était bien déterminé à forcer la Chambre a adopter ce bill et il voulait que le chef de l'opposition s'engageât à clore le débat la semaine prochaine, mais mon honorable ami (sir Charles Tupper) a carrément refusé de se rendre à cette demande. La proposition que l'honorable premier ministre a faite pour empêcher la discussion de cette importante mesure est étonnante, car jamais le parlement n'a été saisi d'un projet de loi plus important, surtout lorsqu'il s'agit de remanier, modifier, et boule-

verser cinquante-quatre districts électoraux dans la province de l'Ontario, au bon plaisir de l'administration.

Le premier ministre s'est servi d'un langage violent, voici quelques-unes de ses paroles :

Nous avons été témoins de tant de choses étranges ; nous avons vu prolonger le débat sur l'adresse durant quatre semaines on a accumulé redite sur redite. C'était là une tactique bien inconvenante. Dans chaque occasion, nous avons vu mettre des entraves à la marche des mesures du gouvernement.

Je crois assez bien exprimer l'opinion de la Chambre en disant que cette assertion est inexacte. Nous avons constaté lorsque le parlement s'est réuni que le gouvernement n'avait aucune mesure à présenter, et nous avions parfaitement le droit de discuter d'une manière générale les affaires du pays, au cours du débat sur l'adresse. Le premier ministre au lieu de nous blâmer, devrait nous remercier de l'avoir tiré d'un mauvais pas, car il se trouvait en face des Chambres, et le gouvernement n'était pas prêt à mettre à l'étude de projet ministériel. Il y a plus, M. l'Orateur, il refusait de se conformer aux demandes du parlement et de produire les documents dont la Chambre avait besoin pour étudier cette question.

Le bill n'a été présenté que le soixante-cinquième jour de la session, et la deuxième lecture n'a eu lieu que le quatre-vingt-treizième jour, et maintenant, au cent onzième jour de la session, c'est la troisième fois seulement que nous avons l'occasion de discuter cette mesure.

Lorsque le directeur général des Postes a proposé la deuxième lecture de ce projet de loi, j'ai été étonné, car c'est le bill le plus informe et le plus inconsidéré qui ait jamais été soumis à notre examen. J'ai surtout remarqué que ce bill,—et le directeur général des Postes a insisté sur ce point,—était une mesure de vengeance, que nous avions mal agi en 1882 et que le temps des représailles et de la revanche était arrivé.

Je me propose, M. l'Orateur, d'établir une comparaison entre le bill de remaniement de 1882, et le bill de gerrymander de 1899, et je crois pouvoir démontrer que celui-ci est une mesure injuste et déloyale, et est une injustice envers des douzaines de districts conservateurs, tandis que le bill de 1882, dans ses dispositions, et dans l'application qui en a été faite, était un équitable remaniement de la carte électorale.

M. McMULLEN : Vous ne démontrerez jamais cela ; vous ne l'avez jamais dit non plus.

M. WALLACE : Je le dis aujourd'hui et je vais essayer de le prouver malgré l'interruption acrimonieuse et inconvenante de l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen).

Lorsque l'honorable directeur général des Postes s'est levé pour exposer les motifs de ce bill, il a formellement refusé de fournir les renseignements qu'on lui demandait ; en m'apercevant que lui-même ne comprenait pas ce projet de loi, je me suis rappelé que cela était bien dans ses habitudes. Nous n'avons pas oublié sa proclamation : Je, William Mulock, décrète que le port des lettres envoyées à l'étranger sera moins élevé que le port des lettres circulant dans l'intérieur du pays."

Lorsqu'il s'aperçut qu'il n'avait pas le pouvoir de promulguer ce décret, il fit une autre bévue, ou plutôt il entassa bévue sur bévue, dans l'administration du département des Postes. Nous constatons qu'il a commis les mêmes bévues, en exposant les motifs de ce projet de loi.

Passons maintenant à l'honorable ministre des Douanes. Avec l'assurance et le manque de modestie qui le distinguent, de cette voix de sirène à vapeur, il dit à la Chambre qu'il va se borner à discuter le bill. Cependant, tous les députés qui l'ont entendu parler plusieurs heures durant, se rappellent qu'il a à peine fait allusion au bill.

Il a discuté le bill de 1882, et il a plusieurs fois dénaturé ce bill, ainsi qu'il a fait depuis 17 ans, et je suppose qu'il a fini par se convaincre qu'il avait raison. Je me rappelle qu'il y a déjà 13 ou 14 ans, dans une élection dans le comté d'Haldimand, je crois, revenant d'une assemblée, à une heure du matin, j'entendis celui qui était alors le député de Brant-sud (M. Paterson) faire le discours même qu'il a prononcé ici l'autre soir, s'épanchant dans le sein des électeurs et racontant le morcellement de ce comté, et disant comment les districts électoraux avaient été injustement remaniés.

Le ministre des Douanes parlant l'autre soir, de l'honorable chef de l'opposition, s'est exprimé comme suit :

Il n'a pas apporté au cours de ce débat un seul argument qui mérite l'attention.

Je crois, M. l'Orateur, que les deux côtés de la Chambre seront d'avis que le chef de l'opposition a prononcé un discours d'une logique inattaquable, il a fait une revue complète de cette question, et les membres de la gauche, après le plaidoyer de mon honorable ami (sir Charles Tupper), pouvaient très bien soumettre leur cause à l'opinion publique. Il a examiné l'aspect constitutionnel de la mesure, et nous n'avons pas entendu, depuis, un seul orateur ministériel, affirmer la constitutionnalité de ce bill et citer des précédents pour justifier leur attitude. Il a discuté la question à tous les points de vue, et a fait un discours habile et sans réplique. La raillerie du ministre des Douanes est aussi déplacée que peu sincère.

Le ministre des Douanes ajoute :

Comment ces messieurs eux-mêmes ont-ils préparé le bill de 1882? Ont-ils soumis la matière aux deux partis politiques? Non, ils se sont enfermés dans une pièce bien close, ils ont convoqué leurs meneurs et leurs courtiers électoraux de différents comtés, et là, ils se sont assis devant la carte électorale, ont morcelé les circonscriptions, pris un canton ici pour le placer là et ainsi de suite.

Et ainsi de suite—toujours la même redite. A quels hommes le parti conservateur a-t-il confié ce travail ? Si j'ai été bien renseigné, c'est l'honorable sir Mackenzie Bowell et l'honorable J. C. Aikens qui ont été chargés de cette besogne dans la province de l'Ontario. Ils n'ont fait que se conformer à la loi qui ordonnait la création de six districts électoraux, et remanier les comtés en prenant pour base la représentation suivant la population, quoi qu'en ait dit le directeur général des Postes.

M. McMULLEN : Oh ! oh !

M. WALLACE : Je ne permettrai pas qu'on tienne un pareil langage à l'égard de ces hommes qui ont occupé et occupent encore aujourd'hui, une place éminente dans l'estime du peuple canadien. Même les honorables messieurs de la droite ne prétendront pas que ces deux hommes descendraient à des bassesses.

M. McMULLEN : Oh, non, pas du tout.

M. WALLACE : M. l'Orateur, l'honorable député de Wellington-nord ne semble pas connaître la courtoisie qui doit être l'apanage des membres de cette Chambre, et je crois que, pour cette raison, nous devons l'excuser.

M. l'ORATEUR : J'espère que la Chambre observera les règlements et que les députés n'interrompront qu'après avoir obtenu la permission de celui qui a la parole.

M. WALLACE : Quel contraste il y a entre l'œuvre accomplie en 1882 par l'honorable sir Mackenzie Bowell, et l'honorable M. Aikens, et l'œuvre accomplie par les membres de la droite en 1899 ! Ne savons-nous pas, M. l'Orateur, que l'on a convoqué les meneurs électoraux, en 1899, pour avoir leur avis sur le bill dont la Chambre est saisie ? Ne savons-nous pas que le capitaine Sullivan est venu à Ottawa ?

M. BENNETT : Oui, oui,—il a passé une semaine ici.

M. WALLACE : Oui, il a passé une semaine ici afin d'aider ses amis à préparer ce bill. Ne savons-nous pas que Simeon Hewitt et d'autres meneurs sont ici, et les tribunaux ont déclaré depuis que ces deux entrepreneurs de gerrymanders sont des "out laws". Voilà les hommes qui étaient à Ottawa afin d'aider les honorables membres de la droite à remanier les comtés de l'Ontario. Je pense qu'ils se sont mis la tête sous le même bonnet que l'honorable ministre des Douanes, pour préparer ce gerrymander.

Le MINISTRE DES DOUANES : Quelles personnes étaient avec moi, d'après l'honorable député ?

M. WALLACE : Le capitaine Sullivan et Simeon Hewitt.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne connais pas le capitaine Sullivan. Je ne me rappelle pas avoir rencontré Simeon Hewitt, et je ne crois pas qu'il soit à Ottawa non plus.

M. WALLACE : Parfaitement. N'est-ce pas une chose remarquable que l'honorable ministre conte exactement la même histoire que John Dryden, dans Ontario-sud et McNish, dans Elgin-ouest. Il ne les connaît pas.—Oh ! l'innocente créature ! Il a cependant fait le tour du comté avec ces hommes, les assistant dans l'œuvre de corruption la plus éhontée dont le Canada——

Le MINISTRE DES DOUANES : Je rappelle l'honorable député aux règlements. Il a affirmé positivement que je m'étais consulté avec le capitaine Sullivan et Simeon Hewitt au sujet de ce bill, et a ajouté que nous marchions la main dans la main, et que nous avions mis nos têtes sous le même bonnet. J'ai nié catégoriquement cette assertion. L'honorable député n'a pas accepté ma dénégation, et il se trouve dans une étrange situation.

M. WALLACE : L'honorable ministre a-t-il le droit, M. l'Orateur, de faire un discours et de soulever en même temps une question d'ordre ?

M. l'ORATEUR : Je crois qu'il a droit de dire qu'il a fait une dénégation, laquelle l'honorable député doit accepter.

M. WALLACE : Je n'ai pas refusé d'accepter cette déclaration. Je ne l'ai pas contredite, j'ai simplement ajouté : N'est-ce pas une chose remarquable que l'honorable ministre des Douanes conte la même histoire, en termes semblables, que John Dryden, dans Ontario-sud et MacNish dans Elgin-ouest, lesquels ont dit aussi qu'ils n'avaient jamais su, jamais connu, que ces hommes avaient commis des actes de corruption sous leurs yeux.

M. FOSTER : Et tous étaient des libéraux.

M. WALLACE : Oui. C'est une chose remarquable, je ne le nierai pas, de voir que l'honorable ministre des Douanes est aussi innocent que les deux innocents oiseaux que j'ai mentionnés. M. Simeon Hewitt, qui demeure dans la même ville que lui, élevé à l'école du ministre des Douanes qui lui a enseigné ses tours de passe-passe et ses trucs politiques, M. Hewitt, dis-je, était à Ottawa, et le ministre des Douanes—nous acceptons sa déclaration sans réserve,—ne l'a pas vu et n'a pas même su qu'il était ici. Je crois que l'honorable ministre des Douanes pourrait répéter les mots de Preston : "Embrassez la machine pour moi."

Il est un autre sujet qui a provoqué l'éloquence du ministre des Douanes. Oui, il est devenu éloquent en parlant des assassins qui s'étaient associés avec l'honorable Mackenzie Bowell, et l'honorable J. C. Aikens pour essayer à assassiner qui ? Le brillant et gai James Trow, député de Perth-sud. Tous

ceux qui, parmi nous, faisaient partie de l'ancienne Chambre, ont connu le spirituel James Trow. Nous admirions tous son originalité et je crois que, en politique, il avait autant d'amis parmi les conservateurs que parmi les libéraux. Je ne connais pas un homme qui ait dit un mot désobligeant à l'adresse de James Trow. Cependant, l'honorable ministre des Douanes dit que nous avons tenté d'assassiner James Trow. Je relèverai l'assertion pour lui lancer à la face. L'ancien député de Perth-sud a trouvé des assassins, mais pas dans nos rangs, mais dans les rangs de ses amis politiques.

Permettez-moi de vous raconter l'histoire de cet assassinat. Le candidat conservateur dans Perth-sud disait : Il est inutile de faire la lutte à James Trow, car celui-ci nous écrase en citant les paroles de sir John Macdonald : "Nous espérons voir revenir Trow dans cette Chambre ; nous espérons revoir encore ici cette figure sympathique." Sir John aimait James Trow et il le disait en pleine Chambre. M. Trow,—et c'était de bonne guerre,—tirait le meilleur parti possible des paroles de sir John Macdonald et les conservateurs en vinrent à la conclusion qu'il était inutile de le combattre et le laissèrent élire.

Mais qu'arriva-t-il ensuite ? Dans une élection partielle, M. Trow fut défait par M. Pridham. Les chefs du parti libéral dans la Chambre,—et l'honorable ministre des Douanes par le rang qu'il occupe aujourd'hui semble former partie de cet état-major,—jetèrent M. Trow par dessus bord, et celui-ci pleura amèrement l'acte cruel de ses amis politiques. Au lieu de pousser le procès en invalidation de l'élection, on régla la cause à son insu, contrairement à ses vues, et M. Trow dut sortir de la vie publique qu'il aimait beaucoup. Il mourut, le cœur brisé par la conduite de ses amis politiques, sans avoir à se plaindre de ses adversaires. Voilà l'histoire de James Trow, et l'on n'a pas raison de dire, comme l'a fait l'honorable ministre des Douanes, qu'on a assassiné M. Trow en séparant de son comté un canton qui donnait une majorité libérale de quelques cents voix.

Quels sont les faits ? En 1878, la majorité de M. Trow avait été de 77 voix. Après l'acte de remaniement de 1882, nous en appelâmes au peuple. D'après le ministre des Douanes, c'est au moyen de cet acte que nous aurions assassiné M. Trow, en divisant et morcelant son comté. Mais qu'est-il arrivé ? Sa majorité qui était de 77 voix, en 1878, s'éleva à 179 voix après l'acte de remaniement de 1882. Cela ne ressemble pas beaucoup à un assassinat. Cela ne semble pas démontrer qu'on avait commis une injustice à l'égard de M. James Trow, n'est-ce pas ? J'aimerais à avoir du ministre des Douanes une réponse à cette question.

Parmi les autres personnes que nous aurions tenté d'assassiner, politiquement parlant, d'après le ministre des Douanes, se trouvaient Mills, Alexander Mackenzie, Joe Rymal et lui-même. Mais quelle est l'histoire de M. Mackenzie dans Lambton ? En 1878, le comté de Lambton formait un district électoral et M. Mackenzie y avait obtenu une majorité de 146 voix. Ses propres amis politiques le chassèrent de Lambton. Qu'avons-nous fait ? Nous divisâmes ce comté en deux districts électoraux, Lambton-est et Lambton-ouest. M. Mackenzie avait été, pendant plusieurs années, le député de Lambton, et il est à présumer qu'il aurait pu choisir l'un ou l'autre de ces deux districts électoraux, ou du moins on aurait dû le laisser libre de choisir, si ses amis politiques lui avaient été fidèles. Mais ils le jetèrent par dessus bord ; ils ne lui permirent pas d'être candidat dans l'une de ces circonscriptions électorales. Ils ne lui accordèrent pas la faveur que sa santé chancelante lui donnait droit d'espérer, mais ils le mirent de côté, et Lister fut élu dans une des divisions par 341 voix de majorité, et Fairbanks fut élu dans l'autre par 165 voix de majorité. Le comté avait été équitablement divisé, et la population de chacun des districts était assez grande pour lui permettre d'avoir un représentant ; et il n'y eut aucun gerrymander. Le remaniement avait été équitable et juste.

On mit M. Mackenzie en nomination à York-est où la majorité conservatrice à l'élection précédente avait été de 108. On en appela aux sentiments des électeurs. Voici, disait-on, le vieil homme d'Etat canadien, et il est du devoir de tous de mettre l'esprit de parti de côté et de l'envoyer à la Chambre des communes. Ce cri influença plusieurs conservateurs, et M. Mackenzie fut élu par le vote conservateur d'York-est. Et c'est là l'homme que d'après le ministre des Douanes, nous avons voulu assassiner. Qui a jamais tenté de l'assassiner ? Ses amis politiques.

Passons maintenant à Bothwell. M. Mills, aujourd'hui sénateur, y avait une majorité. Il y eut un remaniement de ce comté ; il fallait nécessairement changer les limites de quelques comtés, car Ontario avait droit à six nouveaux députés. Le principe que l'on a adopté, ainsi que je vais le démontrer, est celui de la représentation basée sur la population. En 1872, M. Mills fut élu par 592 voix de majorité ; en 1874, par 463 voix de majorité, en 1878, par 285 voix, et en 1882 par douze voix,—sa majorité allait toujours en diminuant, et cependant en 1882, Bothwell élut de nouveau M. Mills.

On nous dit ensuite que nous avons tenté d'assassiner Joe Rymal. Je crois que son successeur, l'honorable député de Wentworth et de Brant-nord (M. Somerville) est ici aujourd'hui et que dans l'élection de 1882, il a été élu par une majorité de 900 voix. J'aimerais savoir où est la preuve d'une tentative d'assassinat ?

Examinons le cas du ministre des Douanes. En 1874, la majorité de mon honorable ami, dans Brant-sud, fut de 444 voix : en 1878,

elle tomba à 198 voix, moins de la moitié de ce qu'elle était auparavant et après l'infâme gerrymander de 1882, elle fut de 174 voix ou 24 de moins que sa majorité précédente. M'appuyant sur ces faits, et c'est le seul moyen de juger de la situation, j'aimerais savoir où est l'infamie du gerrymander de 1882. Il est vrai que l'honorable ministre a obtenu une majorité plus forte que dans les élections suivantes, mais c'était le même comté, et ce n'est qu'en 1896 que les électeurs de Brant-sud s'aperçurent—les membres de cette Chambre le savaient depuis longtemps,—qu'il courait deux lièvres à la fois, le défirent par une majorité de 91 voix.

Voilà les faits au sujet de toutes les personnes que l'honorable ministre a mentionnées dans son discours, et que le parti conservateur aurait assassinées ou tenté d'assassiner. S'il y a eu assassinat, ce sont leurs propres amis politiques qui en sont coupables, ainsi que je l'ai démontré.

Le premier ministre, en présentant ce bill, le 19 mai dernier, nous a dit quelle était la base de ce projet de loi.

Nous croyons que l'opinion publique est favorable au principe que nous adoptons, à savoir que l'organisation municipale des comtés doit être la base de la représentation à la Chambre des communes.

Le directeur général des Postes, en proposant la deuxième lecture du bill, le 16 juin, s'est exprimé comme suit :

Nous avons proclamé, ici et ailleurs, que les limites des comtés devaient prévaloir et que pas un comté ne devait être divisé en deux ou plusieurs districts électoraux formés par le fractionnement d'autres comtés.

Et il ajoute cette phrase que j'aimerais l'entendre nous expliquer :

Si un comté n'est pas assez peuplé pour avoir droit à deux représentants, il devra n'en avoir qu'un, mais si sa population lui donne droit à plus d'un député, il en aura deux ou trois, suivant le cas. Lorsqu'une partie du comté se trouve détachée, pour les fins électorales, d'un district électoral, on devra l'annexer à un autre comté pour créer un collège électoral.

Où voit-on là le principe de l'organisation municipale des comtés ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce n'est pas un compte rendu exact.

M. WALLACE : J'ai écouté attentivement l'honorable ministre et ses paroles me paraissent fidèlement rapportées. Mais je serais heureux de le voir corriger ce compte rendu.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député désire-t-il que je fasse la correction maintenant.

M. WALLACE : Bien——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce que j'ai dit, c'est que si un comté était trop petit pour avoir le droit d'élire un député, le seul moyen était de l'annexer à un autre. Je ne sache pas que pareil cas se soit présenté.

M. FOTER : C'est ce qu'on a fait dans le cas du comté de Saint-Jean, N.-B., je suppose ?

M. WALLACE : Le ministre du Commerce s'exprima comme suit :

Nous avons maintenu les limites des comtés, comme nous l'avons dit.

Mais vous n'avez pas besoin de sortir des limites d'Ottawa, pour constater que ce principe a été violé. New-Edinburgh situé dans la municipalité d'Ottawa, forme partie du comté de Russell pour les fins de la représentation aux communes.

Prenez Carleton, le comté voisin. Malgré que le premier ministre ait dit : "Nous avons adopté un principe que l'opinion publique approuvera, à savoir que l'organisation municipale des comtés doit être respectée," que voyons-nous à Carleton ? Je n'y trouve moi-même rien à dire.

Le PREMIER MINISTRE : Écoutez ! écoutez !

M. WALLACE : Oui, je vais examiner ce point dans quelques instants. Je fais observer que ces messieurs ont commencé par énoncer un principe dont l'application devait être universelle, une règle sans exception. Et tout près d'Ottawa, nous voyons que les cantons de Fitzroy et Huntley, forment partie du comté de Lanark-sud, pour les fins de la représentation aux communes. Les limites des comtés ne sont pas respectées dans ce cas là, parce que cela ne fait pas l'affaire de ces messieurs, au point de vue politique.

Passons ensuite à Gloucester et Osgoode, dans le comté de Carleton,—ils sont annexés au comté de Russell pour les fins fédérales, et ces messieurs n'ont pas l'intention de les replacer dans le comté de Carleton; car il faudrait alors donner deux députés au comté de Carleton, vu sa population, et que ces députés seraient probablement conservateurs. Aussi, le comté de Carleton n'est pas remanié suivant le principe énoncé par le premier ministre, le directeur général des Postes, le ministre des Douanes, et tout autre membre de la gauche qui ont parlé sur la matière.

Prenez maintenant le comté d'Addington. J'ai la description de ce comté tel qu'il est pour les fins provinciales, et tel qu'il est pour les fins fédérales.

Pour le fédéral, il y a treize townships de Frontenac ajoutés à Addington et pour la législature provinciale, dix townships de Frontenac sont ajoutés à Addington. Si les frontières municipales doivent être respectées, si ce principe doit primer tous les autres—ce que je n'admets pas—que fait-on des limites des townships ? Les intérêts sont plus liés les uns aux autres dans les townships que dans les comtés, et s'il faut respecter les frontières des comtés, à plus forte raison doit-on respecter celles des townships.

Le gouvernement dira peut-être qu'il n'est pas responsable des actes de la législature provinciale, mais je prétends le contraire, car les deux gouvernements appartiennent au même parti politique, et ce gouvernement de l'Ontario est le bras droit du gouvernement fédéral, comme le disait l'honorable premier ministre il n'y a pas longtemps. Or, que fait la législature locale à propos des comtés ? Celui de Huron est divisé en trois. Pour Huron-sud, la loi dit :

Il comprendra les townships de Tuckersmith, Usborne, Stephen, Hay et Stanley, cette partie du township de Goderich, au sud de la ligne connue sous le nom de "cut line" et le chemin de Huron, la ville de Seaforth, et les villages de Beafield et Exeter.

"Une partie d'un township." Pour la partie est il est dit :

Cette partie du township de Hullett située à l'est du chemin appelé chemin Gravel, etc.

Pour la division ouest, c'est encore la même chose :

Colborne et cette partie du township de Hullett, à l'ouest du chemin Gravel et cette partie du township de Goderich, au nord du chemin de Huron et la "cut line", et le township de Goderich, etc.

On ne se contente pas de diviser les comtés, on divise les townships, les plus petites municipalités, et ici le gouvernement affecte de croire que les limites des comtés soit une chose sacrée à laquelle il ne faut pas toucher. Les limites des comtés doivent être respectées quand elles ne nuisent pas à la représentation basée sur la population. Mais ce dernier principe a été violé dans l'Ontario, bien qu'il eût été respecté par les conservateurs et tous les bills de redistribution qui ont été votés depuis la confédération, et quoi qu'en dise l'honorable directeur général des Postes, je vais démontrer qu'il est violé par le bill actuel. Le gouvernement actuel ne fait pas même semblant de le respecter et se contente de dire que les conservateurs ne l'ont pas appliqué non plus quand ils étaient au pouvoir.

Dans le comté de Brant aussi, on a divisé les townships :

La division de Brant-nord consistera de certains townships et de la partie nord du township de Brantford et de la ville de Paris. La division sud consistera du township de Burford, Oakland et de la partie sud du township de Brantford, et de la ville de Brantford.

Ils violent ici le principe sur lequel ils basent tout le bill actuel, qu'ils donnent comme la clef de voûte de toute leur politique, et qu'ils voudraient faire accepter par les électeurs. Dans Frontenac et Carleton, ils ont violé les limites des comtés, et dans Huron et Brant, ils ont violé les limites des townships.

Examinons maintenant le bill de redistribution de 1882, que le directeur général des Postes qualifie d'inique et qu'il donne comme la justification de celui-ci.

On n'a pas grand'chose à dire contre le bill de redistribution de 1882. Je crois que le directeur général des Postes a remporté la médaille à l'université de Toronto pour les mathématiques, et je lui demande d'analyser le calcul que je vais faire, pour le contredire s'il le peut.

Dans les élections de 1882, les majorités conservatrices dans les 53 comtés qui ont élu des conservateurs s'élevaient à 13,740, et les majorités dans les 39 comtés qui ont élu des libéraux s'élevaient à 9,561. La moyenne des majorités conservatrices était de 259, et la moyenne des majorités libérales, de 248. La majorité conservatrice est de 4,179 plus élevée que la majorité libérale, et la majorité des conservateurs dans la province était de 14. Si le surplus de 4,179 est divisé par 14, nous avons une moyenne de 298¼. Je crois que la plupart d'entre nous serions satisfaits d'avoir une majorité de 298, aux prochaines élections.

Le PREMIER MINISTRE : Ecoutez ! écoutez !

M. WALLACE : Je suppose que les partisans de l'honorable premier ministre vont aussi dire : Ecoutez ! écoutez !

M. McGREGOR : Et les vôtres ?

M. WALLACE : Je ne me plains pas. Je dis donc que nous avons là la preuve qu'en 1882, il n'y a pas eu de gerrymander, qu'il n'y a pas eu de redistribution injuste. Le directeur général des Postes prétend que nous avons massé les grits dans quelques comtés, et il cite quelques divisions à l'appui de sa prétention—Brant-nord, Brant-ouest, Elgin-ouest, Huron-sud, Middlesex-sud, Ontario-ouest, Oxford-nord et Oxford-sud. Ces huit divisions réunies comptent 176,000 âmes—soit une moyenne de 22,000, et l'unité de population pour 1882 était de 20,900. Cela est bien près du chiffre exact, quand on songe qu'en 1881, la population de Brant-nord était de 11,800 et celle d'Elgin-ouest, de 14,000, et qu'Oxford-nord avait beaucoup plus que l'unité, soit 25,300.

Mais le bill de redistribution répartit la population aussi également que possible, et la même chose a eu lieu dans les autres comtés. Bruce-ouest qui avait 24,000 a été diminué à 21,000 ; Elgin-ouest, 23,000 ; Huron-sud, 21,000 ; Middlesex-sud, 19,000 ; Ontario-ouest, 20,000 ; Oxford-nord, 24,000, et Oxford-sud, 24,000. Dans tous ces comtés on a appliqué le principe de la représentation basée sur la population. Le gouvernement prétend que les libéraux ont été parqués dans ces huit divisions, dont la population est de 176,000, tandis que Toronto, avec une population de 200,000 n'a que cinq députés—soit une moyenne de 40,000 par représentant. Voilà la différence dans la conduite des conservateurs à l'égard de leurs adversaires, comparée à celle des libéraux envers les conservateurs. Nous avons respecté le principe de la représentation basée sur la population dans ces huit divisions et eux l'ont complètement ignoré. Ils ont présenté un bill ne donnant que quatre députés à une population de 200,000,

et ils ont dû l'amender de manière à en donner cinq, ce qui est encore une injustice, puisque l'unité se trouve 40,000. Qu'on me cite un seul libéral dont la défaite soit attribuable au bill de 1882. Quelles sont les injustices commises pa rce bill ? Dans tous les comtés mentionnés par le ministre des Douanes des libéraux ont été élus à l'exception de Bruce-nord, je crois. Je ne me rappelle pas d'autres cas où la redistribution ait été défavorable au candidat libéral. Il est possible que les majorités des libéraux aient été réduites, comme l'ont été celles des conservateurs. Il est possible aussi qu'un député se soit trouvé dans une autre division que celle qu'il représentait comme l'honorable député de Grey-est qui s'est trouvé dans Grey-sud après la redistribution, mais je ne crains pas de dire que les conservateurs avaient autant à se plaindre de ce bill que les libéraux. Par exemple, nous avons réuni en une seule les deux divisions conservatrices de Cornwall et Stormont ; nous avons fait la même chose pour Niagara et Lincoln. Il n'y avait pas de raison pour conserver son représentant à Niagara, dont la population avait diminué, pendant que celle des comtés voisins avait augmenté. On lui avait conservé son représentant pour des raisons historiques probablement, mais le temps était venu de le faire disparaître, et bien que ce comté fut représenté par un conservateur, le gouvernement conservateur n'hésita pas à faire son devoir. Les conservateurs élisaient deux représentants pour Simcoe ; la population était considérablement augmenté et nous aurions pu faire trois divisions conservatrices, mais par la redistribution, les libéraux ont pu élire le troisième représentant—M. Cook. Mais depuis, mon honorable ami (M. Bennett) est devenu le représentant de Simcoe-est. Mais je parle de l'élection de 1882 et des résultats immédiats du bill de redistribution.

Prenons aussi le comté de Brant, une des divisions n'avait qu'une population de 11,-800, et l'autre, un peu plus que l'unité de 21,975. Par la redistribution, Brant-sud se trouva avec 20,482, et Brant-nord avec 17,-645, de sorte que justice fut rendue à ce comté. Dans le comté d'Elgin, une division avait 28,000 et l'autre, 14,000. Par la redistribution, Elgin-est eut 25,000 et Elgin-ouest, 23,000 au lieu de 14,200.

M. McMULLEN : Quand Elgin-ouest a-t-il eu une population de 14,000 ?

M. WALLACE : Au recensement de 1881.

M. McMULLEN : J'ai ici les chiffres et ils font voir que l'honorable député est dans l'erreur, la population d'Elgin-est était de 25,745 et celle d'Elgin-ouest de 23,480.

M. WALLACE : L'honorable député pourra parler quand j'aurai fini. En cherchant à me corriger il commet une sottise, comme toujours. Je dis que d'après le recensement de 1881, la population d'Elgin-ouest était de 14,214.

M. McMULLEN : Non ; elle était de 23,-480.

M. WALLACE : Et par la redistribution elle a été portée à 23,480. Les limites d'Elgin-ouest ont été changées et l'honorable député de Wellington-nord n'en sait rien. Il ferait mieux de se renseigner un peu, et ne pas chercher à mettre la Chambre sous une fausse impression.

La population de Lambton était de 42,600 au recensement de 1881. Par le bill de redistribution voté l'année suivante, Lambton-est a eu 21,700 et Lambton-ouest, 21,890. Il en est ainsi tout du long. Beaucoup de divisions ne furent pas touchées, et les limites des comtés ont été respectées. C'est une excellente chose, quand la représentation basée sur la populatoin n'en souffre pas, comme dans Glengarry, par exemple, qu'on laisse avec sa population de 22,200, Prescott, 22,-887. Dans la ville d'Ottawa, rien ne fut changé pour des raisons que nous connaissons tous. On avait commencé a agiter la question nationale, et vu que c'était une ville grandissante, on n'y toucha pas, bien qu'elle fut un peu au-dessus de la moyenne. Il fallait tenir compte de ce qui arriverait plus tard, et la population actuelle d'Ottawa justifie la conduite du gouvernement en 1882. Le comté de Carleton a été redistribué de manière à ce que sa population de 25,000 fût réduite à 19,000, ce qui est plus près de l'unité ; et aujourd'hui, elle a tant augmenté que l'action du gouvernement se trouve justifiée. Leeds-sud, avec sa population de 22,200 n'a pas été changé. Lanark-sud a subi quelques changements. Sa population de 20,000 a été réduite à 18,000, mais Lanark-nord qui n'avait que 13,900 a été porté à 19,855—chiffre très près de l'unité qui est de 20,900. Nous pouvions parcourir ainsi toute la liste, partout où la population le permettait, on a respecté les limites des comtés. Il y a 61 divisions électorales dans l'Ontario, qui ne s'écartent pas plus de 3,500 de l'unité soit en plus, soit en moins, et cette marge est bien raisonnable quand on songe qu'il faut respecter les limites des comtés autant que possible. Mais il y a un principe supérieur aux limites des comtés, c'est la représentation basée sur la population.

Perth-nord a une population de 34,000 ; Perth-sud était très près de l'unité et n'a pas été touché, tandis que Perth-nord a été réduit à 26,000. Le bill de 1892 a fait des changements aux endroits où la population les exigeait. Je voudrais bien savoir ce qu'il y a de si sacré dans les limites des comtés. L'honorable premier ministre a cité un discours de sir John Macdonald dans lequel, prétend-il, il se prononce en faveur des limités des comtés ; cependant, tout ce qu'il a cité de ce discours, nous amène à une toute autre conclusion.

Dans ce discours, sir John Macdonald parle de l'expérience qu'un homme acquiert avant d'entrer au parlement. Il commence par être conseiller municipal, puis maire et

préfet ; il arrive ici avec assez d'expérience des affaires municipales pour faire un représentant utile, et c'est un bon système.

Je me permettrai de demander à l'honorable premier ministre s'il a franchi toutes ces étapes. Je suis certain que sa réponse sera négative. Le ministre de la Marine et des Pêcheries, le ministre du Commerce ont-ils suivi la route indiquée par sir John Macdonald ? Je crois bien que non. Je ne vois donc pas l'à-propos de cette citation du premier ministre et il nous faudra nous en tenir aux limites des comtés quand même.

Il ne faut pas oublier que sir Oliver Mowat, le plus retors de tous les hommes politiques du parti libéral, a gerrymandé la province d'Ontaro pendant 20 ans. Je vais en donner un exemple. Il y avait un certain nombre de comtés contigus qui étaient à peu près également partagés entre les deux partis politiques, et sir Oliver Mowat conçut l'idée de créer un nouveau comté sous le nom de Dufferin. Il prit le township d'Amaranth, avec une majorité conservatrice de 212 : Melanchton, avec une majorité conservatrice de 125 ; Mono, avec une majorité conservatrice de 350 ; la ville de Shelburne, avec une majorité conservatrice de 100 ; Garafraxa, avec une majorité conservatrice de 201 ; Luther-est, qui était également divisé ; Orangeville, avec une majorité conservatrice de 150 ; Mulner, avec une majorité conservatrice de 250, soit une majorité conservatrice totale de 1,388. En créant ce château-fort conservateur il affaiblit les conservateurs dans tous les autres comtés environnants. Et ces comtés également partagés, politiquement, devinrent libéraux, après avoir perdu leurs townships conservateurs. A l'exception de Luther-est, où il y avait eu égalité de voix, toutes les localités de ce nouveau comté auraient donné de très fortes majorités conservatrices, et elles avaient été enlevées à d'autres comtés qui élisent des libéraux à la législature provinciale. On nous demande cependant de nous mettre à genoux devant ce principe du respect des limites des comtés, des comtés que sir Oliver Mowat a maniés et remaniés pendant 20 ans, quand cela faisait son affaire. Le gouvernement voudrait que nous respections des comtés formés aussi arbitrairement, mais je ne crois pas que le pays soit de cet avis.

Après avoir expliqué son bill l'autre jour, le directeur général des Postes plaisanta l'honorable député de Bruce-nord (M. McNeill) sur la perte probable de son comté, et s'est écrié : Grande est la puissance du gerrymander. Il peut bien parler ainsi si le gouvernement réussit à faire adopter ce bill. Mais je prétends que ce projet inique est inconstitutionnel, sans précédent et contraire à l'esprit de la constitution. Le chef de l'oppositon a démontré clairement qu'on n'a jamais cherché à modifier les divisions électorales en dehors des recensements décennaux, alors qu'on connaît au juste la population de chaque comté, et la loi pourvoit alors à une nouvelle redistribution.

La plus forte objection que je vois à ce bill, c'est qu'il ne tient pas compte de la situation actuelle. Le directeur général des Postes nous a expliqué que les juges n'auront pas à s'occuper de la population des comtés, ni des nombreux changements survenus depuis 1891. Le gouvernement lui-même n'en a pas tenu compte dans son bill, et on nous demande de voter une loi sur une situation qui n'existe pas. C'est la première fois qu'on voit une pareille chose. Nous comprendrions qu'on voulût apporter des changements dans le district de Rossland où la population a beaucoup augmenté, mais le gouvernement veut que nous fermions les yeux sur tout cela et que nous légiférions, comme si tout était comme il y a neuf ans. Je le défie de me montrer, dans aucun pays, un projet aussi arriéré, aussi absurde que cette tentative de remanier les divisions électorales dans l'intérêt du parti libéral.

Comme l'a fait remarquer le chef de l'opposition, le gouvernement propose ce bill parce qu'il a peur de retourner devant les divisions qui l'ont porté au pouvoir ; il a peur d'attendre un an ou deux, alors que le recensement aura été fait et qu'une nouvelle redistribution pourra avoir lieu légalement.

Une autre objection, c'est que ce bill introduirait des changements continuels dans la représentation. Si ce bill est voté, il créera un précédent, et tout nouveau gouvernement qui ne sera pas satisfait de la redistribution précédente, pourra faire les changements qui lui plairont. Il en résulterait des changements continuels très préjudiciables au pays. Le parlement serait justifiable de renvoyer ce bill à ses auteurs, jusqu'après le recensement, après avoir constaté quels sont les changements légaux et constitutionnels qu'il y a à faire.

Le chef de l'opposition a prouvé que le bill de 1882 n'était pas injuste, et je vais répéter les chiffres qu'il a donnés pour Ontario. Aux élections générales de 1896, il a été donné 191,052 votes conservateurs et 43 députés conservateurs ont été élus ; il y a eu 166,335 votes libéraux et il y a eu 44 députés libéraux élus. Cela indique-t-il qu'il y a un gerrymander dans cette province ? C'est plutôt une preuve que comme toujours, le parti conservateur a été trop généreux pour ses adversaires.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Quelques VOIX : Oh !

M. WALLACE : En 1896, il s'est donné 413,000 votes conservateurs dans tout le Canada, et 397,114 votes libéraux, soit une majorité conservatrice de 16,000 votes. Cependant les libéraux sont au pouvoir et les conservateurs dans l'opposition. Encore une fois cela prouve-t-il qu'il y a eu un gerrymander en 1882, ou que les élections se

sont faites dans des conditions injustes pour les libéraux ? Je considère plutôt que c'est une preuve évidente du contraire.

Le PREMIER MINISTRE : Tout le monde devrait être mécontent de cette loi. *Nous n'en voulons pas et l'honorable* député prétend que les conservateurs n'en veulent pas non plus.

M. WALLACE : Je dis que quand une loi donne plus que justice au parti libéral, ce dernier n'a pas le droit de se plaindre.

Le PREMIER MINISTRE : Mais nous nous en plaignons. Nous ne voulons rien de *plus que justice.*

M. WALLACE : Mais le parti libéral qui avait plus que sa part n'était pas satisfait ; il veut avoir tout le pays. Il lui faut un gerrymander qui donnera deux représentants à Brant avec sa population de 33,612. Je prends ces chiffres dans l'acte de la législature provinciale. Norfolk, avec une population d'environ 30,000, aura aussi deux représentants. Ce sont deux comtés libéraux, et à ce titre ils auront plus que leur part ; tandis que si on donnait à Carleton les municipalités qui lui appartiennent, il aurait une population suffisante pour avoir deux représentants ; mais comme ces deux représentants seraient sûrement conservateurs, on ne veut pas permettre cela. Tout le bill est rédigé de cette manière.

C'est grouper les conservateurs de telle sorte, que, fussent-ils la majorité dans la province de l'Ontario, leurs députés se trouveront en grande minorité en cette Chambre. C'est pourquoi je dis que ce bill est illégal et inconstitutionnel, et n'est justifié, pour le moment, que par la peur qu'inspirent aux honorables députés leurs électeurs. Pour toutes ces raisons, nous devrions le rejeter.

Je ne crois pas, cependant, avoir créé chez les membres de la droite l'impression que je voulais, tant je les sais attaché à leurs idoles ; mais, M. l'Orateur, je ne me désespère pas, la conscience publique n'est pas morte. Il n'y a pas encore bien longtemps, on eût cru que les électeurs toléreraient toute sorte de canaillerie en matière d'élections ; mais déjà, le gouvernement local de l'Ontario chancelle et se brise, et menace d'entraîner dans sa chute les membres de ce gouvernement-ci. Il va se produire une réaction *dans tout le pays, et la conscience publique* va enregistrer chaque faute de ce gouver*nement-ci et de ses valets du dehors. Ces* hommes ne font rien pour la prospérité que *le peuple appelle de tous ses vœux, et n'ont,* pour tout souci que de favoriser les intérêts d'un parti politique, et de travailler à la ruine de l'autre.

M. JAMES McMULLEN (Wellington-nord) : M. l'Orateur, il n'y avait en cette Chambre que l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace), pour faire les exposés qu'il a faits aujourd'hui. En donnant le chiffre de la population des différents comtés il a commis plus d'une grave erreur. J'ignore où il a pris ses données, mais, assurément, elles ne proviennent, ni du recensement de 1881, ni de celui de 1891. Il a parlé d'un gentleman qui fut un jour, un des députés les plus populaires de cette Chambre, M. Trow. Il a dit que M. Trow avait été écrasé dans son comté par ses propres amis, et avait fait grand usage d'un billet de feu sir John Macdonald, où celui-ci déclarait s'affliger de ce qu'on lui eût enlevé son siège, et exprimait l'espoir de le revoir à la Chambre. J'ai parcouru le comté de Perth-sud avec M. Trow, je me suis trouvé avec lui à toutes les assemblées, et je n'ai pas connaissance qu'il se soit servi une seule fois de ce billet-là. Mais ce que je sais lui avoir fait plus de peine que quoi que ce soit, c'est que le gouvernement qui avait alors à sa tête sir John Macdonald——

M. WALLACE : Je soulève un point d'ordre. L'honorable député de Wellington-nord m'attribue une déclaration que je n'ai pas faite du tout. Je n'ai pas dit que sir John Macdonald avait écrit une lettre à M. Trow au sujet de sa défaite.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Ce n'est pas un point d'ordre que de simplement nier une déclaration faite par un honorable dé*puté.*

M. McMULLEN : J'allais dire, quand j'ai été interrompu——

M. WALLACE : Je réclame simplement le droit de dire que je n'ai pas fait telle déclaration.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre ! L'honorable député sait parfaitement qu'on ne peut soulever un point d'ordre par la simple dénégation d'une déclaration faite par un député qui a la parole.

M. WALLACE : Je dis de plus——

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre !

M. WALLACE : Que sir John Macdonald avait cessé de vivre quand l'honorable député a subi sa défaite.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre !

M. McMULLEN : L'honorable député a l'habitude chronique d'interrompre les membres de cette Chambre quand ils veulent parler, surtout après lui. J'en étais donc à dire que, après avoir été si malheureusement privé de son siège, M. Trow a reçu de sir John Macdonald, l'expression verbale ou écrite des condoléances de ce dernier, et de son espoir de le revoir, un jour, à la Chambre. Il croyait donc que sir John Macdonald n'était pas opposé à sa réélection dans Perth-sud, et ainsi, les efforts tentés par un membre du gouvernement de sir John Macdonald pour lui faire subir une défaite dans Perth-sud avaient lieu d'étonner et de navrer M. Trow au delà de toute expression. C'était

parce que ses amis l'avaient abandonné, a dit l'honorable député d'York-ouest. Non, c'était parce qu'un membre du gouvernement s'en venait à Perth-sud, au plus fort de la lutte, travailler à sa défaite, alors qu'un autre membre de ce même gouvernement lui exprimait ses sympathies et toute l'estime que lui avait inspirée l'honnête exécution de ses devoirs comme whip de cette Chambre pendant tant d'années, sa courtoisie et sa bonté pour les députés des deux côtés de la Chambre, son amour de la paix, de l'harmonie et des bons rapports.

Mon honorable ami a parlé des comtés de Perth-nord et de Perth-sud. Je suis étonné de voir avec quelle sincérité apparente mon honorable ami a abordé cette question, et le grand cas que son chef a semblé faire de ses vociférations m'amuse réellement. L'acte qui forme la page la plus noire de la législation du pays depuis l'origine de la confédération jusqu'à ce jour, c'est l'acte de redistribution de 1882. Il n'y eut jamais acte plus injuste, plus indigne, ni mieux fait que celui-là pour enchaîner les efforts du parti de la réforme. L'honorable chef de l'opposition en comprend aujourd'hui tout l'avantage, et est moins déterminé que jamais à retourner devant le peuple, dès que cet acte n'est plus là pour lier les mains au parti libéral.

Je suis surpris de ce que l'honorable député d'York-ouest traite comme il le fait ceux qui doivent appliquer la loi que l'on projette actuellement. Quelle satisfaction pour les juges que de s'entendre décerner par mon estimable ami le noble titre de "meneurs"? Car selon lui, ils ne sont ni plus ni moins que cela.

M. WALLACE: Je voulais parler du capitaine Sullivan et de Simeon Hewitt.

M. McMULLEN: L'administration a reçu du peuple le mandat de faire et d'appliquer la loi que nous élaborons actuellement. C'est là une des réformes dont la convention d'Ottawa avait adopté le projet. Un des articles du programme de la convention, c'était l'abolition du malheureux acte de redistribution, et le programme de tout candidat de la réforme était calqué sur ces articles-là.

Les honorables députés de la gauche sont à nous répéter que nous avons failli à nos promesses. L'honorable chef de l'opposition l'a répété plus que tous les autres, plutôt parce qu'il a perdu la mémoire, que parce qu'il voulait dire ce qu'il a dit. Une de ces promesses qui nous ont valu le pouvoir, c'était celle d'abolir l'acte de redistribution, et c'est celle-là que nous nous efforçons actuellement de remplir. Que signifie l'attitude prise cette après-midi, par mon honorable ami d'York-ouest? Il dit aux électeurs d'York-ouest: "Je crains de faire dépendre mon sort de vous seuls; il me faut d'autres électeurs venant de Toronto." Je suis surpris de voir qu'un homme comme mon honorable ami, occupant, dans son parti et dans le pays, une position si éminente, trouve son avenir politique si précaire, qu'il doive absolument le faire dépendre d'un acte de redistribution. Comme il doit son élection à cet acte, il veut qu'il reste en vigueur pour assurer sa réélection. Je croyais que mon honorable ami avait plus de confiance que cela en lui-même. Mais remontons au delà de 1882, à l'époque où ces projets de redistribution n'avaient pas encore vu le jour. Nous voulons bien rencontrer les honorables députés sur un terrain libre, mais ce que nous ne voulons pas, c'est de nous présenter aux électeurs les mains liées derrière le dos. L'honorable chef de l'opposition voudrait bien nous voir dans cette position, mais le pays s'aperçoit qu'il a subi assez longtemps le régime de la redistribution. Sir John Macdonald lui-même disait, on se le rappelle, qu'il ne fallait pas changer les bornes d'un comté; mon honorable ami, lui, n'a pu exprimer le désir de les abolir sans insinuer qu'il fallait les maintenir. Il a dit qu'on cherchait d'abord les honneurs municipaux, qu'on se faisait élire conseiller, puis . . . . . et que, si ensuite, on faisait preuve d'habileté on était élu . . . . . et finalement député.

De cette manière, les comtés ont l'occasion d'être représentés par les hommes les plus capables, mais dès qu'on détruit les bornes d'un comté, on perd cette occasion; il faudrait garder aux comtés leurs bornes; qu'il y ait en cela, perte ou gain pour qui que ce soit, c'est cela qu'il faut, bien que je ne prétende pas qu'il soit toujours possible à un comté d'avoir le député qu'il mérite.

Mon honorable ami a parlé de la manière dont s'est appliqué dans Ontario l'acte de redistribution de 1882, il a dit que M. Bowell et M. Aikens étaient les deux hommes qu'on avait choisis pour faire la délimitation des comtés de cette province. Quant à M. Bowell, dans mon humble opinion, il était bien dans son rôle; quant à M. Aikens, qui avait déserté le parti de la réforme, et qui, pendant des années, s'était cramponné à George Brown et au "Globe" avant de devenir ministre dans un gouvernement de coalition d'où il n'est jamais revenu, pour des raisons qu'on ignore, quand il a mis la main à cette œuvre de délimitation, il devait se souvenir encore de la critique acerbe que lui avait value son abandon des principes qu'il nous avait dit autrefois lui être si chers. Mon honorable ami a dit que l'honorable Alexander Mackenzie avait quitté Lambton-ouest pour York-est, et même, que les électeurs de Lambton-ouest lui avaient signifié qu'ils ne voulaient plus de lui. Si mon honorable ami connaît bien l'histoire de la vie de M. Mackenzie (et il lui serait si utile de la connaître, qu'il ne doit pas l'ignorer) il sait que M. Mackenzie aurait pu avoir Lambton-ouest, que de fois on le lui avait offert; mais qu'on l'avait pressé de se faire élire dans York-est, ce qui lui serait facile et le rapprocherait de chez lui, attendu qu'il était venu demeurer à Toronto. Il s'est fait élire dans York-est,

et la meilleure preuve qu'il eût obtenu le même résultat dans Lambton-ouest, c'est que M. Lister, aujourd'hui juge, y a été élu par mille voix de majorité. Pourquoi mon honorable ami dit-il que M. Mackenzie était obligé de quitter Lambton-ouest pour York-est, si ce n'est pour nous faire penser à l'homme d'Etat disparu, à celui que ses adversaires et ses amis également se plaisent à saluer comme un honnête homme, comme un patriote, comme un des meilleurs enfants du Canada? Voilà les faits. Le peuple canadien tenait M. Mackenzie en très haute estime, et, que mon honorable ami veuille m'en croire, il ne lui résultera jamais beaucoup de bien des efforts qu'il fait pour flétrir la mémoire de M. Mackenzie.

L'honorable député a aussi parlé du cas de Bothwell et de M. Mills ; il sait très bien qu'on a remanié les délimitation de Bothwell dans l'unique but de faire perdre à l'honorable David Mills, ministre de la Justice, son siège ; on y a tout d'abord réussi, mais la contestation qui a suivi a rendu à l'honorable David Mills ce qui lui appartenait. Un des traits les plus saillants de l'iniquité de l'acte de 1882, ce fut la tentative d'abolir le siège qu'occupe actuellement le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), et ce qui y a donné lieu, et c'est le merveilleux talent de ce dernier et son adresse à la lutte. Quel avantage pensaient nos amis s'ils pouvaient réussir à lui fermer les portes du parlement ! Cet effort, on l'a tenté, mais en vain. L'honorable ministre siège ici aujourd'hui. Mon honorable ami (M. Wallace) sait combien la redistribtion a servi les intérêts de son parti en 1882 ; malgré les bienfaits de la politique nationale, qu'on avait tant vantée, le parti conservateur ne voulait pas aller risquer sa tête devant le peuple sans avoir, au préalable, lié les mains des partisans de la réforme ; voilà la raison de la redistribution des comtés. Prenez, par exemple, Wellington-nord, mon comté à moi ; il se compose d'une partie des comtés de Dufferin, de Wellington et de Perth. Dès que j'eus été nommé, on l'a redistribué en enlevant un canton qui donnait une bonne majorité libérale, et en y incluant le canton de Perth-nord qui donnait une majorité conservatrice de 176 ; tout cela, pour égaliser la population, comme le prouve la manière dont le bill a été fait, car en incluant le canton de Wallace, on a ramené la population à quelques centaines près, à son chiffre primitif. On voulait assurer, en cet endroit, l'élection d'un député conservateur, mais Wellington-nord a fait tout le contraire, et celui qu'il a envoyé siéger en cette Chambre s'y retrouve encore, en dépit de la redistribution et de toutes les contestations qu'on a faites, car, enfin, mon cas a été soumis à la cour Suprême d'Ottawa.

Les députés de la gauche s'étaient si bien habitués à prendre Wellington-nord pour leur héritage, qu'ils me considéraient comme un intrus ; ils ont remué ciel et terre pour m'empêcher de venir ici, mais j'y suis venu et j'y suis encore. Pour moi, sans tenir particulièrement à ce qu'on enlève quelque canton de ma division, je veux bien qu'on en remanie les limites. Mon honorable ami a dit que sir Oliver Mowat avait créé Dufferin en vue de parquer les conservateurs dans un même coin. Cela est vrai comme tout ce qu'a dit aujourd'hui l'honorable député, et ses paroles sont aussi voisines de la vérité, que le pôle nord l'est du pôle sud. Si mon honorable ami connaissait l'histoire de ce mouvement, il n'ignorerait pas que tous les cantons du comté de Dufferin, sans exception, avaient demandé au gouvernement d'Ontario la création de ce comté en faveur de laquelle, d'ailleurs, le peuple a voté. Certaines parties du comté actuel de Dufferin se trouvaient autrefois très éloignées du chef-lieu où il leur fallait faire leurs affaires de comté. Les gens avaient de 50 à 60 milles à parcourir pour s'y rendre, les uns allaient dans le comté de Peel, les autres dans le comté de Grey, jusqu'à Owen Sound, et d'autres, enfin, jusque dans le comté de Wellington, à une distance de 50 milles. Tout ce monde ne pouvant manquer de voir combien il lui serait avantageux de former un comté à part, a, d'un commun accord, adressé au gouvernement d'Ontario, toutes les requêtes possibles à cette fin. Qu'on le remarque, ce n'est pas le gouvernement, mais un membre de la Chambre qui a présenté le bill ; ce ne sont pas les libéraux qui ont imposé ce comté, mais ce sont les propres amis de l'honorable député qui ont reconnu combien il convenait de le créer. Il est vrai, cependant, qu'ils ne lui ont pas accordé de député, en 1882, bien qu'il fût à leur connaissance qu'il avait alors droit d'en avoir un. Pourquoi cela ? Parce qu'il y avait dans le comté de Dufferin tant de conservateurs, qu'on a cru préférable de faire figurer leur vote dans les comtés adjacents afin de donner à ceux-ci une teinte conservatrice, plutôt que de donner à Dufferin un député qu'on y aurait élu, au dire de mon ami, à une majorité de 1,200 à 1,500 voix. Une partie du comté de Dufferin a fait son devoir en contribuant à l'élection de mon ami de Grey-est (M. Sproule) une autre partie, et non la moins intéressante, se trouve dans ma division : c'est le canton d'Amaranth ; je n'y obtiens pas encore la majorité des voix, mais la situation s'y améliore tous les jours, et je l'estime tellement, M. l'Orateur, qu'il me ferait tout à fait peine d'avoir à m'en séparer ; mais je veux que Dufferin ait un député, et je crois qu'il l'aura. On a uni une autre partie de ce comté à Wellington-centre, dans l'espoir de vaincre mon honorable ami (M. Semple), qui le représente. Ainsi, le comté de Dufferin est représenté par parties.

Une VOIX : Cardwell.

M. McMULLEN : Oui, Cardwell et la plus grande partie du comté de Peel, et partie du comté de Dufferin, et Simcoe. Mon

honorable ami a dénoncé le bill actuel comme étant inique. Je ne trouve pas que ce qualificatif puisse s'appliquer à un bill qui nous remet dans l'état même où nous nous trouvions avant la redistribution, et qui, en reconnaissant aux comtés leurs bornes primitives, se trouve à consacrer un principe que, d'après l'opinion même du vénéré chef des conservateurs, on n'aurait jamais dû violer un bill qui laisse entièrement à la discrétion des juges d'arranger les choses à l'intérieur de chaque comté.

Je me demande comment les honorables députés de la gauche peuvent bien trouver de l'injustice d'adopter un bill qui leur ferait du tort, je dédaignerais d'en appuyer un qui fût aussi vicieux que celui de 1882 ; comme député en cette Chambre, je ne voudrais pas, pour tout au monde, ameuter le peuple contre moi par la sanction d'une pareille injustice. Mon honorable ami, le chef de l'opposition, siégeait en cette Chambre lorsqu'on y a adopté le bill de 1882 ; j'espérais qu'au déclin de sa vie politique,—il est regrettable qu'il ne soit pas plus jeune—il profiterait de la présente occasion pour reconnaître, à la lumière de la sagesse que l'âge ne lui refuse plus, et en appuyant le juste projet de loi dont il s'agit à l'heure qu'il est, combien il a eu tort, un jour, de se faire le promoteur de la loi inique dont je viens de parler.

La presse conservatrice, et notamment le "Mail & Empire" de Toronto, se plaît à répéter que le projet de loi actuel est un projet de redistribution, et équivaut au moyen le plus indigne qu'il y ait de faire l'affaire du parti libéral. Comment se fait-il que le "Mail & Empire" puisse nourrir tous les jours ses lecteurs de mensonges aussi nouveaux que complets à cet égard ? C'est ce que je me demande. Si le diable a élu domicile en ce pays, ce doit être dans le bureau du "Mail & Empire," sinon, il court le risque de perdre un de ses plus beaux titres : celui de père du mensonge, car l'éditeur du "Mail & Empire" se montre tous les jours supérieur à lui sur ce point. Il est merveilleux de le voir fabriquer tous les jours pour ses lecteurs, des histoires tendant à démontrer combien le gouvernement est corrompu, combien il a volé le pays, combien il est ennemi de tout ce qui est juste, raisonnable et honnête, combien tous ses actes sont marqués au coin de la malversation et de la prodigalité, et combien le projet actuel dépasse en iniquité tous les actes de redistribution qu'il eût été possible de rêver. Des clameurs comme celles du "Mail & Empire," le peuple ne saurait en faire aucun cas ; il en est fatigué et malade ; d'ailleurs, il voit en ce bill une preuve d'honnêteté, d'amour de la justice et du désir qu'ont les libéraux de le manifester même aux conservateurs qui leur ont fait tant de tort en 1882. Loin de nous la pensée de rendre dent pour dent ; aussi, le projet de loi actuellement devant la Chambre n'est-il pas mieux caractérisé que par l'esprit de justice qui y préside. S'il en ré-

M. McMULLEN.

sulte quelque embarras pour certains membres de cette Chambre, il en résulte autant pour les conservateurs que pour les libéraux, il en est même parmi ces derniers qui vont, pour cela, perdre leur siège ; c'est pourquoi on ne saurait prétendre que nous avons pour but principal de ruiner nos adversaires politiques. Ce bill nous fût-il dommageable, nous voulons qu'il soit adopté, parce qu'il est juste, et en cela, le premier ministre ne cherche ni son avantage, ni la ruine de ses adversaires.

On a aussi parlé de la redistribution de 1892. Il y a eu un projet de loi à cet effet, après le recensement de 1891 ; après avoir parcouru les différents comtés, les députés de la gauche se sont aperçus que s'ils persistaient dans leur intention, non seulement ils n'amélioreraient pas leur condition au point de vue politique, mais qu'ils se trouveraient à l'empirer. Tous les députés d'alors tenaient à conserver tous les avantages que leur procurait la délimitation des comtés telle qu'elle existait dans le temps. C'est pourquoi le bill de 1892 ne comporte que peu de changements, si ce n'est dans le comté d'Haldimand et dans une couple d'autres.

Permettez-moi de signaler les comtés dans lesquels il n'a été fait aucun changement en 1892. D'après le recensement de 1891, la population de Brant-sud était de 25,359, tandis que celle de Bruce-est était de 15,853. La population de Brant-nord en 1891, était de 16,993. Puis prenez Cornwall et Stormont, qui avaient une population de 27,156, tandis que la population de Durham-est était de 17,503, virtuellement une différence de 10,000. Mais malgré cela on n'a fait aucun changement pour égaliser ces comtés. Durham-ouest avait 15,397 et Elgin-est 26,724, une différence de près de 11,000, mais on n'a nullement proposé de faire un changement. Puis dans Essex-nord, il y avait 31,000, tandis que dans Frontenac, il y avait que 13,445. Puis vous avez dans Grey-nord, 26,341, tandis que dans Haldimand, il n'y a que 16,365. Puis dans Kent, 31,134, tandis que dans Lennox vous avez 14,000, un peu plus que la moitié de la population de Kent. Dans Middlesex-est vous avez 25,569, tandis que dans Middlesex-ouest, il n'y avait que 17,288. Et ainsi de suite pour toute la liste des comtés de l'Ontario, vous trouvez qu'il existe de très grandes différences. Dans Perth-nord, la population en 1891 était de 26,907 ; à Perth-sud, 19,400, près de 7,000 de différence. Bien que cette différence existât, et que ce fût le temps de faire un remaniement, il n'y en eût pas, on ne fit aucun changement simplement parce qu'il convenait aux honorables députés de la gauche de garder les choses telles qu'elles étaient. Puis vous avez Simcoe-est avec une population de 35,801, tandis que Victoria-nord en a une de 16,840 ; Wellington-sud, une population de 24,375, et Wentworth, une population de 14,591. De sorte que, dans tous ces différents comtés, la différence entre les po-

pulations telles qu'elles existaient alors, démontre clairement que bien qu'il eût dû y avoir un remaniement, il n'y en a pas eu, parce qu'il ne convenait pas à nos bons adversaires de faire ces remaniements.

Il leur convenait mieux de garder les comtés comme ils étaient, parce que s'ils eussent été remaniés, et si l'on avait donné à chaque comté la proportion de population se rapprochant autant que possible de l'unité de population, cela aurait nui au morcellement de 1882, et c'est pour cette raison qu'en 1892, ces honorables messieurs ont permis que ces comtés restassent en grande partie comme ils étaient. Le district électoral de Brockville avec deux cantons qui lui ont été attachés avait une population de 15,855 ; Leeds-sud, à côté de lui, avait une population de 22,449 ; cependant aucun changement n'a été fait. Cardwell avait une population de 15,382, tandis que nous avions Wellington-nord qui en avait une de 24,956, quelques-uns de moins que 25,000 ; Wellington-sud avec une population de 24,373 ; Durham-ouest avec une population de 15,324, et Ontario-sud avec une population de 19,033, juste une différence de 4,000. Malgré le fait que ces différences existassent en 1891, aucun changement n'a été fait. On n'a pas essayé de donner la représentation d'après la population, simplement parce qu'il ne convenait pas à ces honorables messieurs de la gauche de faire des changements,, parce que s'ils eussent été faits, il est probable que quelques honorables messieurs qui siègent ici aujourd'hui n'y seraient pas. Il y a Frontenac qui avait une population de 15,445 en 1891, tandis que Leeds-sud, son voisin, avait une population de 22,449, indiquant une importante différence entre ces deux comtés. Grenville-sud, en 1891, avait une population de 12,929, un peu moins de 13,000, tandis que le comté voisin de Dundas en avait 20,132. Les honorables messieurs de la gauche prétendent qu'à moins de briser les lignes de comtés et de grouper ensemble les petites municipalités, vous ne pouvez équitablement égaliser la représentation. Mais je démontre en ce moment que bien qu'ils aient brisé les lignes de comté, et bien qu'ils aient jeté d'un endroit à un autre, les petites municipalités, ce n'était pas dans le but de produire la représentation par la population, mais c'était dans le but sinistre de s'aider eux-mêmes politiquement, parce que la population telle qu'indiquée par le recensement de 1891, démontre clairement qu'on n'a nullement essayé d'arriver à la représentation par la population. C'était pour servir leurs propres intérêts et faire réussir leurs projets qu'ils ont fait le morcellement de 1882, et ils n'ont pas voulu y toucher en 1892 parce qu'ils savaient que cela ne servirait pas mieux leur propres fins politiques. Il n'y avait pas occasion d'essayer d'améliorer le morcellement de 1882 ; il avait été si complet. L'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) a signalé, cette après-midi, quelques irrégularités dans les bills soumis à la Chambre. Ce bill est rendu à sa seconde lecture. Il est susceptible de modifications lorsque nous nous formerons en comité, et je suis bien certain que l'honorable ministre des Postes (M. Mulock), si quelqu'un des honorables députés de la gauche veut signaler quelle juste ou équitable modification peut être faite au bill tel que présenté, sera prêt à se laisser convaincre, si ces honorables messieurs peuvent démontrer que cet état de choses existe. Mais je suis bien convaincu qu'il n'est pas exposé à la critique qui a été faite en 1882, parce qu'après la présentation du bill de redistribution (gerrymander) de cette session, et lorsqu'il fut rendu à sa seconde lecture, l'opposition, conduite par M. Blake, repoussa le bill pour le motif qu'il n'était pas le même que celui qui avait été présenté, et qui avait subi sa première lecture. D'après les règles de la Chambre il força le gouvernement d'alors de retirer sa motion pour la seconde lecture du bill qui subit de nouveau sa première lecture, parce qu'il avait tellement changé de face, qu'il ne ressemblait pas plus à ce qu'il était alors, comparé à ce qu'il était lorsqu'il fut présenté en premier lieu, qu'un Chinois ne ressemble à un Hottentot d'Afrique. Il n'y avait pas de comparaison du tout, et ils durent présenter le bill une seconde fois. Puis nous arrivons à d'autres comtés qui tendent encore à démontrer qu'on n'a pas tenté de se rapprocher de l'unité de population autant que possible, soit par l'acte de redistribution de 1882, soit par le remaniement de 1892, parce que cela ne servirait pas leurs fins politiques d'avoir la représentation d'après la population. La représentation d'après la population est un principe qu'ils n'ont jamais aimé, qu'ils n'ont jamais mis en pratique non plus, et qu'ils n'auraient pas mis en pratique tant qu'ils auraient été au pouvoir, mais nous allons tâcher de faire ce que nous pourrons pour donner au peuple une représentation convenable. En vertu de la constitution de ce pays, il était du devoir du gouvernement d'augmenter la population des comtés lorsqu'elle était bien au-dessous de l'unité et de l'égaliser en augmentant la représentation lorsqu'elle dépassait de beaucoup l'unité, de manière à donner une représentation convenable.

Leeds-nord et Grenville avaient une population de 13,521 seulement en 1891, tandis que le comté voisin de Carleton avait une population de 21,746. Leur désir de remanier les comtés de manière à se rapprocher autant que possible de l'unité de population était tel qu'ils ont laissé des comtés de ce genre. Ils avaient adopté le principe de transporter des petites municipalités d'un comté à un autre, et bien que cela eût largement facilité l'égalisation de la population, il ne leur convenait pas d'agir ainsi. Ils avaient tellement manipulé les comtés en vertu de la loi de 1882, qu'ils ne pouvaient pas nuire à leurs amis qui possédaient ces

comtés, afin de rapprocher ces comtés de l'unité de population ; on les laissa donc subsister tels qu'ils étaient. Lennox avait une population de 14,000, tandis qu'Addington, à côté, en avait 24,151, de sorte qu'il y avait une différence de tout près de 10,000 entre ces deux comtés, situés l'un à côté de l'autre, le recensement pris en 1891, la constitution exigeaient un remaniement tous les dix ans, mais il n'y en eût aucun parce que cela ne convenait pas aux exigences politiques et aux avantages des honorables membres de la gauche, qui laissaient subsister ces comtés tels qu'ils étaient. Northumberland-ouest avait une population de 14,949, et à côté de lui se trouvait la division est du même comté, avec une population de 22,000, 14,000 dans une division, 22,000 dans l'autre, le recensement pris, les rapports faits, la constitution exigeant un remaniement, mais aucun remaniement ne fut fait, et la raison en était que cela pouvait nuire aux avantages politiques dont ils jouissaient par l'acte de 1882. et que ces honorables messieurs n'auraient pu conserver leurs sièges. L'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper) aime beaucoup à citer la constitution, et à sommer le gouvernement d'y obéir, mais lorsqu'il était ministre de la Couronne, et qu'il siégeaient comme membre du cabinet à cette époque, il parlait très bas du remaniement de ces comtés, parce que cela ne servait pas ses fins.

Prenez Cardwell, ayant 15,466, et mettez-le à côté d'York-ouest, qui a une population de 41,857. Mon honorable ami (M. Wallace) a un très grand comté, et afin d'équilibrer convenablement la représentation, il serait nécessaire d'enlever Toronto-ouest d'York-ouest, et le placer dans le comté de Toronto, auquel il appartient, de sorte que York-ouest aurait l'honneur d'avoir un député pour lui-même, comme il y a droit. Mon honorable ami (M. Wallace) se présentera-t-il devant la population d'York-ouest, et lui dira-t-il que c'est infâme ? Lui dira-t-il : Bien que mon comté ait une population de 41,000, je soupçonne tellement votre loyauté envers moi, que je ne veux pas vous confier ma vie politique, et je vais combattre pour conserver Toronto-ouest dans York-ouest, pour me faire élire ? Il (M. Wallace) a vécu dans le comté depuis quarante ans, et quelle est cette espèce de confiance dans ses gens ? Si j'étais électeur dans York-ouest, et si j'étais représenté dans cette Chambre par un homme qui eût si peu confiance dans ses commettants, je lui dirais : Si c'est là toute la confiance que vous avez en nous, nous ne savons que faire de vous. Voilà la réponse que la population d'York-ouest pourrait convenablement faire à l'honorable député (M. Wallace). L'honorable monsieur a beaucoup de gros bon sens, et je suis étonné qu'il fasse une semblable déclaration devant la Chambre, et s'expose à une telle accusation de la part de ses électeurs. C'est une chose des plus infâmes de la part de l'honorable monsieur (M. Wallace) de traiter ainsi son vieux comté. La même remarque s'applique à tout honorable député qui se lève en Chambre et proteste parce qu'il se fait quelque petit remaniement dans son comté, dans l'intérêt de la justice. J'aimerais à savoir combien d'honorables députés de cette Chambre qui s'opposent au bill, consentent à admettre qu'ils n'auraient jamais été des représentants du peuple, si ce n'eût été grâce à l'infâme remaniement de 1882. Je crois, M. le Président, que celui-là est un vrai patriote qui consent à se présenter devant ses électeurs sans l'aide d'un remaniement, présente ses principes et ses actes aux élections, et demande leur appui sur ses mérites. Mon honorable ami le chef de l'opposition (sir Charles Tupper) pense apparemment que si ce bill est adopté, ses chances devant le pays seront très minces. Je lui dis que s'il pouvait se présenter au peuple de ce pays, et lui démontrer que le gouvernement libéral a été infidèle aux meilleurs intérêts du pays, qu'il a sacrifié ses intérêts ou gaspillé ses ressources, il aurait mille fois plus de chances d'obtenir la confiance de la population du Canada qu'il n'en aurait en se cramponnant à une vile et méprisable loi de gerrymander. Le peuple du Canada apprécierait un homme qui aurait la virilité de se lever pour répudier cet acte infâme de gerrymander que tous les gens honnêtes ont déclaré être une honte pour tout parti politique.

Maintenant que j'ai répondu à toutes les objections soulevées par l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) laissez-moi exprimer l'espoir que ce bill deviendra loi, parce que je crois que c'est un bill juste, et qui porte le mot "justice" à sa face même. Par-dessus tout, il est présenté par un homme dans cette Chambre, par un premier ministre qui dédaignerait de tirer un vil et méprisable avantage de qui que ce soit. Nous consentons à nous présenter devant le pays et combattre d'après les pricipes élevés des hommes d'Etat, et nous n'avons besoin d'aucun gerrymander pour aider le parti libéral à être maintenu au pouvoir. Je suis peiné que l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) ait parlé comme il l'a fait aujourd'hui. Je suis peiné pour le respectable et intelligent collège électoral qu'il représente. Je ne sais pas s'il n'est pas né dans ce comté ; à tout événement il y a vécu longtemps, et je suis chagrin qu'il se soit oublié au point d'exprimer un manque de confiance illimité dans ses électeurs et de leur dire qu'ils ne le réélliront pas à moins qu'il ne s'appuie sur un remaniement. J'ai confiance que ce bill suivra ses différentes phases sans retards inutiles. Si les honorables députés de la gauche ont de justes et raisonnables suggestions à faire je crois que l'honorable ministre est prêt à ouvrir l'esprit et l'oreille et les recevoir en bonne part. En terminant permettez-moi de dire que je crois le bill si équitable et si juste en ce moment, qu'il recevra l'approbation unanime du peuple du pays.

M. JAMES CLANCY (Bothwell) : La Chambre conviendra avec moi, je crois, que l'honorable monsieur, (M. McMullen) a discuté à peu près tous les autres sujets excepté ceux qui sont propres à ce bill. La Chambre sera, sans doute,amusée du patriotisme et du courage de l'honorable monsieur (M. McMullen) en présence du fait qu'il n'a pas été entièrement sans égoïsme en obtenant un remaniement de son propre comté. A-t-il peur de retourner à Wellington-nord qu'il lui faille renforcer sa position par l'addition de votes libéraux ? Eh ! quoi l'aveu est encore chaud sur ses lèvres qu'il a peur de rencontrer ses vieux commettants. Qu'il applique donc à son propre cas, l'argument qu'il appliquait à l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) et il obtiendra de lui-même la réponse qu'il a peur de ses électeurs actuels. Et quelle est la position de son chef ? Eh quoi, le premier ministre lui-même a peur de retourner aux comtés de la province de l'Ontario qui lui ont accordé leur confiance en 1896 !

L'honorable monsieur n'aurait pu présenter d'argument plus fort contre lui-même, quand même il aurait discuté toute la journée, qu'il ne l'a fait dans les dernières phases de son discours, savoir, que l'honorable député d'York-ouest a suivi une ligne de conduite toute différente de celle de l'honorable monsieur dans une occasion différente. Ceux qui consultent les "Débats" constateront que le ministre des Douanes n'a pas tenu cette ligne de conduite. Il plaidait pour sa vie ; il demanda pourquoi on lui couperait la tête. Je ne crois pas que ce fut une conduite patriotique ou courageuse à suivre. En ce qui me concerne, je dédaignerais de demander aucune faveur aux honorables messieurs de la droite quant à la redistribution des comtés. On ne devrait pas peser les intérêts d'un seul député de cette Chambre contre le grand intérêt général. Nos honorables adversaires ont dénoncé l'acte de 1882 depuis cette époque jusqu'à ce jour. Un des principaux pécheurs a été le ministre des Douanes (M. Paterson) qui a déclaré que c'était une des lois les plus infâmes qui ait jamais été passées. L'honorable député de Wellington-nord a déclaré que la page la plus noire dans l'histoire du Canada était le bill de redistribution de 1882. Cependant, le croiriez-vous, l'honorable monsieur a repris son siège sans mentionner un seul cas ; et je le défie aujourd'hui de signaler un seul comté parmi les quarante-huit que nous étudions, dans lequel un candidat libéral a été battu par suite de la redistribution de 1882. Cependant l'honorable monsieur déclare que c'est la page la plus noire de l'histoire du Canada. N'est-ce pas trop oiseux, trop indigne d'un homme d'âge mûr de faire une déclaration semblable qui est si peu conforme aux faits ? Il dit que les députés libéraux ont été renfermés et embarrassés.

Je reprendrai mon siège si l'honorable monsieur veut accepter mon défi de signaler un seul cas dans lequel un candidtat libéral a été défait comme résultat de cet acte. S'il ne peut le faire, il a fait une chose tout à fait indigne d'un membre de cette Chambre. Je lui demande s'il va rester silencieux ou s'il va accepter le défi. Non, il n'acceptera pas le défi. Ce qu'a fait l'honorable monsieur aujourd'hui est pâle à côté de ce qu'à fait le ministre des Douanes, ou ce qu'a fait le ministre des Postes, je veux dire en exagération. On aurait pu excuser ces honorables messieurs en 1882 ; ils auraient pu avoir de grandes craintes à cette époque ; mais quelle excuse ont-ils après dix-huit ans ou plus, de se lever dans cette Chambre et de déclarer que l'acte de 1882 avait lié les mains des députés libéraux, les avait rendu esclaves, les avaient chassés par la loi de leur siège, quand ils ne peuvent signaler un seul cas pour prouver que tel a été le résultat de cette loi ? Je vais donner un exemple des comparaisons de l'honorable monsieur. En parlant de l'inégalité entre les comtés il choisit des cas que ni la raison ni l'honnêteté ne sanctionnent. Il prend le comté d'Essex qui est partagé en deux divisions. Aucune municipalité n'est brisée. Le comté est trop grand pour n'en formé qu'un, et on le divise en deux. Puis il prend le comté de Frontenac, bien que ses bornes de comté ne soient pas touchées. Cependant, il déclare que c'est un des infâmes traits caractéristiques de la redistribution de 1882. Je ne crois pas qu'il sût ce dont il parlait, car il n'aurait pas parlé d'une manière aussi insensée. Il prend Northumberland-est et ouest, et montre une différence de population. Sait-il que les bornes de comté ne sont pas touchées dans le cas de Northumberland-est et ouest ? Je ne pousserai pas la chose plus loin en réponse à ce qu'à dit l'honorable monsieur. Je crois qu'il s'est si complètement réfuté lui-même qu'il serait oiseux d'occuper le temps de la Chambre pour cela.

Je désire cependant parler d'une observation qu'il a faite à l'effet que le très honorable sir John Macdonald, dans un discours devant cette Chambre, s'était prononcé quelque peu en faveur des lignes de comtés. Mon ami, le chef de l'opposition a exposé la chose d'une manière si complètement claire que l'honorable monsieur, s'il n'avait si courte mémoire, devrait être convaincu. Bien que sir John Macdonald ait fait cet énoncé, cependant, après dix années d'expérience, il a vu l'erreur de poursuivre une telle conduite. Ces honorables messieurs parlent de l'unité de population et objectent à la loi actuelle parce qu'elle ne fixe pas une unité absolue. Personne ne pense qu'il soit possible, au Canada, d'avoir une unité absolue de population. Si cela ne se peut pas, quelle est la mesure la plus raisonnable à prendre ensuite ? C'est que nous nous rapprochions autant que possible de l'unité de population en tenant compte toujours qu'il y a des comtés qui sont très petits et d'autres très

grands. Ces honorables messieurs savent que les comtés de l'est de l'Ontario sont tous très petits tandis que ceux de l'ouest sont grands, et qu'il serait complètement impossible d'avoir une égalité absolue de population, soit en maintenant les bornes des comtés, soit en s'en éloignant. Mais bien qu'il soit très difficile d'avoir une égalité de population lorsque l'on brise les lignes de comtés, je suis convaincu que la Chambre conviendra avec moi que la difficulté est encore bien plus grande lorsqu'on s'en tient aux bornes des municipalités.

Maintenant je vais montrer la différence entre l'attitude du parti conservateur en 1882, et celle du parti libéral aujourd'hui.

C'est un fait bien connu que le bill de redistribution de 1882 a été imposé par la constitution au gouvernement du jour. Quel a été le résultat ? J'oserai dire que par cette mesure le gouvernement a donné autant que possible une équitable unité de population, et aussi les comté les plus convenablement conformés. Il n'a donné aucun avantage de parti au parti conservateur, il a donné un grand avantage au parti libéral dans l'acte de redistribution de 1892. Or, quelle a été la principale excuse donnée par le directeur général des Postes pour la présentation de ce bill ? Je voudrais que ses amis puissent prendre note de l'excuse qu'il a donnée. Voici ce qu'a dit l'honorable monsieur :

Le parlement canadien n'a, en général, modifié les circonscriptions électorales que dans la session suivant le recensement décennal, mais, depuis la Confédération, tous les recensements et tous les remaniements de la carte électorale ont eu lieu lorsque nos adversaires politiques étaient au pouvoir.

Par ces paroles l'honorable monsieur a dévoilé toute la chose, qu'on ne faisait une redistribution qu'immédiatement après le recensement décennal, mais que le parti libéral n'avait pas été au pouvoir à ces époques, et maintenant ces honorables messieurs veulent saisir l'occasion, pendant qu'ils sont au pouvoir, de faire une redistribution à une époque où il ne convient pas de la faire. Tenant cela présent à la mémoire, nous pouvons avec intelligence suivre le raisonnement que l'honorable monsieur a apporté. Si en proposant la seconde lecture il était en mesure de démontrer, même quoique la redistribution soit absolument insoutenable, à cette époque-ci, que le parti libéral avait été placé dans une position désavantageuse et qu'on ne lui donnait pas la représentation à laquelle il avait droit, il aurait établi au moins un cas d'injustice, bien que ça ne soit pas un cas qui justifie le gouvernement de remanier les collèges électoraux à cette époque. Je désire attirer l'attention de l'honorable monsieur sur le fait à cet égard, parce qu'on lui en a imposé. J'ai meilleure opinion de lui que de supposer qu'il ferait dans cette Chambre une déclaration qu'il saurait n'être pas fondée, et je crois que je vais pouvoir lui montrer qu'il n'a pas compilé les chiffres convenablement, ou qu'il ne les a pas examinés après leur compilation, mais qu'il les a cru exacts et s'est efforcé d'appuyer sa cause sur une déclaration absolument différente des faits. Que dit l'honorable monsieur ? :

M. l'Orateur, qu'on me permette maintenant d'établir une proposition que j'ai déjà avancée il n'y a pas longtemps. Prenant les votes donnés dans les comtés dont j'ai cité les noms—au nombre de 46 aux élections générales de 1882, de 1887 et de 1891, et de 43 à l'élection général de 1896,—et additionnant les majorités obtenues par les libéraux et par les conservateurs à toutes ces élections, voyons si nous pouvons découvrir qu'elle aurait dû être la juste représentation des partis en cette Chambre.

Il dit plus loin :

Si la représentation de ces 46 comtés avait été proportionnée aux majorités qu'ils ont données aux conservateurs et aux libéraux à l'électien de 1882, le parti conservateur aurait eu 10 représentants seulement en cette chambre, au lieu de 15, et le parti libéral 36 au lieu de 31 seulement.

Je demande à l'honorable monsieur si après avoir vu son discours imprimé, il persiste à soutenir cet argument, parce que je ne tiens pas à l'induire en erreur ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai parlé de proportion dans la majorité et non dans le nombre de votes donnés. Si l'on m'a fait dire le contraire, mon discours a été mal rapporté ou mal compris.

M. CLANCY : Je suis très heureux que l'honorable ministre se soit enfin prononcé d'une manière catégorique parce que je me propose de démontrer par ses propres calculs combien est absurde dans son application le système qu'il veut employer. Je prends les 48 divisions électorales dont a parlé l'honorable monsieur.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Quarante-six.

M. CLANCY : Je comprends dans le même groupe York-ouest et Elgin-ouest.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai parlé des divisions électorales affectées par le "gerrymnader" de 1882, et non des comtés qui ne sont pas tombés sous l'empire de cette loi et de celle de 1892.

M. CLANCY : Il importe peu que ce soit 46 ou 48, mais je vais prendre 48 au lieu de 46. Dans les 48 divisions dont il s'agit, parce que York-ouest et Elgin-ouest sont aussi en cause, les libéraux ont obtenu un total de votes de 78,473 en 1882, alors que le vote en faveur des conservateurs s'élevait à 72,309. Qu'est-il arrivé ? Les libéraux ont élu 32 députés sur un vote de 78,437 et les conservateurs 16 seulement sur le vote de 72,309. Mais cela ne contente pas l'honorable ministre. Il aurait voulu que 36 libéraux fussent élus et n'accorder que 12 députés aux conservateurs dans ces 48 divisions électorales.

Considérons comme base d'argumentation le nombre des votes donnés. Alors les li-

béraux n'auraient élu que 25 députés et les conservateurs 23 dans ces 48 divisions électorales. Qu'on prenne 16 de ces divisions, par exemple, Middlesex-ouest, Wentworth-nord, Wellington-nord, Peel, Wentworth-sud, Grey-nord, Grey-sud, Bothwell, Ontario-nord, Ontario-sud, Norfolk-sud, Huron-ouest, Bruce-est, Perth-nord, Middlesex-est et Grey et qu'on leur applique le principe défendu par l'honorable ministre. Aux élections de 1882, les libéraux ont obtenu 25,084 votes et les conservateurs 25,691 soit une majorité de 607 votes en faveur de ces derniers. Quel a été le résultat de l'élection ? 13 députés libéraux ont été élus contre trois députés conservateurs. Le résultat n'aurait pas été le même si l'on avait pris pour base de l'élection la majorité obtenus dans ces divisions électorales par un parti politique. Les conservateurs auraient eu droit à 11 députés et les libéraux à 5. Que peut répondre à cela l'honorable ministre ? Et si vous ne considérez que le total des votes donnés aux deux partis séparément, chacun aurait eu droit à 8 députés, car la différence dans ces totaux est peu considérable.

J'irai plus loin pour éclairer davantage l'honorable ministre. Prenons cinq de ces divisions électorales Wentworth-nord, Wentworth-sud, Peel, Grey-est et Middlesex-est. Le nombre de votes donnés par les conservateurs dans ces comtés a été de 7,767 alors que les libéraux n'en obtenaient que 6,952.

M. MACDONALD (Huron) : L'honorable monsieur parle-t-il des élections de 1882 ?

M. CLANCY : Certainement, je ne parle que de cette élection. Les conservateurs avaient dans ces cinq divisions une majorité de 815 voix et cependant deux candidats conservateurs ont été élus et les libéraux voyaient trois de leurs partisans élus. Le total des majorités libérales dans ces comtés a été de 94 voix alors que celui de la majorité en faveur des conservateurs était de 909. Si l'on eut alors appliqué le principe prôné par mon honorable ami, les conservateurs auraient élu leurs candidats dans toutes ces divisions électorales.

Je n'ai jamais entendu émettre proposition aussi absurde que celle énoncée par l'honorable ministre. Si je ne l'avais entendu, jamais je n'aurais pu croire que le directeur général des Postes du Canada aurait pu argumenter de cette façon. Je ne crois pas qu'aucun de ses amis ou que lui-même se soit aperçu de l'absurdité de ces calculs. Ce n'est là qu'un simple exemple des arguments invoqués par ces messieurs pour révoquer ce qu'ils appellent l'infâme loi de redistribution de 1882.

A 6 heures la séance est suspendue.

Séance du soir.

M. CLANCY : Quand vous avez quitté le fauteuil à six heures, M. l'Orateur, j'étais à parler des efforts tentés par l'honorable directeur général des Postes (M. Mulock) pour démontrer qu'en tenant compte des majorités, le parti libéral avait droit à un plus grand nombre de députés que ceux élus aux élections générales de 1882. Je veux être loyal envers l'honorable ministre et pour démontrer que j'étais exact quand j'ai fait la déclaration dont il a parlé, je citerai ses propres paroles. Je cite les "Débats," page 5366 :

Ainsi, si la représentation de ces 46 comtés avait été proportionnée aux majorités qu'ils ont données aux conservateurs et aux libéraux à l'élection de 1882, le parti conservateur aurait eu 10 représentants seulement en cette chambre, au lieu de 15, et le parti libéral 36 au lieu de 31 seulement. En d'autres termes, au lieu d'avoir seulement 15 députés au parlement, le parti libéral——

Je crois qu'il y a erreur ici et que l'honorable ministre veut parler du parti conservateur.

——aurait dû en justice, d'après le vote donné——

L'honorable ministre répète "votes donnés"——

——en avoir 26.

Je crois que l'honorable ministre veut dire 36, ce qui serait plus d'accord à ce qu'il déclarait auparavant.

Le parti libéral était donc injustement privé du bénéfice de 10 voix lorsque les partis se diviseraient en cette chambre.

Ma prétention était que l'honorable député avait tort dans les deux cas, soit qu'il réclamât une plus forte représentation pour une raison ou pour une autre. Mais l'honorable ministre a surtout basé ses calculs sur la majorité. Je me suis efforcé de démontrer que dans les 48 circonscriptions qui font le sujet de ce débat, les libéraux, aux élections de 1882, ont enregistré 78,473 votes et ont élu 32 députés, tandis que les conservateurs qui n'ont enregistré que 6,164 votes de moins n'ont pu élire que 16 représentants.

J'ai aussi prétendu que d'après les votes enregistrés, les libéraux auraient dû élire 25 députés sur les 48, et les conservateurs 23, tandis que, suivant les calculs de l'honorable ministre, calculs dont je prétends lui démontrer l'entière inexactitude, les libéraux auraient dû élire 36 députés et les conservateurs 10 seulement—ou, comme j'ai inclu 48 circonscriptions au lieu de 46, je suppose qu'il faut en conclure que les conservateurs en auraient élu 12. J'ai fait remarquer de plus à l'honorable ministre, pour lui faire voir qu'il avait été induit en erreur par ceux qui avaient préparé cet état pour son usage, qu'en suivant ce mode de déterminer la représentation respective des partis dans cette Chambre, et en calculant sur 16 circonscriptions—car mon honorable ami admettra que si la règle est appliquée, il importe peu de prendre en considération 48 ou 16 circonscriptions—le résultat obtenu serait exact dans les deux cas. Eh bien ! prenons 16 de ces comtés ; les libéraux ont enregistré 25,084 votes et ont élu 13 représentants ;

les conservateurs ont enregistré 25,691 votes et n'ont élu que 3 représentants. Alors, si l'on suit l'autre méthode fournie par l'honorable ministre, basée sur les votes enregistrés, ils auraient élu 8 députés chacun, parce que la différence n'est que d'une fraction. Mais en admettant la prétention de l'honorable ministre, les conservateurs auraient eu 11 sièges dans cette Chambre, et les libéraux n'en auraient eu que 5. En outre, j'irai plus loin, et je prendrai 5 des circonscriptions du même groupe où les libéraux ont enregistré 6,952 votes et ont élu 3 représentants. Les conservateurs qui enregistrèrent 7,767 voix, n'en élirent que deux. Or, d'après le vote populaire enregistré, les libéraux n'auraient dû élire que 2 représentants et les conservateurs en auraient élu 3.

Mais nous allons prendre la méthode de l'honorable ministre—et elle est entièrement en faveur des conservateurs—alors les libéraux n'auraient pas élu un seul député et 5 conservateurs auraient triomphé.

Je ne crois pas nécessaire, M. l'Orateur, de pousser ce raisonnement plus loin. Je crois que les honorables députés de l'autre côté de la Chambre doivent maintenant voir l'injustice, je dirai la complète absurdité, sans vouloir me servir de termes plus énergiques, du raisonnement de l'honorable ministre dans sa tentative de démontrer que le bill de rédistribution de 1882 était injuste pour le parti libéral.

Je vais maintenant faire voir l'impasse où se trouvaient les honorables députés de la droite quand ils se sont vus forcer d'adopter une ligne de conduite aussi outrée, aussi indigne, j'allais dire une ligne de conduite reprouvée par le bon sens et la raison.

Mais l'honorable député va plus loin, et c'est une des raisons, d'après lui, de la présentation de ce bill. Je laisse aux honorables députés de la droite à juger si le raisonnement de l'honorable ministre est suffisant pour les convaincre. Il dit que le parti libéral a été considérablement affaibli. Voici ses paroles. Je ne puis donner la page des "Débats", mais je les rapporte fidèlement :

> L'ancien gouvernement a réuni un certain nombre de municipalités libérales pour former un groupe compact, c'est ce que, dans son triomphe, il appelait des ruches grites. Le mot n'était pas mal choisi. En agissant de cette façon, il réussit à affaiblir le parti libéral dans un grand nombre de comtés environnants en détachant ici et là des municipalités libérales avec lesquelles il formait ensuite un seul collège électoral. C'est ainsi que le parti conservateur a remporté un grand nombre de comtés où, sans cela, il aurait échoué.

Maintenant, je demande à l'honorable député s'il peut me citer un seul comté où le parti libéral ait été affaibli. C'est là une déclaration risquée. Il a étudié ce sujet ; il l'a scruté attentivement ; ce fut lui qui proposa la seconde lecture du bill. Je lui demande de me signaler un seul cas où les libéraux aient été affaiblis par suite de cette mesure. Je suis sûr qu'il ne peut pas en citer.

M. CLANCY.

Maintenant, je ferai connaître quelques-uns des résultats. Voyons ce que le "Globe" a à dire. C'est l'un des grands organes de l'opinion publique, le guide du parti libéral, et un guide que je serai assez juste pour reconnaître comme sûr. Je crois qu'un grand organe de la publication ne peut se permettre d'enseigner une fausse doctrine. Mais si la population a été trompée, si l'honorable ministre a fait des déclarations fauses, et si le "Globe" les a répétées, alors il nous faudra revenir à l'auteur de ces affirmations erronnées. Le "Globe" a virtuellement répété ce que l'honorable ministre a dit dans cette Chambre, parce qu'il avait foi en ses déclarations, assuré que l'honorable ministre ne ferait pas de déclaration qui ne serait pas basée sur la vérité. Voici ce que dit le "Globe" :

> Les 46 comtés d'Ontario modifiés par le remarquable gerrymander de 1882, donnèrent une majorité libérale de 8,574 voix aux élections générales qui eurent lieu la même année. Eu égard à la force respective des partis, ces comtés auraient dû élire 10 conservateurs, mais le vote du parti fut si habilement manipulé par cet arrangement qu'ils en élirent 15. La représentation du parti fut de moitié plus élevée que ne le justifiait le vote du parti. Le vote libéral qui aurait dû emporter 36 comtés fut si habilement groupé qu'il n'en remporta que 31, de sorte que le gouvernement s'assura une majorité de 10 voix, lors d'une division de la chambre par ce système injuste.

Je ne crois pas que ce journal si important, s'il n'avait pas été induit en erreur par l'honorable ministre, aurait fait une telle déclaration. Car, à mon sens, aucun journal important ne peut se permettre de publier ces choses, sans avoir raison de les croire vraies.

Qu'il me soit permis de dire à l'honorable ministre ce qui est arrivé. Il déclare que plusieurs députés furent élus qui auraient échoué dans l'élection, n'eût été le bill de redistribution de 1892. Laissez-moi lui faire connaître le résultat de l'élection dans 48 comtés. Il n'y en avait que 43 alors, mais on en ajouta 5 dans la suite. Il est à peine nécessaire de dire qu'en 1882, deux comtés conservateurs disparurent parce que leur population était trop faible. La population de l'un, Niagara, dépassait à peine 3,000 âmes, et Cornwall avait une population d'un peu plus de 7,000 âmes. C'étaient des comtés conservateurs, et ils furent effacés par le parti conservateur. La province avait droit à 4 nouveaux sièges à cause de l'augmentation de sa population, ainsi que le constatait le recensement décennal de 1881. Avec les 4 nouvelles circonscriptions auxquelles la province avait droit, et les siéges des deux comtés disparus, il incombait au parti conservateur de trouver quelque part 6 nouveaux comtés. Où les ont-ils pris ? Ils donnèrent à Toronto un autre représentant et ils prirent les 48 circonscriptions dont je parle dans le but de trouver 4 nouveaux comtés. Or, quelle a été la nature de ce bill néfaste qu'on a représenté comme une tache dans les annales du gouvernement de ce pays, de ce bill qui a garrotté des centaines

de libéraux, de ce bill qui a renvoyé du pouvoir les libéraux et qui a été une honte perpétuelle pour la bonne renommée de ce pays ?

Aux élections de 1882, après le remaniement des comtés, les conservateurs sur 43 sièges, en remportèrent 21 et les libéraux 22. Prenez le même groupe de comtés et les 5 sièges additionnels, et vous verrez que les conservateurs ont élu 16 représentants et les libéraux 32.

Je désire attirer l'attention de l'honorable premier ministre sur ce fait, car, lorsqu'il a présenté ce bill, il a tenté de justifier cette mesure.

L'honorable premier ministre ne s'est guère avancé——

M. McNEILL : L'honorable député (M. Clancy) voudrait-il répéter les chiffres qu'il a donnés, car je ne les ai pas saisis.

M. CLANCY : Je viens de dire comme mon honorable ami (M. McNeill) le verra, que dans les comtés qui nous occupent en ce moment et qui élisent 48 représentants maintenant et qui en élisaient 43 alors, car il y a eu 5 nouvelles circonscriptions de créées, les conservateurs avaient 21 et les libéraux 22 représentants. C'était antérieurement à 1882, avant que ce bill que les honorables députés de la droite qualifient de mesure infâme, eût été adopté. Après l'adoption de ce bill, les libéraux élirent dans le même groupe 32 députés et les conservateurs 16 seulement.

Pourrait-on prétendre que l'opposition à ce bill n'est basée que sur des futilités ? L'honorable ministre qui vient de nous adresser la parole et que je suis heureux de voir à son siège, l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) le prétendra-t-il ? Quand il parlait avec tant de chaleur, quand il sortait presque de ses gonds, quand il dénonçait l'infamie de ce bill, prétendra-t-il qu'il avait raison d'en agir ainsi ?

Je vais répéter ce que je viens de dire à son intention, car je crois qu'il n'a pas saisi le sens de mes paroles, autrement il n'aurait pas fait le discours qu'il vient de faire. Je crois qu'il a trop d'élévation dans les idées pour avoir fait un tel discours s'il avait su qu'en 1878, de 43 comtés les libéraux en remportèrent 22 et les conservateurs 21 et que dans le même groupe, en 1882, après le remaniement, les libéraux élirent 32 représentants et les conservateurs 16. L'honorable ministre prétendra-t-il que cette mesure fût de nature à nuire aux libéraux ? Prenons par exemple les comtés auxquels fut accordé un représentant de plus et nous constaterons que les libéraux enlevèrent ces nouvelles circonscriptions électorales. Les changements furent entièrement à l'avantage des libéraux. Lambton eut une nouvelle division électorale qui élut le candidat libéral. Middlesex eut une nouvelle division électorale qui élut aussi le candidat libéral. La même chose arriva dans Ontario, dans Simcoe-est. Mais ce ne fut pas tout ; ce ne fut pas assez pour les libéraux de remporter chaque nouvelle division créée par le remaniement de 1882 ; les forces conservatrices furent tellement affaiblies dans 5 autres comtés que le parti conservateur y fut défait. Nous avons perdu l'une des divisions dans Elgin, deux dans Grey, une dans Norfolk ; nous avons perdu Peel et l'une des circonscriptions de Wellington.

L'honorable député qui a pris la parole cette après-midi (M. McMullen) peut rendre grâce au bill de redistribution de 1882, s'il siège aujourd'hui dans cette Chambre. Il ne serait pas ici, n'eût été le bill de 1882. Je suis étonné, en présence de ces faits d'entendre les honorables députés déclarer qu'ils ont été injustement traités, qu'ils ont été groupés comme dans une fourmillière. Ils prétendent que ce n'était peut-être pas l'intention des conservateurs. Nous n'avons pas à nous occuper de leurs intentions. Il reste acquis, pour le peuple, que tout l'avantage a été pour les libéraux et les honorables ministres qui, dans cette Chambre prennent cette mesure comme prétexte pour excuser la présentation de ce bill, n'ont aucun motif de justification quand même ils adopteraient une ligne de conduite encore plus libérale. Je vais maintenant discuter quelques autres affirmations de l'honorable directeur général des Postes qui a présenté ce bill. Il a prétendu qu'on n'avait pas tenu compte de la moyenne de la population, moyenne qui sert de base à la représentation, depuis la Confédération. Tel a toujours été le principe invoqué par le parti libéral. Je ne sache pas que le premier ministre en ait eu connaissance, mais, dans Ontario, à un moment donné, on criait contre la domination française de Québec. Et le parti libéral conservateur faisait la lutte à ces préjugés. Le cri soulevé était une arme dangereuse. Il induisit bien des gens en erreur dans Ontario, et, malheureusement, je pourrais en citer nombre d'exemples. L'honorable directeur général des Postes peut nier que son parti ait toujours lutté en faveur de la moyenne de la population, autant que faire se pouvait, mais l'honorable ministre niera-t-il que ce principe ait déjà été un facteur important depuis la Confédération ? J'invoquerai des témoignages dignes de confiance et des plus honorables. Nous verrons ce que M. Mackenzie disait, en 1882, dans cette Chambre, touchant le bill de redistribution de cette année :

> Je ne veux pas discuter la mesure présentée ce soir. Il y aura des amendements et j'aurai l'occasion d'exprimer mes vues sur cette question. Je dirai toutefois que ce projet de loi est contraire au principe de la représentation basé sur la population, principe adopté lors de la confédération, mais concernant les anciennes provinces seulement. Cependant ce principe doit s'appliquer aux autres provinces. Et ce principe n'est pas reconnu par ce bill.

M. CLARKE : De qui sont ces paroles ?

M. CLANCY : De M. Mackenzie. J'ai un autre témoin à produire, une personne qui ne

fait pas partie de cette Chambre aujourd'hui, mais qui, je crois, a contribué à la préparation de ce bill. Je vais citer ce que l'honorable ministre de la Justice (M. Mills) disait dans cette Chambre, en 1882, concernant ce bill :

> Je suis en faveur de la représentation d'après la population, mais je nie que ce soit la seule question à considérer.

C'était l'une des questions dont il fallait tenir compte suivant le ministre de la Justice (M. Mills) à cette époque. Je crois que ceci refute absolument la prétention de l'honorable ministre relativement au principe de la moyenne de la population, en tant que ces paroles démontrent quelle a été l'attitude, quelle a été la ligne de conduite du parti libéral en cette Chambre. Les honorables messieurs ont combattu pour ce principe et s'ils l'ont abandonné aujourd'hui, par opportunisme, ils doivent répondre à ceci : L'honorable ministre sait parfaitement qu'il est impossible d'avoir une moyenne absolue de la population. Mais il sait également bien qu'il est essentiel d'avoir, autant que possible, une moyenne raisonnable de la population dans tous les comtés de cette province et dans toutes les autres provinces.

Je ne suis pas au fait de l'organisation municipale de ces autres provinces, mais je sais que pour Ontario ce principe est très sage. Le plaidoyer des honorables ministres en faveur des limites des comtés est, je crois, dans l'opinion de la plupart, une simple lubie, parce qu'il est inutile de prétendre qu'il y ait aucun rapport entre cette Chambre et le fonctionnement de l'organisation municipale. Nous en avons une preuve dans Bothwell. A la connaissance de la députation, Bothwell comprend une partie de Kent et de Lambton. A-t-on jamais éprouvé aucun inconvénient à cela ? La gauche a toujours semblé oublier que Bothwell dépassait les limites municipales. Jamais personne n'a réclamé un changement, pas même l'honorable député (M. Mills) qui représentait ce comté Il ne s'est jamais inquiété à ce sujet et les raisons invoquées par ces honorables messieurs ne sont qu'un prétexte futile ; il n'y a rien de fondé dans leurs prétentions.

Tous savent que la liste des électeurs, d'après la loi, est envoyée aux candidats élus comme à ceux qui ont été défaits. Cette règle est rigoureusement observée. Que faut-il de plus ?

L'organisation municipale n'a rien à faire avec l'organisation politique, et c'est pourquoi je dis qu'il est futile d'invoquer cette prétention. L'honorable (M. Mulock) nous a parlé de ce qu'il appelle les "8 ruches libérales." Pour les découvrir, il a fait preuve d'une perspicacité merveilleuse.

Voici 5 de ces 8 ruches : Brant-nord, Bruce-ouest, Huron-sud, Oxford-nord et Oxford-sud. Y a-t-il un seul député dans cette Chambre, alors même qu'il viendrait des provinces maritimes qui ne sache pas que ces comtés sont très libéraux même quand il s'agit de déterminer les limites des comtés ?

En 1886, après le remaniement de 1882, et je cite ce fait comme exemple de l'opinion des électeurs concernés, à Brant-nord les libéraux eurent une majorité de 657 voix aux élections provinciales. Pour ces élections les limites municipales du comté n'avaient pas été changées. Cependant, l'honorable ministre (M. Mulock) dit que l'acte de 1882 a fait une ruche de cette circonscription électorale. Dans Bruce-ouest, les libéraux obtenaient une majorité de 347 voix, lors des élections locales de 1886. Dans Huron-sud, ils eurent une majorité de 507 ; dans Oxford-nord, une majorité de 833 et une majorité de 591 dans Oxford-sud.

Comment le directeur général des Postes a-t-il pu découvrir que l'acte de redistribution a fait des ruches de ces 5 comtés ? Il en manque trois pour arriver à ces 8 comtés dont l'un est Elgin-ouest. En 1878, cette dernière division donnait une majorité libérale de 112 et par l'acte de redistribution, cette majorité fut portée à 291 voix. Quant à Middlesex-sud, on connait ce comté municipal—l'on sait qu'il serait complètement impossible de tailler dans ce comté une circonscription électorale qui ne serait pas d'avance reconnue comme libérale.

Peu importe que ce soit le gouvernement ou les juges qui fassent la division, ils ne peuvent empêcher que la division formée donne, de toute manière, une forte majorité libérale.

Qu'on me permette de demander de nouveau à l'honorable ministre (M. Mulock) en quoi il y avait "gerrymander" d'après ces résultats ? Je le répète, ces comtés seraient libéraux en dépit des intentions de tout parti politique ?

Il est resté un autre de ses huit châteaux-forts, c'est-à-dire Ontario-ouest, et si le directeur général des Postes pense pouvoir baser sur ce simple cas ces dénonciations de la loi concernant le remaniement de 1882, il est invité à le faire. Assurément l'honorable ministre (M. Mulock) doit voir maintenant, en présence de ces faits, que cinq de ses huit châteaux-forts sont irrévocablement libéraux. Qui a jamais vu l'une des divisions d'Oxford élire un conservateur ? Comment donc ! la majorité de chacune de ces divisions est de 600 à 1,000 voix, et le fait est que très souvent il n'y a pas de candidats conservateurs lors des élections dans ces divisions, parce qu'ils n'auraient aucun espoir de s'y faire élire.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Quelle est l'opinion de l'honorable député (M. Clancy) relativement à Ontario-ouest ?

M. CLANCY : Je dirai franchement que la majorité a été libérale dans cette division, non pas à cause du remaniement, mais malgré ce remaniement. Les libéraux ont paru l'emporter là dans tous les cas. L'honorable ministre (M. Mulock) peut me dire : "Eh

bien ! vous enlevez quelques cantons du comté d'York pour les adjoindre à cette division." Il n'est pas permis à l'honorable ministre (M. Mulock) de se plaindre. Ontario-ouest était un château-fort libéral, tout comme les autres, et les trois divisions ont élu trois députés libéraux à l'élection qui a suivi l'application de la loi concernant le remaniement de 1882. Si l'honorable ministre pouvait dire : " Vous avez fait un château-fort libéral d'Ontario-ouest——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Vous savez qu'il en a été ainsi.

M. CLANCY : Mon honorable ami a dit que je le sais !

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Vous le savez, si vous savez quelque chose.

M. CLANCY : Je dirai au directeur général des Postes ce que je sais. Je lui dirai que, peu importe qu'on ait fait ou non d'Ontario-ouest un château-fort libéral, l'élection de deux autres libéraux fut rendue parfaitement certaine, et trois libéraux furent élus, dans le comté municipal d'Ontario.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce fut la conséquence de la droiture de la population.

M. CLANCY : Ce fut parce que les libéraux remplissaient là les divisions municipales, et que la loi de 1882 n'y changeait rien. L'honorable ministre (M. Mulock) a établi qu'il y avait un château-fort parmi trois divisions, et ces trois divisions ont élu trois libéraux. L'honorable ministre a réussi à prouver qu'il a allégué une prétention assez peu digne d'un ministre de la Couronne.

Je m'occuperai un instant, maintenant, du discours du ministre des Douanes. J'aime toujours entendre l'honorable ministre parler en cette Chambre, car il paraît toujours sincère. Toutefois, j'ai eu récemment certaines défiances au sujet de sa sincérité. Je n'ai jamais pu m'imaginer qu'un membre de cette Chambre pût puiser autant d'indignation imaginaire qu'a paru le faire l'honorable ministre. Je croyais qu'il était impossible qu'on pût paraître si honnête en défendant une cause aussi malhonnête. Je n'ai pu croire que l'honorable ministre pût parler sur un ton aussi pathétique à moins d'être lésé. Je ne pouvais concevoir qu'on pût prendre tant de peine pour déraisonner au point que l'a fait l'honorable ministre dans tout son discours. L'honorable ministre nous a déclaré qu'il existait une indignation étonnante, mais je crois avoir démontré à la Chambre que cette indignation était causée par de fausses représentations des faits faites à dessein d'une extrémité à l'autre du pays. Ces messieurs de la droite parlaient pour l'amour de la victoire plutôt que pour l'amour de la vérité. Je prétends que nul ne peut se permettre de faire un exposé erroné en cette Chambre ou au dehors, parce que rien ne prouve mieux la faiblesse d'une cause que le fait qu'on est obligé pour la défendre de recourir à des badigeonnages équivalant à une altération des faits, afin d'induire les électeurs en erreur. Je n'accuserai pas l'honorable ministre de la chose, mais aurait-il voulu tromper d'une manière malicieuse et perverse, il n'aurait pu mieux y réussir qu'il ne l'a fait. Je l'absous absolument de la chose, mais je dirai que je le crois mal informé.

Qu'on me permette de donner lecture des paroles de l'honorable ministre, car le peu d'étendue de mon vocabulaire ne me permettrait pas de trouver d'aussi magnifiques phrases ni des mots de nature à soulever l'indignation du pays. J'ai pris la peine de lire les discours prononcés par l'honorable ministre en 1882, et je vois que ses discours actuels sont presqu'aussi exagérés, quoique un peu moins, que ses discours d'alors ; mais sous ce rapport il y a une certaine amélioration, cependant.

Voici ce que l'honorable ministre nous a déclaré durant ce débat :

On a exprimé beaucoup d'indignation contre le bill de 1882, et ce bill a été fort dénoncé.

C'est vrai, et l'honorable ministre y a contribué pour sa part.

Je me rappelle comme certains membres de la Chambre qu'il atteignait, et qu'il atteignait d'une manière claire et évidente, ont exhalé leur indignation. Le député d'alors de Brant-Sud avait une voix qui pouvait être entendue, et on l'a entendu dénoncer ce bill comme inique ; la voix du ministre actuel de la Justice (M. Mills) a également fait entendre de fortes dénonciations, et ce n'était pas sans motif. Si les membres de cette Chambre qui n'étaient pas alors présents veulent bien consulter les *Débats* de 1882 et lire les 22 amendements que nous avons proposés au sujet du bill, amendements relatant les injustices de la mesure, je suis convaincu que, comme beaucoup de conservateurs du temps—à l'exception de quelques-uns devenus inaccessibles à tout sentiment raisonnable de ce qui est dû à autrui—ils rougiront de constater la nature de ce *gerrymander*.

Une VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CLANCY : Je m'étonne d'entendre l'honorable ministre dire " Ecoutez ! écoutez ! " J'ose dire que tout à l'heure, avec tout son jeu de comédien, mal réussi en bonne partie, il n'a pu énoncer un seul argument.

Continuons, et voyons ce que fut l'indignation :

Une majorité parlementaire, dont l'élection n'avait pas été faite sur cette question, usa de son pouvoir en cette Chambre sans alléguer de raisons et dans un grand silence ...

Je serais curieux de savoir si l'honorable ministre persisterait encore à le prétendre, bien que ces paroles datent de quelques jours seulement.

....pour rejeter ces amendements les uns après les autres, n'osant pas lever la tête alors qu'elle comprenait les injustices qu'elle appuyait de ses votes.

Je le demande à l'honorable ministre : prétend-il encore que la mesure n'a pas été raisonablement et vigoureusement défendue,

et que les 22 amendements ont été votés sans débat préalable, l'iniquité du bill empêchant ceux qui l'appuyaient de lever la tête pour oser le défendre ? Si l'honorable ministre consulte les " Débats," il verra que ces amendements ont été proposés lors de la troisième lecture du bill, et que toute la discussion a eu lieu avant cela. Il sait que le débat était virtuellement terminé, que la présentation des amendements a été accompagnée de fort peu de commentaires, dont quelques-uns n'ont pas vingt lignes, et que les dits amendements ont tous été dépêchés le même jour, virtuellement sans débat.

Voyons maintenant si l'honorable ministre a raison de prétendre que le bill a été adopté dans un grand silence, et qu'on n'osait lever la tête——

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'ai pas dit cela.

M. CLANCY : L'honorable ministre a dit que les 22 amendements avaient été rejetés dans un grand silence, c'est-à-dire, qu'on n'avait pas osé se lever pour défendre le bill. Qu'on me permette de donner lecture d'une autre phrase que je n'ai pas citée, car il est encore allé plus loin, je crois. Il a dit :

Le bill a été combattu ; on proposa 22 amendements dont chacun relatait une iniquité, et ces amendements furent rejetés dans un grand silence, 42 votant dans l'affirmative et 99 dans la négative ; aucun des votes donnés en cette occasion n'a été accompagné d'explications justificatives de la part des partisans du gouvernement conservateur qui, tout en pouvant voter la tête basse pour le *gerrymander* de 1882, ne pouvaient pour cause de honte même, se lever pour le défendre.

Est-ce là faire une franche déclaration pour le public ? Je le demande à l'honorable ministre, les faits du cas justifient-ils cette déclaration ? Car je suis maintenant prêt à prouver qu'il n'a pas existé d'état de choses semblable.

Le MINISTRE DES DOUANES : Lisez les amendements.

M. CLANCY : J'en arriverai bientôt aux amendements.

En consultant les " Débats ", je vois que 20 députés conservateurs ont fait de vigoureux discours pour défendre la mesure, savoir : Sir John Macdonald, sir Mackenzie Bowell, MM. Rykert, Plumb, Haggart, Rochester, McCarthy, McCallum, Arkell, Shaw, Kirkpatrick, White, Sproule, Farrow, McLellan, Bergin, Boultbee et Orton. Eh bien ! combien de députés libéraux ont parlé ? Dix-sept. Soit 17 d'un côté et 20 de l'autre. Je défie l'honorable ministre de rien trouver en dehors de là. Et cependant, il voudrait faire croire au pays que le bill était si répréhensible que les députés ministériels avaient baissé la tête de honte et n'avaient pas osé dire un mot dans la Chambre pour défendre leurs votes. Je n'hésite pas à dire que la déclaration de l'honorable ministre est indigne de lui.

L'honorable ministre dit qu'il y a eu 22 amendements relatant les iniquités du bill. Qu'étaient ces amendements ? L'un d'eux fût proposé par l'honorable ministre lui-même, et son objet était d'enlever du canton de Saugeen le village de Port-Elgin pour le placer dans Bruce-nord.

Le MINISTRE DES DOUANES : Cela a été fait.

M. CLANCY : L'honorable ministre eût assez d'influence pour faire adopter cet amendement, et ainsi l'iniquité a été perpétrée à sa propre demande.

L'honorable ministre a fait une seconde tentative relativement à Saugeen, mais là il a échoué. Son influence semble s'être limitée à obtenir que Port-Elgin fût détaché de Saugeen pour être placé dans Bruce-nord. Ce fut là l'un des 22 amendements solennels qui relataient les iniquités du bill.

M. Mills en a proposé un autre, et qu'était-il ? Il consistait dans une motion vague et incolore n'ayant trait à aucune circonscription électorale, et n'ayant aucun objet ni effet politique quelconque, amendement probablement basé sur quelqu'une des théories que cet honorable ministre possédait alors, et que, sans doute, il possède encore. Cette motion se rapportait à la manière dont les frontières occidentales de la province de l'Ontario seraient déterminées par ce bill.

Le même député proposa encore un autre amendement, énonçant qu'on pourrait constituer 5 divisions avec Kent, Bothwell et Lambton, en ne conservant pas leurs frontières à ces comtés. Etait-ce là relater l'une des iniquités du bill ?

Ensuite, M. Blake proposa une motion, et qu'était-elle ? Que les officiers-rapporteurs ne fussent pas exclusivement assujettis aux ordres du parti conservateur. Ce bill-ci renferme-t-il quelque proposition tendant à abandonner cela ? Je le demande à mon honorable ami : a-t-il proposé maintenant un amendement de cette nature ?

M. Blake a proposé une autre motion, et qu'était-elle ? Que le dépôt des candidats fût diminué de $200 à $50. C'était là une autre question brûlante soulevée par ces 22 amendements. Qu'en pense maintenant l'honorable ministre ? Ont-ils perdu leur importance ?

Qu'étaient les 16 autres amendements ? La simple multiplication de la même chose. Ces amendements étaient amplifiés de manière à exprimer dans une douzaine de motions ce qui pouvait être mentionné dans une seule. Je défie l'honorable ministre de contredire le fait. Je puis lui indiquer deux ou trois de ces motions qui tendent à la même fin, bien qu'on y mêle les cantons de manière à leur donner l'apparence de nouvelles motions. Je crois avoir démontré que ces motions proposent seulement de restituer ces cantons aux comtés dont ils avaient été tirés. Je répète qu'on les a inutilement multipliées. Je n'imposerai pas à la Chambre l'ennui de lui donner lecture de ces motions, puisque je lui en ai mentionné la nature.

Le MINISTRE DES DOUANES : La Chambre serait heureuse d'entendre la lecture de ces amendements, j'en suis convaincu.

M. CLANCY : J'en lirai quelques-uns pour démontrer l'absolue exactitude de ce que j'avance. Je ne puis, pour faire plaisir à l'honorable ministre, entreprendre la tâche de les lire tous.

Voici la motion de M. Mills :

Que le bill soit renvoyé à un comité de toute la Chambre avec instructions qu'il pourra amender ce bill en statuant que les établissements situés à l'est de la limite formée par la division comme étant la frontière ouest d'Ontario, et auxquels il n'est pas pourvu en vertu du bill, soient compris aux fins électorales dans les bornes de la circonscription électorales d'Algoma.

Telle est l'une des motions. Cette motion insiste-t-elle sur quelque injustice du bill ? N'est-ce pas là une motion incolore ? Je ferais lecture de la motion de M. Blake si l'honorable ministre s'en souciait, mais je n'entends pas imposer à la Chambre la lecture de motions insignifiantes alors et aujourd'hui.

L'honorable ministre dit qu'aux bureaux de votation le peuple s'est prononcé en faveur de l'abrogation de la loi concernant le remaniement de 1882. Je ne crois pas que l'honorable ministre puisse lui-même le prétendre, mais je citerai ses paroles :

Le peuple a déclaré aux bureaux de votation qu'il désire voir adopter ce bill. Il s'est prononcé en faveur de ce bill par la bouche de la majorité de ses représentants en cette Chambre, et cette déclaration du peuple accompagnera le bill au Sénat.

L'honorable ministre s'est rendu dans son propre comté pour y parler avec autant de véhémence et d'ardeur qu'ici, et ses propres électeurs l'ont repoussé. Ses électeurs ont déclaré par leur vote qu'ils ne désiraient pas voir abroger cette loi. Il n'y a donc pas de meilleur exemple que celui de l'honorable ministre lui-même pour démontrer que le peuple ne désire pas cette mesure. Si l'on excepte le ministre de la Justice (le sénateur Mills), l'honorable ministre est celui dont la déclamation a été la plus virulente contre le bill, et son comté l'a repoussé. Le ministre de la Justice s'est rendu dans son propre comté pour y faire de semblables déclamations, et il a partagé le même sort. Je voudrais savoir alors sur quoi se base l'honorable ministre pour prétendre que le peuple s'est prononcé en faveur de cette mesure. Par lui-même il a constaté qu'il qu'il s'était prononcé contre. Il n'y a aucun doute que c'est là la raison pour laquelle il a été défait, car l'homme est très estimable et fort respecté. Mais la population n'a pas accordé beaucoup de faveur à son appel concernant l'abrogation de la loi relativement au remaniement de 1882.

L'honorable ministre dit : "Nous avons fait une foule de promesses, et nous devons les remplir. Voici ses paroles à ce sujet :

On sait que le peuple s'est prononcé en faveur de l'abrogation de la loi concernant le cens électoral, et cette loi a été abrogée. Or, M. l'Orateur, nous exécutons là, aujourd'hui, l'une des promesses du programme adopté par la grande convention libérale nationale qui s'est réunie en cette ville en 1893. Presque toutes les promesses faites alors ont été remplies. Celle-ci reste à l'être.

Je déclare à l'honorable ministre que le peuple le déliera de cette promesse. Il peut l'exécuter grâce à la majorité de ses amis en cette Chambre, mais ce sera la seule promesse qu'il aura jamais remplie. A-t-il rempli sa promesse relativement au bill concernant le cens électoral, lorsqu'il a cédé aux provinces le pouvoir de régler notre cens pour satisfaire aux exigences de parti dans ces provinces ? Si l'honorable ministre eût jamais énoncé une politique comme celle-là au sujet du cens électoral, il aurait été hué et il se serait exposé à recevoir des coups. C'est une honte d'avoir vu le parti libéral, poussé par sa majorité à abroger la loi concernant le cens électoral, dépourvu du courage—pour ne pas être blessant je n'allègueral pas défaut de capacité ;—dépourvu du courage requis pour remplacer cette loi par quelque chose de son crû, et obligé de recourir à l'expédient d'abandonner notre cens à la merci des provinces. C'est une honte nationale d'avoir à constater aujourd'hui que nous ne possédons pas de cens fédéral. La position dans laquelle nous nous trouvons maintenant est humiliante. Nous nous sommes soumis non seulement à ce qui existe maintenant, mais encore à ce qui pourra arriver à l'avenir, indépendamment de notre volonté. L'honorable ministre dit que nous pouvons abroger la mesure. N'est-ce pas là une proposition indigne ? Ces messieurs auraient dû présenter une loi qu'ils auraient pu maintenir ou abroger, et non pas abandonner aux provinces le pouvoir de la déterminer.

A-t-on franchement rempli la promesse concernant le plébiscite ? L'honorable ministre dit que le peuple attend du parti libéral l'exécution de ses promesses. Le peuple sait que les engagements de ce parti ne valent rien. Ces messieurs déclarent être tenus de remplir leurs promesses, mais pourquoi ? Le peuple fait de ces promesses le même cas qu'eux-mêmes. Le peuple sait fort bien que les membres de la droite ne font aucune tentative sincère pour exécuter leurs engagements, mais qu'ils tâchent seulement de paraître le faire. L'honorable ministre a-t-il rempli ses promesses au sujet du tarif ? L'a-t-il fait au sujet des dépenses ? L'a-t-il fait au sujet de la dette publique ? Personne ne contraindrait l'honorable ministre à remplir ses engagements. Le fait est que le peuple se félicite non de ce que le gouvernement a fait, mais de ce qu'il n'a pas fait. Les ministres demeurent convaincus par leurs propres aveux d'avoir fait de fausses déclarations dans le pays, des déclarations dont ils auraient dû connaître la fausseté ; et dans ce cas, ils se seraient rendus coupables d'hypocrisie cafarde, et ils n'auraient pas été dignes d'occu-

per les positions qu'ils tiennent aujourd'hui.

L'honorable ministre a traité de la question de l'égalisation. Je m'amaginais qu'il l'aurait fait d'une manière quelque peu équitable. Je dois dire qu'après avoir vu l'autre aspect de la question, il conclura lui-même que dans sa défense du bill il a eu recours à des moyens à la portée desquels il n'a pas songé. Il a dit : "Vous verrez de plus grandes inégalités entre les divisions opérées en vertu du remaniement de 1882 qu'entre celles que détermine le bill actuel." Voilà qui établit une comparaison avec les divisions formées par le parti libéral de la province de l'Ontario. Mon honorable ami répudie ses amis libéraux maintenant, mais il ne peut échapper à la responsabilité. Il les a soutenus maintes et maintes fois, et ses amis les ont défendus d'une extrémité à l'autre de la province.

Une VOIX : Le gouvernement de l'Ontario, le bras droit du gouvernement fédéral.

M. CLANCY : Oui, comme le suggère mon honorable ami, on dit qu'il est le bras droit du gouvernement fédéral. Que le gouvernement provincial ait bien ou mal fait, peu importe maintenant ; ce que je dis, c'est que la seule manière d'établir une juste comparaison consiste à considérer les divisions telles que limitées par le parti libéral de la province, pour voir ce qu'elles seraient si leurs frontières étaient déterminées en vertu de ce bill-ci.

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : Par les juges ?

M. CLANCY : Ça n'importe nullement. Quels que soient ceux qui fassent la division, ces inégalités surgiront.

Eh bien ! l'honorable ministre signale 22 circonscriptions électorales pour démontrer les inégalités de leur population. Savoir : Brockville, Leeds-sud, Cardwell, Wellington-nord, Wellington-est, Durham-ouest, Durham-est, Frontenac, Grenville-sud, Dundas, Leeds-nord et Grenville, Carleton, Lincoln, Addington, Middlesex-ouest, Middlesex-est, Northumberland-est, Northumberland-ouest, Peel, York-ouest, Peterborough-est, Peterborough-ouest.

Or, si l'honorable ministre eût voulu être franc se serait-il arrêté à ces comtés de l'est qu'il sait être de petits comtés, leur population variant de 13,000 habitants qu'elle est dans Frontenac à 30,000 ? Douze de ces circonscriptions sont précisément les mêmes relativement au parlement fédéral et à la législature provinciale, et l'on n'en a jamais changé la division pour la raison bien évidente qu'elles sont trop petites pour pouvoir être remaniées. Cependant, l'honorable ministre choisit ces circonscriptions-là pour démontrer qu'il y a eu inégalité dans le remaniement, et non pas qu'il entend y remédier dans ces cas. Mais il a parcouru toute la province pour choisir ce qui devait le mieux s'adapter à son argument. L'honorable ministre sait que ni les juges ni toute autre personne ne pourraient égaliser la population dans ces comtés de l'est sans se départir du principe de la conservation des bornes des comtés.

Je le demande à l'honorable ministre : trouve-t-il que ce soit là un juste mode de comparaison ? Prenez ces 22 comtés pour établir une comparaison avec ceux qui existent en vertu du remaniement opéré par le gouvernement provincial. Le directeur général des Postes a déclaré que, tout en étant d'un peu plus de 20,900, la moyenne de la population ne devait pas être respectée d'une façon absolument rigoureuse, et que cette moyenne pourrait être considérée avoir été observée si la population variait de 19,000 à 22,000. Etablissons la comparaison d'après ce principe. Des 22 divisions que l'honorable ministre des Douanes a choisies à titre d'exemple de ce qu'il y a de pire sous ce rapport—en allant chercher d'autres circonscriptions que celles qui sont maintenant à l'étude, et alors que plusieurs de ces 22 comtés, comme je l'ai dit, ne peuvent se prêter à l'égalisation de population—cinq comtés fédéraux possèdent cette moyenne, tandis qu'elle est constatée dans quatre comtés provinciaux seulement ; la population est au-dessous de la moyenne dans douze comtés fédéraux et dans treize comtés provinciaux ; le nombre des comtés où la population est au-dessus de la moyenne est de cinq relativement à la législature provinciale comme au parlement fédéral.

Mais prenons les 48 divisions que concernent le bill, pour arriver à considérer cette mesure à un point de vue pratique. Comparons ces 48 divisions fédérales telles qu'elles existent en vertu du bill concernant le remaniement de 1882 aux divisions correspondantes de l'Ontario établies aux fins provinciales. Les divisions fédérales possédant la moyenne de la populaton sont au nombre de 19, et les divisions provinciales au nombre de 10 seulement ; celles dont la population est au-dessus de la moyenne sont au nombre de 19 relativement au parlement fédéral, et de 23 relativement à la législature provinciale.

Eh bien ! je n'imputerai pas une disposition que l'honorable ministre attribue même à ses amis, c'est-à-dire un penchant à être injuste ; mais je signalerai que, étant entravé par les frontières des comtés, on a plus de difficulté à égaliser la population qu'on n'en aurait si l'on n'avait pas à s'occuper de ces frontières.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député (M. Clancy) dit-il que les juges voudraient faire ces divisions injustes ?

M. CLANCY : Je dis qu'il est impossible aux juges de se rapprocher de la moyenne de la population, lorsqu'il leur faut se borner aux frontières des comtés, comme ils le pourraient s'ils n'avaient pas à s'occuper de ces frontières. Je défie l'honorable ministre de démontrer le contraire. Il ne s'agit pas

de savoir ce que les juges feront, mais ce qu'il sera possible de faire à qui que ce soit dans les circonstances.

Je dis donc que les membres de la droite pourront bien répudier toute doctrine qu'ils aient jamais prêchée par le passé relativement à la moyenne de la population, car l'attitude qu'ils prennent les privent pour toujours du moyen de la défendre.

J'arrive maintenant à la circonscription où l'honorable député réside et qu'il représente depuis longtemps. J'ai dit dès le commencement qu'on ne saurait condamner toute mesure établissant l'unité de population. Je crois pouvoir démontrer que l'honorable député a été quelque peu égoïste en cette matière. Il n'a pas montré le courage que l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) voudrait voir dans tout député libéral. Il a suivi une ligne de conduite qui ne fait honneur ni à lui ni à celui à qui l'on attribue la préparation de ce bill—je veux parler du ministre de la Justice.

Nous avons adopté le même cens électoral que pour la législature d'Ontario, et conséquemment nous devons avoir dans un comté le même nombre d'électeurs pour une élection fédérale que pour une élection locale, si les frontières sont les mêmes ; et, naturellement, la population doit être la même.

Le comté de l'honorable député de Brant-sud, a une population de 32,217, et non au delà de 36,000, comme l'a dit l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ou l'honorable député (M. Clancy) se trompe ou je me trompe. Lisez les chiffres pour les divers "townships".

M. CLANCY : Je passerai les chiffres à l'honorable ministre. Lorsque l'on a privé les sauvages du droit de suffrage, dans Ontario, un certain "township" de son propre comté a été laissé de côté entièrement. L'honorable ministre sait cela.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non.

M. CLANCY : L'honorable ministre veut-il dire qu'il ignore que le "township" de Tuscarora n'est pas compris sur la liste locale ? Je lui déclare que ce "township" n'est inclus ni dans Brant-nord ni dans Brant-sud.

Le MINISTRE DES DOUANES : Mais la population est là.

M. CLANCY : Je parle des électeurs.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député parlait de la population.

M. CLANCY : Si l'honorable ministre veut grossir les chiffres de la population il pourrait tout aussi bien compter les vaches qu'il a dans sa cour que de compter les sauvages, qui n'ont pas droit de suffrage. Je suis surpris de voir l'honorable ministre recourir——

Le MINISTRE DES DOUANES : Et les enfants—les laissez-vous de côté ?

M. CLANCY : Les enfants de qui ?

Le MINISTRE DES DOUANES : De la population blanche—ils n'ont pas droit de suffrage.

M. CLANCY : Cela n'est pas juste, l'honorable ministre le sait. Il n'a pas le droit de compter les sauvages. Il pourrait le faire s'il leur eût laissé le droit de vote, mais il a aidé à priver du suffrage cette partie de ses électeurs et il veut maintenant les compter dans la population. Si son comté avait une population de 50,000 âmes il ne serait pas si désireux de les compter. Quel effet a eu cet arrangement entre l'honorable ministre et le ministre de la Justice ? Je vais lui communiquer ces chiffres pour lui prouver que Tuscarora n'est pas compris dans le comté pour les élections de la législature locale, car les sauvages n'ont aucun suffrage.

Le MINISTRE DES DOUANES : Si l'honorable député veut me le permettre, il s'agit de la population des comtés municipaux d'après le recensement de 1891. L'honorable député dit que d'après le recensement du comté de Brant, en 1891, la population est de 32,000. Je dis non. D'après ce document, que tout le monde peut voir, le chiffre est porté à au delà de 36,000.

M. CLANCY : L'honorable ministre sait parfaitement que je n'ai pas compté les sauvages.

Le MINISTRE DES DOUANES : Mais le recensement les compte et vous invoquez le recensement.

M. CLANCY : Allons un peu plus loin. Que l'honorable ministre prouve que le "township" de Tuscarora est compris dans ces chiffres. Qu'il fasse le calcul et voie si l'on arrive à plus de 32,217. Bien que la population soit comprise, s'il veut consulter ces chiffres il pourra voir qu'il y a un "township" d'exclu, que sa population n'y est pas. Si nous comptons notre représentation d'après la population, que voyons-nous ? Comptons-nous les gens qui demeurent de l'autre côté de la frontière ? Comptons-nous ceux qui n'ont pas le droit de suffrage, qui ont perdu ce droit ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il y a dans ces "townships" nombre de blancs qui n'ont pas droit de suffrage.

M. CLANCY : Alors tant pis pour l'honorable ministre qui, par ce bill, les prive de ce droit.

Le MINISTRE DES DOUANES : Cela est plutôt dû à votre propre loi du cens électoral.

M. CLANCY : Cette loi donnait le droit de suffrage à ces sauvages et l'honorable ministre a défait cela. Qu'a-t-il fait après cela ? Il a voulu manipuler son comté mais il n'a pu y arriver qu'en comptant une classe de gens sans droit de suffrage. Il dit aujourd'hui que le comté de Brant devrait avoir deux représentants. Voyons ce qu'il

a fait dans Kent—car je crois qu'il a donné main-forte au ministre de la Justice dans la préparation de ce bill. Brant a une population de 32,217, exclusion faite des sauvages. Kent a une population de 58,019 électeurs. Or, l'honorable ministre veut donner à Kent 3 représentants, avec 19,000 électeurs chacun. Il a voulu ensuite donner à Brant deux représentants, avec 16,000 électeurs chacun ; mais il a renoncé à cela, et qu'a-t-il fait ? Il maintient Brant avec 16,000 électeurs pour chacun des deux représentants, et il donne à Kent deux députés avec 29,000 électeurs chacun. Je dirai à l'honorable député que Kent a infiniment plus droit à 19,000 que lui-même à 16,000. Mais les honorables députés n'ont pas voulu agir dans ce sens et quelle excuse ont-ils donnée ? Que les journaux avaient discuté la chose et étaient d'avis que Toronto devait avoir un nouveau siège ; que bien qu'il n'en voyait pas lui-même le besoin, comme la chose venait de journaux conservateurs il avait eu la délicatesse de céder. Y a-t-il de la sincérité en cela, je le demande ? L'honorable ministre a peut-être cru qu'avec l'aide de la bande qui a parcouru les comtés sous la direction du capitaine Sullivan, il pourrait remporter quelques sièges dans Toronto, pensant qu'il ne pourrait pas prendre Bothwell. Je ne me plains pas de cela. Je n'entretiens pas de vues assez étroites pour vouloir invoquer mon propre cas comme étant un argument contre le bill. Je prends la chose à un autre point de vue et je dis que l'honorable ministre n'a pas été juste. Quelle attitude a prise le ministre de la Justice lorsque cette loi était soumise à la Chambre ? Je vais vous citer un des discours prononcés alors :

Si M. le ministre voulait enlever le township de Harwich et le village de Blenheim du comté de Kent, tel qu'il est maintenant, il resterait encore dans le comté une population de 20,572 âmes. La division est de Kent pourrait être formée avec une population de près de 20,000 âmes, et dans les limites de Kent et Bothwell une autre division pourrait être formée avec une population de 22,000 âmes, ce qui serait une division beaucoup plus égale et qui ne changerait pas les divisions existantes.

Où était la difficulté au sujet des organisations municipales ? Voici une des résolutions d'indignation dont a parlé l'honorable député : la résolution présentée alors par le ministre de la Justice. Je veux établir combien est conséquente l'attitude prise alors et aujourd'hui par l'honorable ministre ; je désire prouver que le ministre de la Justice était tenu de retenir Bothwell, qu'il n'avait aucune idée de remettre dans leur premier état les frontières, et pour se mettre à l'abri il proposa une chose différente à ce qu'il propose aujourd'hui. Je dis que cela ne fait pas honneur à l'honorable ministre. Voyons ce qu'il dit dans cette résolution :

" Que les comtés municipaux de Kent et Lambton renferment les districts électoraux de Kent, Lambton et Bothwell, avec une population de 106,344 âmes, ce qui donne pour cinq députés une moyenne de 21,268 âmes par député ".

M. CLANCY.

Cela se trouve dans la résolution présentée par l'honorable député en 1882, et on y trouve de plus :

" Que le district électoral de Lambton renferme 42,616 âmes, et peut être convenablement partagé en deux divisions.

" Que le district électoral de Kent comprend 36,626 âmes, et peut, en retranchant de Bothwell quelques-unes des municipalités de Kent, être partagé en deux divisions d'environ 21,000 âmes chacune, ce qui en laisserait environ 21,000 à Bothwell ".

Et il ajoute :

" Que le bill projeté dérange, sans nécessité, l'organisation actuelle de Kent et de Bothwell, retranche de Kent et ajoute à Bothwell Chatham et Wallaceburg, retranche de Bothwell pour les ajouter à Elgin Ouest, Orford, Howard et Ridgeton, et retranche Euphemia de Bothwell pour l'ajouter à Middlesex-Ouest.

" Que le dit bill soit renvoyé à un comité général avec instruction et pouvoir d'en modifier les dispositions pour la représentation de Kent, Lambton et Bothwell en parlement ".

Quelle est la position de l'honorable député après une déclaration comme celle-là ? Cela démontre—j'allais dire une malhonnêteté évidente, mais je me servirai d'une expression moins dure et je dirai que ou l'honorable ministre n'était pas sincère alors ou il ne l'est pas aujourd'hui.

Maintenant, je n'ai plus qu'un côté de la question à étudier, c'est ce qui a trait à la conduite de l'honorable ministre envers mon honorable ami de Bruce-nord (M. McNeill). L'honorable ministre dit qu'il a été commis de grandes fraudes dans Bruce-nord. Je vais citer cette autre déclaration du ministre, dans la même occasion. C'est un peu long, mais cela vaut la peine d'être répété et consigné aux " Débats." Plus nous faisons connaître ces mouvements d'indignation de l'honorable ministre, mieux c'est pour nous et pour le pays. Ainsi, avec la permission de la Chambre, je me propose de citer ce que l'honorable député disait à cette époque, au sujet de ces mutilations. Je croyais avoir ici ce qu'il disait au sujet du township de Oakland, mais il s'est exprimé de la manière la plus explicite et il a répété plus d'une fois que ce township avait été retranché du comté de Brant et attaché au comté de Oxford, 12 milles plus loin. Voilà la déclaration de l'honorable député et s'il la nie, je le renverrai aux " Débats ". Cette déclaration qui a fait le tour du pays avait pour but de donner à entendre que les conservateurs étaient coupables d'avoir détaché ce township du comté dans lequel il se trouvait pour l'attacher à un autre comté douze milles plus loin et cela pour assurer l'adoption de ce qu'il appelait le misérable bill de " gerrymander." Je demanderai à l'honorable ministre si c'est là une juste interprétation de ses paroles.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député veut-il que je réponde ?

M. CLANCY : Oui, je pense que l'honorable ministre ne saurait nier.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député est parfaitement libre de citer ce que j'ai dit. J'ai dit que l'on avait détaché ce petit township de Oakland du comté de Brant ; que le township de Burford et ce township de Oakland qui fait triangle avaient été détachés de Brant-sud ; qu'un des amendements que j'ai proposés comportait, autant que je me rappelle, que ce townships de Oakland, d'où l'on pouvait entendre le son des cloches de Brantford, devrait être détaché de Oxford et attaché à Brant-sud, et que cet amendement avait été rejeté sans discussion.

M. CLANCY : L'honorable ministre a modifié ses paroles, mais je vais lui citer ce qu'il a dit. Il dit que sans le déplacement de Burford et de Oakland, il y aurait eu une distance de 12 milles. Ce n'est pas ce qu'il a dit. Je vais lui citer ses paroles qu'il n'a peut-être pas corrigées dans l'édition revisée des "Débats." Il a pu vouloir s'exprimer d'une manière pour les journaux et d'une autre pour la Chambre, et éliminer cette déclaration des "Débats." Je n'affirme pas la chose, mais cela lui fait honneur s'il ne l'a pas faite.

Je vais citer :

Il y avait le petit township de Oakland, un township faisant triangle qui brisait le carré du comté de Brant——

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce doit être le township de Brant.

M. CLANCY :

——et qui était à 12 milles du point le plus rapproché du comté auquel on l'a attaché.

Douze milles du point le plus rapproché du comté auquel on l'a attaché. L'honorable ministre n'est pas satisfait, il répète la chose. Voyons ce qu'il dit de plus sur le sujet :

Ils ont détaché le township de Burford du comté de Brant-sud pour l'annexer à Oxford-sud. Le petit canton d'Oakland se trouvait à 12 milles du comté auquel on l'annexait..

Douze milles du comté auquel on l'annexait. Je vais terminer la citation de crainte que l'honorable ministre ne se plaigne d'injustice. Il aurait pu corriger la chose, mais je vais prouver qu'il n'en a rien fait :

Il était presque à portée du son des cloches de la ville de Brantford, le chef-lieu du comté, tandis que le chef-lieu du comté auquel on l'annexait, se trouve à 50 milles de là. A la troisième lecture du bill en question, je pris la parole pour exposer ces faits à la Chambre, et je dis au ministre qui était chargé du bill que je voulais lui poser une question ; je lui demandai de me bien regarder dans le blanc des yeux ; mais il baissa la tête, n'osant pas lever les yeux.

Il n'osa pas lever les yeux, M. l'Orateur. Une semblable exclamation est indigne de l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES DOUANES : Mais c'est la vérité.

M. CLANCY : L'honorable ministre veut délibérément faire croire au public que l'on a détaché ce township pour l'annexer à un comté à 12 milles de là.

Le MINISTRE DES DOUANES : Du comté.

M. CLANCY : L'honorable ministre sait très bien que le township de Burford appartient plutôt à Oxford qu'à Brant. Je le défie de contester la chose. S'il le nie, je citerai les "Débats" de 1882 pour prouver qu'il s'est prononcé dans l'affirmative. Mais l'honorable ministre déclare cependant que ce township est éloigné de 12 milles.

Le MINISTRE DES DOUANES : N'est-il pas à cette distance de Oxford ?

M. CLANCY : Il n'est pas à cette distance du district électoral de Oxford. Il est autant dans Oxford que dans tout autre comté. Il n'est pas plus éloigné de Oxford que ne le sont l'une de l'autre les districts électoraux d'Ottawa.

Pour ce qui est de Bruce-ouest l'idée de ce bill est de rétablir les frontières de ce comté. J'aimerais à demander à l'honorable ministre pourquoi il soumet le cas de Bruce-ouest. C'est pour porter un coup à l'honorable député (M. McNeill), le digne représentant d'une de ces divisions. L'honorable ministre parle du fait d'annexer un township à un comté éloigné de 12 milles, ce qui est contraire à la vérité, mais que fait-il ? Il est le premier député qui ait osé soumettre une proposition aussi indigne que celle d'annexer le village de Port Elgin à une autre division. Personne, je le dis, ni dans cette Chambre ni en dehors n'a jamais osé faire une semblable proposition. Il veut atteindre injustement l'honorable député de Bruce-nord (M. McNeill). Peu m'importe que ce soient les juges ou le parti libéral qui fassent la chose, je dois dire que je n'aurais pas confiance dans le parti libéral. Prenons les quatre townships de Bruce-ouest. L'honorable ministre ne saurait arriver à un arrangement plus juste que l'état de choses actuel, mais il pourrait à l'instar de la législature tailler le comté en zig-zag.

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous n'y sommes pour rien, ce sont les juges.

M. CLANCY : Pourquoi l'honorable ministre veut-il faire des changements dans Bruce ? Veut-il dire que la distribution des circonscriptions faite par le bill de 1882 n'est pas aussi juste qu'elle pourrait l'être par les juges ou qui que ce soit ? Veut-il dire que les comtés ont une forme plus irrégulière que celle que leur donne l'acte d'Ontario de 1885 ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Dans ce cas, pourquoi mon honorable ami prétend-il que l'honorable député de Bruce (M. McNeill) est atteint ? L'honorable député veut-il prétendre que les juges de la cour Suprême commettront une injustice, et alors qu'a-t-il à craindre ?

M. CLANCY : Je vais m'expliquer. Ce que je prétends dans le moment c'est que l'on n'avait aucune raison de changer le comté de Bruce, et que si le gouvernement entretenait quelque espoir dans ce changement, c'était que les juges pourraient commettre quelque erreur et altérer les délimitations actuelles du comté. Je ne veux faire aucune insinuation contre les juges, mais je voudrais savoir pourquoi le gouvernement est intervenu dans Bruce, puisque les frontières du comté n'ont pas été dérangées. Le ministre des Douanes est le premier coupable, et il n'a donné aucune excuse. Il est coupable de la plus grossière infamie, si infamie il y a, car c'est lui qui a réussi à détacher le petit village de Port Elgin du township de Saugeen, pour l'annexer à Bruce-nord. Il a été le premier à proposer une semblable absurdité, et cependant, il nous parle des absurdités du bill de 1882.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le parti conservateur en général, s'est rendu coupable de cette infâmie, si infâmie, il y a.

M. CLANCY : L'honorable ministre (M. Paterson) essaye de se mettre à l'abri en attaquant le parti conservateur, mais il n'en est pas moins le premier coupable. Devons-nous comprendre que le ministre (M. Paterson) a manqué de sincérité ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non.

M. CLANCY : Je lui demande si c'est là ce que nous devons comprendre.

Le MINISTRE DES DOUANES : Désirez-vous une réponse ?

M. CLANCY : L'honorable ministre pourra donner sa réponse plus tard.

Le MINISTRE DES DOUANES : Très bien.

M. CLANCY : Je me fierai aux actes plutôt qu'aux paroles de l'honorable ministre. Nous savons ce qu'il a fait en ce cas, et aucune explication ne saurait changer la nature de ses actes. Maintenant, M. l'Orateur, je me suis efforcé de discuter ce bill, sans animosité aucune et j'espère n'avoir rien dit d'offensant. Je crois avoir réussi à prouver que le bill de 1882, n'était pas une menace pour le parti libéral, qu'il faisait une juste redistribution des collèges électoraux et donnait un avantage marqué au parti libéral dans le pays.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non.

M. CLANCY : L'honorable ministre dit non. Eh bien ! je dirai que si un homme osait déclarer en public à Ottawa, que deux et trois font six, et qu'il se trouverait quelqu'un pour le croire il aurait tout autant raison que l'honorable député dans la déclaration qu'il a faite. Je le défie de signaler un seul cas où les libéraux n'aient pas eu l'avantage dans les nouveaux comtés. Je le défie de nier le fait que les libéraux ont élu cinq nouveaux députés en outre des cinq comtés qu'ils avaient gagnés, grâce au bill de redistribution de 1882, conséquence naturelle de l'affaiblissement de l'élément conservateur dans ces comtés.

M. CAMPBELL : Alors quelle objection avez-vous à laisser changer cet état de choses ?

M. CLANCY : L'objection que je soumets c'est que ce n'est pas le temps opportun de passer une législation de ce genre, et que quand même le parti libéral aurait des griefs sérieux, il n'a pas le droit d'y remédier dans le moment. Si les messieurs de la droite pouvaient établir que l'acte de 1882 ne leur a pas rendu justice, ce serait au moins une raison à donner, mais cela ne les justifierait pas de présenter une semblable mesure aujourd'hui. Je défie l'honorable ministre (M. Paterson) de me nommer une seul libéral qui ait perdu son mandat à cause de l'acte de 1882. L'honorable ministre voudra-t-il répondre à cette question ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je puis me tromper, mais je crois que l'un des effets de cet acte, qui a été condamné par tout canadien bien pensant, a été de priver l'honorable député de Oxford-sud (sir Richard Cartwright) de son siège dans cette Chambre pendant un an.

Je puis me tromper, mais je pense que ce bill a causé la défaite de mon honorable ami, John Gillis. Ai-je raison ?

M. CLANCY : Non.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député a parlé de plusieurs circonscriptions électorales qui, après avoir été remaniées, avaient élu des libéraux. C'est vrai, et je vais en donner la raison si cela peut faire plaisir à mon honorable ami : C'est que plusieurs conservateurs, à l'esprit élevé, ont trouvé tellement infame cet acte de 1882, qu'ils ont voté en faveur des candidats libéraux qu'on avait voulu écraser. Moi-même, je me suis fait élire, grâce aux votes conservateurs qui ont été donnés en ma faveur. Je représentais un comté fortement libéral, mais mes amis politiques se sont trouvés en minorité, mais le bill a soulevé l'indignation des conservateurs honnêtes et ceux-ci ont voté pour moi.

Néanmoins, les mains des libéraux étaient liées, on avait jeté Burford dans Oxford. L'élection des ces libéraux prouve que le peuple du pays a le sens de la justice, et que quels qu'aient été ses opinions politiques par le passé, il punit les iniquités que cette Chambre commet.

M. CLANCY : Vous faites maintenant un autre discours. Le ministre des Douanes a dit que les conservateurs l'avaient élu, parce que le bill les avait indignés, mais qu'il me permette de lui demander qu'était devenue cette indignation à sa dernière élection dans Brant ? Il nous dit qu'il a fait appel à ses commettants en agitant cette question. Il a donc été défait sur cette question. Il est

bien bon de parler de conséquences morales, mais examinons les faits, et les faits sont contre le ministre des Douanes. Il nous dit que les conservateurs ont voté en faveur des candidats libéraux, afin de donner une leçon au gouvernement qui avait adopté l'acte pervers du remaniement de 1882 ; mais, dans tous les cas, il est certain qu'en fin de compte, les conservateurs ont infligé une rebuffade à l'honorable ministre parce qu'il avait dénoncé le bill de 1882.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non.

M. CLANCY : Oui ; l'honorable ministre a été chassé de son propre comté.

Le MINISTRE DES DOUANES : Permettez-moi de dire——

Quelques VOIX : A l'ordre.

M. CLANCY : Je vais donner à l'honorable ministre l'occasion de répondre, s'il promet de ne pas faire de discours.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député m'a demandé de lui indiquer certains effets du " gerrymander " de 1882, et j'ai parlé de la défaite de mon honorable ami (sir Richard Cartwright).

M. CLANCY : De quel comté l'acte de 1882 a-t-il chassé le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : De Huron-centre, si vous voulez le savoir. Ce comté fut effacé de la carte électorale pour m'avoir élu.

M. COCHRANE : C'était ce qu'il méritait.

M. CLANCY : Et qu'est-ce que l'honorable ministre approuve au sein du conseil ? Il propose de faire disparaître Bothwell, parce que ce comté m'a élu.

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est ce que vous méritez.

M. CLANCY : L'honorable ministre veut m'infliger la peine qu'il a subie. Si les intérêts du pays exigeaient la disparition de Bothwell, je ne m'en plaindrais pas. Mais qu'est-il arrivé dans Huron ? Les conservateurs avaient élu leur candidat dans un des districts électoraux de Huron, en 1878, et ils l'ont réélu en 1882. Quelle raison l'honorable ministre a-t-il de se plaindre ? Le comté de Huron a-t-il élu un député d'une autre couleur politique après l'acte de 1882 ? Non.

Je demanderais de nouveau à l'honorable ministre de me citer un cas où cet acte ait nui à un seul libéral. Il peut bien se lever et se borner à des généralités, mais il ne peut faire autre chose. Il n'y a rien de plus difficile que de raisonner avec un homme qui soutient une absurdité. Vous pouvez argumenter avec un homme qui a un semblant de raison, mais vous ne pouvez rien faire lorsque votre adversaire n'apporte aucun argument. Voilà dans quelle situation nous nous trouvons vis-à-vis les honorables membres de la droite.

Quelles sont les objections contre le bill ? Les honorables membres de la droite n'ont aucun droit de présenter une législation de ce genre, sans s'assurer s'il y a des griefs ou s'il n'y en a pas. La seule excuse des membres de la droite, c'est l'état de choses créé par l'acte de 1882. Quelles seraient les conséquences du présent bill ? Etablir un précédent et permettre à l'avenir de bouleverser les comtés toutes les fois que le parti au pouvoir en aura l'occasion. Je ne discuterai pas les effets qu'aurait cette mesure.

La grande objection, c'est que chaque fois qu'un parti politique arriverait au pouvoir, il pourrait remanier la carte électorale, sans attendre le recensement. Quel en serait l'effet, si les honorables membres de la droite étaient défaits, ce qui ne me paraît pas très douteux. Le parti conservateur ne pourrait-il pas dire comme le parti libéral : Vous avez employé la loi pour nous écraser et nous allons remettre les comtés comme ils étaient ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Par le ministère des juges.

M. CLANCY : Peu importe qui fait le remaniement. Le tribunal saisi de la matière ne peut toucher au principe du bill. Le seul exemple des libéraux serait suffisant pour les conservateurs de suivre la même ligne de conduite, s'ils le jugeaient à propos. Ce bill signifie que le parlement créé un précédent en vertu duquel il pourra remanier en aucun temps la carte électorale.

Le MINISTRE DES DOUANES : Par le ministère des juges.

M. CLANCY : J'espère que la Chambre ne s'engagera pas dans cette voie. J'espère que les députés des autres provinces du Canada ne donneront pas cet exemple.

On pourrait prétendre que ce bill a reçu la sanction d'une majorité des membres de cette Chambre ; mais j'examine la question à un point de vue plus élevé, et je ne m'inquiète pas de savoir si ce bill peut nuire ou profiter à tel ou tel député. Je me dis que cette mesure produirait un état de démoralisation politique sans exemple dans le pays.

Je ne discuterai pas la constitutionnalité de cette mesure. Je laisse cette tâche à ceux de mes collègues qui sont avocats. L'honorable chef de l'opposition a vigoureusement discuté le droit du parlement d'adopter une loi de cette nature, et pas un seul des membres de la droite n'a tenté de lui répondre ; pas un seul, même parmi ceux qui peuvent discuter la constitutionnalité d'un bill, n'a mentionné l'argument de mon honorable ami.

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous attendons que les avocats que nous voyons dans les rangs de la gauche viennent affirmer que le bill est inconstitutionnel.

M. CLANCY : On me permettra de poser cette question à ceux des membres de cette

Chambre qui sont avocats. Ils peuvent prétendre que le parlement du Canada a le droit ou ne l'a pas de remanier la carte des comtés, s'il juge à propos de le faire. Je ne discuterai pas ce point ; mais j'examinerai s'il est conforme à une saine politique d'en agir ainsi. Je poserai la question à l'avocat qui a son siège derrière celui de l'honorable ministre, à l'un des hommes qui fait, par sa science, le plus d'honneur à sa profession. Il ne dira pas lui que le parlement a le pouvoir de priver quelqu'un de sa propriété, sans aucune indemnité. Il n'est pas nécessaire de discuter les pouvoirs du parlement. Je discute la sagesse et la loyauté de cette proposition et j'en appelle aux avocats aussi bien qu'aux profanes. J'ai pris plus de temps que je n'avais l'intention. J'ai voulu démontrer que les membres de la droite n'ont pas d'arguments valables à apporter et n'ont aucun grief à formuler, et j'espère que le parlement rejettera ce bill.

M. BELL (Prince-est, I.P.-E.) : L'honorable préopinant nous a lancé deux défis. En premier lieu, il a osé nous demander de citer un cas où le "gerrymander" ou remaniement de 1882 ait nui à un candidat libéral. En second lieu, à l'exemple du député d'York-est (M. Wallace), il a affirmé que l'honorable chef de l'opposition avait si bien traité la question sous son aspect constitutionnel que pas un membre de la droite n'avait tenté de lui répondre. Eh bien ! je vais oser répondre, moi. Naturellement, ce n'est pas sans hésitation que j'entreprends cette tâche, car je reconnais que toutes les déclarations qui tombent des lèvres d'un homme de l'intelligence et de l'âge du chef de l'opposition, sont dignes de respect et d'attention.

Je commencerai par dire que, s'il est vrai que nous n'ayons pas le pouvoir de légiférer en la matière, il est mieux de clore cette discussion immédiatement. Il convient donc d'examiner, en premier lieu, l'aspect constitutionnel de la question. Mon honorable ami, le chef de l'opposition, apporte l'argument suivant que l'on pourra lire à la page 5395 des "Débats" édition non revisée :

Il a toujours été reconnu que le parlement ne peut adopter une mesure de ce genre qu'après un recensement décennal. L'article 51 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord dit :

"Immédiatement après le recensement de 1871, et après chaque autre recensement décennal, la représentation des quatre provinces sera répartie de nouveau par telle autorité, de telle manière et à dater de telle époque que pourra de temps à autre, prescrire le parlement du Canada."

Ainsi il est clairement décrété que semblable mesure ne sera adoptée qu'après un recensement décennal, et alors seulement. Voici ce que dit l'article 92 au sujet des pouvoirs exclusifs des législatures provinciales :

"Dans chaque province, la législature pourra exclusivement faire des lois relatives aux matières tombant dans les catégories de sujets ci-dessous énumérés : l'amendement de temps à autre, nonobstant toute disposition contraire énoncée dans le présent acte, de la constitution de la province, sauf les dispositions relatives à la charge de lieutenant-gouverneur."

L'Acte de l'Amérique Britannique du Nord ne se contente pas de dire qu'il n'y aura remaniement des districts électoraux qu'après chaque recensement décennal, mais dans la même loi, on lit une disposition spéciale permettant aux provinces de faire ces remaniements en tout temps. Il serait difficile de trouver quelque chose de plus formel.

Voilà l'argument de l'honorable chef de l'opposition. Essayons de savoir exactement à quoi nous en tenir sur cette question. Revenons à l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, article 51, qui se lit comme suit :

Immédiatement après le recensement de 1871, et après chaque autre recensement décennal, la représentation des quatre provinces sera répartie de nouveau, par telle autorité, de telle manière, et à dater de telle époque que pourra, de temps à autre, prescrire le parlement du Canada, d'après les règles suivantes :—

1. Québec aura le nombre fixe de 65 représentants.

2. Il sera assigné à chacune des autres provinces un nombre de représentants proportionné au chiffre de sa population (constaté par tel recensement) comme le nombre 65 sera au chiffre de la population de Québec, (ainsi constaté) ;

3. En supputant le nombre des représentants d'une province, il ne sera pas tenu compte d'une fraction n'excédant pas la moitié du nombre total nécessaire pour donner à la province droit à un représentant ; mais toute fraction excédant la moitié de ce nombre équivaudra au nombre entier ;

4. Lors de chaque nouvelle repartition nulle réduction n'aura lieu dans le nombre des représentants d'une province, à moins qu'il ne soit constaté par le dernier recensement que le chiffre de la population de la province par rapport au chiffre de la population totale du Canada à l'époque de la dernière repartition du nombre des représentants de la province, n'est décrit dans la proportion d'un vingtième ou plus ;

5. Les nouvelles repartitions n'auront d'effet qu'a compter de l'expiration du parlement alors existant.

52. Le nombre des représentants de la Chambre des Communes pourra de temps à autre, être augmenté par le parlement du Canada, pourvu que la proportion établie par le présent acte dans la représentation des provinces reste intacte.

Quelle interprétation peut-il donner à ces deux articles ? L'opinion des membres de cette Chambre qui ne sont pas avocats peut varier, mais il me semble, d'après les faibles connaissances que j'ai acquises dans l'interprétation des statuts, que l'acte ne signifie rien autre chose que ce qu'il dit. Il établit la représentation relative des diverses provinces et dit que Québec, en entrant dans la Confédération, avait 65 représentants, Ontario, 82, la Nouvelle-Ecosse, 19, et le Nouveau-Brunswick, 15. Il pose les règles qui doivent être applicables après chaque recensement, lorsque la population des provinces aura augmenté. Après chaque recensement il y aura une répartition de la représentation des diverses provinces. L'acte ne fait que déterminer combien Québec, Ontario, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse auront de représentants à la Chambre des communes. Voilà le seul sens de l'article.

Je crois pouvoir démontrer à l'honorable chef de l'opposition que l'opinion qu'il a exprimée sur cet acte et sur la mesure dont la Chambre est saisie est différente de celle

qu'il entretenait à l'époque de la Confédération. J'ai lu les discussions qui ont eu lieu avant la Confédération et je trouve une résolution que l'honorable chef de l'opposition a approuvée. La voici :

Que la législature de chaque province peut, de temps à autre, changer les districts électoraux pour les fins de la représentation à la Chambre des communes et répartir le nombre des représentants auquel une province a droit, de la manière qu'elle jugera convenable.

Quel est le sens de cette résolution ? Je constate que par la suite, cette résolution a été approuvée à une assemblée des délégués, mais on ne l'a pas néanmoins incorporée dans l'acte de la Confédération.

Sir CHARLES TUPPER : Pourquoi ?

M. BELL : Je vais tâcher de vous dire pourquoi. C'est parce que dans l'opinion des délégués, on n'a pas cru opportun, après plus ample examen, de laisser le remaniement des comtés aux législatures provinciales ; et on a eu raison.

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

M. BELL : Mais j'ai parlé de cette résolution pour vous faire observer que cette question du remaniement des comtés par les provinces a été soumise aux délégués, qui l'ont étudiée spécialement, la séparant de la question de la représentation des diverses provinces à la Chambre des communes. Je désire faire tout particulièrement remarquer qu'à l'époque de la Confédération, sir Charles Tupper a fait ces distinctions et que la question dont la Chambre est saisie a été soumise à l'honorable chef de l'opposition qui voulait d'abord la résoudre en déléguant ce pouvoir aux législatures provinciales. Par la suite, il a changé son opinion——

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

M. BELL : ——et c'était son droit, et a donné ce pouvoir à qui il appartient,—au parlement fédéral.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BELL : On conclut, nécessairement, en examinant les articles de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, et la résolution que j'ai mentionnée, que le parlement, en décrétant l'article 51, n'a voulu s'occuper que de la représentation des provinces à la Chambre des communes, et n'a jamais eu l'intention de s'occuper de la question du remaniement des districts électoraux dans une province.

La question se présente encore : Quels sont les pouvoirs du parlement au sujet de la question dont la Chambre est saisie—par vous conférés par plusieurs articles de la constitution ? L'article 18 de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, tel qu'amendé par le statut 38-39 Victoria, se lit comme suit :

Les privilèges, immunités et pouvoirs que posséderont et exerceront le Sénat, la Chambre des Communes et les membres de ces corps respectifs, seront ceux prescrits, de temps à autre, par acte du Parlement du Canada ; ils ne devront, cependant, jamais excéder ceux possédés et exercés, lors de l'adoption du présent acte, par la Chambre des Communes du Parlement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande et par les membres de cette Chambre.

C'est-à-dire, les pouvoirs du parlement concernant cette question sont absolus, à moins d'une disposition contraire de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord ; et nous avons vu, il y a quelques instants, que cet acte ne met pas obstacle à une législation de cette nature.

Permettez-moi maintenant de relire la dernière partie de l'argumentation de mon honorable ami :

Voici ce que dit l'article au sujet des pouvoirs exclusifs des législatures provinciales :—

Dans chaque province, la législature pourra exclusivement faire des lois relatives aux matières tombant dans les catégories de sujets ci-dessus énumérés : "l'amendement, de temps à autre, nonobstant toute disposition contraire énoncée dans le présent acte, de la constitution de la province, sauf les dispositions relatives à la charge de lieutenant-gouverneur."

Mon honorable ami dit que l'acte de l'Amérique Britannique du Nord ayant spécialement conféré aux législatures provinciales le pouvoir de s'occuper de cette question en tout temps et en toutes circonstances, et ne parlant pas des pouvoirs du parlement fédéral à ce sujet, on doit en inférer que l'on n'a jamais conféré et que l'on n'a jamais eu l'intention de conférer ce pouvoir au parlement fédéral. A mon avis, l'argument ne prouve que l'ardeur qu'a déployée mon honorable ami pour fouiller la constitution, et y trouver un semblant de raison à l'appui de son opinion.

Nos amis libéraux apportent un autre argument....

M. BORDEN (Halifax) Puis-je demander à mon honorable ami s'il comprend que le mot "pouvoirs," dans l'article 18 de l'Amérique Britannique du Nord, comprend les pouvoirs législatifs ?

M. BELL : Je crois que oui.

M. BORDEN : L'honorable député peut-il me citer une autorité à l'appui de son opinion ?

M. BELL : Non, mais, à première vue, le langage de l'article semble assez général pour comprendre les pouvoirs législatifs. Si mon honorable ami lui donne une autre interprétation, c'est à lui qu'incombe le fardeau de la preuve.

M. BORDEN : Je ferai simplement observer à mon honorable ami que si cet argument est bien fondé, c'est un moyen très simple de conférer de vastes pouvoirs au parlement du Canada et que d'autres articles ne sont pas nécessaires.

M. BELL : J'admets franchement que les pouvoirs législatifs doivent être conférés par cet article ou par d'autres de l'acte de la Confédération.

Quoi qu'il en soit, j'allais dire que mes amis libéraux apportent l'argument suivant: Ils soutiennent que le parti conservateur a adopté une loi semblable à celle qui nous est soumise, et dans les mêmes conditions et que, par conséquent, ce bill doit être constitutionnel. Je dois dire que je ne vois pas que cet argument soit valable. Je ne crois pas que la conclusion découle des prémisses. Il est évident que le parti conservateur peut s'être cru le droit de légiférer et cependant s'être trompé en arrivant à cette conclusion. Quand bien même il aurait exercé ce pouvoir et que la Chambre l'aurait approuvé, cela ne nous donne pas juridiction, si la constitution ne nous l'accorde pas. Le précédent ne vaut rien quand même les deux partis auraient été unanimes pour l'établir.

L'argument a une valeur relative et équivaut à ceci : Si le parti conservateur a légiféré dans des conditions semblables et dans le même sens, nos adversaires n'ont rien à dire lorsque nous voulons les imiter. Maintenant, qu'est-ce que le parti conservateur a fait en ce sens ? Je ne parle pas des actes adoptés après chaque recensement décennal, car tout le monde croit qu'ils étaient conformes aux attributions du parlement ; mais je parle des actes votés dans l'intervalle. Prenez, par exemple, l'acte de 1895, aux termes duquel on a changé les limites des comtés de Berthier et de Joliette. Le canton de Courcelles et la partie nord-est du canton de Joliette ont été séparés de Berthier et annexés à Joliette. Voilà deux changements importants ; on détache deux cantons d'un comté, et ensuite on les annexe à un autre comté. La question qui se présente naturellement à l'esprit, c'est de savoir si le parti conservateur avait le droit de faire ces changements. Nos amis de la gauche disent : Certainement. Alors on peut raisonnablement rétorquer l'argument et dire : Si vous aviez le pouvoir, en 1895, de séparer ou annexer deux cantons, nous avons le même pouvoir, en 1899, de détacher ou annexer cinquante cantons.

Mais l'argument va encore plus loin. En vertu de l'acte de 1892, le comté de Provencher, au Manitoba, était composé de certaines villes et municipalités rurales ; l'acte de 1893 y ajouta la municipalité rurale de Hanover. En vertu de l'acte de 1892 le district électoral de Rouville comprenait certains villages et paroisses ; en 1893, on y ajouta la paroisse de Notre-Dame de Bonsecours. En 1892 le district électoral de Bagot fut créé ; et en 1893 on y ajouta la paroisse de Saint-Liboire. Le district électoral de Richelieu fut créé en 1892 ; et en 1893 on fit entrer dans ce comté la ville de Sorel. Ce n'est pas en 1892 mais bien en 1893 que fut constitué le district électoral de Saint-Hyacinthe, qui était composé de la ville de Saint-Hyacinthe et de certaines paroisses. Le district de Nipissing fut créé en 1892 ; mais il fut complètement modifié par la loi de 1893. Hochelaga fut créé en 1892 ; mais l'acte de 1893 modifia sa composition.

M. BELL (Prince-est, I.P.-E.)

Maintenant, la législature avait-elle le droit en 1893 de faire tous ces changements ? Les honorables membres de la gauche ont prétendu que ces changements avaient été faits dans le but de corriger des erreurs de copistes. S'il en est ainsi, il est difficile de pouvoir accorder la moindre confiance aux commis qui étaient à cette époque à l'emploi des honorables députés de la gauche. La seule explication plausible à donner pour ces changements, c'est qu'ils ont été faits dans le but de corriger certaines erreurs, certains défauts de connaissances géographiques dans l'esprit de ceux qui ont rédigé le bill. Si c'était là une raison valable—mais je prétends le contraire—nous aurions le droit dans cette Chambre de retourner en arrière et de corriger ce que Dalton McCarthy a appelé la "grossière erreur" commise par le parti conservateur lors du remaniement des comtés de 1892.

Les conservateurs font une autre objection à cette mesure. Ils prétendent que nous voulons modifier les limites des comtés pour les fins de parti. Ils ne disent pas que le parlement n'a pas le droit d'agir comme il le fait ; ils s'opposent à cette mesure parce qu'à leur avis, c'est là une politique d'expédients. Ils prétendent que les limites des districts électoraux une fois définies et établies ne devraient plus être modifiées, ni changées, si ce n'est quand il s'agit d'augmenter la représentation et dans ce cas, les changements doivent être aussi faibles que possible. Je dois dire à mes amis les conservateurs que je suis aussi de cet avis. Je n'ai pas confiance dans l'efficacité de ces remaniements des limites des comtés. Je dis plus, c'est là un des sujets de plainte les plus sérieux que nous avons eu à formuler contre le parti conservateur dans le passé. Nos adversaires voudront bien se rappeler que c'est la première fois que le parti libéral du Canada essaie de déterminer les limites des comtés et cela, depuis trente-deux ans. Ce n'est que lorsque nous aurons été au pouvoir quinze ans ou plus, et que nous nous serons rendus coupables des morcellements qui ont caractérisé la législation de nos honorables amis de la gauche, c'est alors, dis-je, qu'ils pourront nous accuser du crime d'avoir morcelé les comtés pour servir nos fins politiques.

L'honorable député qui vient de reprendre son siège, (M. Clancy) a qualifié cette mesure de remaniement. Tous les honorables membres de l'opposition qui ont pris la parole sur cette question, ont fait de même. Je veux démontrer à ces honorables députés qu'ils ne se font pas une idée exacte de ce qu'est un remaniement. Permettez-moi de vous dire en quoi consiste un véritable remaniement, afin que les honorables membres de l'opposition sachent à quoi s'en tenir à ce sujet, et puissent l'éviter et même le dénoncer s'ils le jugent à propos.

Pour les besoins de mon argumentation, je vais supposer que j'ai le pouvoir et le désir de remanier la carte électorale de la

province de l'Ontario, dans le but de voler trois ou quatre comtés qui appartiennent naturellement aux honorables membres de la gauche. Comment vais-je m'y prendre ? Je vais prendre comme base de mes opérations, les rapports des élections de 1896. Je vais commencer par les comtés qui doivent être représentés par deux députés et plus. Que vais-je faire avec ces derniers ? Je vais les diviser en ayant recours pour cela non à des juges, non à des moyens honnêtes, mais en m'adressant aux meneurs politiques de mon parti. Je placerai les conservateurs dans une des parties du comté, et cela me permettra de remporter la victoire dans les autres parties.

Mais je ferai plus que cela, je chercherai les endroits où les libéraux possèdent de véritables châteaux-forts, il est possible qu'en faisant ces recherches mes regards tombent sur Oxford-nord avec sa majorité de 1,801, ou sur Oxford-sud avec sa majorité de 750, ou sur Middlesex-sud avec sa majorité de 740, ou sur Wentworth-nord avec sa maporité de 1,121, ou sur Russell, avec sa majorité de 1,603, ou sur Peterborough-est, avec sa majorité de 615, ou sur Ontario-ouest, avec sa majorité de 739, ou sur Lincoln et Niagara, avec sa majorité de 432, ou sur Algoma, avec sa majorité de 1,827, ou sur Elgin-ouest, avec sa majorité de 726, ou sur Lambton-ouest, avec sa majorité de 1,158. Que dois-je faire de ces ruches grites ? Je vais les briser et en éparpiller les morceaux aux quatre coins de la province, je vais les placer là où elles pourront rendre les plus grands services à mes amis, et faire le plus de mal à mes adversaires.

Je vais ensuite chercher les endroits de la province où les conservateurs se trouvent en masse compacte. Il me sera peut-être difficile de découvrir ces châteaux-forts, car les conservateurs n'ont jamais essayé d'avoir recours à ces moyens pour se maintenir au pouvoir, cependant, il est possible que mes regards tombent sur Leeds-sud avec ses 488 de majorité, ou sur Hastings-nord avec ses 743 voix, ou sur Grey-est, avec ses 521 voix, ou sur Glengarry, avec ses 734 voix. Que vais-je faire de ces châteaux-forts conservateurs ?

M. CLARKE : Vous pourriez peut-être établir la représentation par la minorité dans ces comtés.

M. BELL (Prince-est) : Non, mais je les conserverais avec le plus grand soin, et j'augmenterais encore le nombre des conservateurs qui s'y trouvent. Si les conservateurs y avaient 500 voix de majorité, je porterais ce nombre à mille parce que chaque vote que j'ajouterais aurait pour effet d'affaiblir d'autres comtés. Je chercherais ensuite les comtés où les conservateurs ont de faibles majorités. Mes regards tomberaient peut-être sur le comté d'Addington qui a donné une majorité de 87 voix, ou Bothwell, avec une majorité de 59 voix, ou Bruce-nord, avec sa majorité de 31, ou Northumberland-ouest, avec sa majorité de 70 voix, ou Ontario-nord avec sa majorité de 3 voix. Que faire de ces majorités ? Je pourrais les affaiblir, et si possible les faire disparaître. Je tâcherai même de les remplacer par des majorités adverses. Puis, je pourrais peut-être trouver des districts libéraux où la majorité de nos amis est faible, comme par exemple Grey-sud qui est représenté par mon honorable ami (M. Landerkin).

M. LANDERKIN : Remanié en 1882.

M. BELL (Prince-est) : Oui ; ou Lambton-est avec sa majorité de 40, ou Leeds-nord et Grenville, avec sa majorité de 9, ou Ontario-nord, avec sa majorité de 62. Que pourrais-je faire avec ces comtés aux faibles majorités ? Je pourrais les encourager et leur donner de la vigueur ; je leur permettrais de faire triompher le parti libéral dans ces districts aux prochaines élections. Voilà quelles seraient les grandes lignes de mon bill de redistribution. Je commencerais d'abord par réunir tous les conservateurs dans un certain nombre de comtés ; puis je prendrais les libéraux que l'on a tous placés dans un certain nombre de districts, et je les ferais entrer dans les comtés conservateurs où la majorité est faible, et je ferais ainsi disparaître cette majorité en augmentant par là le nombre des comtés libéraux.

Mais il faut que je sois décidé à aller plus loin que cela ; je dois être prêt à soutenir ma mesure dans la Chambre des communes et cela au moyen d'arguments irréfutables. Je commencerais par faire valoir mon honnêteté et les bonnes intentions qui m'animent ; je déclarerais ouvertement à la Chambre que je n'ai pas fait cette démarche dans le but de nuire à quelqu'un ou à quelque comté, et que s'il en résulte du tort pour quelqu'un, cela a eu lieu par pur accident.

J'irais plus loin et je dirais que le seul but que je voulais atteindre en remaniant ces comtés était de diviser également la représentation. Et si quelques-uns des honorables membres de la gauche voulaient me faire remarquer le résultat de cette uniformité dans la représentation, en me disant : vous avez huit comtés contenant une population de 13,000 âmes, et huit comtés de plus avec une population de 26,000 âmes, comment pouvez-vous défendre le principe que vous venez d'émettre avec un tel résultat ? Je répondrais comme suit à cette question : Toute règle est sujette à exception, et c'est au moyen d'exceptions que l'on réussit à prouver la règle. Un tel argument devrait être irréfutable.

J'irais plus loin. Je dirais qu'il est impossible, dans le cours ordinaire des choses, de créer un remaniement. Un tel remaniement est impossible, parce que la nature humaine n'est pas assez stable dans ses idées ; et parce qu'il y a trop d'incertitude dans la politique pour permettre un remaniement

destiné à avoir une certaine durée. Vous pouvez essayer de remanier votre comté aujourd'hui, mais vous êtes incapable de dire s'il demeurera tel que vous venez de le placer. Il est donc impossible d'établir un remaniement durable.

Mais si je constatais que ces arguments n'apportent pas la conviction absolue dans l'esprit de mon auditoire, je reprendrais immédiatement : Vous appelez ceci un remaniement, je suis prêt à l'appuyer en me basant sur le fait qu'il est dans l'intérêt de ce pays que le parti libéral reste au pouvoir.

Voyons un peu ce qui a eu lieu dans le passé. Durant dix-huit longues années la prospérité allait se répandre sur notre pays, mais l'aurore de cet âge d'or est encore attendue. Nous avons vu que la politique nationale a eu pour effet d'exiler notre peuple et de paralyser notre commerce. Mais actuellement la prospérité règne au Canada. Si vous appelez cette mesure un remaniement, ne voyez-vous pas qu'il est fait dans les meilleurs intérêts du pays. Je dirai aux honorables membres de la gauche : Vous ne comprenez pas ce que c'est que gouverner. Pourquoi vous permettrait-on de gouverner ce pays.

Je dirais plus : Vous appelez ceci un remaniement, n'est-ce pas, mais attendez le prochain bill de redistribution, alors que je pourrai appliquer les principes soutenus dans ma mesure non seulement à la province d'Ontario mais à la province de Québec et dans tout le Canada. Vous vous plaignez maintenant, mais vos lamentations seront encore bien plus fortes lorsque vous constaterez que vous avez été chassés pour toujours du pouvoir.

Si c'était là l'argument que je voudrais employer pour justifier ma conduite dans cette Chambre, je comprends parfaitement que mon honorable ami (M. Clancy) se lèverait indigné et me dénoncerait comme un infâme tyran qui abuse du pouvoir et d'une majorité servile pour écraser la minorité. Je comprends parfaitement l'indignation qu'éprouverait l'honorable député en prenant connaissance d'une mesure conçue dans des termes aussi iniques que celle dont je viens de tracer les grandes lignes. Mais l'honorable député n'a qu'à jeter un regard en arrière vers l'année 1882, pour constater que cette année-là il a été adopté une mesure qui ressemble en tous points au remaniement dont je viens de faire la description et qui aurait été pour lui une excellente occasion d'exercer son indignation.

Est-il possible de supposer que les honorables membres de la gauche ont proposé en 1882, un remaniement basé sur de tels principes. Etudiez-le pour vous en convaincre. Est-il vrai qu'ils ont placé tous les libéraux dans certaine parties d'un comté, afin de remporter la victoire dans les autres districts électoraux ? Qu'avons-nous à dire du comté de l'indépendant député de Bruce-nord (M. McNeill) ? En 1882 sa majorité fut de 88, mais à sa demande Saugeen qui donnait une majorité libérale de 161 voix fut détaché de Bruce-nord et placé dans Bruce-sud, autrement l'honorable député (M. McNeill) aurait été défait par 73 voix.

M. CLANCY : Sans vouloir interrompre l'honorable député (M. Bell) me permettrait-il de faire une remarque ?

M. BELL (Prince-est) : Je préférerais que l'honorable député (M. Clancy) attendit pour parler que j'aie fini mon discours.

M. CLANCY : Je ne puis parler qu'avec la permission de l'honorable député, et s'il me refuse cette permission, je dois garder le silence.

M. BELL (Prince-est) : Lorsque j'aurai acquis autant d'expérience dans la discussion que l'honorable député (M. Clancy), ses interruptions ne me dérangeront plus.

M. CLANCY : Je veux simplement rectifier ce que vient de dire l'honorable député.

M. LANDERKIN : Commencez vous-même par régulariser votre position.

M. BELL (Prince-est) : Permettez-moi de vous citer quelques nouveaux exemples pour vous faire comprendre comment les conservateurs s'y sont pris pour placer tous les libéraux ensemble en 1882. En 1878 Ontario-ouest donna une majorité libérale de 583, Brant-nord, 723, Oxford-sud, 680, Oxford-nord, 1165, Middlesex-sud, 581, Bruce-ouest, 956 et, Elgin-ouest, une majorité libérale de 463. Qu'ont fait les conservateurs de ces comtés ? Ils y ont placé tous les libéraux qu'ils ont pu et les ont ensuite abandonnés à leur sort. Le résultat de cela, c'est que lors des élections qui eurent lieu après le remaniement, la majorité libérale avait augmenté dans Ontario-ouest de 739, dans Brant-nord de 951, dans Oxford-sud de 750, dans Oxford-nord de 1801 et dans Middlesex-sud, de 740.

La majorité libérale dans Bruce-ouest fut de 892 voix, et elle fut de 726 voix dans Elgin-ouest. Qu'ont-ils fait pour les comtés conservateurs ? Ces derniers étaient assez difficiles a trouver, mais partout où il en existait on sembla en avoir dispersé les électeurs de tout côté à plaisir, et chose remarquable, on ne laissa pas dans les comtés conservateurs une majorité de plus de 300 à 350 voix—nombre à peu près suffisant pour remporter le comté en toute sûreté mais pas plus.

Tout cela a-t-il été le résultat d'un accident ou bien l'affaire était-elle préméditée ? L'acte de redistribution de 1882 eut pour effet d'affaiblir encore plus sérieusement les comtés libéraux, et d'augmenter la force des comtés conservateurs. Voyez ce qui a été fait dans le cas du comté de Carleton : on a pris deux townships dans ce comté, et on les a placés dans le comté de Lanark-nord pour augmenter la force de ce dernier. Peut-on prétendre que cela a été fait par acci-

dent ou avec préméditation ? N'est-il pas vrai que Carleton était un château-fort conservateur, dans lequel ces derniers avaient eu lors des élections de 1882 des majorités variant de 500 à 600 voix, et par conséquent, il était possible de lui enlever un ou deux townships conservateurs.

M. CLANCY : Les libéraux ont-ils eu à souffrir de ce changement ?

M. BELL (Prince-est) : Oui, et je vais vous dire comment. Ces townships conservateurs ont été, comme je viens de le dire, enlevés au comté de Carleton et ajoutés au comté de Lanark-nord. Tandis qu'en 1878, un député libéral avait été élu pour représenter Lanark-nord, en 1882, grâce à ce remaniement, un conservateur, M. Jamieson, fut élu. Les honorables députés ont-ils besoin d'un meilleur exemple que celui-là pour prouver qu'un député libéral a perdu son siège par suite de cet acte ? Il est vrai que dans un grand nombre de cas, la conduite du gouvernement conservateur en 1882 a manqué son but, mais ce n'était pas de leur faute, et l'intention n'en existait pas moins. Ce remaniement a eu pour effet de diminuer la majorité d'Ontario-sud qui, en 1878, était de 206 voix à 198, et dans Bothwell où la majorité libérale en 1878 était de 285 fut aussi réduite. J'appelle tout particulièrement l'attention de mon honorable ami (M. Clancy) sur ce point. Si nous tenons compte des parties de territoire qui ont été ajoutées à Bothwell et de celles qui en ont été détachées, nous voyons que l'on a enlevé à ce comté 345 bons libéraux pour les remplacer par une majorité conservatrice, ce qui eut pour résultat d'assurer l'élection de Hawkins, un conservateur, en 1882, par 16 voix de majorité.

M. CLANCY : Non, il n'a pas été élu.

M. BELL (Prince-est) : Son élection a été plus tard annulée, mais il a été élu cette année-là, d'après le rapport du président de l'élection, par 16 voix.

M. CLANCY : Non.

M. BELL (Prince-est) : Plus que cela. D'autres changements ont eu lieu dans Bothwell en 1892. Quel en a été le résultat ? C'est que la majorité de mon honorable ami (M. Clancy) a été en 1896 de 87 voix.

M. CLANCY : Et élu malgré une majorité adverse à l'élection précédente de 550 voix.

M. BELL (Prince-est) : Comment est-il parvenu à obtenir cette majorité ? Tout le secret de ce changement se trouve dans le fait que 450 électeurs libéraux ont été enlevés de ce comté ; et cet honorable député siège aujourd'hui dans cette Chambre grâce aux remaiements qui ont eu lieu en 1882 et en 1892 ; et cependant, mon honorable ami a encore l'effronterie——

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. BELL (Prince-est) : Dans ce cas, je dirai la présomption de siéger dans cette Chambre et de mettre au défit les députés libéraux d'indiquer un seul cas dans lequel un député libéral ait eu à souffrir de ces remaniements.

M. CLANCY : J'espère que l'honorable député a assez confiance en lui-même et est assez juste pour me permettre de rectifier ses paroles.

M. BELL (Prince-est) : L'honorable député pourra parler à son tour lorsque j'aurai fini.

M. CLANCY : Dans ce cas, l'honorable député ne fait pas preuve de justice.

M. BELL (Prince-est) : Je veux encore donner quelques détails à ce sujet, prenons par exemple Ontario-nord. La majorité libérale dans ce comté était en 1878, de 54 voix ; on lui enleva 260 électeurs libéraux dans le but de remporter la victoire dans ce comté ; et en effet, en 1896, les conservateurs réussirent à y faire élire leur candidat par une majorité d'une voix. En 1878, la majorité libérale dans le comté de Brucenord, était de 156, on lui enleva 493 électeurs libéraux—le seul fait de lui enlever le township de Saugeen, équivalait à 161 voix—et le résultat de ce remaniement, c'est qu'en 1882 mon honorable ami de Bruce-nord (M. McNeill) réussit à s'y faire élire par une majorité de 88 voix.

York-nord élisait un libéral par 16 voix de majorité en 1878, on lui enleva 184 électeurs libéraux ; mais grâce à l'influence personnelle de mon honorable ami, le directeur général des Postes (M. Mulock), ce dernier réussit à s'y faire élire par une majorité de 100 voix. Brant-sud avait donné en 1878 une majorité libérale de 198 voix, on lui enleva 241 électeurs libéraux, et après cela les conservateurs purent s'y faire élire. En 1878, la majorité libérale dans Norfolk-nord était de 144 voix, on lui fit perdre 94 électeurs libéraux, mais cela n'eut pas l'effet attendu. Perth-sud qui, en 1878, avait donné une majorité de 77 voix, perdit 205 libéraux, et passa, je crois, plus tard aux mains des conservateurs.

Ce sont là quelques exemples entre mille que je me permets de citer. Ils prouvent que les remaniements opérés par les conservateurs ont été faits exclusivement au point de vue des intérêts du parti. Ils ont commencé par prendre les comtés qui étaient représentés par deux ou trois députés, et ils ont placé tous les libéraux dans un seul comté afin de pouvoir remporter les autres. Puis ils prirent les châteaux forts libéraux qu'ils réunirent tous ensemble et les abandonnèrent à eux-mêmes. Les châteaux-forts conservateurs furent dispersés là où ils pouvaient être de la plus grande utilité pour les comtés voisins. Dans certains cas, ils allèrent jusqu'au point de changer une majorité libérale en une majorité conservatrice.

Voilà quels sont les points caractéristiques de remaniement de 1882. Comment les conservateurs ont-ils défendu cette mesure dans la Chambre ? Ils ont commencé par prétendre qu'ils pouvaient tout aussi bien modifier les limites des comtés que le tarif—c'est-à-dire, qu'ils étaient libres de disposer les deux comme bon leur semblait. Ils disaient alors qu'ils n'avaient pas l'intention d'opérer un remaniement des divisions électorales, et que si quelqu'un avait à souffrir des effets de cette mesure, cela était dû à un accident et non prémédité. Ils disaient aux libéraux: "Un remaniement est contraire à l'ordre de choses établi, si vous en créez un aujourd'hui, vous ne savez pas si demain il existera encore. Lorsqu'ils s'aperçurent que ces arguments n'avaient pas eu pour effet de convaincre les libéraux, qu'ont-ils dit ? Ils ont émis les prétentions adoptées par le chef de l'opposition au cours du débat actuel, c'est-à-dire, qu'il était dans l'intérêt du pays que ce remaniement s'accomplît. Le parti libéral n'avait pas le droit d'exister dans ce pays. Si malheureusement ce parti finissait par s'emparer de l'administration des affaires publiques au Canada, notre commerce devait passer aux mains des Américains.

M. MILLS : C'est là ce qu'ils auraient fait s'ils avaient rempli leurs promesses.

M. BELL (Prince-est) : L'arrivée des libéraux au pouvoir devait être le coup de mort de la grande politique nationale. Cela devait même avoir pour effet d'arrêter la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. MILLS : Ils ont fait leur possible pour l'arrêter.

M. BELL (Prince-est) : Voilà quels étaient les arguments dont se servaient les honorables membres de la gauche pour défendre leur mesure. Mais non content de cela, le chef de leur parti, sir John A. Macdonald, déclara, lui-même, à un banquet en l'honneur de l'honorable M. Taillon, à Montréal, en 1889, et rapporté par les journaux :

Qu'il vivrait assez longtemps pour surveiller le remaniement des comtés après le recensement de 1891, et que cela aurait pour effet de faire crier les libéraux encore plus fort qu'en 1882.

Est-il surprenant, M. l'Orateur, qu'après ces injures et ces insultes, que le parti libéral de ce pays ait manifesté le désir, qu'à la première occasion qui s'offrirait à lui, il rappellerait ce remaniement inique de 1882 ? Il n'est pas surprenant que la mesure actuelle soit soumise à la Chambre. Elle n'est pas prématurée.

Permettez-moi maintenant de traiter la question sur son propre mérite. Il y a dans ce bill trois choses bien distinctes. La première que je viens d'indiquer, est celle qui consiste dans la détermination bien arrêtée du parti libéral de remédier à cette iniquité commise par le remaniement de 1882 ; la deuxième, c'est que le parti libéral veut retourner au système des limites municipales des comtés ; et la troisième, c'est que là où un comté a droit d'avoir deux représentants ou plus, la division de ce comté sera faite, non pas comme cela se faisait autrefois par les meneurs du parti, mais bien par des juges de la cour Suprême.

A mon avis, les honorables membres de la gauche ne devraient pas raisonnablement s'opposer à la réalisation de ces trois choses. Relativement à la première de ces choses, je voudrais poser aux conservateurs la question suivante : En supposont que vous auriez été traités comme nous l'avons été, seriez-vous satisfaits par la simple présentation d'une mesure aussi juste et équitable, que le projet de loi actuel, ou bien si vous demanderiez plus ? Je suis bien convaincu que les honorables membres de l'opposition iraient beaucoup plus loin.

Je crois qu'il s'agit dans le cas actuel d'une mesure qui sera reçue avec faveur par le parti conservateur en général.

En tant qu'il s'agit des conservateurs honnêtes et indépendants en ce pays—et il y en a un grand nombre en dehors de cette Chambre—je crois que la plupart d'entre eux approuveront la mesure prise dans le moment.

Je remonte à l'année 1892 et je constate que M. Dickey, un conservateur, qui était alors en cette Chambre et qui occupait une haute position dans l'estime de son parti, s'exprimait comme suit :

L'Acte de 1882 ne provoque pas beaucoup mon admiration. Si je le considère à la lumière du passé, il me paraît être une mesure très sujette à objection.

M. Dickey n'exprimait-il pas le sentiment de milliers de conservateurs en ce pays, lorsqu'il disait que c'était là une mesure sujette à objection ? Puis, je constate que M. Dalton McCarthy s'exprimait comme suit en 1892 :

Peut-être dira-t-on que j'ai été aussi coupable que tous les autres en 1882. Mon honorable ami (M. Bowell) dit que j'ai été plus coupable. Tout ce que je puis répondre, c'est que s'il en est ainsi, j'ai du moins le mérite de ne pas persister dans mon iniquité. Je ne chercherai pas à justifier la conduite que j'ai tenue en 1882, et je me contenterai de dire que je comprends très bien maintenant qu'à tous les points de vue, politiques ou de parti, cet acte a été une grave erreur.

Telle était la déclaration d'un homme d'Etat dont la mémoire est encore tenue en la plus haute estime possible par les deux partis en ce pays, et je crois qu'il y a des milliers de bons conservateurs dans toute l'étendue du Canada qui diraient dans le langage de M. McCarthy que cet acte de 1882 a été une grave erreur. Je crois donc avoir raison de déclarer que libéraux et conservateurs en ce pays accueilleront ce projet comme une mesure de justice.

J'ai déjà discuté si longuement les autres particularités du projet de loi que je n'insisterai pas davantage en ce qui les concerne. Je désire tout simplement démontrer que si nous examinons l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, nous constaterons que l'intention des pères de la Confédération

n'était pas d'aller plus loin que de créer des comtés et des divisions électorales. Il ne dit pas et ne veut pas dire des divisions électorales formées de divers comtés, mais des divisions d'un comté. Cela veut dire que s'il y a un comté avec une population suffisante, ce comté doit être subdivisé en collèges électoraux.

C'était là l'opinion de sir John A. Macdonald en 1872. Naturellement ce n'était pas son opinion en 1882—non parce que son expérience avait mûri, mais parce que la soif du pouvoir le dominait. Les arguments invoqués par sir John A. Macdonald en 1872 n'ont jamais été réfutés si l'on n'a jamais tenté de les réfuter. Ils sont tout simplement à l'effet que les limites des comtés ont toujours été considérées par le peuple comme quelque chose de sacré qui ne devait pas être dérangé. Il démontrait que chaque fois que l'on a dérangé ces limites, cela a toujours produit le mécontentement. L'expérience l'a démontré en Angleterre comme ici, de sorte que, des deux côtés de l'Atlantique, les essais qui ont été tentés indiquent que toute tentative de mettre en oubli les limites des comtés avorterait complètement.

L'autre argument employé est à l'effet que les représentants du pays en cette Chambre sont des hommes qui font leur apprentissage de la vie publique dans les conseils municipaux des comtés. Nul doute que les meilleurs hommes du comté sont élus au conseil du comté où ils sont en contact avec la population et s'identifient à ses intérêts et à ses besoins. Si vous changez cela, si vous mutilez les limites du comté, il en résulte que le député ne connait plus ses commettants, ni leurs intérêts, ni leurs besoins, et qu'il lui faudra commencer au bas de l'échelle pour se mettre au courant des besoins de la population.

Outre ces arguments, il y en a un autre que je veux faire valoir auprès de mes honorables amis de la gauche. Cette proposition relative aux limites des comtés devrait être acceptée avec joie par les conservateurs. Qu'est-ce que le parti libéral se propose de faire ? Il propose une mesure qui lui liera les mains en ce qui concerne les limites des comtés, de façon à rendre absolument impossible à l'avenir le remaniement des collèges électoraux. Vous pourrez les remanier jusqu'à un certain point dans un comté en particulier ; mais en établissant le principe du maintien des limites des comtés, le parti libéral propose, sous un rapport très essentiel, de se lier les mains par la prochaine lutte qui aura lieu dans un an ou deux. Je dis donc que le parti conservateur devrait être enchanté d'avoir l'occasion d'accepter cette mesure et devrait se féliciter de ce qu'elle a été proposée par le gouvernement.

Qu'arriverait-il s'il n'y avait pas de restrictions imposées aux changements des limites des comtés ? Il n'y a virtuellement qu'une seule autre chose possible, et c'est que vos collèges électoraux seront délimités par les meneurs du parti et par eux seuls. J'en appelle à mes honorables amis de la gauche, et je leur demande si c'est là un état de choses qu'il soit désirable de perpétuer. Il y eut un temps où nous n'avions pas au Canada de loi concernant le service civil—alors que les dépouilles appartenaient au vainqueur. Mais le bon sens du peuple—libéraux et conservateurs—a fait promulguer une loi qui a virtuellement lié les mains aux deux partis.

Cette mesure a été à l'avantage des deux partis. Et je dis que la mesure maintenant soumise à la Chambre aura le même effet. Elle décrétera que les limites des comtés ne seront pas modifiées : elle liera les mains du parti libéral qui la propose. Les conservateurs devraient être les premiers à se réjouir de l'introduction de cette mesure, et ils devraient accepter ses dispositions comme étant conçues non seulement dans l'intérêt du parti libéral, mais aussi dans l'intérêt du parti conservateur.

L'autre particularité dont je veux parler un instant est celle qui a pour but de confier aux juges le soin de diviser les comtés. Comment les comtés ont-ils été divisés jusqu'à présent ? Ils ont été divisés par les députés, par les organisateurs et les inspirateurs du parti. On se propose de changer tout cela, de déclarer qu'il n'y aura plus de divisions de cette manière, mais que l'on confère à des juges indépendants le soin de diviser les comtés en circonscriptions, lorsqu'il s'agira d'élire deux ou trois représentants ou plus. Voilà une proposition que les conservateurs surtout devraient se réjouir de voir introduire et s'empresser d'accepter.

Supposons que cela n'ait pas lieu, qu'arrivera-t-il ? Il nous faudrait diviser les comtés comme autrefois, après avoir consulté les députés, après avoir consulté les mœurs du parti. Le parti libéral aurait pu proposer une mesure pour diviser les comtés, en se réservant la faculté de les diviser lui-même. Peut-il y avoir le moindre doute dans l'esprit des honorables députés sur la question de savoir quel est le meilleur mode de procéder ? Je crois que les membres des deux partis en cette Chambre en arriveront à la conclusion que cette disposition du projet de loi est juste, équitable et même généreuse de la part des libéraux, et qu'elle doit être acceptée sans hésitation par les honorables membres de la gauche.

Telles sont les principales particularités du projet de loi. On aurait pu présenter un projet de loi tout à fait différent. Le parti libéral aurait pu présenter un projet de loi sur les principes du remaniement de 1882. Il aurait pu suivre l'exemple donné par les honorables membres de la gauche. Il aurait pu être animé du désir de prendre sa revanche. Dans ce cas, nos adversaires n'auraient eu rien à dire. Mais les libéraux n'ont pas été animés de ce désir. Ils ont préféré présenter un projet de loi dont les principales dispositions dénotent un esprit d'honnêteté, de justice et de générosité en-

vers les membres des deux côtés de la Chambre.

M. JOHN ROSS ROBERTSON (Toronto-est) : M. l'Orateur, en ma qualité d'humble adhérant du parti conservateur, je n'ai pas hésité à me prononcer contre la loi de remaniement de 1882. J'ai, comme journaliste, combattu cette mesure avec toute l'énergie dont j'étais capable. La loi de remaniement de 1882 était blâmable ; c'était là mon opinion en 1882 et c'est encore mon opinion. Au point de vue du parti, le remaniement de 1882 n'était pas nécessaire. Les conservateurs étaient alors assez forts pour triompher sans avoir recours à des manœuvres aussi déloyales.

Le remaniement de 1882 était une erreur au point de vue de l'intérêt du pays, car cela ressemblait à une tentative de la part du gouvernement pour piper les dés. Je ne crois pas qu'un parti, quel qu'il soit, doive se servir de dés pipés pour jouer la partie politique. Et qu'il me soit permis de dire ici que j'ai tout autant de respect pour le gouvernement qui commence par piper les dés, puis jette ces dés pipés dans son propre intérêt, que j'en ai pour le gouvernement qui commence par piper les dés puis appelle une commission de juges pour jeter ces dés en son nom.

Je disais que le remaniement de 1882 n'a pas procuré un avantage durable au parti conservateur, et je crois pouvoir prouver le bien fondé de cette assertion. Par exemple, Wellington-nord et centre ont été remaniés en vertu de l'acte de 1882 pour élire des conservateurs. Ces deux divisions sont représentées en cette Chambre par des libéraux, et Wellington-sud qui n'a pas été dérangé en 1882, est représenté ici par un conservateur. Le comté de Middlesex a été taillé de façon à lui faire élire trois conservateurs et un libéral. Middlesex a élu trois libéraux et un conservateur. Perth-sud a été divisé de façon à donner une majorité de deux ou trois cents au candidat conservateur à la députation en cette Chambre. Il est représenté ici par un libéral.

Perth-sud a été divisé de façon à donner une majorité libérale de 300 pour la Chambre locale, et il est représenté à Toronto par un conservateur. Ontario-nord et sud ont été constitués, au point de vue fédéral, de façon à élire deux conservateurs, et ils ont été divisés au point de vue local pour leur faire élire deux libéraux. Le gouvernement a deux partisans en cette Chambre élus par Ontario-nord et sud, et aux dernières élections provinciales, les prétendus châteaux-forts libéraux d'Ontario-nord et sud se sont déclarés conservateurs.

Le comté de Grey a été remanié dans le but de lui faire élire trois conservateurs pour cette Chambre et un conservateur à la Chambre locale. Le comté de Grey est représenté par deux libéraux et un conservateur en cette Chambre, et par trois conservateurs à la chambre locale. Le comté de Huron a été remanié pour élire deux conservateurs à cette Chambre. Nul conservateur du comté de Huron ne siège en cette Chambre. Le même comté a été remanié pour élire trois libéraux à la chambre locale, et aux dernières élections générales les conservateurs ont acquis deux des trois sièges de Huron, bien que Huron-ouest ait été subséquemment reconquis par le gouvernement.

Pour étayer mon argument, j'ai cité deux des trois Wellington, et tous les sièges de Middlesex, Perth, Ontario, Grey et Huron. Les élections de ce groupe de comtés indiquent quelle a été la valeur politique du remaniement pour le parti conservateur. En 1882, ces comtés ont été divisés de façon à leur faire élire quatorze conservateurs et deux libéraux ; ces mêmes comtés sont représentés en ce parlement par treize libéraux et trois conservateurs. Le remaniement qui devait donner aux conservateurs quatorze sièges sur seize a été mis à l'épreuve, et les libéraux ont treize sièges, et les conservateurs n'en ont que trois dans seize divisions remaniées. Voilà comment le remaniement a fonctionné à l'avantage du parti conservateur.

Etant donnés ces chiffres, le gouvernement aurait bien fait de retourner devant des électeurs qui l'ont appuyé dans l'opposition et de ne pas essayer de remédier à l'ancien remaniement en faisant un nouveau remaniement dont la naissance est prématurée. Au cours de ce débat, j'ai été frappé du spectacle offert par tout le parti libéral et toute la presse libérale rivalisant d'admiration pour la magistrature de notre pays. L'opinion libérale n'a pas toujours été aussi enthousiaste dans ce sens. Je me rappelle vaguement que le ministre de la Marine et des Pêcheries a eu quelques mots à dire au sujet d'un membre de la magistrature du Canada, le juge Tuck, je crois, du Nouveau-Brunswick.

Le très honorable premier ministre se rappellera comment, en 1882, son principal organe tonnait contre les juges les plus éminents du pays. La cour Suprême elle-même n'a pas échappé à la censure du parti libéral lorsque l'appel de M. Haggart de Northumberland-ouest a été rayé du rôle sans audition. Puis, il y avait un juge à London le juge Elliott, je crois, qui a été l'objet de quelque attention de la part des chefs libéraux en cette Chambre. Et les deux juges de la haute cour de justice de l'Ontario, qui ont jugé la pétition d'élection contre mon honorable ami de London (M. Beattie) ont été dénoncés comme partisans par les organes des honorables membres de la droite.

Je ne suis pas ici pour trouver à redire à ce que les honorables députés ou leurs amis journalistes ont pu dire contre les juges dans le passé. Parlant en mon propre nom, je dois dire que, dans l'Ontario, du moins, il y a une tendance à exalter indûment notre magistrature. Il n'y a pas dans tout l'univers, de meilleurs hommes que quelques-uns des juges de la haute cour de justice de

l'Ontario. et quelques-uns des membres de la magistrature sont pétris d'un limon très ordinaire. Il va sans dire que tous nos juges sont honnêtes. Assurément les honnêtes gens ne sont pas tellement rares au Canada, qu'il soit nécessaire de faire du bruit à propos d'honnêteté ; il devrait être admis que tous les juges en fonctions sous le drapeau britannique sont honnêtes.

Quant à l'impartialité de nos juges dans les causes politiques, je ne tiens pas à en parler. Je me contenterai de lire les paroles de James R. Stratton, un libéral distingué et un membre de la législature de l'Ontario—et un futur ministre, me dit un honorable député qui siège près de moi. Il y a déjà plusieurs lunes qu'il court après cette distinction. Lors du débat sur le projet de loi relatif aux constables, il disait, d'après le compte rendu du "Mail" du 9 août 1898 :

Ce que le Procureur général nous demande de faire, c'est de prévoir les cas où la décision d'un juge partisan et à idées étroites pourrait interpréter la loi du pays contrairement à l'intention de cette loi, et de prévenir les retards prolongés en appel.

Le "Globe" du 9 août 1898 rapporte que M. Stratton s'est exprimé comme suit à ce sujet :

Mais les savants juges se sont placés à un point de vue élevé. Ils disent q e peu leur importe ce qu'il pourra en coûter à la province, il leur faut quelques jours de pêche à la ligne. Néron s'amusait tandis que Rome brûlait et les juges vont à la pêche tandis que l'opposition s'efforce de dépouiller de leurs droits politiques un grand nombre d'électeurs de la province. L'intention de la loi n'est pas de priver les constables de leurs votes.

Je constate que les honorables membres de la droite, même les chefs du gouvernement, ne sont pas tout à fait exempts de la méfiance dont M. Stratton fait preuve envers la magistrature de l'Ontario. N'importe quel juge leur paraît bon pour tailler le pays à leur guise. Cependant, ils se réservent le pouvoir de nommer les juges qui leur conviendront le mieux. Ils auraient pu laisser aux juges le soin de nommer trois d'entre eux pour juger sur une pétition d'élection, ou, ce qui eût été encore mieux, ils auraient pu confier la division des comtés à la cour d'Appel de l'Ontario, et alors les membres de ce tribunal spécial n'auraient pas été discrédités par le soupçon d'avoir été choisis, en vue de leur utilité probable pour le gouvernement.

Le gouvernement reproche à l'opposition son manque de confiance envers les juges qui ont été libéraux, mais il se réserve un pouvoir qui prouve qu'il n'a pas confiance aux juges qui ont été conservateurs. D'abord, le gouvernement démontre qu'il ne veut se fier à aucun juge, en se réservant le pouvoir de nommer trois juges qui feront sa besogne. et le gouvernement a même peur de se fier à ces trois juges, car il décrète de plus qu'une majorité de deux peut tailler un district nonobstant la protestation d'un juge dissident. Il prétend avoir confiance en n'importe quel membre de la magistrature, et il a peur de s'en rapporter à la décision unanime de ceux qu'il nomme lui-même. Il suffit du verdict unanime de 12 hommes pour envoyer en prison un voleur de chevaux ; et cependant, ces honorables ministres permettront qu'un homme soit expulsé du parlement par le verdict de deux juges sur trois. J'allais dire que, puisque le gouvernement a acquis un si profond respect pour la magistrature en général, ce serait un acte de générosité de la part du Sénat que de relever les honorables membres de la droite de toute responsabilité à ce sujet et de nommer les trois juges qui seraient ainsi placés bien au-dessus de tout soupçon de vouloir favoriser le parti libéral.

Mais j'espère, M. l'Orateur, que ce projet de loi ne sera pas amendé. Je veux le voir anéanti, et je suis prêt à approuver tout moyen constitutionnel qui pourra protéger le peuple que je représente contre une méprisable violation du droit sacré de la représentation en cette Chambre basée sur la population.

Les honorables députés parlent de sir John A. Macdonald—et comme je l'ai dit, je ne tenterai pas de justifier la redistribution de 1882—que je considérais et que je considère encore comme l'une des grandes erreurs de sa carrière. On a reproché à sir John d'avoir parqué les grits dans certains collèges électoraux tels que Ontario-ouest et Middlesex-sud. Dans ces deux divisions électorales, sir John a enfermé une population libérale de 37,598 et lui a donné deux députés, soit un député pour 19,000. Le très honorable premier ministre enferme plus de 40,000 individus d'York-est et ouest dans la ville de Toronto et ne leur donne qu'un seul député.

L'honorable premier ministre excuse cet acte en disant que dans chaque pays où il y a des institutions représentatives, les municipalités rurales ont plus de représentants que les villes, vu qu'un grand nombre de députés demeurant dans les villes représentent des comtés ruraux. Je suppose que le très honorable premier ministre admettra que les Etats-Unis sont doués d'institutions représentatives, et il ne peut avoir l'intention Chambre des représentants que la population rurale a plus de représentants à la Chambre des représentants que la population des villes pour la raison qu'il invoque, c'est-à-dire parce que les représentants des divisions rurales demeurent dans les villes. L'honorable premier ministre a été assez longtemps à Washington pour savoir que cette raison ne trouverait pas là son application, vu qu'aucun candidat à la Chambre basse n'est éligible, à moins qu'il ne demeure dans la circonscription qu'il aspire à représenter.

L'honorable premier ministre était dans l'erreur en ce qui concerne les Etats-Unis, et il est dans l'erreur en ce qui concerne l'Angleterre, et je suppose qu'il admettra que ce dernier pays jouit d'institutions libres. La sur-représentation de l'Irlande

est l'une des conditions établies par l'Acte d'Union ; mais même en Irlande, il n'y a pas de préférence au détriment de la population des villes. Belfast-sud, avec 8,917 électeurs, a un député, et la division rurale de Mayo-sud, avec 9,696 électeurs, n'a qu'un député. La division Saint-Patrice de la ville de Dublin a un député pour 7,998 électeurs et le district rural de Mid-Tipperary a un député pour 7,632 électeurs.

On se plaint amèrement du fait qu'un vote en Irlande a autant de poids à Westminster que deux ou trois votes en Angleterre. En Angleterre, le principe de la représentation est plus ou moins strictement appliqué, et je vais donner quelques chiffres qui démontreront au très honorable premier ministre qu'il est dans l'erreur lorsqu'il suppose que l'Angleterre est gouvernée d'après le principe qu'il a improvisé dans le but de priver la ville de Toronto de ses droits politiques.

La division Bethnal Green à Londres, Angleterre, a un député pour 8,043 électeurs, et la division rurale d'Enfield, Middlesex, avec 15,464 électeurs, n'a qu'un seul député. Central Hackney, une division de Londres ayant 8,707 électeurs, n'a qu'un député et la division Harrow de Middlesex, avec 17,387 électeurs, n'a qu'un seul député. En Ecosse, le très honorable premier ministre chercherait en vain l'application de son principe favori qui consiste à refuser à une grande ville le droit à la représentation basée sur la population. La division d'Aberdeen City a un député pour 9,788 électeurs et la division rurale d'Aberdeen-est a 12,142 électeurs et un député seulement. Edinburg-ouest, avec 8,677 électeurs, n'a qu'un député, et Lancashire-est avec 15,030 électeurs, n'a qu'un seul député.

Je ne prétends pas qu'il n'y ait pas d'inégalités en Angleterre, mais j'insiste sur le fait que ces inégalités sont également réparties entre la ville et la campagne en ce qui concerne les divisions électorales, et qu'en Angleterre, il n'y a pas de tendance générale à donner aux populations rurales plus de représentation au parlement qu'aux populations urbaines.

Les élections à la Chambre des communes d'Angleterre ne se font pas en vertu du principe d'un seul vote pour chaque individu. Il pourrait y avoir quelque force dans la théorie du premier ministre s'il conservait l'ancien système qui permettait aux gens de voter partout où ils pouvaient se faire inscrire sur la liste des électeurs. J'admets qu'en vertu de ce système, il pourrait y avoir quelque prétexte pour priver Toronto de la représentation basée sur la population. Lorsqu'un homme pouvait voter partout où il était sur la liste, Toronto pouvait décider du résultat dans un bon nombre de collèges électoraux.

Je me rappelle avoir lu un discours dans lequel lord Salisbury assurait à l'opposition libérale que lorsqu'elle viendrait à adopter le principe d'un seul vote pour chaque individu, il faudrait qu'elle en arrivât à adopter le principe d'une seule valeur pour chaque vote ; c'est-à-dire qu'en vertu du principe d'un seul vote pour chaque individu, chaque vote devrait avoir le même poids au parlement. Le gouvernement actuel a introduit au Canada le système d'un seul vote pour chaque individu, mais l'autre principe d'une même valeur pour chaque vote n'a pas encore été établi.

Je puis dire au premier ministre qu'il ne peut citer qu'un seul précédent à l'appui de l'intention qu'il a de priver la population urbaine de Toronto de ses droits politiques. Il pose en homme d'Etat anglais, mais il ne saurait trouver un seul acte d'un homme d'Etat anglais qui puisse lui servir de modèle pour son attaque sur les droits de la population de Toronto. Il lui faudra aller dans les Etats du sud, et là parmi les chefs de la démocratie armée de fusils de chasse, il trouvera des hommes d'Etat qui traitent la population nègre du sud comme il a traité la population canadienne de la ville de Toronto.

Toronto contient le dixième de la population de l'Ontario ; la population de Toronto est comptée lorsqu'on fait le recensement et Ontario obtient sa représentation comparée à la population de Québec et partie grâce à la population de Toronto. La population de Toronto est comptée dans le but d'augmenter la représentation de l'Ontario en cette Chambre. On se sert de la population de Toronto pour avoir plus de députés de l'Ontario, puis on se moque de la population de Toronto lorsqu'il s'agit de choisir les collèges électoraux qui doivent élire ces députés.

Les démocrates du sud comptent les nègres lorsqu'on fait le recensement dans le but d'obtenir la représentation au Congrès, puis, armés de fusils de chasse, ils éloignent la population nègre des bureaux du scrutin. La population de Toronto est comptée lors du recensement pour donner à l'Ontario la représentation en cette Chambre, puis le très honorable premier ministre met en oubli le principe de la représentation basée sur la population dans un projet de remaniement qui est moins bruyant mais non moins mortel que le fusil à deux coups du démocrate du sud.

Cela ne serait pas aussi mal si l'honorable premier ministre appliquait loyalement son double système pour la représentation des populations rurales et des populations urbaines. Cette mesure donne à certaines villes la représentation d'après le chiffre fixé pour la campagne et établit une prétendue proportion urbaine dans le but de priver Toronto de ses droits politiques. Les villes de l'Ontario en dehors de Toronto—London, Ottawa, Hamilton et Kingston—qui sont directement représentées en cette Chambre, ont une population de 126,058.

Ainsi, une cité de 126,058 âmes a, en cette Chambre, six députés, tandis que Toronto, avec ses 174,414 âmes, en compte

cinq. Ainsi, à Toronto, il y a un député par chaque 36,465 âmes, et ailleurs, un député par 21,010 âmes. Cependant, le très honorable premier ministre a prétendu que le principe de la représentation des cités en général, s'appliquait à Toronto. J'oublie l'argument de l'honorable député d'Essex-nord (M. McGregor), qui s'est levé et a dit que MM. Edgar, Mulock, Campbell, Osler, McCarthy, Bertram, Wallace, McLean, Clarke et Robertson, sont domiciliés à Toronto. Il aurait pu y ajouter M. Craig, de Durham-est. Woodbridge paraît être l'adresse postale de M. Wallace. M. Campbell demeure à Toronto-Junction, et l'on dit à Toronto, avec ses 174,414 âmes : ne demandez pas à être représenté d'après votre population, parce que huit ou neuf députés du parlement sont domiciliés dans vos limites, mais il demeure deux députés à Windsor, et pourtant Windsor n'a qu'une population de 10,322 âmes. C'est comme si l'on disait que la population d'Essex-nord (31,523 âmes) ne doit pas être représentée parce que l'honorable député d'Essex-sud (M. Cowan) demeure à Windsor. D'après la règle que l'honorable député d'Essex-nord applique à Toronto, sa bonne ville de Windsor où il réside deux députés, et qui n'a qu'une population de 10,322 est la ville du Dominion la plus surreprésentée, et à ce compte, il devrait résider à Toronto quarante députés pour que cette cité fût aussi bien représentée que Windsor. J'ai été surpris de voir que l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), que je suis heureux de trouver à son siège, cette après-midi, a appuyé l'argument de l'honorable député d'Essex-nord contre la cité de Toronto. On n'a cependant pas parlé de priver de ses droits politiques Kingston avec ses 19,267 âmes, car c'est là que demeure l'honorable député d'Oxford-sud (sir Richard Cartwright). Et que dire d'Ottawa ? A l'exception de mon calcul de 40,000 pour la banlieu annexée à Toronto, je tire tous ces chiffres du recensement de 1891. Ottawa n'a qu'un député par chaque 18,634 âmes, bien qu'il y demeure plus de députés qu'à Toronto. Appuyé par l'honorable ministre du Commerce, le député d'Essex-nord a dit que Toronto exigeait trop. Comme député de Toronto, je suis ici pour demander que la première cité d'Ontario soit représentée suivant la règle qui préside à la représentation des autres cités d'Ontario ou des autres provinces. J'aurais honte de demander qu'elle fût favorisée injustement sous ce rapport, mais d'un autre côté, je ne crains pas de protester contre l'injustice qu'elle subit au sujet de la représentation ; elle qui aurait droit à six députés et pourrait commander à l'élection de douze autres en dehors de ses limites, n'en a que cinq. Quand il s'est agi de la dernière redistribution, j'ai soutenu qu'il n'y avait pas assez de quatre députés pour représenter Toronto-est, ouest et centre. Les amis du gouvernement ont alors répondu qu'il y avait, à Toronto, des centaines de citoyens qui votaient dans des comtés étrangers à la ville. Une simple dénégation de ma part ne pouvait suffire alors à faire accorder à Toronto le bénéfice de la représentation d'après la population. Il n'en est plus ainsi ; le gouvernement actuel, dans sa sagesse, a appliqué à Ontario le principe qu'il ne faut qu'un vote par chaque citoyen ; ce principe, je l'approuve, mais il n'y a pas à dire qu'un vote par citoyen, dans cette division, va donner droit à la même représentation que si chaque citoyen y avait deux ou trois votes. La cité de Montréal, non compris Maisonneuve et Hochelaga, a un député par chaque 36,539 âmes. Toronto, d'après le présent bill, aura un député par chaque 34,878 âmes. La différence entre Montréal et Toronto semble être en faveur de cette dernière cité, mais à Montréal, on n'a pas appliqué le principe qui veut que chaque citoyen n'ait qu'un vote. Les citoyens de Montréal votent partout où leurs noms se trouvent sur la liste, et ainsi, il y a quelque raison de leur refuser la représentation suivant la population. Je ne veux pas abuser de ces chiffres ; un mien ami de Montréal m'a envoyé aujourd'hui même, un télégramme qui dit :

Dans la province de Québec, un homme peut voter dans toute division où son nom est inscrit sur la liste électorale ; ainsi, l'on dit que le sénateur Ogilvie, qui a des propriétés dans les diverses parties de l'île de Montréal, et dans la contrée environnante, a voté jusqu'à douze fois dans un seul jour, comme d'ailleurs, il en avait parfaitement le droit.

J'ai additionné la population des cinq divisions de Montréal avec celle des dix premières cités du Dominion, excepté Toronto. Dans les cités de Saint-Jean, Halifax, Québec, Montréal, Ottawa, Kingston, Hamilton, London, Winnipeg et Victoria, il y a 509,694 âmes ; ces cités envoient siéger en cette Chambre 20 députés, c'est-à-dire un député par chaque 25,490 âmes. Toronto, qui n'envoie qu'un député par chaque 34,878 âmes, doit s'en trouver bien heureux. En dehors de Toronto, il faut 25,490 âmes dans une cité pour qu'on ait lieu d'y élire un député ; dans Toronto, il en faut 34,878. En somme, les cinq divisions de cette cité comptent chacune 10,000 âmes de plus qu'il n'en faudrait pour justifier l'élection d'un député et ainsi, il y a, dans Toronto, 50,000 personnes à qui on refuse le droit de représentation que l'on accorde, en dehors, dans les mêmes circonstances. Je ne veux pas que Toronto ait un seul député de plus qu'il ne mérite, mais je serai contre tout bill qui tendra à lui en enlever un seul auquel il a droit.

L'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), qui pense que Toronto ne devrait pas être représenté selon sa population, parce qu'il y a neuf députés qui y demeurent, devrait bien demander combien de députés demeurent à Montréal, bien qu'ils représentent des divisions étrangères à cette dernière cité. Le très honorable premier ministre trouve juste qu'à Toronto, il

n'y ait qu'un député par 34,878 âmes, et il trouve également juste que dans la cité de Québec, il y ait un député par chaque 21,030 âmes. Québec, avec une population de 63,090 âmes, se paie le luxe de trois députés pendant que Toronto, avec 174,414 âmes n'en a que cinq, de sorte qu'il y faut près de 35,000 âmes pour donner lieu à l'élection d'un député, tandis qu'à Québec, il suffit de 21,000 âmes à cette même fin. M. l'Orateur, ces chiffres font voir la justice de ma cause. Le très honorable premier ministre refuse à Toronto le droit de représentation d'après la population, sous prétexte qu'il y demeure des députés au parlement, mais il permet que Montréal, Québec et toute autre cité du pays ait proportionnellement un plus grand nombre de députés, bien qu'il y ait nombre de représentants de comtés extérieurs qui ont leur domicile dans ces différentes citées, Le très honorable premier ministre peut être fier de son œuvre et s'en réjouir, comme je le lui souhaite. Il invoque un principe pour priver Toronto de ses droits politiques, et un autre principe pour augmenter ceux des libéraux de Montréal, de Québec et d'autres endroits.

Le peuple de Toronto n'entend pas que je demande de faveurs à ce gouvernement ; le très honorable sir Wilfrid Laurier a le pouvoir de faire à son goût, mais je puis l'assurer que Toronto ne se laissera pas séduire par l'espoir des faveurs de ce gouvernement, ni insulter par ce bill injuste ; je le répète, le premier ministre, par ce bill, ne s'est pas montré équitable à l'égard de Toronto. Il est inutile d'en appeler à la majorité qui siège en cette Chambre, mais j'espère qu'il se trouvera ailleurs une majorité désireuse et capable de protéger les droits que celle-ci travaille à enlever aux citoyens de Toronto. J'ai essayé de défendre ce que je croyais être les droits de ma cité natale, et les quelques mots qui me restent à dire auront pour objet ce bill et les dangers qu'il présente. Je ne viens pas justifier les redistributions du passé, qui avaient pour base la représentation d'après la population, et peut-être pour motif des intérêts de parti. On dit que les tories ont fait des redistributions au nom de la représentation d'après la population ; les libéraux, eux, vont en faire au nom du respect que l'on doit aux bornes des comtés. La redistribution, je le sais, est pour la droite un mot dur et impopulaire, mais, au nom du ciel, comment faut-il appeler ce bill, qui est un premier et un si grand pas vers l'établissement d'un système qui va mettre la minorité du peuple d'Ontario à même d'élire la majorité des députés de cette province-là ? D'où ce principe du respect pour les bornes des comtés tire-t-il son caractère sacré ? Certes, en pourvoyant à une redistribution après chaque recensement décennal, l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, a en vue la représentation d'après la population, mais l'application que l'on fait dans Ontario du principe d'un seul vote par chaque citoyen, implique également la représentation d'après la population.

Dans l'Ontario, tout homme, femme ou enfant est compris dans le chiffre de la population qu'il faut pour y donner lieu à l'élection d'un député. Entre les provinces, la représentation d'après la population constitue la règle, mais où est la justice dans cette idée de représentation par comté, comme entre les parties de la même province ? Les conservateurs ont incidemment violé le principe de la représentation d'après la population, mais ce gouvernement libéral a fait de ce principe une véritable honte. Ils ont pu sacrifier le principe à des intérêts de parti, mais ce gouvernement, lui, a osé abolir ce principe même. Les conservateurs avaient pour excuse, qu'ils ne reconnaissaient pas l'idée d'accorder un seul vote à un seul homme, et que l'on ne leur demanderait pas, par conséquent, de l'appliquer, ou, en d'autres termes, d'appliquer le principe de la représentation d'après la population, principe qu'on pourrait appeler principe national. Mais le prétendu principe du respect pour les bornes des comtés n'en est pas un du tout : c'est un tour dont on se sert tant qu'il peut favoriser le gouvernement, et auquel on cesse d'avoir recours dès qu'il y a danger de lui nuire. Ce bill établit sur une base locale au lieu d'une base nationale, le respect pour les bornes des comtés, c'est la pierre de touche du gouvernement, mais à l'ouest du lac Supérieur, où trouvera-t-on des bornes de comté à respecter ? Dans le Manitoba, les Territoires du Nord-Ouest et dans la Colombie Anglaise, il n'y a pas de comtés, ou plutôt, je crois savoir que les comtés y sont aussi vastes que les provinces de l'est. Nous croyons tous que la population du Canada forme une nation, et par conséquent, cette Chambre est un parlement national, et le principe sur lequel repose la représentation, dans ce parlement, devrait s'appliquer d'une manière égale à toutes les provinces. Quant à celui du respect pour les bornes des comtés, il ne peut s'appliquer dans toutes les provinces, parce qu'il n'existe pas des comtés dans chacune. Ce bill pèche en ce qu'il fait passer le respect pour les bornes des comtés avant le principe de la représentation d'après la population. Le parlement représente, non pas des comtés, mais le peuple ; ce n'est pas une réunion de délégués de comtés, mais un corps dirigeant, souverain, qui tient ses pouvoirs du peuple. Je m'oppose à ce bill comme étant une redistribution dans le sens le plus odieux du mot. Réduit à sa plus simple expression, le principe de ce bill—mais il n'en a pas—c'est de mettre la minorité du peuple de l'Ontario à même d'élire la majorité des députés de l'Ontario à cette Chambre, et le mot " redistribution " est le seul qui puisse désigner comme il convient un projet de ce genre. Je m'oppose à ce bill, parce que je le crois hors de saison, et parce qu'il peut servir de précédent, et porter tout autre parti à jongler avec les comtés, dès qu'il sera arrivé au pou-

voir. Je regrette de ne m'être pas trouvé en cette Chambre quand l'honorable chef de l'opposition a dit combien l'honorable député d'York-ouest avait contribué à porter l'opposition sur les banquettes de la trésorerie.

Je l'approuve d'avoir dit ce qu'il a dit. Je sais que l'honorable député d'York-ouest a agi d'après des principes qui sont les miens, et qu'il préférerait démissionner plutôt que de les trahir ; si j'étais candidat, je le suivrais, comme je l'ai déjà fait. Le gouvernement semble vouloir chasser du parlement, l'honorable député d'York-ouest ; ce dernier, pourtant, ne doit pas son siège à la redistribution, les bornes de son comté sont restées les mêmes depuis 50 ans. Naturellement, le premier ministre va dire, comme Brutus, "qu'il aime bien César, mais qu'il aime encore mieux Rome," qu'il aime bien notre Grande Souveraine, mais qu'il chérit tout particulièrement, comme des éléphants aussi blancs que sacrés, les lignes frontières des municipalités. Il peut laisser les parties conservatrices de la cité d'Ottawa dans le comté de Carleton, pour aider ses amis les libéraux, mais il enlève des parties conservatrices de la cité de Toronto à York-ouest et York-est, pour faire tort à ses adversaires ; mais il ne réussira pas à diviser York-ouest de manière à faire perdre à Clarke Wallace son siège, elle se meurt. l'idée de traiter des Canadiens libres, comme s'ils étaient les jouets d'un parti ou de l'autre. La banlieue de Toronto ne connaît plus de nuances de parti, quand elle a à juger d'une attaque lâchement dirigée contre un homme public. Quelle que soit la redistribution que l'on fasse, l'esprit de justice et d'indépendance outragé dans ce bill, suffira à protéger l'honorable député d'York-ouest. M. l'Orateur, le gouvernement actuel est peut-être très habilement organisé, mais il semble toujours souffrir d'un manque de temps. A toute proposition qui se fait pour le bien du pays, il répond toujours qu'il est trop occupé, trop occupé pour définir une politique qui permettrait à un homme de dépenser son propre argent dans la construction d'un chemin de fer, trop occupé pour adopter une loi concernant les droits d'auteur, ce qui donnerait de l'emploi à des milliers de Canadiens, trop occupé pour songer à la loi de faillite, trop occupé pour établir le règne de la justice entre les cultivateurs et les propriétaires d'élévateurs de l'ouest, trop occupé pour régulariser les opérations des chemins de fer, trop occupé, à ce que me dit un prohibitionniste ardent, pour adopter une loi de prohibition. De fait, dès qu'il s'agit du bien public, le gouvernement n'a pas une minute à perdre, mais il a infiniment de temps à consacrer au soin des intérêts de parti ; il peut consacrer des mois à l'élaboration d'une redistribution inutile à tout autre fin que celle de gagner des voix au parti. Il est pitoyable, enfin, qu'il ne se fasse pas payer par le parti, le seul jour où il se rappelle qu'il existe un pays, c'est le jour de la paie ; alors, il retire du pays son salaire, et continue à travailler pour le parti.

M. C. B. HEYD (Brant-sud) : M. l'Orateur, quand notre ami de Toronto-est (M. Ross Robertson), prend la parole, nous avons toujours lieu de nous attendre à savourer quelque épigramme ; il a le secret de nous intéresser en peu de mots. Il y a, parfois, des gens qui ne comprennent pas ce qu'ils disent, mais ce soir, la droite en a vu un ne pas comprendre ce qu'il lisait. Certaines raisons de l'honorable député à l'encontre de ce bill, ne sauraient satisfaire ceux qui ne s'attendent pas à un pareil procédé. Une de ces raisons, c'est que Toronto est maltraité. Si l'honorable député avait protesté contre la loi qui a commandé au pays depuis vingt ans, nous aurions pu le croire sincère, mais ce qu'il déplore avec tant de véhémence ce soir, existe depuis 16 ans, et a toujours été pire que ce que comporte le bill actuel, car depuis 9 ans, Toronto-est n'a eu qu'un député par 43,564 âmes, tandis que, d'après ce bill, l'honorable député pourra n'en représenter que 36,000. Si la magnifique pièce d'éloquence que nous avons entendue, ce soir, s'était étalée dans un journal de Toronto, il y a neuf ans——

M. ROSS ROBERTSON : Cela s'est fait.

M. HEYD : Elle aurait eu beaucoup plus d'effet que ce soir.

M. ROSS ROBERTSON : Cela s'est fait, il y a près de 20 ans.

M. HEYD : Oui, mais pas avec autant de force, pas avec autant de désir de créer de l'embarras au pouvoir d'alors, qu'au pouvoir d'aujourd'hui. Je suis heureux que l'honorable député ait dit du bill de redistribution de 1882, que c'était un mauvais bill, mais je regrette qu'il n'ait pas eu, il y a 17 ans, la même énergie que ce soir, pour en parler. Il est une chose que le peuple du Canada aimerait particulièrement à trouver, soit chez les politiciens, ou chez n'importe qui, c'est la logique, et quand nous croyons que telle ou telle de nos opinions devrait devenir loi, nous ne devrions pas moins y tenir aujourd'hui que nous y tiendrons dans 15 ou 16 ans.

Ce qui pique particulièrement mon honorable ami, c'est que Toronto n'est pas convenablement représenté. A l'entendre, la cité de Toronto, c'est le pivot du Dominion, c'est de là que part le soleil, et là qu'il revient, et dans tout ce qu'elle fait, cette Chambre devrait d'abord, enfin et toujours songer à Toronto. J'ai la plus grande estime pour les députés de Toronto en cette Chambre ; ils veulent, à tout prix, le progrès de leur ville ; indépendamment de leurs nuances politiques, ils sont généralement unanimes à y travailler. En vérité, s'il devait nous venir de là, plus de cinq députés, nous nous demandons ce qu'ils feraient de ce parlement. Les députés de Toronto sont intelligents, sincères, et travaillent de leur mieux, au

bien public. Mais l'honorable député a fait, contre le gouvernement, une attaque quelque peu échevelée, quand il s'est plaint de ce que celui-ci voulait donner à Toronto un représentant par 36,000 âmes, lui qui dans le passé se trouvait si heureux d'en avoir un par 43,000 âmes.

Une des raisons de son opposition à ce bill, c'est qu'il est hors de saison. Celui qui est cause du grief ne trouve jamais à propos qu'on le redresse, mais il n'en est pas ainsi de la victime. Or, c'est à la victime, c'est à ceux qui ont souffert pendant 18 ans, que nous voulons porter secours. Voilà pourquoi, moi, j'appuie ce bill. Mais je ne veux pas fatiguer la Chambre en relevant tout ce qu'a dit mon honorable ami, le député de Toronto-est (M. Ross Robertson). Je veux plutôt répondre à l'honorable député d'York (M. Wallace). Je ne sais quel esprit attribuer à un homme qui imagine un état de choses auquel rien ne lui donne raison de croire. Quand il traite comme des misérables deux hommes qui n'ont pas encore eu l'occasion de se défendre devant les cours de justice, et qu'il les mentionne en cette Chambre afin de jeter du louche sur le caractère d'un de ces dignes députés, il fait là un acte qu'à moi, politicien, il répugnerait, pour le moins, de faire. L'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) a traité de meneurs le capitaine Sullivan et M. Hewitt, ce qu'il n'avait nul droit de faire, parce qu'ils n'ont pas encore eu l'occasion de se défendre. L'un d'eux, que je connais, nie catégoriquement l'accusation, mais commencer par les stigmatiser comme meneurs, pour les associer ensuite à mon honorable ami qui siège à ma gauche (M. Paterson)...

M. WALLACE : Les juges les ont stigmatisés de cette manière avant moi.

M. HEYD : Non, jamais.

M. WALLACE : Oui.

M. HEYD : Ces hommes ont le droit de comparaître devant l'Orateur et de défendre leur caractère, de nier ces accusations, et d'en prouver le mal fondé, comme ils le feront, probablement. Le seul témoignage que nous avons jusqu'à ce jour, ne nous justifie pas de stigmatiser, en ce parlement, le capitaine Sullivan ou M. Hewitt comme meneurs. Quand ils auront eu l'occasion de se défendre devant un tribunal compétent, et qu'ils auront été convaincus, ce sera, alors, le temps de les stigmatiser ainsi. Mais ne les associez pas au ministre des Douanes dans l'espoir de le faire passer, lui aussi, comme meneur. On apprend, même, qu'ils ne sont pas venus en ville du tout.

M. BENNETT : Le capitaine Sullivan y est venu ; bien plus, j'ai demandé à un autre député de cette Chambre qui le connaissait depuis des années, de venir avec moi, et nous avons vu le capitaine dans la salle de lecture ; il en est disparu, mais je ne puis dire dans quelle pièce il s'est réfugié.

M. HEYD : Eût-il été dans la salle de lecture, la déclaration est que le ministre des Douanes, le capitaine Sullivan et M. Hewitt ont tramé ensemble ce bill de redistribution. Or, le ministre des Douanes dit qu'il ne connaît pas le capitaine Sullivan, et que Hewitt ne s'est pas du tout rendu à Ottawa, de sorte que cela décide de la déclaration.

Le MINISTRE DES DOUANES : Que dites-vous de celui qui a fait la déclaration?

M. HEYD : Quelle croyance peut-on accorder à un homme qui fait, de propos délibéré, une déclaration comme celle-ci, sans le moindre fondement, et dans le but de nuire à la réputation d'un homme respectable ? Si l'accusation reposait sur l'ombre d'une preuve, je dirais que celui qui l'a lancée a pu être induit en erreur ; mais il ne s'appuie sur rien et quand le ministre des Douanes lui dit : Je ne connais pas le capitaine Sullivan et je n'ai pas vu Hewitt, il aurait dû accepter franchement la parole du ministre. Mais il ne le fait pas. Forcé de se rétracter, il le fait dans des termes qui aggravent encore l'accusation. A sa place, j'aurais demandé humblement pardon à celui que j'aurais accusé faussement, et je me serais rétracté franchement.

M. WALLACE : Rétracter quoi ?

M. HEYD : L'accusation que le ministre des Douanes, le capitaine Sullivan et M. Hewitt ont conspiré pour rédiger ce bill de redistribution, puisque le ministre ne connaît pas le capitaine Sullivan et que M. Hewitt n'était pas ici.

M. WALLACE : Ce n'est pas ce que j'ai dit.

Le MINISTRE DES DOUANES : Qu'avez-vous dit ?

M. WALLACE : J'ai dit que ces deux citoyens distingués étaient venus ici. Dans son discours le ministre des Douanes a prétendu que tous les meneurs et tireurs de ficelles du parti conservateur de la province d'Ontario étaient venus ici en 1882 pour façonner le bill du gerrymander. J'ai répondu qu'à ma connaissance sir Mackenzie Bowell et M. Aikens en avaient été seuls chargés pour la province d'Ontario, qu'ils n'avaient pas eu l'aide de meneurs, et qu'ils étaient tous deux des hommes droits et honnêtes. J'ai ajouté, en m'adressant au ministre des Douanes, que deux membres distingués de son parti étaient à Ottawa, au moment où l'on préparait le bill de gerrymander de 1899, et je lui ai demandé s'il avait été chargé de la préparation de ce bill, car, alors, il s'est peut-être entendu avec eux.

Le MINISTRE DES DOUANES : Vos paroles sont dans les "Débats."

M. WALLACE : Oui, et je ne retire pas ce que j'ai dit, comme le ministre l'a fait ce soir à l'égard de l'honorable député de Bothwell.

M. HEYD : Si l'honorable député n'a pas dit autre chose que ce qu'il cherche à expliquer, j'étais certainement sous une fausse impression ; mais il n'est pas probable qu'une déclaration comme celle-là aurait eu pour effet de faire livrer la gauche à de si bruyantes démonstrations. Nos adversaires ont applaudi parce qu'ils croyaient que l'honorable député accusait le ministre d'avoir conspiré avec ces deux personnes. L'honorable député a créé l'impression sur ces auditeurs que Sullivan et Hewitt et le ministre des Douanes avaient fait quelque chose d'inavouable et il n'a rien dit pour faire disparaître cette impression. Quoi qu'il en soit, s'il croit que cela est de bonne politique, je n'ai rien à y voir. Les électeurs de Brant-sud ne m'ont pas envoyé ici pour refaire le caractère des gens. Je ne l'ai jamais fait et je n'ai pas l'intention de commencer.

La question qui nous occupe est très importante, et les principes en jeu sont très sérieux. Nous avons à faire disparaître des torts causés, il y a 17 ans, et il s'agit de trouver le meilleur remède. Ceux d'entre nous qui savent quelles difficultés le gouvernement a eu à surmonter en 1881, alors qu'une nouvelle redistribution était devenue nécessaire, pourraient peut-être nous dire par quels moyens le bill actuel peut être rendu efficace.

Le gouvernement aurait pu adopter le principe numérique et diviser la population de chaque province par le nombre de représentants auquel elle a droit, l'unité électorale étant de 20,008. J'avoue que ce plan était plein de difficultés, mais on a dit ce soir que c'est ce que l'ancien gouvernement avait fait.

Est-ce bien vrai ? D'après le recensement de 1881, l'unité électorale était de 20,908, et chaque 20,908 électeurs avaient droit à un représentant. Est-ce ce principe qui a guidé le gouvernement dans la délimitation des districts électoraux ? Dans l'Ontario, 12 districts étaient de 4,000 au-dessous de l'unité, et ils sont représentés par 9 conservateurs et 3 libéraux. Dans la Nouvelle-Ecosse, 4 districts étaient de 5,000 à 10,000 au-dessous de l'unité. Dans le Nouveau-Brunswick, 4 districts étaient de 5,000 à 14,000 au-dessous. Je ne veux rien dire contre l'honorable député de Ristigouche (M. McAlister), mais en 1881, ce comté n'avait qu'une population de 6,651, et il élisait un député. On voit donc que l'unité électorale n'a pas été prise comme base de la représentation.

On reproche beaucoup au bill actuel de donner à plusieurs comtés plus que l'unité ; mais cet état de chose existait en 1881 et 1891, et n'a jamais été changé. L'honorable député de Toronto (M. Ross Robertson) se plaint de ce que dans Toronto il faille 40,000 hommes pour faire ce que 20,000 font dans les districts ruraux. Mais que dira-t-il quand il saura que dans Westmoreland, il faut 41,000 pour faire ce que font 8,308 dans Ristigouche ; dans York-ouest, 41,851 ; dans Algoma, 41,856 ; dans Toronto-est, 43,564—c'est-à-dire, 5 contre 1.

Un citoyen du comté de Ristigouche, vaut cinq citoyens d'un autre comté ; cependant, jamais un député conservateur n'a protesté contre de pareilles iniquités qu'on dénonce dans le bill actuel ; si on a vécu dix-neuf ans dans ces conditions on peut bien endurer encore une couple d'années, d'autant plus que le présent bill, loin d'aggraver la situation, y remédie quelque peu.

Un autre moyen que le gouvernement pouvait adopter, c'était de s'en tenir aux limites des comtés, soit en laissant les comtés tels qu'ils sont, ou en les réunissant, de manière à respecter, autant que possible l'unité électorale. Mais cela aurait été très difficile. Il était plus facile de refaire la carte politique du pays.

Je ne repasserai pas la province de l'Ontario pour faire voir que l'idée d'un avantage politique était au fond des bills de 1882 et 1892, mais je ne crains pas de dire qu'ils ont procuré des avantages à un des deux partis. Si le gouvernement du jour avait été décidé à agir avec justice, il aurait été indifférent qu'il adopta les limites des comtés ou l'unité électorale, comme base de la redistribution ; mais nous, les libéraux, sommes convaincus que l'intention du gouvernement était alors de procurer des avantages injustes à son parti, et nous le croyons encore.

Il a été beaucoup question, ce soir, de Brant-sud qui est un comté historique, et je regrette que le chiffre de la population de ce comté ne soit pas mieux connu. J'ai entendu un honorable député dire que les habitants de Tuscarora n'avaient pas été comptés dans la population. Ils l'ont été quand les listes électorales ont été préparées en 1881 ; et ils l'ont été en 1891. On prétend qu'ils avaient le droit d'être comptés en 1891, puisqu'ils étaient électeurs, mais qu'aujourd'hui, ils ne votent plus. De sorte que toute la discussion qu'il y a eu entre l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) et l'honorable ministre des Douanes démontre que l'honorable député de Bothwell était dans l'erreur et que les sauvages ont été comptés.

M. CLANCY : Cela est encore pire.

M. HEYD : Mais cela ne rend pas la prétention de l'honorable député plus vraie. Un représentant d'un comté de l'Ontario devrait rapporter les faits exactement, surtout quand il met en doute les explications d'un de ses collègues. Il n'y a rien de plus évident que les habitants de Tuscarora ont été comptés dans la préparation des listes en 1881.

Prenons maintenant le comté de Brant, dont il a été si souvent question ce soir. Je me suis convaincu que les intentions de l'ancien gouvernement n'étaient pas honnêtes, lorsqu'il s'est occupé de Brant-sud, et de ce fait, je conclus, qu'il a fait la même chose dans tout le pays. En 1867, Brant-sud était représenté par l'honorable E. B. Wood. Per-

dant plus de 20 ans, Brant-nord et Brant-sud avaient eu des représentants dans ce parlement. En 1872, M. Wm Paterson a été élu contre sir Francis Hincks, avec une majorité de 262, après une lutte des plus acharnées. En 1878, M. Peterson, fut réélu avec une majorité de 198. En 1881, il y eut un recensement, et qu'en est-il résulté ? Dépouillons-nous de tout esprit de parti et examinons les chiffres en hommes pratiques. Brant-sud avait une population de 21,975 ; le comté est partagé par une rivière qui va de l'est à l'ouest. Sur la rive nord se trouve Brant-nord, et sur l'autre rive, Brant-sud ; et cette division existe depuis 50 ans, pour les fins municipales, et depuis la confédération et même avant, pour les fins provinciales. Or, l'unité électorale était de 20,908. La population de Brant-sud était de 21,975 ; aussi près qu'il est possible de l'être, de l'unité.

On s'attendait naturellement à ce que le gouvernement dirait : Brant-sud a été divisé ainsi pour les fins municipales depuis au delà de 40 ans, et il est aussi près que possible de l'unité, de sorte que nous n'y toucherons pas. Il est vrai que Brant-nord, n'avait pas une population suffisante pour avoir un représentant puisqu'il n'avait que 11,894 ; le gouvernement n'avait pas autre chose à faire qu'à agrandir Brant-nord pour le rapprocher de l'unité. Mais au lieu de cela on a pris une partie d'Oxford et une partie de Wentworth, et on a formé Brant-nord des débris de trois comtés.

Nous avons bien le droit de critiquer cette manipulation et de nous demander dans quel but elle a été faite. Brant-nord était un château-fort libéral ; mais dans Brant-sud, tel que constitué par la nouvelle loi, il y avait la ville de Paris et le township d'Onondaga qui donnaient des majorités conservatrices qui avaient toujours été noyées dans les fortes majorités libérales de Brant-nord, et c'est pour cela qu'on les a détachés de Brant-nord, où elles ne faisaient aucun bien au gouvernement. Beverley fut aussi enlevé à Oxford et réuni à Brant-nord, en faisant une ruche libérale, dans le vrai sens du mot.

En 1887, la majorité fut de 1,174 ; en 1892, de 1,114 ; en 1896, de 1,117—nous aurions pu en avoir plus, si nous avions voulu. Je n'entrerai pas dans plus de détails, car Brant-nord n'est même pas mentionné dans notre "Manuel Parlementaire"—j'ignore si c'est par suite d'une erreur typographique, ou parce que le gouvernement ne voulait pas nous laisser savoir de quelle manière il avait parqué les libéraux.

Le point sur lequel j'insiste c'est celui-ci : Bien que Brant-sud eut une population de 21,000, on y a ajouté Paris avec 3,173 et Onondaga, avec 1,739. Pourquoi cela ? Parce que ces deux localités étaient les seules de Brant-nord qui donnassent des majorités conservatrices. Il en est résulté que M. Paterson qui avait une majorité de 198, a été défait par le vote de 200 tories qu'on a ajoutés à Brant-sud. En ôtant 225 voteurs à Brant-sud, et en y ajoutant Paris et Onondaga, cela portait la majorité conservatrice à 43. Voilà la vraie position, et quand on l'examine attentivement on est bien forcé d'admettre que ceux qui ont imaginé cette délimitation n'avaient d'autre but que de faire battre les hommes qui représentaient ces comtés depuis tant d'années.

Quel était leur but ? Se débarrasser de M. Paterson qui était, depuis longtemps, une épine qu'ils portaient au flanc, malgré l'estime qu'ils avaient pour lui personnellement. C'est extraordinaire comme on peut admirer un homme et différer d'opinion, avec lui, en politique. Je vois en face de moi beaucoup de personnes dont je pense beaucoup de bien dans la vie privée, mais si on en vient à la politique, elles m'apparaissent comme l'assemblage le plus dangereux que je connaisse. Dans les relations sociales ordinaires, je m'honore de leur connaissance, et il faut que la politique ait une étrange influence sur les gens, pour les avoir portés à faire ce qu'ils ont fait en 1882, uniquement pour se débarrasser de Paterson.

Quel mal leur avait-il fait ? Il avait cherché à représenter Brant-sud, au meilleur de son jugement, et il s'était toujours acquitté de sa tâche à la satisfaction de ses commettants. Mais il fallait à tous prix s'en débarrasser, et comme on n'avait pas pu y parvenir au moyen du bill de redistribution, on eut recours au bill des sauvages. Comme ces sauvages étaient les pupilles du gouvernement et qu'ils étaient au nombre de 600, on crut qu'on pourrait facilement les amener à voter contre Paterson. On a aussi eu recours à l'acte du cens électoral.

Toute l'opposition sait comme moi que toutes ces mesures étaient prises dans le but de tuer Paterson. Nous, électeurs de Brant-sud, sommes intimement convaincus que le gouvernement d'alors n'avait pas d'autre but, en ordonnant le gerrymander de ce comté, que de nuire au parti libéral et la chose était rendue plus évidente par la joie manifestée par les conservateurs. Ils repoussaient toute participation à l'affaire ; ils n'auraient pas voulu, disaient-ils, commettre une pareille iniquité, mais la chose était faite. Je ne dis pas que c'est par sir Mackenzie Bowell, ou par M. Aikens, mais celui qui a imaginé ce plan a été très adroit.

On nous a défié cette après-midi d'indiquer une seule division électorale qui ait eu à souffrir du gerrymander ; je puis citer Brant-sud où M. Paterson aurait été élu en 1896, par 400 voix de majorité, si le comté était resté tel qu'avant 1882, et il a été défait par les votes de ceux qu'on y a ajoutés en 1882 et 1892.

M. BERGERON : Il a été élu deux fois après cela.

M. HEYD : C'est possible, mais finalement, les nouveaux électeurs ajoutés au comté ont réussi à le faire battre. La ville de Paris et les townships de Onondaga et

de Tuscarora ont été ajoutés à Brant-sud, et ce sont eux qui ont défait Paterson. Si l'ancien township de Burford et Oakland avaient été laissés dans Brant-sud et si Paris, Onondaga et Tuscarora, n'y avaient pas été mis Paterson aurait été élu par 400 voix de majorité en 1896. Voici donc un cas évident, dans lequel le gerrymander de 1882 et de 1892, a réussi à faire battre un candidat, et nous savons maintenant qui a frappé Billy Paterson.

Le MINISTRE DES DOUANES : Et nous avons repris Brant-sud après une élection honnête, et nous avons un homme capable pour le représenter.

M. HEYD : Quant à M. Hewitt, c'est un gentleman avec lequel personne dans l'opposition n'aurait objection à être en relation. Il a été dénigré ici et ailleurs, mais il aura bientôt l'occasion de regagner la confiance de ceux qui le connaissent.

Pourquoi tout ce tapage ? A entendre les discours qui ont été prononcés ici et à lire les articles qui ont été publiés dans les journaux, on pourrait croire que le gouvernement se propose de commettre la plus criante injustice qui puisse être infligée à un peuple libre, et cependant nous ne demandons qu'à remettre les choses dans l'état où elles étaient en 1881. Nous ne cherchons à nuire à personne. Nous ne nommons pas de reviseurs. Nous ne partageons pas les comtés nous-mêmes ; nous laissons cela aux juges—nous n'avons pas à faire leur éloge ici, ni à les défendre, bien que l'honorable député de Toronto (M. Ross Robertson) soit allé bien prêt de les attaquer. Nous demandons simplement aux juges de défaire les injustices commises en 1882 et pour cela on nous accuse des choses les plus abominables. A qui faisons-nous du tort ? Les électeurs ne se plaignent pas. Ce sont les membres de cette Chambre qui ont injustement obtenu un siège grâce aux injustices commises, qui font tout ce tapage.

Quand on force un receleur à dégorger le bien mal acquis il crie à l'injustice et ceux qui occupent des sièges volés depuis 20 ans font aujourd'hui la même chose. Un criminel sous les verrous dénonce les lois de son pays, et ceux qui jouissent et profitent depuis 20 ans d'un bien mal acquis, dénoncent aussi cette loi. Pour ma part, j'accueille avec plaisir toute tentative faite pour leur faire rendre justice et c'est tout ce que l'on demande par le bill actuel. Tout ce que je reproche au gouvernement c'est de ne pas aller assez loin, et il faut une forte dose de vertu pour rester juste en présence des injustices qui ont été commises au détriment du parti libéral, pendant 18 ans. Si nous rendions à nos adversaires la dîme de ce qu'ils nous ont fait souffrir, ils croiraient qu'on les écorche. Que diraient-ils si nous les mettions à la merci de reviseurs choisis par nous, et dont les décisions seraient sans appel ? Mais nous ne faisons rien de cela ; nous demandons simplement justice. Nous ne demandons qu'à revenir aux divisions de 1881 et nous demandons aux juges qui ont toute notre confiance de nous rendre justice.

Quand nous avons aboli l'acte du cens électoral, beaucoup de nos amis nous ont reproché de commettre une erreur, et comme homme politique, je suis aussi de cet avis, mais je considère que le gouvernement a bien fait, malgré tout le plaisir que j'aurais éprouver à servir à nos adversaires une dose de listes électorales préparées par des reviseurs nommés par le gouvernement et choisis avec soin. Les conservateurs se demanderaient comment nous avons pu résister aussi longtemps. Mais nous ne voulons que ce qui est juste, et nous demandons à la magistrature de faire ce que les conservateurs auraient dû faire il y a 19 ans.

M. McNEILL : M. l'Orateur, je propose que le débat soit ajourné, et je demande au directeur général des Postes (M. Mulock) qui s'est chargé de ce bill, de bien vouloir être à son siège demain, si la chose est possible, car j'aurai quelque chose à lui dire.

La motion est adoptée, et le débat ajourné.

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

La motion est adoptée et la séance est levée à 12.20 a.m. (mercredi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, le 5 juillet 1899.

La séance est ouverte à 3 heures.

PRIÈRE.

ACHAT DE TERRAIN D'AUGUSTE LANGEVIN.

M. BERGERON :

A quoi a été affecté le crédit de $1,000 voté en 1898 pour l'achat d'un terrain d'Auguste Langevin (Bergevin), Bill des Subsides, n° 174, page 24 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Le terrain en question a été acheté et payé $1,000.

M. BERGERON : A qui cette somme a-t-elle été versée ? Voilà ce que je veux savoir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je viens de donner la réponse qu'on m'a fournie ; cependant, j'irai de nouveau aux renseignements et je ferai connaître à l'honorable député ce qu'il désire savoir.

M. BERGERON : Je désire savoir à qui cet argent a été payé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je regrette que l'honorable

député n'ait pas posé sa question de façon à se faire comprendre du fonctionnaire chargé de cette besogne ; toutefois, je verrai à ce que ce renseignement soit fourni à l'honorable député.

PROLONGATION DE LA SAISON DE LA PÊCHE AU HOMARD.

M. MARTIN :

En prolongeant la saison de la pêche du homard jusqu'au 31 juillet pour les sections comprises entre West Point et Carleton Head, dans le détroit de Northumberland, a-t-on pris en considération la section comprise entre le Cap à l'Ours et Charlottetown ? Si non, pourquoi, vu que les conditions relatives à la pêche du homard sont les mêmes dans ces deux sections ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : La prolongation recommandée pour la saison de la pêche au homard ne s'est appliquée cette année qu'aux localités en faveur desquelles la commission de la pêche au homard a fait cette recommandation.

LE DIRECTEUR DE LA POSTE DE HUMBERSTON.

M. McCLEARY :

1. Pendant combien de temps James O. Rose a-t-il été directeur de la poste à Humberston ?
2. A-t-il été porté des plaintes contre lui durant l'exercice de sa charge ?
3. Dans l'affirmative, quelle était leur nature, et a-t-on fait une enquête à ce sujet ? Par qui l'enquête a-t-elle été faite, et quel en a été le résultat ?
4. De quelle nature était le rapport fait par le commissaire enquêteur ?
5. M. Rose a-t-il été maintenu dans ses fonctions après l'enquête ? Dans l'affirmative, pendant combien de temps ?
6. A-t-il été destitué ?
7. Dans l'affirmative, avis de sa démission lui a-t-il été notifié par le ministère, et quelle est la date de cet avis ?
8. A quelle date a-t-il été destitué ?
9. Quelles sont les raisons de sa destitution ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock): 1. Du 1er octobre 1881, au 1er décembre 1898. Voici la réponse aux autres questions : Il a été porté contre ce directeur de la poste certaines accusations relativement à sa mauvaise administration du bureau et à son immixtion dans les affaires politiques, et au sujet desquelles l'inspecteur a fait une enquête. Le rapport date du 17 septembre 1897, mais il n'a pas été pris de décision à cet égard. Au mois de novembre 1898, il parvint au ministère de nouvelles plaintes portant sur ce que le directeur de la poste, qui se livrait au commerce tenait le bureau de poste dans son magasin et qu'il n'était pas juste envers les autres marchands de la localité qu'il bénéficiât, au détriment de ces derniers, des avantages que le bureau de poste lui donnait sur ceux qui se livraient au même genre de négoce : en conséquence, le bureau de poste fut confié à une personne qui ne s'occupe pas de commerce, et ne se trouve pas dans le cas de concurrencer les marchands de la localité.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—DEPENSE POUR LE MATERIEL ROULANT.

M. DAVIN : M. l'Orateur, avant l'appel de l'ordre du jour, je désire demander au ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) si l'on a signalé à son attention mon interpellation de l'autre jour relativement à la dépense effectuée sur le chemin de fer Intercolonial.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Non.

M. DAVIN : Alors, je prierais le ministre de vouloir bien consulter à ce sujet le compte rendu officiel des débats et me donner une réponse demain.

ADMINISTRATION DU YUKON.

M. NICHOLAS FLOOD DAVIN (Assiniboïa-ouest) : M. l'Orateur, avant l'appel de l'ordre du jour, je désire faire une observation à l'adresse du ministre de l'Intérieur, que je vois en ce moment à son fauteuil, et s'il est nécessaire, je me mettrai en règle à ce sujet ; c'est que la réponse qu'il m'a donnée, à la troisième délibération du bill amendant la loi des terres fédérales est insuffisante, si l'on tient compte du fait que nous n'avons encore éprouvé que déceptions, dans toutes les promesses faites à la population des Territoires du Nord-Ouest. Le ministre nous a dit qu'il ne ferait rien pour régler une question d'importance vitale aux Territoires du Nord-Ouest, je veux dire le règlement de la dette relative au grain de semence. A son entrée en charge, le ministre nous a déclaré qu'il tenait à avoir ses coudées franches et il est hors de doute qu'il a tenu parole à cet égard.

Voilà déjà la troisième session qui s'écoule depuis qu'il a accepté le portefeuille de l'Intérieur et il n'a encore rien raéglé, ni la question si importante que je signale, ni celle des élévateurs et il n'a pas encore rempli sa promesse relativement au dégrèvement de l'impôt dont sont frappés les instruments aratoires. Les populations du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest comprennent que le ministre n'en a pas usé loyalement avec elles à cet égard. Il n'a fait que temporiser, remettre les choses au "lendemain," ou à "la prochaine session," et il va sans dire que nous en avons éprouvé une vive déception dont le principal journal des Territoires du Nord-Ouest s'est fait l'interprète, relativement à l'une de ces importantes questions. Pour comble de malheur, sur une vaste étendue de ces territoires flotte encore un nuage de scandales que le gouvernement, en toute apparence, n'a nullement l'intention de dissiper. Bien que nous

soyons en pleine chaleur caniculaire, si le ministre veut bien se préoccuper de ces questions et entre autres, de celle des grains de semence, il aura encore le temps de faire quelque chose. Qu'il s'occupe seulement de cette question des grains de semence et il pourrait encore, au moyen d'un court projet de loi qui pourrait rapidement subir ses différentes épreuves, rendre un inappréciable service aux Territoires du Nord-Ouest.

Ce n'est pas tout, M. l'Orateur ; je le répète et les journaux de ces Territoires comprennent que sur cette partie du Canada, qui par son immensité, mériterait plutôt le nom de royaume, il flotte un nuage qu'on n'a pas encore dissipé, et hier même, le "Star", de Montréal, publiait un câblegramme reproduisant un article de rédaction du "Times", de Londres, sur cette question. Après quelques allusions élogieuses à l'adresse du premier ministre, le "Times" dit :

Nous éprouvons moins d'hésitation à exprimer le regret que nous cause la grave erreur que le gouvernement canadien semble avoir commise ces jours derniers.

Mercredi, sir C. H. Tupper, le fils de l'homme d'Etat canadien bien connu, qui est actuellement l'un des rares survivants parmi les fondateurs de la Confédération, a porté de fort graves accusations d'incompétence, de négligence et de corruption contre certains fonctionnaires dans le district du Yukon.

Ces accusations, dans leurs aspects généraux, n'ont pas le mérite de la nouveauté.

Il y a près d'un an, notre correspondant spécial au Klondike déclarait que ces accusations étaient déjà de notoriété publique et que la population sur les lieux, américains comme canadiens, y ajoutaient foi.

Les fonctionnaires, disait-on, n'étaient pas seulement accusés d'incapacité, mais encore de malversation.

Les faits relatés par notre correspondant, ses observations personnelles, prouvaient suffisamment que l'administration prêtait le flanc au soupçon et qu'une enquête approfondie, confiée à des commissaires compétents et impartiaux était devenue nécessaire.

Un commissaire de haute réputation fut nommé ; mais quelles que soient ses autres mérites, l'on ne saurait guère affirmer qu'il possède l'expérience judiciaire nécessaire pour un semblable poste.

Sir Charles Hibbert Tupper, jadis procureur général et ministre de la justice sous l'ancienne administration, répéta ces accusations en plein parlement et prétendit que M. Sifton, le ministre actuel de l'Intérieur, est personnellement responsable.

Il proposa l'établissement d'une enquête et d'une commission royale et offrit ses services gratuitement à titre de représentant du ministère public. Nous n'affirmons pas que les accusations soient fondées, et encore moins que les individus désignés par sir Hibbert soient coupables ; mais il paraît certainement regrettable que le gouvernement Laurier ait envisagé une affaire d'une telle gravité au point de vue strict du parti.

Le ministre de l'Intérieur s'est rabattu sur le rapport de M. Ogilvie, rapport encore incomplet, et il a prétendu que c'est le devoir du cabinet de ne pas se décharger de sa responsabilité politique sur une commission de juges.

Au point de vue constitutionnel cette attitude est peut-être assez plausible ; toutefois, le gouvernement eut été mieux avisé en se montrant plus profondément pénétré de la gravité de l'accusation et de la nécessité d'y faire face.

Le premier ministre se rappelle sans doute qu'il y a vingt-six ans, le pays fut témoin d'un semblable état de choses. Les journaux canadiens furent les premiers à entrer en lice et leurs colonnes débordèrent des accusations violentes contre le gouvernement du jour ; puis le "Times" de Londres, et à sa suite, la presse anglaise et celle du continent, lancèrent des articles qui cadraient parfaitement avec celui dont je viens de donner lecture à la Chambre. J'ai à peine besoin de faire observer au premier ministre que lorsqu'un journal de l'importance du "Times", de Londres, lance au grand jour de la publicité un pareil article, ce n'est plus seulement l'honneur même du gouvernement, mais encore l'honneur même du Canada qui est en jeu. Or, qu'arriva-t-il à l'époque en question ? Dès que le député de Shefford, l'honorable M. Huntingdon, eût lancé ses accusations, le premier ministre du jour proposa sur le champ l'établissement d'une commission d'enquête, et lorsque l'œuvre de cette commission, pour des raisons qu'il est inutile de rappeler ici, eût été jugée suffisante, alors le Gouverneur général, lord Dufferin, fit nommer une commission composée de juges, chargés d'enquêter sur les accusations. N'oublions pas que les accusations lancées à cette époque contre le gouvernement portaient qu'il avait reçu de l'argent d'un entrepreneur public qui avait réussi à se faire adjuger une entreprise de l'Etat, et que cet argent avait été consacré à solder les frais d'élections. Ces accusations n'étaient pas aussi graves que celles lancées actuellement aux quatre vents de la publicité, accusations portant que, dans ce vaste et riche territoire du Yukon, comparable à un royaume, dans cete Golconde du nord, l'administration locale est tombée dans la putréfaction et que les fonds publics ont été divertis au bénéfice de fonctionnaires, au mépris du fidéicommis à eux confié et par l'abus des privilèges qu'on leur avait conférés. Je vais donner lecture à la Chambre des observations faites par lord Dufferin, le 13 d'août 1873 :

En pareilles circonstances, j'ai décidé, de l'avis de mes ministres—et même si j'eusse différé d'avis avec eux sur la sagesse de cette ligne de conduite, chose qui n'est point, c'est là un sujet sur lequel je serais disposé à accepter leurs recommandations—de confier une commission royale d'enquête à trois messieurs qui, par leur réputation de légistes, leur caractère et leur autorité, commanderont la confiance du public et cela sous l'empire des pouvoirs qui me sont attribués par *la loi, 31 Vict., chap. 38.*

D'autre part, j'ai décidé, en prorogeant le parlement, d'annoncer aux membres des deux chambres mon intention de les convoquer austitôt que la commission en question aura terminé ses travaux. Par ce moyen, ces malheureuses affaires seront en lieu d'être soumises à une enquête préliminaire devant un tribunal habile à prendre les dépositions des témoins sous la foi du serment. Les députés des provinces les plus éloignées auront amplement le temps de faire toutes les dispositions voulues, en prévision de la session d'automne, et dans le cours des deux mois ou de dix semaines à dater d'aujourd'hui, le parlement du Canada pourra prendre pleine et entière connaissance de l'affaire actuellement pendante entre les ministres et leurs accusateurs.

Il y a quelque temps, le "Times", journal libéral de Victoria, exprimait un avis qui est encore plein d'actualité :

De l'avis du *Times*, la ligne de conduite que doit suivre le gouvernement est toute tracée. Toutes les accusations devraient être soumises à une enquête approfondie et cela par une commission commandant la confiance du pays, c'est au gouvernement et non pas à l'opposition, à prendre l'initiative relativement à la poursuite de l'enquête. Si les fonctionnaires sont coupables, il faut les dénoncer et les punir, abstraction faite de leur affiliation politique ou du gouvernement qui les a nommés à leurs emplois. Maintenant, qu'un député important a lancé en plein parlement des accusations directes, une enquête approfondie tenue par une commission impartiale est la seule chose qui puisse répondre aux besoins du moment. Il est possible que l'enquête tenue par M. Ogilvie soit bonne dans une certaine mesure, et que ses décisions seront absolument justes et impartiales ; mais les politiciens partisans, qui songent bien plus à embarrasser le gouvernement qu'à réformer les abus, ne les accepteront pas à titre de jugement définitif. Toute enquête qui ne fait pas taire la critique n'a pas atteint son but.

Lorsque le gouvernement rejeta, ces jours derniers, la résolution demandant une enquête, je m'attendais à ce que l'on prît des mesures pour instituer une enquête analogue à celle obtenue par lord Dufferin, il y a 26 ans ; et j'ai lu dans un journal—le "Star", de Montréal, si je ne me trompe,—un appel adressé au Gouverneur général relativement à l'établissement d'une commission royale, abstraction faite des désirs du ministère. A ce sujet, je désire citer à la Chambre l'avis exprimé en 1873 par M. Goldwin Smith, qui se constituait en cela l'interprète de nombre de citoyens du pays. Voici ce qu'il écrivait alors :

La doctrine qui veut que le roi ne saurait faire le mal, doctrine à laquelle nous acquiesçons tous, dans son sens légal, dans la mesure où elle s'applique aux actes de Sa Majesté, n'est applicable qu'aux actes du souverain. Tous ses fonctionnaires, depuis le premier ministre de l'Empire jusqu'aux fonctionnaires subalternes et les gouverneurs des colonies entre autres, sont tous responsables de l'usage qu'ils font de leurs pouvoirs, et comptables à la censure de l'opinion publique, et en dernier ressort, passibles de démission en raison de mauvaise administration.

L'auteur veut prouver que le Gouverneur général est responsable envers l'Empire, envers le gouvernement impérial et envers le peuple de ce pays, et tenu de voir à ce que l'on ne traite pas à la légère des accusations comme celles qui sont formulées depuis plus d'un an contre l'administration actuelle du Yukon. L'auteur ajoute :

A notre avis, en pareilles circonstances, le gouverneur aurait pu à bon droit poser à ses ministres la fort simple question que suggérait la preuve publiée, et à défaut d'une réponse parfaitement satisfaisante, leur dire qu'il se trouvait dans l'impossibilité d'assumer davantage la responsabilité de les maintenir à leur poste de conseillers de la Couronne. Telle aurait été, croyons-nous, l'attitude d'hommes comme Pitt, Castlereagh, Canning, Wellington, Grey ou Peel. Il ne s'agit pas ici de poursuites intentées pour vol ou d'une action en expulsion. Il s'agit d'une question morale et non pas d'une question légale. Ce qui est en question, est de savoir si, en raison de certaines révélations, ceux qui détiennent actuellement le pouvoir sont moralement dignes de demeurer à la tête des affaires à titre de conseillers de la Couronne. Lord Melville, sur la foi de révélations beaucoup moins graves, fut démis de sa charge et son nom fut rayé de la liste du Conseil privé avant le commencement de la mise en accusation judiciaire, laquelle, grâce à la clémence du tribunal, aboutit à son acquittement.

Voici encore un autre passage que je livre à la méditation du premier ministre :

Entre les deux modes d'enquête, un comité de la Chambre des Communes et une commission royale, nous avouons notre préférence prononcée pour le dernier mode, à condition que cette commission soit revêtue de pouvoirs suffisants, et pourvu qu'elle soit nommée "du plein consentement du Parlement" pour emprunter à M. Gladstone l'expression dont il s'est servi à la commission royale récemment instituée dans le but de faire enquête sur la question portée devant la législature par M. Plimsoll.

Je cite encore :

Une autre condition évidente est que, lorsqu'il s'agit d'enquête portant sur la conduite personnelle des ministres, les commissaires doivent être nommés non pas par les accusés, mais par le gouverneur général lui-même, en s'entourant de conseillers aussi désintéressés que possible. Si les circonstances commandent l'initiative légale du conseil privé il se trouve des conseillers privés ne faisant point partie du ministère.

Et ainsi de suite. Dans toute la teneur de l'argumentation de ce remarquable article, sorti de la plume d'un publiciste qui jouissait, à cette époque, d'un grand prestige et qui a toujours eu un don incomparable pour exprimer sa pensée, l'auteur cherche à établir la doctrine qui impose au gouvernement dans les circonstances actuelles, l'obligation de conseiller au Gouverneur général d'instituer une commission royale ; et s'il néglige de le faire, le Gouverneur général se trouve dans l'obligation morale d'exiger qu'une commission royale soit établie.

Voilà des questions qui intéressent vivement la partie du pays que je représente. La première question que j'ai signalée est, à un certain point de vue, de peu d'importance, relativement à la dernière question que je viens d'exposer à la Chambre, ce sont toutefois, des questions qui touchent de très près au Nord-Ouest. Le ministre de l'Intérieur a encore le temps de venir à récipiscence, et je l'invite de nouveau à remplir les promesses qu'il a faites à la population du Nord-Ouest, pendant qu'il en est encore temps, au cours de ce parlement. Je demande de nouveau au gouvernement de prendre les moyens d'empêcher l'épais nuage qui plane sur une vaste partie de ces territoires de devenir encore plus sombre et plus menaçant. Qu'il perce ce nuage, qu'il découvre les causes et qu'il punisse les coupables. Je propose que la Chambre lève sa séance.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : M. l'Orateur, la motion que vient de proposer le député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) est un abus injustifiable des privilèges de cette Chambre. C'est une règle parlementaire bien connue qu'il ne faut proposer à la Chambre de lever sa séance que lors-

qu'il s'agit d'appeler son attention sur quelque question d'urgence ou dans une occasion pressante. Lorsqu'il se présente soudain quelque chose qui réclame l'attention du parlement, il y a alors lieu de proposer que la Chambre lève sa séance. Mais lorsqu'une question a été aussi longtemps débattue que celle-ci l'a été par la Chambre, et lorsqu'il n'y a pas urgence, venir proposer que la Chambre s'ajourne, au milieu d'un débat aussi important, c'est là, je le répète, un injustifiable abus des privilèges parlementaires. Et sans vouloir manquer aux égards dus à tout membre de cette Chambre, je dois avouer à mon honorable ami, que je n'aurais pas pris la parole pour répondre à ses observations sur des événements datant de 26 ans, observations qui ne sont nullement pertinentes au débat, n'était le fait qu'il a cité l'opinion du "Times" de Londres, et je crois devoir donner à ce journal plus d'attention que je n'en aurais accordée à mon honorable ami, en d'autres circonstances. Le "Times" est un journal dont la parole possède un grand poids et qui commande toujours le respect ; mais c'est un fait bien connu que ce n'est pas la première fois qu'il est victime d'un imposteur. Il y a quelques années, il fut victime d'une cruelle imposture de la part d'un parjure du nom de Richard Pigott, alors qu'il n'hésita pas à mêler le nom de M. Parnell aux crimes commis en Irlande. Les accusations portées à cette époque par le "Times" contre M Parnell, étaient dénuées de tout fondement, et celui-ci se justifia d'une façon éclatante. Je n'ai qu'une chose à dire à mon honorable ami, aujourd'hui : c'est que nous avons au pays un nouveau Richard Pigott, et qu'encore une fois le "Times" est la victime d'une imposture, dont l'auteur est de ce côté-ci de l'océan. Le débat engagé sur la motion du député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) s'est clos jeudi dernier, et l'article de fonds du "Times" est paru hier. Il y a impossibilité physique que le rédacteur du "Times" lorsqu'il a écrit cet article, ait pu avoir pardevers lui, le texte du débat qui a eu lieu dans cette Chambre, et par conséquent, cet article est basé sur une preuve insuffisante ou peu digne de foi. Lorsque les faits seront portés à la connaissance du public anglais, je ne désespère point de voir le "Times" lui-même reviser son jugement sur cette question.

Mon honorable ami nous parle d'un sombre nuage qui plane sur le pays et espère que nous allons prendre les moyens de le dissiper. Tout ce qui nous reste à faire en ce moment est de laisser les choses suivre leur cours. Laissons les événements se dérouler. Au cours de ce débat, le sombre nuage s'est déjà, dans une large mesure, dissipé. Le débat n'était pas encore clos, le vote n'avait pas encore été donné, que déjà le sombre nuage était presque disparu, emportant avec lui les soupçons qu'on avait cherché à faire peser sur le ministre de l'Intérieur, et les accusations de corruption lancées par le "Times" de Londres.

Rien ne démontre mieux l'extrême et impardonnable légèreté dont on a fait preuve en portant ces accusations contre le gouvernement, qu'un article que nous lisons aujourd'hui, non pas dans un journal libéral, organe du ministère, mais dans la "Gazette" de Montréal. Une infâme accusation avait été portée contre le juge Dugas. Cette accusation, nous avons refusé de la soumettre à une commission de juges. Comme tous ceux qui ont été par le passé, en relations avec le juge Dugas, nous savons toute l'intégrité et l'honorabilité qui le distinguent, et nous refuserions d'ajouter foi à une accusation quelconque portée contre lui, à moins qu'elle ne fût appuyée sur autre chose qu'une simple motion, dénuée de toute preuve. Or, que lisons-nous aujourd'hui dans la "Gazette" de Montréal ? Nous y voyons le rédacteur du "Klondyke Nugget", se constituant le défenseur du juge Dugas, et voilà encore un autre nuage qui n'offusquera plus la vue de mon honorable ami. Voici ce que dit la "Gazette" de Montréal :

Vancouver, C.-A., 4 juillet.—A. F. George, rédacteur du *Klondike Nugget*, qui est arrivé à Vancouver avec l'expédition Heywood-Trotter, venant du Yukon, a été interviewé hier soir, et a volontiers parlé des affaires de l'extrême nord. Il dit : "c'est la première fois que nous entendons parler de l'attaque portée dernièrement par sir C. H. Tupper contre le juge Dugas, de la cour suprême du Yukon, et nous en avons été peinés au delà de toute expression. Comme vous le savez, j'ai dû, à titre de rédacteur du *Nugget* prendre une part très active à l'agitation faite au Yukon en faveur de justes règlements et d'une honnête administration ; mais je tiens à déclarer ici, si vous me le permettez, que la conduite du juge Dugas est au-dessus de tout reproche, et ne donne pas même lieu à l'ombre d'un soupçon. Il s'est acquis l'admiration, le respect et l'estime de ceux avec qui il est entré en relations. Sir Hibbert a été fort mal avisé à ce sujet et des habitants du Yukon, dans l'intérêt desquels l'agitation est censée avoir été poursuivie, seront fort mortifiés d'apprendre cette attaque portée contre un homme qu'ils ont appris à regarder comme le bras puissant interposé entre eux et l'injustice. Depuis l'installation du juge Dugas, la population étrangère au Yukon a acquis un immense respect envers la loi anglaise et ses tribunaux, tandis que les Canadiens le citent avec orgueil à titre d'échantillon de ce que le Canada peut produire en fait d'hommes, quand il est bien disposé. Si je m'exprime aussi carrément, c'est qu'il a été commis une grande injustice, et je puis faire corroborer mes allégations par les voyageurs du Yukon qui arriveront à Vancouver dans quelques jours d'ici, maintenant que nous avons frayé la voie. En passant, je dois dire que je suis surpris de voir que d'autres n'aient pas déjà pris cette route, car elle fait réaliser une économie de temps à tous ceux qui gagnent un point quelconque vers l'est, ainsi qu'en permettant le raccordement avec le trains à Seattle.

Quelle erreur n'aurions-nous donc pas commise en acceptant la motion du député de Pictou ? Nous aurions ainsi consenti à l'établissement d'une enquête sur la conduite d'un homme qui obtient un tel brevet d'honorabilité, de celui-là même qui a pris une part des plus actives à l'agitation rela-

tive à l'administration du Yukon. Le nuage est donc dissipé sur ce point, et quant au reste des accusations, l'honorable député peut se calmer, car je ne crains pas de lui dire que plus il se fera de lumière sur ce sujet, et le plus tôt les nuages se dissiperont.

En terminant, je répéterai ce que j'ai déjà déclaré. Nous avons ordonné une enquête relativement aux accusations portées contre l'administration du Yukon. Il est possible qu'il se soit commis des irrégularités au Yukon, et nous n'avons l'intention de soustraire personne au châtiment. Nous n'avons encore reçu qu'une partie du rapport du commissaire, l'autre n'étant pas encore arrivée. Je le répète, si l'enquête que nous avons ordonnée est insuffisante, nous en ordonnerons une autre, afin que tout soit scruté à fonds, et que les coupables soient punis, si coupables il y a.

Sir CHARLES TUPPER (Cap-Breton): Ce n'est pas sans surprise que la Chambre a dû entendre les paroles tombées de la bouche du premier ministre. Je m'inscris en faux, dès le début, contre l'assertion du premier ministre, qui prétend que le député d'Assiniboïa-ouest a abusé de son privilège en présentant sa motion dans la circonstance actuelle. Le premier ministre affirme qu'un député abuse du privilège qui lui est accordé de présenter pareille motion, à l'appel de l'ordre du jour, à moins qu'il ne s'agisse d'une question de grande importance et d'urgence. Je me fais fort de dire qu'il suffit de consulter le compte rendu de nos "Débats" pour constater que le premier ministre lui-même a mainte et mainte fois, proposé, en pareilles circonstances, à la Chambre de lever sa séance, et cela en s'appuyant sur des raisons qui étaient loin d'être aussi solides que celles apportées aujourd'hui par le député d'Assiniboïa-ouest à l'appui de sa thèse. J'ignorais absolument que mon honorable ami dût saisir la Chambre de cette question. Je ne soupçonnais pas même que cette question dût venir sur le tapis aujourd'hui, et j'ai été pris à l'improviste; cependant, lorsque le premier ministre affirme que cette motion est un abus de privilège, il est tenu de citer son autorité, et je me fais fort non seulement de répondre à toutes les autorités qu'il pourra produire, mais de lui prouver qu'en maintes circonstances il s'est lui-même prévalu de ce privilège. Le premier ministre, bien plus souvent que tout autre député, s'est lui-même rendu coupable de l'abus de ce privilège que peut invoquer tout député de faire une motion d'ajournement, afin d'appeler l'attention de la Chambre sur une question d'importance, à son avis. Il n'est pas absolument nécessaire que la question soit importante. Du moment que l'honorable député estime qu'il est de son devoir de faire connaître son avis sur une question quelconque, les règles de la Chambre stipulent qu'il est en lieu de le faire, en proposant à la Chambre de lever sa séance.

Pourquoi le premier ministre se monte-t-il à ce point aujourd'hui? Pourquoi vient-il établir une règle inconnue dans le gouvernement de cette Chambre? C'est parce qu'il est extrêmement chatouilleux en ce moment et qu'il tient une attitude fort singulière sur cette question. Il parle en termes de mépris du "Times" de Londres. Il dit que le rédacteur de ce journal a été la victime d'une imposture, parce que, ce débat n'ayant été clos que ces jours derniers, il lui eût été impossible d'avoir été légitimement renseigné sur ce qui s'est passé ici. Le premier ministre oublie-t-il donc que la Chambre a été saisie de cette question par le député de Pictou et qu'il s'en est suivi un débat prolongé dont le compte rendu se trouve depuis plusieurs semaines entre les mains du rédacteur du "Times"? Je ne m'étonne point que l'attaque du "Times" soit si sensible au premier ministre, portée qu'elle est par un journal ami. On le sait, ce grand organe de l'opinion publique a eu pour principe de prêter au gouvernement du jour tout l'appui, toute l'aide légitime et le premier ministre le sait, jamais parti n'a eu à acquitter de reconnaissance comparable à celle contracté par le gouvernement du jour envers le "Times", en raison de l'aide puissante qu'il a reçue de ce grand organe de l'opinion publique. Le premier ministre ne l'ignore pas, il a fallu les plus graves motifs pour porter le "Times" de Londres, à l'attaquer, lui et le gouvernement, dont il est le chef; et s'il a publié un article de pareille nature, c'est qu'il a dû obéir à l'écrasant sentiment de l'importance d'une semblable démarche, au point de vue de l'intérêt public, et à l'inébranlable conviction que le gouvernement avait manqué à son devoir en repoussant la motion demandant une enquête judiciaire impartiale relativement aux faits qui ont terni la réputation du Canada aux yeux du monde civilisé.

Or, quels sont les faits sur lesquels s'est appuyé le rédacteur du "Times"? Il savait qu'il y a quelques semaines, en réponse au défi qui lui fut porté au cours du débat sur cette question en plein parlement, le gouvernement et ses partisans refusèrent d'appuyer une motion demandant une enquête approfondie et la repoussèrent en proposant un amendement déclarant qu'à leurs yeux, la commission établie était tout à fait suffisante. Toutefois, le gouvernement et ses partisans ajoutèrent ce correctif que, si l'enquête actuelle était insuffisante, ils établiraient une commission d'enquête—je ne dirai pas, judiciaire, bien que le mot comporte ce sens—mais indépendante et de nature à répondre pleinement aux besoins de la situation. Or, l'a-t-on fait? Le premier ministre ne l'ignore pas, et le rédacteur du "Times," renseigné à bonne source, savait sans doute, que le commissaire choisi par le gouvernement, loin d'être indépendant, a d'étroites relations de parenté avec le ministre qui est

responsable au premier chef de l'administration du Yukon ; et ce parent du ministre de l'Intérieur a déclaré que la commission dont il a été chargé est tout à fait insuffisante. Dans le rapport même publié et déposé sur le bureau de la Chambre, le gouvernement a pu lire cette déclaration de son propre commissaire exprimant son regret de n'avoir pas la latitude voulue pour faire une enquête aussi approfondie que le demande l'affaire ; ajoutant qu'il avait demandé au gouvernement de donner plus d'extension à ses pouvoirs, de façon à ce qu'il fût en mesure de remplir son devoir. Et cependant, que fait le premier ministre ? Au défi qui lui a été porté, défi sans précédent dans l'histoire de notre pays ou de tout autre pays, le gouvernement répond en refusant d'accorder une enquête judiciaire impartiale. Il aurait pu confier cette enquête à des juges qu'il a lui-même promus à cette dignité, mais honorables et de caractère indépendant.

Au défi qui lui est porté, de soumettre à l'enquête la conduite de plusieurs ministres, et surtout celle du ministre de l'Intérieur, accusé d'incapacité notoire, de négligence et de corruption, et cela, au moins, dans la mesure où il est responsable d'avoir choisi et envoyé dans ce pays des fonctionnaires dénués des aptitudes voulues : à ce défi, dis-je, le gouvernement se soustrait en déclarant devant la Chambre et devant le pays que, s'il arrive que l'enquête actuelle soit jugée insuffisante, il fera faire une nouvelle enquête par des hommes indépendants.

Je le déclare, le gouvernement en refusant de remplir sa promesse, se déclare coupable et avoue que l'acte d'accusation est fondé. Voilà dans quelle situation il se trouve. Les ministres ont eux-mêmes déclaré que s'il arrivait que l'enquête ne fut pas assez approfondie et n'aboutissait pas à exonérer le gouvernement et les fonctionnaires accusés de malversations, ils se mettraient en mesure de convaincre de crime les coupables et de les faire châtier, et pour me servir des expressions mêmes du premier ministre, que le gouvernement ferait faire une enquête approfondie sur cette affaire et qu'il jetterait tout le jour possible sur la question. Or, le gouvernement a-t-il tenu sa promesse ? Non, M. l'Orateur. Au défi qui lui a été porté, en plein parlement, et devant le pays, par un membre de cette Chambre, qui, en honorabilité, en réputation, en rang, ne le cède à aucun autre député qui ait siégé dans cette enceinte——

Quelques VOIX : C'est trop fort.

Sir CHARLES TUPPER : Oui, M. l'Orateur, je le répète, parmi tous les députés qui ont siégé dans cette Chamber, jamais il ne s'en est trouvé dont la réputation soit plus brillante ou plus intacte que celle du député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper). Et au défi bruyant lancé en plein parlement, défi portant que si quelqu'un voulait assumer la responsabilité de formuler une accusation en règle, le gouvernement soumettrait cette accusation à l'enquête, qu'a répondu cet honorable député ? Lui qui occupe une place si distinguée dans cette Chambre, dans ce pays et dans l'Empire, lui à qui la Couronne a conféré une distinction qui lui a valu les plus flatteuses félicitations du juge en chef et du procureur général de l'Angleterre, ainsi que celles des deux partis politiques, il n'a pas craint d'accepter ce défi et de répondre : " Au risque de perdre mon mandat dans cette Chambre, j'accepte votre défi ; accordez-moi une commission judiciaire ; choisissez vous-mêmes les juges, et sans exiger aucune rémunération pour le sacrifice de mon temps et de mon labeur, je travaillerai à établir la vérité de ces accusations. Ce défi, lancé par le premier ministre, le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies), l'a répété en termes bruyants.

Or, après que ce défi eût été accepté, les ministres, épouvantés de la masse de témoignages qui s'élevaient contre eux, ils le savaient bien, de tous les points du pays, et de la part de centaines de personnes de la plus parfaite honorabilité qui prouveraient hors de tout doute chaque accusation portée contre le gouvernement, les ministres, dis-je, eurent recours au subterfuge. A ce défi ainsi accepté il ne surent qu'opposer le plus puéril sophisme que jamais député ait osé avancer. "Mais, dirent-ils, a-t-on jamais entendu proposer de citer un ministre devant les tribunaux ?" Voilà l'attitude prise par le ministre de l'Intérieur, qui recula devant la proposition d'une enquête tenue par une commission indépendante, sachant bien ce qui en résulterait. Puis ce fut au tour du premier ministre de se faire l'écho de ce sophisme, dans son désir de venir au secours de son collègue ainsi attaqué. Ainsi acculé au pied du mur, et sous le coup d'un réquisitoire sans précédent dans cette Chambre, le ministre de l'Intérieur trouve un appui dans le premier ministre venant déclarer qu'il est incompatible avec la pratique parlementaire anglaise de faire juger un ministre par les tribunaux. Jamais pareille chose n'est venue à la pensée de qui que ce soit. Il ne s'agissait nullement de mettre le gouvernement en accusation devant les juges. La proposition formulée était parfaitement en harmonie avec les précédents parlementaires, mainte et mainte fois répétés : et c'est que, lorsqu'il eût porté quelque grave accusation, l'usage est d'instituer une commission judiciaire chargée de faire enquête ; non pas dans le but de juger, de punir ou de démettre de ses fonctions le ministre accusé, mais afin de constater les faits et de rendre compte au parlement, laissant à celui-ci le soin de prendre une décision. Non, ce n'est que d'une conscience se sentant coupable qu'a pu sortir ce subterfuge auquel a eu recours le ministre de l'Intérieur, appuyé par le premier ministre, désireux de gagner les applaudissements de

ses partisans, qui ne redoutent rien tant que de voir les ministres tomber du pouvoir, appréhension qui aurait bien pu se réaliser, si le gouvernement eût accordé la commission.

A quel spectacle assistons-nous aujourd'hui ? Lorsque les députés osaient citer le témoignage de M. George, le rédacteur du "Nugget", à titre de personne bien renseignée sur les affaires du Yukon d'où il arrivait, et ayant communiqué non seulement à la presse, mais aux membres du parlement, des informations sur ce pays, on les tournait en dérision. "Le rédacteur du "Nugget" en voilà une autorité, s'exclamaient-ils ! Un renégat américain ! et vous pensez que nous allons ajouter foi à la parole d'un homme de ce calibre !" Comment ! n'avait-on pas répandu le bruit qu'il avait demandé $8,000 au parti conservateur, afin de se mettre en mesure de pouvoir rendre témoignage ! Pour mon compte, je ne sache pas qu'un membre du parti conservateur ait témoigné même la moindre velléité d'écouter pareille proposition ! Si l'on a fait pareille proposition, je suis convaincu qu'on l'a accueillie avec tout le mépris qu'elle mérite. Ni le parti conservateur, ni un seul député de la gauche, que je sache, n'a fourni, ni directement, ni indirectement, un seul dollar dans ce but. Non : mais quand des gentlemen sont venus ici porter, dans des écrits signés de leurs propres noms, des accusations déjà livrées à la publicité dans les termes les plus énergiques cela nous servait amplement de justification pour y appeler l'attention de la Chambre. Or, le premier ministre estime aujourd'hui que, pour exonérer le juge Dugas et couvrir l'opposition de honte au sujet de ces accusations, il lui suffit de citer ce magnifique témoignage de M. George, le rédacteur du "Nugget". Comment ! M. l'Orateur, il y a trois mois à peine ce M. George n'était qu'un vil spéculateur yankee, en quête d'un acheteur. Or, il reparaît aujourd'hui sur la scène, après avoir constaté qu'aucun conservateur ne voulait de sa marchandise, et il pose en champion du roi du Klondike, M. Alexander Macdonald. Le premier ministre peut inférer de là à quelle source il s'inspire.

M. TAYLOR : Qui l'a acheté ?

Sir CHARLES TUPPER : Je ne dis pas qu'il se soit vendu, mais j'affirme que lorsque les honorables députés ont prétendu qu'il cherchait un acheteur, ils l'ont absolument discrédité, de ce chef ; et, en pareilles circonstances, il est assez probable que n'ayant pu réussir à trouver un acheteur dans le parti conservateur, il ait offert ses services au roi du Klondike qui se voyait attaqué dans ses droits à une importante propriété qui lui a été livrée, et qui fait le sujet d'une des principales accusations ; or, en pareilles circonstances, dis-je, n'est-il pas probable que cela explique pourquoi il voit aujourd'hui les choses sous un tout autre jour ?

Or, quand est-il arrivé à Vancouver ? A-t-il tous les faits pardevers lui ? Sait-il ce que le député de Victoria a dit au sujet du juge Dugas ? Rien ne le prouve. Tout prouve, au contraire, que le premier ministre, dans l'impuissance où il est de se défendre, lui et son gouvernement, et surtout son collègue, le ministre de l'Intérieur, estime qu'il est plus facile de défendre les juges de la cour Suprême que ses propres collègues. Voilà la question.

Le premier ministre le sait, jamais le juge Dugas n'a été attaqué, à titre de juge. Si le juge Dugas eût été ainsi attaqué, le député de Westmoreland (M. Powell) a prouvé à la Chambre que c'est une chose parfaitement légitime d'attaquer devant la Chambre des communes même le juge présidant au plus haut tribunal de l'Empire et de le démettre de ses fonctions, comme cela est arrivé à l'un des plus brillants lords chanceliers qui aient jamais revêtu l'hermine en Angleterre.

Voici le premier argument avancé par mon honorable ami ; il ne serait pas constitutionnel de nommer une commission de juges chargés de juger l'exécutif, j'en conviens ; mais, si vous n'avez pas peur d'obtenir le témoignage d'hommes indépendants et impartiaux vous pourriez confier à des hommes détenant de hautes charges, tout à fait indépendants du gouvernement, aux juges de la cour Suprême, par exemple, et aux juges présidant aux tribunaux les plus élevés du pays, la tâche de recueillir la preuve, de prendre les dépositions des témoins et de transmettre au parlement un rapport appuyé sur les faits ainsi constatés, abandonnant ensuite au parlement le soin de régler la chose avec le gouvernement. Ainsi croule par sa base ce premier argument. Quant au second argument allégué par le premier ministre, il ne tient plus debout devant le précédent cité par le député de Westmoreland (M. Powell). Voici ce précédent : lord Westbury, lord chancelier, l'un des plus brillants esprits qui aient jamais fait l'ornement de la magistrature anglaise, est accusé de népotisme, de partialité ; il est accusé, à titre de lord chancelier d'Angleterre, de conduite indigne d'un juge et qui le mettait dans le cas d'être censuré ; la Chambre des communes est saisie de l'affaire, et lord Palmerston qui, je suppose, s'y entendait en droit constitutionnel et parlementaire tout aussi bien que l'honorable premier ministre, permet non seulement que l'accusation soit portée contre le lord chancelier d'Angleterre, mais en outre, il laisse passer une résolution condamnant la conduite de ce juge et l'oblige à se démettre de ses fonctions : voilà ce qu'a établi le député de Westmoreland, et c'est ainsi encore que croule par sa base le deuxième argument avancé par le premier ministre.

Le juge Dugas, du moment qu'il accepte une charge officielle, tout à fait en dehors de

ses attributions judiciaires, celle de membre du conseil du Nord-Ouest, est aussi sujet à la censure que le premier ministre lui-même ou tout autre membre de la Chambre. S'il n'en était pas ainsi, qu'arriverait-il ? Pour soustraire un juge à la censure publique et empêcher la Chambre d'examiner publiquement ses actes, il suffirait de le nommer membre de l'exécutif, et personne dans cette Chambre ne pourrait dire un seul mot ni le mettre en accusation. Telle n'est pas la véritable doctrine parlementaire en vogue au parlement anglais et dans tous les pays où existe le gouvernement constitutionnel. Vous avez bien voulu confier au juge Dugas des fonctions étrangères à sa charge judiciaire, et vous l'avez rendu par là, comptable de ses actes à la Chambre et sujet à être censuré tout comme le premier individu venu. Votre deuxième argument ne tient donc pas debout, et c'est en vain que vous cherchez à protéger des gens qui n'ont pas d'argument valable à présenter, qui sont incapables de se justifier, ou à vous protéger vous-mêmes contre l'enquête parlementaire que le pays demande à grands cris.

Que me reste-t-il à ajouter ? Le premier ministre nous a déclaré que les attaques lancées contre le ministre de l'Intérieur, cet homme admirable, l'avaient rendu encore plus cher au parti libéral. Il suffit donc qu'un homme soit assis sur les bancs ministériels pour qu'il soit absous de n'importe quel crime, et pour mériter l'affection et les éloges de ses partisans, du moment qu'il est attaqué par l'opposition, et que sa conduite est censurée.

M. GIBSON : C'est parce que ces censures ne sont pas fondées.

Sir CHARLES TUPPER : J'affirme à l'honorable député que la véritable raison est celle-ci : vous saviez que les accusations sont fondées et que c'en était fait du gouvernement, s'il accordait l'enquête demandée.

Voilà pourquoi le "Times" de Londres, est forcé de déclarer que le gouvernement a été mal avisé en refusant d'accorder l'enquête judiciaire, que demande tout homme intelligent dans l'empire britannique.

Le premier ministre a cité l'affaire Parnell, et le "Times", dit-il, a été victime d'une supercherie, j'en conviens ; mais cela n'a pas empêché l'enquête d'avoir lieu.

Lorsque ce grand homme qui a si longtemps joui d'une souveraine influence en Irlande, fut attaqué par le "Times", il ne se réfugia pas lâchement à l'abri d'un misérable prétexte mais il lança de suite son défi à ses adversaires en plein parlement, et demanda une enquête. Ah ! c'est que M. Parnell avait conscience de son innocence ! Voilà toute la différence. Parnell pouvait impunément provoquer une enquête ; fort de son innocence, il savait qu'il était en mesure de faire face à ses ennemis devant les tribunaux, grâce aussi à la défense la plus habile, la plus puissante qui eût jamais été présentée à un tribunal.

Soutiendrez-vous que si ces messieurs avaient eu conscience de leur innocence, ils n'auraient pas accordé une enquête à laquelle auraient présidé d'intègres magistrats chargés de faire une étude sérieuse et approfondie de toute cette affaire ?

L'affaire, toutefois, n'en restera pas là. La voix du "Times", de Londres, surnommé le Jupiter tonnant, est faible et impuissante, à côté de la grande voix du corps électoral du Canada. Ces messieurs, bon gré mal gré, devront comparaître à la barre de l'opinion publique, pour y être jugés, à la lumière de la preuve produite, preuve suffisante pour porter la plus inébranlable conviction dans le cœur et la conscience de tout électeur indépendant, qui lira cette preuve. Les ministres ont déclaré que si la commission qu'ils ont confiée au parent du ministre impliqué dans cette affaire, était insuffisante, ils établiraient une commission composée d'hommes indépendants du gouvernement ; or, le temps est venu, à notre avis, où il nous est facile de prouver que les ministres doivent dégager leur parole, puisque le commissaire même qu'ils ont nommé déplore le fait qu'il se trouve dans l'impuissance de rendre justice à cette grande question. Il a fait rapport au gouvernement et demande de plus amples pouvoirs, ou bien il l'avise de prendre les moyens de faire faire une enquête impartiale et répondant aux besoins de la situation.

Voici d'ailleurs la preuve la plus convaincante, la plus irréfragable de l'absolue nécessité où se trouve les ministres de se justifier et de venger la bonne renommée du Canada ; c'es que le fonctionnaire même qu'ils ont chargé de cette mission, se déclare impuissant à la remplir, tandis que les faits, révélés jusqu'ici prouvent que les affirmations les plus catégoriques du premier ministre, du ministre de l'Intérieur et des autres orateurs qui ont pris part à ce débat, sont dénuées de fondement.

Où est la commission ? Cette commission n'est pas demandée par le parti libéral dans la Chambre des communes, mais par tous les conservateurs indépendants qui siègent dans cette Chambre, lesquels sont aidés et appuyés par trois députés qui ne veulent pas permettre que leurs noms et leurs réputations soient traînés dans la "boue", s'ils persistaient à appuyer le gouvernement, sur cette mesure, lorsque ce dernier s'est reconnu coupable. Le cabinet n'a pas d'autre alternative aujourd'hui que de nommer immédiatement cette commision indépendante et permettre au Canada de laver la souillure qui a été faite à son blason, par suite de la mauvaise administration des affaires publiques, ou bien d'être considéré par tous les électeurs indépendants de ce pays comme étant coupables de toutes les accusations qui ont été formulées contre le gouvernement ! Voilà quelle est la position et je laisse aux honorables députés le soin de décider cette question.

M. LANDERKIN : La Chambre voit sans doute avec plaisir l'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper) venir en aide à l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper).

C'est lui qui a le premier parlé en faveur de l'honorable député de Pictou. L'honorable député (M. Davin) qui a proposé cette motion, n'a pas dit un seul mot de cet honorable député qui au cours de ce débat a prononcé un discours de vingt-deux heures, et il a à peine réussi à convaincre vingt-neuf membres du parti conservateur à voter en faveur de cette résolution.

Où était l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) lorsque l'honorable député a formulé ces accusations ? Où était à ce moment-là l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) ? Ces honorables députés tenaient trop à leur réputation pour venir voter en faveur d'accusations aussi futiles que celles qui ont été formulées par l'honorable député de Pictou. On parle de coalition dans cette Chambre : nous avons du côté de la gauche, la coalition Tupper et fils, c'est la seule qui existe du côté conservateur. Je regrette que l'honorable député de Pictou n'ait pas trouvé dans cette Chambre un autre défenseur que l'honorable chef de l'opposition. Cet honorable député a prononcé son deuxième discours et a pris la fuite. Il n'est plus dans la Chambre. Si ce foudre d'éloquence savait que son discours de vingt-deux heures n'a réussi à convaincre que vingt-neuf membres de l'opposition qui ont consenti à appuyer de leur vote les déclarations contenues dans la résolution et qui ont été reconnues comme étant fausses avant d'avoir été soumises à la Chambre, il perdrait confiance en lui-même.

M. SPROULE (Grey-est) : M. l'Orateur, je n'avais pas l'intention de prendre la parole sur cette question——

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. SPROULE : Les honorables députés peuvent rire tant qu'il leur plaira. C'est de leur propre honte dont il se moquent, mais ils devront rendre compte de leur conduite lorsque que le jour du jugement arrivera. Je n'aurais pas pris part à ce débat, si l'honorable député de Grey-sud (M. Landerkin) n'avait pas prétendu que des membres du parti conservateur avaient refusé de voter en faveur de cette résolution. En ma qualité de membre de parti, je désire déclarer que je n'ai pas déserté ses rangs, et que je n'ai pas non plus refusé de voter en faveur de cette résolution que je considère comme étant juste. Je suis d'avis au contraire que c'est l'un des plus forts requisitoires que j'aie jamais entendus formuler contre un ministre de la Couronne durant mes vingt et un ans de vie parlementaire.

M. LANDERKIN : Pourquoi n'avez-vous pas voté ?

M. SPROULE : Je dis qu'il était impossible pour aucun Gouverneur général ou pour

les conseillers de ce dernier, à qui est confiée l'administration des affaires publiques, d'ignorer une accusation de cette nature. Je ne croyais pas qu'il fut possible de terminer ce débat aussi rapidement et que le ministre de l'Intérieur ou ses amis fussent en position de terminer à l'heure où le vote a été pris. J'étais sous l'impression qu'il restait encore beaucoup de temps, et que la discussion de cette question importante ne devrait pas se terminer avant deux ou trois jours, cela devant me permettre de prendre la parole sur la question. C'est là la raison de mon absence lorsque le vote a été pris.

Je prétends que tout membre de cette Chambre qui prend la parole pour défendre le ministre de l'Intérieur ou le gouvernement, qui refuse de nommer cette commission indépendante, qui serait chargée de faire rapport au parlement, approuve certaines offenses qui sont considérées comme étant des plus contraires à la réputation du Canada. Pour ma part je ne croyais pas que le gouvernement oserait refuser cette commission ou la rejeter. Quelle est la nature de ces accusations ? On ne trouve que peu de précédents de cette nature, même dans la longue histoire du parlement britannique relativement à l'énormité de l'offense formulée.

Cette accusation s'attaque à quatre ministres de la Couronne. Il y est dit que l'un d'eux se trouve compromis dans cette affaire, non pas seulement par la conduite des fonctionnaires de son ministère, mais qu'il s'y trouve même compromis indirectement par sa conduite personnelle. Si la preuve déjà faite a une valeur quelconque, il est allégué dans cette résolution que d'anciens associés du ministre s'occupaient de la vente et de l'achat de permis de dragage, dans lesquels, d'après la déclaration faite par son propre associé à une autre personne qu'il essayait d'intéresser à cette affaire, le ministre de l'Intérieur et le commissaire de l'or étaient intéressés dans cette affaire, bien qu'il fut impossible de mentionner leurs noms pour des raisons qu'il est inutile de faire connaître.

Si cette prétention est exacte et nous n'avons rien pour prouver le contraire, dans ce cas je dis que le ministre est directement et personnellement intéressé dans ces accusations. Et cela devrait être suffisant pour forcer le premier ministre à obliger ceux de ses collègues ainsi accusés à sortir du cabinet tant qu'ils ne seront pas justifiés de ces accusations. Ces honorables ministres ont-ils fait la moindre chose pour essayer de se justifier ? Ont-ils permis qu'une commission indépendante fut nommée ? Je suis étonné que le Gouverneur général puisse conserver ces hommes comme ses conseillers responsables lorsqu'une accusation aussi grave que celle-là pèse sur eux, et sans qu'ils fassent le moindre effort pour se disculper. Je crois que si lord Dufferin était ici, ces hommes ne demeureraient pas ses conseillers une semaine de plus, et je me crois justifiable de parler ainsi après les paroles prononcées

par Lord Dufferin, relativement au scandale du Pacifique, lesquelles ont été lues aujourd'hui dans cette Chambre.

Est-il surprenant que nous éprouvions quelques craintes sur l'état de choses qui existe actuellement au Canada, lorsque le gouvernement est obligé d'appeler à son aide l'honorable député de Grey-sud (M. Landerkin) dont le fils est accusé, ou s'il n'est pas accusé, il se trouve du moins compris dans cette affaire—non pas à son discrédit, parce qu'il n'y a pas d'accusation directe de formulée contre lui—mais bien parce qu'il se trouve indirectement intéressé dans la chose. L'honorable député (M. Landerkin) vient aujourd'hui à leur secours et tente d'excuser l'un des actes les plus corrompus d'un gouvernement corrompu.

Je considérais cette motion de l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) comme ayant une grande importance, et à mon avis elle était tellement importante que je ne croyais pas que le débat dût prendre fin dans un aussi court espace de temps. Je croyais que ce débat serait un des plus vigoureux qui ait jamais été fait dans ce parlement, et comme j'étais obligé de m'absenter c'est par pur accident que je n'ai pas pris la parole sur cette motion et que je n'étais pas présent lorsque la question a été soumise aux voix. Je déclare immédiatement que si j'avais été présent j'aurais parlé et voté avec plaisir en faveur de la motion de l'honorable député (sir Charles H. Tupper).

Je ne comprends pas, et le pays ne comprend pas pourquoi les ministres ont rejeté cette motion s'ils ne craignaient pas de répondre aux accusations suspendues sur leurs têtes. Il est évident que s'ils n'avaient pas été compromis dans cette affaire, ils auraient demandé qu'une enquête complète fut tenue sur ces accusations par un tribunal dont la responsabilité, l'indépendance et la respectabilité n'auraient fait de doute pour personne. Ils ont refusé cette enquête et aujourd'hui le public est sous l'impression que la vérité de ces accusations a été demontrée.

Leur conduite justifie les soupçons que le "Times," de Londres, et d'autres journaux respectables peuvent entretenir à leur égard. La conduite du gouvernement est de nature à faire croire qu'en effet l'administration de ces fonctionnaires au Yukon était corrompu jusque dans ses moindres détails, que ces fonctionnaires étaient des incapables, des hommes sans honneur, sans intégrité n'étant pas aptes à remplir les devoirs qui leur ont été confiés par le ministre de l'Intérieur. Je suis d'avis que lorsque le temps sera venu, la voix du peuple de ce pays condamnera en termes non déguisés la conduite du premier ministre et de ses collègues dans la Chambre, relativement à cette question. Ce n'est que le premier acte du drame auquel nous venons d'assister. Lorsque le temps sera venu et que le peuple pourra faire connaître son verdict sur cette question, les honorables membres de la droite pourront considérer ce jour comme un des plus tristes de l'histoire de leur parti. Aux prochaines élections générales, le peuple canadien condamnera la conduite qu'ils ont tenue lorsqu'ils ont refusé de permettre une enquête sur les actes de malversations commis par eux au Yukon.

M. HAGGART: Je remercie l'honorable député de Grey-sud (M. Landerkin) de l'occasion qu'il vient de me fournir d'exprimer mon opinion relativement à la motion proposée par l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper). Comme l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), je ne croyais pas que cette question serait mise aux voix ce soir là, et afin de justifier ma conduite aux yeux de mes électeurs et du pays, je dois déclarer que j'aurais certainement voté en faveur de la motion de l'honorable député (sir Charles Hibbert Tupper).

J'ai écouté avec beaucoup d'attention les remarques qui ont été faites par l'honorable député à l'appuie de sa motion. J'ai aussi écouté attentivement la défense de l'honorable ministre de l'Intérieur, et avant la clôture de la présente session, je devrai me permettre d'appeler l'attention de la Chambre sur certaines déclarations qui ont été faites relativement à cette affaire. Je voulais en cette circonstance expliquer comment il se faisait que je n'étais pas présent lors du vote, mais je n'en remercie pas moins l'honorable député de Grey-sud (M. Landerkin) de m'avoir fourni l'occasion de déclarer que j'approuve de tout cœur la motion de l'honorable député (sir Charles Hibbert Tupper).

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton): La Chambre acceptera sans doute ce que viennent de dire les honorables députés (M. Sproule et M. Haggart) sur la manière dont ils auraient voté, mais ils ne trouveront pas à redire si nous sommes d'avis qu'ils n'ont pas fait preuve en cette circonstance d'autant de zèle pour venir enrégistrer leurs votes qu'ils l'ont fait dans d'autres occasions. Je n'entreprendrai pas une discussion approfondie sur cette question, car comme l'a si bien dit le premier ministre, c'est agir contrairement aux règles parlementaires, que de soumettre cette question à la Chambre comme on vient de le faire.

L'honorable chef de l'opposition a vigoureusement défendu cette attitude, mais sa prétention n'était basée sur aucune autorité; le bon sens devrait, il me semble, faire comprendre aux honorables membres de la gauche que cette manière de procéder est quelque peu irrégulière. Lorsqu'une question a été discutée à fond dans la Chambre, il me semble que tous les honorables députés devraient être d'avis qu'il est inutile de soulever de nouveau un débat à ce sujet. A quoi sert aux honorables députés de la gauche de répéter les discours qu'ils ont prononcés l'autre jour, ou à mes honorables amis de ce côté-ci de la Chambre de répéter ce qu'ils ont dit, parce que c'est bien là ce qui aura

lieu si l'on doit recommencer ce débat. Si nous recommençons cette discussion aujourd'hui, ce sera simplement une répétition de ce qui a été dit par les deux partis dans un débat antérieur.

L'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) ne doit pas s'imaginer qu'après qu'une question de cette nature a été discutée avec soin dans la Chambre des communes du Canada, et que les membres du gouvernement après mûre délibération en sont arrivés à une conclusion à ce sujet, que nous allons changer d'idée immédiatement parce qu'un journal anglais exprime une opinion contraire, en se basant sur des rapports transmis par le télégraphe et dont il nous est difficile pour ne pas dire impossible de vérifier l'exactitude. Je n'ai pas l'intention de vouloir essayer de diminuer l'importance qu'occupe avec raison le journal le "Times" en Angleterre ; mais je dois déclarer de la manière la plus formelle qu'il n'appartient pas à ce journal de dicter la conduite de ce gouvernement, et cela en particulier lorsqu'il lui manque les connaissances requises pour se former une idée juste de la question.

Je ne crois pas, M. l'Orateur, que les honorables membres de la gauche partagent l'avis exprimé par l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) que le personnage distingué qui occupe actuellement la position de représentant de Sa Majesté dans ce pays, est incapable de remplir convenablement les devoirs de sa position. Si j'ai bien compris les paroles de l'honorable député de Grey-est, il a dit que si lord Dufferin eût été gouverneur de ce pays, ce dernier aurait suivi une ligne de conduite différente, et à son avis plus convenable que celle qui a été suivie dans le cas actuel. La Chambre n'approuvera pas ces paroles de l'honorable député, et je suis même persuadé que ce dernier, réflexion faite, n'osera pas répéter ce qu'il a dit et ce qui était de nature à faire croire que Son Excellence avait commis certains actes de nature à jeter du louche sur la conduite d'aucun membre de cette Chambre.

Si j'ai pris la parole dans la présente occasion, c'était principalement dans le but de discuter un point particulier que les honorables membres de la gauche et la presse conservatrice du pays s'empressent de soulever lorsqu'il s'agit de cette question. Voici ce point particulier : Il est facile de remarquer que dans toutes ces discussions on semble insinuer et vouloir faire reconnaître comme admis que des accusations directes ont été formulées contre quelques-uns des membres de ce gouvernement ; et l'on essaye de propos délibéré de faire croire que bien que des accusations aient été formulées, une enquête sur ses dernières a été refusée.

Voilà la tentative qui a été faite déjà et que l'on répète aujourd'hui. L'honorable député qui a soumis cette question à la Chambre a lu un précédent, mais il s'agissait là d'un cas dans lequel les accusations les plus graves et les plus scandaleuses de malversation et de corruption personnelle avaient été formulées contre des membres du gouvernement. L'honorable député a la mémoire courte, car la Chambre doit se souvenir que l'autre jour, lorsque j'en suis arrivé à cette partie de la résolution proposée par l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) j'ai dit : "Si l'honorable député a une accusation de cette nature à formuler, qu'il la fasse connaître, et une enquête sera ordonnée quinze minutes plus tard." Je répète cette déclaration aujourd'hui.

Sir CHARLES TUPPER : Par un comité de la Chambre.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai dit que j'avais fait cette déclaration dans la Chambre en présence de l'honorable député de Pictou. Ce n'est pas à moi qu'incombe le devoir de garder cet honorable député ici, et puisqu'il est encore absent et que personne du côté de la gauche n'est disposé à agir pour lui ou à se rendre responsable de ses actes, ses procédures doivent être renvoyées par défaut.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il n'y a pas là de ma faute ni de la faute du gouvernement. Je l'ai mis au défi ainsi que l'honorable chef de la gauche, lorsque cette question a été soumise à la Chambre une première fois, de formuler une accusation quelconque m'attaquant personnellement ou dans l'exécution de mes devoirs, et j'ai dit que cette accusation serait soumise immédiatement au comité des privilèges et élections afin d'obtenir une enquête. J'ai porté ce défi et je le répète aujourd'hui. Comme je l'ai fait remarquer lorsque nous avons discuté la résolution proposée par l'honorable député de Pictou, on a fait de propos délibéré une tentative pour créer l'impression dans l'esprit des membres de cette Chambre, et dans l'esprit de ceux qui liront cette résolution dans le pays, qu'une accusation directe a été formulée, lorsqu'elle ne l'a pas été.

J'ai mis fin à toutes ces accusations en mettant au défi l'honorable député et son parti de formuler une accusation directe, je répète ce défi aujourd'hui ; et je leur dis que s'ils veulent une enquête, ils vont l'obtenir, et cela dans le délai le plus court possible ; et je crains que le résultat de cette enquête ne leur soit pas très profitable. J'appelle l'attention sur ce fait afin de bien faire comprendre que ces honorables députés ne discutent pas cette question honnêtement.

Chaque fois qu'ils formulent des accusations contre les fonctionnaires, ils s'arrangent pour y mêler des insinuations contre le gouvernement. Je répète de nouveau que si des accusations peuvent être formulées contre un de ses membres, et qu'ils soit évident que nous nous soyons rendus coupables de

malversations de quelque genre, nous soumettrons immédiatement ces accusations à un comité d'enquête, toutes les chances possibles seront données pour la production des documents et des témoins, et tous les efforts seront faits pour rendre cette enquête aussi complète que possible.

Je ne comprends pas sur quoi l'on a pu se baser pour dire qu'une accusation avait été formulée contre le gouvernement actuel ou contre l'un des membres du cabinet et qu'une enquête avait été refusée. Nous sommes prêts à faire une enquête sur n'importe quelles accusations que l'on voudra bien formuler. Mais les honorables membres de la gauche n'ont pas accepté ce défi, et je crois qu'ils vont essayer d'y échapper en ayant recours à un moyen détourné, comme cela a eu lieu depuis que cette question a été soulevée pour la première fois.

L'honorable chef de l'opposition a déclaré que l'honorable député de Pictou avait mis son siège en jeu lorsqu'il avait fait les déclarations contenues dans sa résolution, et qu'il avait même offert de se démettre et de disparaître de l'arène politique comme homme public s'il ne réussissait pas à prouver ce qu'il avançait. L'audace de cet honorable député aurait lieu de me surprendre, si quelque chose de sa part pouvait encore être de nature à causer de la surprise dans l'esprit des honorables membres de cette Chambre et de celui qui vous parle.

L'honorable député de Pictou a solennellement proposé sa résolution, il a fait plusieurs longs discours à l'appui de cette dernière, et il a déclaré qu'il s'engageait à prouver ces accusations ou à disparaître de la scène politique ; or, j'ai prouvé de la manière la plus évidente qu'il avait falsifié les documents. Il se trouve donc convaincu d'avoir été incapable de remplir la promesse qu'il avait faite, parce que s'il avait été de bonne foi en parlant comme il l'a fait, il aurait immédiatement démissionné.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les honorables députés de la gauche rient, et cela ne me surprend pas. J'avais moi aussi envie de rire lorsque l'honorable député a fait cette déclaration. Personne n'a jamais pris au sérieux l'honorable député de Pictou lorsqu'il a dit qu'il allait démissionner. Et l'on s'est vite aperçu que tout cela était une farce, parce que chaque fois qu'il a été établi que les accusations qu'il avait formulées étaient fausses, il n'a pas songé à démissionner ou à remplir la promesse qu'il avait solennellement faite à la Chambre. L'honorable député de Pictou savait mieux que tout autre qu'il n'était pas sérieux en parlant ainsi, et si une enquête avait eu lieu et que l'honorable député n'aurait pas réussi à prouver une seule de ses accusations, croyez-vous qu'il aurait été alors plus disposé à démissionner ? Non, pas le moins du monde. Nous l'aurions vu rire et tourner toute l'affaire en ridicule, tout comme il fait actuellement.

Je puis difficilement croire que l'honorable chef de l'opposition est sérieux lorsqu'il prétend que ce gouvernement a eu tort de dire que des déclarations comme celles qui sont contenues dans certaine partie de la résolution de l'honorable député de Pictou, ne devraient pas être soumises à une commission composée de juges qui seraient chargés de faire une enquête à ce sujet. Il est possible que l'honorable député ou quelques-uns des membres de cette Chambre veuillent prétendre qu'une accusation de négligence, de retards ou de mauvaise administration des affaires du pays devrait être soumise à une commission composée de juges chargés de tenir une enquête et de faire rapport. Il est du devoir du parlement de procéder de cette manière. Tout membre d'un gouvernement qui se respecte, et qui a la moindre idée des principes sur lesquels repose la constitution qui nous régit, ne pourrait jamais songer à permettre que l'on prenne des procédures de cette nature.

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Si une certaine personne, que ce soit une simple membre du parlement ou un membre du cabinet, est accusée d'avoir commis une acte qui est considéré comme étant malhonnête ou corrompu, c'est au parlement qu'il appartient de décider si cette question doit être soumise à un comité ou à un juge. Mais aucune accusation de cette nature n'a été formulée à l'adresse d'un des membres du gouvernement. Toutes les accusations portées jusqu'ici ont eu un caractère politique et n'ont jamais été directes, et je crois pouvoir dire qu'il n'y a pas dans cette Chambre un honorable député qui ose proposer que des accusations devraient être soumises à une commission composée de juges, qui seraient chargés de tenir une enquête et de faire rapport.

Mon principal objet en prenant la parole était de signaler la tentative que l'on fait constamment pour embrouiller les choses et faire croire au public que la gauche a formulé des accusations directes contre les membres de l'administration. Je dis qu'on n'a rien fait de semblable et que lorsqu'on sera prêt à prendre cette attitude, une enquête sera accordée sans délai.

M. DAVIN : Si j'avais eu quelques doutes sur la convenance de l'attitude que j'ai prise, le discours du premier ministre les aurait dissipés. Avant d'entendre mon très honorable ami, je n'aurais jamais pensé que le gouvernement était décidé à adopter la ligne de conduite qu'il semble déterminé à tenir. Sans doute, j'ai vu au cours de ce débat, que je ne mentionnerai qu'en passant, que le ministre de l'Intérieur semble penser que tout ce qu'il a à faire, c'est de défendre les actes de ses employés, quelque noirs que soient les crimes dont on les accuse, mais le

ton du discours du premier ministre m'avait porté à croire que le gouvernement comprendrait ses devoirs.

Mais après avoir entendu aujourd'hui le premier ministre, je suis parfaitement convaincu qu'il était du devoir de tout député qui partage mon sentiment sur le sujet, d'appeler l'attention de la Chambre sur l'important article du grand journal qu'est le "Times" et de laisser connaître au peuple l'attitude que le gouvernement a prise. Mon très honorable ami a commencé par dire que j'abusais du privilège de faire une motion d'ajournement avant l'appel de l'ordre du jour. Oublie-t-il qu'en 1891, peu de jours après la mort de sir John Macdonald, il a, dans des circonstances qu'il croyait singulières, proposé l'ajournement de la Chambre, avant d'aborder l'ordre du jour, pour discuter les perspectives ministérielles du parti conservateur ?

Assurément, après ces accusations qui sont tellement importantes que le "Times" les reproduit, j'étais justifiable d'adopter cette ligne de conduite. Quel est le plaidoyer de mon très honorable ami ? Celui-ci a eu recours aux moyens que le ministre de l'Intérieur emploie toujours, et qui, quoique très habiles, ne constituent qu'une défense frivole. Le ministre de l'Intérieur pense qu'en se tenant à la simple rédaction, sans entrer dans le fond même de chaque accusation, il peut obtenir un verdict en sa faveur. Je puis l'assurer que ce n'est pas ainsi qu'on satisfera la conscience publique.

Permettez-moi d'attirer l'attention sur la défense du premier ministre. Celui-ci nous a lu un interview dans lequel le rédacteur du "Nugget" déclare qu'on ne peut formuler aucune accusation contre le juge Dugas, et mon très honorable ami en conclut que cela règle le cas. Je n'ai certainement pas besoin de dire au premier ministre qui est avocat, qu'il est possible de prouver une accusation contre le juge Dugas, quand même le grand rédacteur du "Nugget" aurait dit, dans le salon d'un hôtel, qu'il avait une haute opinion de ce magistrat. Tout ce que prouve l'interview que le premier ministre a lu avec tant d'empressement et d'emphase, c'est que le rédacteur du "Nugget" tient le juge Dugas en très haute estime.

Mais, il n'y a pas longtemps encore, le ministre de l'Intérieur et le gouvernement tout entier était bien bas dans l'estime du même rédacteur. Ce dernier était alors, de l'avis de la droite, un homme de rien, mais aujourd'hui qu'il prend fait et cause pour le juge Dugas, c'est un personnage d'importance, et la conversation qu'il a eue en passant avec un reporter, met à néant une accusation formulée dans les circonstances les plus solennelles par l'honorable député de Pictou. Celui-ci n'est pas ici aujourd'hui, et l'autre jour le ministre de l'Intérieur a laissé entendre qu'il avait peur. Quelle que soit l'opinion que l'on se forme de l'honorable député de Pictou, il est impossible de le croire timide. S'il y a dans cette Chambre, un homme d'un grand courage moral, un homme sans peur, c'est bien l'honorable député de Pictou. Je doute qu'il y ait un homme, même son distingué père, qui aime mieux l'odeur de la poudre. Il est parfaitement absurde de croire qu'il a peur, lorsque ses affaires l'appellent sur les côtes du Pacifique.

Au sujet du langage qu'a tenu l'honorable député de Grey-sud (M. Landerkin), permettez-moi de dire que si, au cours du dernier débat, je n'ai pas parlé du député de Pictou de la même manière que le chef de l'opposition, c'est parce que j'ai cru—et je le crois encore,—que la chose n'était pas nécessaire. Pas un homme dans cette Chambre qui ne sache que tout ce que l'honorable chef de l'opposition a dit de l'honorable député de Pictou est vrai. Il y a longtemps qu'il est membre de cette Chambre et nous le connaissons intimement. Nous l'avons entendu dans la conversation et dans la discussion. Les membres de la droite ont croisé le fer avec lui et sa réputation est sans tache. Il porte sur son sein, tout comme le premier ministre, les insignes honorables que lui a donnés sa souveraine. Il a administré d'importants départements, il est depuis longtemps un des membres de cette Chambre, et il dit, à la face du monde : Je formule ces cinquante ou soixante accusations et si je ne puis les prouver, je tomberai dans le mépris public et je remettrai mon mandat de député en déclarant que je suis incapable d'exercer des fonctions sous la Couronne. Il a mis sa vie politique dans la balance, et le ministre de l'Intérieur s'est montré par trop habile, en disant que sa ré-élection n'était pas certaine, parce qu'il demeure maintenant sur le littoral du Pacifique. Mais je tiens des commettants de l'honorable député (sir Charles Hibbert Tupper) que s'il veut retourner à son comté, il sera certainement élu, bien qu'il demeure sur les côtes du Pacifique. Le ministre de l'Intérieur a eu une singulière idée lorsqu'il a dit que le député de Pictou ne donnait pas un gros gage en renonçant à faire partie à l'avenir d'aucun ministère, parce que ses chances étaient très éloignées.

Je me rappelle bien, M. l'Orateur, le premier ministre et le ministre du Commerce se rappellent bien qu'au printmeps de 1878, tous les membres du gouvernement Mackenzie avaient parfaitement confiance que, lorsque l'heure de l'appel au peuple aurait sonné, ils remporteraient triomphalement les élections. Vous ne pouviez parler à un libéral qui ne fût pas convaincu que le parti conservateur n'avait aucune chance d'arriver au pouvoir. Et il y avait plusieurs conservateurs assez fous et assez peu perspicaces pour partager cette opinion. Et une personne dont la mémoire est chérie et honorée, non seulement par les libéraux, mais aussi par les conservateurs, comme——

> The action of the just.
> Smells sweet and blossoms in the dust.

avait lancé des invitations pour un grand bal destiné à célébrer le triomphe prochain. Mais la victoire que l'on prévoyait n'arriva pas, et on dut contremander le bal. Et,—absit omen,—je puis dire au premier ministre et au ministre de l'Intérieur, qu'il n'y a pas de pronostic plus évident de la défaite que leur confiance et que l'entêtement de quelques-uns de leurs partisans.

Le premier ministre a lu, en y attachant une grande importance, ce qu'avait dit le rédacteur du "Nugget." Voici dans quels termes s'exprime un libéral, un homme qui est allé au Yukon, a observé et pu juger de la situation :

Quant à moi, je ne crois pas que le gouvernement connût bien que de nombreux amis aient déclaré avec indignation que c'était son devoir de tout savoir les saletés qui ont été commises ici. Depuis que je suis arrivé à Dawson, j'ai été presque forcé d'en venir à la même conclusion que les autres, et je n'hésite pas à dire que si le gouvernement ne prend pas immédiatement des mesures énergiques pour mettre fin à l'orgie qui règne ici, il deviendra non seulement complice de ces saletés, mais permettra la continuation d'un état de choses qui nuira beaucoup à notre crédit et causera au Canada un immense préjudice. Je suis ici depuis deux semaines, j'ai observé de tous côtés ce qui se passait et bien que je ne puisse vous donner des faits et des chiffres, j'en ai vu assez pour me convaincre que l'esprit d'un honnête homme ne peut concevoir pire situation. Il n'y a pas de doute que l'on a foulé aux pieds les lois minières et que la corruption règne au grand jour. Mais pourquoi continuer ? Je vous ai dit qu'il était temps pour moi de terminer cette lettre, et vous avez sans doute appris d'autres sources les mystères des bas-fonds de Dawson. Vous pouvez croire tout ce qu'on vous dira à ce sujet, quelque extraordinaire que cela vous paraisse.

C'est une lettre que R. C. Miller a envoyée à l'éditeur de son journal l'"Observer," de Pembroke. Où est-il aujourd'hui ? On a étouffé sa voix sous un traitement annuel de $1,500.

Le premier ministre dit que le "Times" avait été dupé. Mais l'honorable chef de l'opposition avait déjà fait justice de cette assertion en disant que, un mois auparavant, presque les mêmes accusations avaient traversé les mers. Le "Times" dit qu'il n'y a rien de nouveau dans ces accusations et que son propre correspondant a écrit les mêmes choses. Ainsi, ce n'est pas sur les accusations de l'honorable député de Pictou que le "Times" demande une enquête, mais sur les accusations de son correspondant au Yukon, Mlle. Shaw.

Le premier ministre dit que le "Times" a été dupé comme dans l'affaire Parnell. Mais qu'a fait Parnell ? Il a demandé une enquête, car il avait confiance qu'il sortirait vainqueur de cette épreuve. Mais les honorables membres de la droite ne veulent pas d'enquête. Je ne sais pourquoi, mais je n'examinerai pas leurs motifs de trop près. Il est très habile de prendre un ou deux faits dans ces accusations et de les critiquer ; mais les accusations sont nombreuses, et on ne dira pas à cette Chambre et au pays qu'il n'y a aucune accusation contre le gouvernement et qu'il importe peu de savoir si les fonctionnaires du ministre de l'Intérieur se sont servis de leurs fonctions officielles pour avancer leurs intérêts particuliers et voler le public. Examinez la nature de quelques-unes des accusations :

Que l'avocat de la Couronne, F. C. Wade, a refusé d'agir pour faire appliquer les lois, ordonnances et règlements des Territoires du Nord-Ouest.

Qui a le premier formulé cette accusation ? L'honorable député de Pictou ? Non, mais l'un des chefs du parti libéral dans le Nord-Ouest, M. Bulyea. Il était là pour appliquer les lois des Territoires du Nord-Ouest et il est allé trouver M. Wade qui était virtuellement l'avocat de la Couronne, et celui-ci refusa d'agir. Et M. Bulyea dut demeurer là. Il alla trouver un des avocats de Dawson, et lui demanda de le représenter, et cet avocat lui dit : "J'ai peur de Wade." Ainsi, non seulement Wade refusa de représenter Bulyea, mais celui-ci ne put trouver personne et fut obligé de faire venir un avocat de Victoria.

Lisez les accusations suivantes :

Que l'agent intérimaire des terres fédérales, le régistrateur, le greffier de la cour, l'avocat de la Couronne ont accepté des arrhes, des honoraires ou des rémunérations pour obtenir et faire obtenir, ou pour essayer ou promettre d'obtenir des concessions ou titre de possession de terres fédérales ou de *claims* miniers.

Qu'un fonctionnaire du gouvernement s'est rendu coupable de chantage auprès de personnes s'occupant de la vente des boissons enivrantes et tenant des salles de jeu.

Que M. Wade, tout en occupant la charge de régistrateur des terres, de greffier de la cour et d'avocat de la Couronne, était financièrement et personnellement intéressé à la vente des terrains connus sous le nom de terres riveraines.

Eh bien ! M. l'Orateur, le ministre de l'Intérieur sait bien que M. Wade a déclaré avoir violé la loi, et cela du consentement de son supérieur (M. Sifton). Supposons que nous pouvions prouver cela, est-ce que nous ne devrions pas faire une enquête sur cette accusation? Est-ce que nous ne devrions pas savoir si M. Wade dit au ministre de l'Intérieur : Je suis à l'emploi du département de l'Intérieur et de celui de la Justice—et il en est ainsi de M. McGregor,—devons nous prendre des claims miniers ? Ne devons-nous pas savoir si le ministre de l'Intérieur a répondu : Oui, prenez autant de claims qu'il vous plaira." Et ne devrions nous pas savoir si l'incursion de McGregor sur l'île de Monte Christo a été faite du consentement du ministre de l'Intérieur ? Est-ce que l'existence de quelques erreurs insignifiantes que l'on a commises en copiant les rapports de 1883, ou en écrivant 6 au lieu e 8 doit empêcher une enquête sur des accusations de cette nature ? Est-ce que parce que le clavigraphiste a pu se tromper, nous allons laisser le public se demander si le département de l'Intérieur est administré par des hommes corrompus ? Je dirai au premier ministre qui affirme que le "Times" joue le rôle de dupe, je dirai au ministre de l'Intérieur qui affirme que le gouvernement ne s'en laissera pas imposer

par le "Times," que cette attitude ne satisfera pas le pays. Le "Times" prétend-il dicter à ces messieurs leurs ligne de conduite? Non, ce journal se contente de critiquer le gouvernement et de dire qu'on a tort de refuser une enquête qui inspirerait confiance au peuple canadien.

Le ministre de l'Intérieur nous dit que les discours et les articles de journaux commentant cet article du "Times" contiennent des insinuations. Il sait bien que non. Y a-t-il quelque insinuation dans un de mes discours sur la matière? Y a-t-il des insinuations dans les accusations que j'ai lues ici? L'honorable ministre ne prétendra certainement pas que les infamies qu'un fonctionnaire de son département peut commettre, quelles qu'elles soient, ne le regardent pas. S'il est vrai que l'atmosphère du Yukon soit saturée de corruption et de chantage, et que les fonctionnaires publics sont une armée de bandits il ne peut soutenir que cela ne le regarde pas parce qu'on ne l'appelle pas lui-même un bandit.

Je ne crois pas que le peuple canadien permette à n'importe quel gouvernement de prendre cette attitude. Nous tiendrons le chef du département responsable des actes de ses fonctionnaires, et si ces derniers sont tous mauvais et corrompus, s'ils veulent, en quelque lieu que ce soit, opprimer systématiquement le peuple, nous en demanderons compte au ministre. Dans ses études légales, le ministre de l'Intérieur a rencontré la maxime suivante: "noscitur a sociis"; "dis-moi qui tu hantes et je te dirai qui tu es".

Si le peuple canadien reste sous l'impression que tous ces fonctionnaires, que des hommes comme Wade, McGregor, les frères Walsh, sont les amis et les confidents du ministre de l'Intérieur, comment peut-il supposer ce dernier sans reproche? Je crois que le ministre de l'Intérieur et le premier ministre s'apercevront qu'ils commettent une erreur, s'ils pensent que ces graves accusations ne méritent pas une enquête et s'ils estiment qu'il ne doivent pas faire quelque chose pour donner satisfaction à la confiance publique outragée.

Je tiens à la main une lettre d'un homme qui occupe un rang distingué dans la société. Je la montrerai à tous ceux qui voudront en prendre connaissance. Si je ne la lis pas c'est qu'elle contient un passage trop flatteur pour moi. Celui qui écrit cette lettre demeure à Paris, et il dit que s'il y avait une enquête satisfaisante, il serait prêt à rendre témoignage et à amener un grand nombre de ses amis pour prouver les accusations que l'on considère ici comme insignifiantes.

Je ne regrette pas, M. l'Orateur, au contraire, je suis heureux d'avoir appelé de nouveau l'attention sur cette matière. J'ai pensé qu'il était mieux d'assumer seul la responsabilité de mon attitude, et je n'ai communiqué mon intention à personne. J'ai cru que c'était ce qu'il y avait de mieux à faire, afin de démontrer que ce n'est pas une attaque concertée contre le gouvernement, et que mon seul objet était d'appeler l'attention du parlement sur ce grave état de choses, qu'un journal de la réputation du "Times" déplore en disant que le gouvernement a commis une grande erreur en refusant une enquête.

La motion d'ajournement est rejetée.

Le PREMIER MINISTRE: Je soulève maintenant une question d'ordre. J'ai dit, il y a quelques instants, que cette motion était un abus des privilèges parlementaires, et qu'un principe bien connu des institutions qui nous régissent voulait ceci: c'est qu'on ne doit faire une motion d'ajournement que pour appeler l'attention sur une matière importante et urgente.

Mon honorable ami, le chef de l'opposition, m'a défié de lui citer une autorité à l'appui de mon assertion. Je relève le défi qu'il m'a lancé. La procédure anglaise est plus sévère que la nôtre à ce sujet. On a parfaitement reconnu ce privilège en Angleterre avant 1882, en amendant les règlements de la Chambre des communes. Voici comment s'exprime May, "Parliamentary Practice", page 240:

> Autrefois l'usage permettait à deux députés de proposer et d'appuyer une motion d'ajournement de la Chambre, soit lors des interpellations, soit avant la lecture de l'ordre du jour, et de soulever ainsi un débat général.
>
> L'expérience a démontré à la Chambre la nécessité d'entourer ce pouvoir de certaines restrictions; et, en 1882, on a adopté le règlement n° 17, et voici maintenant quelle est la procédure à suivre. On ne peut maintenant faire une motion d'ajournement de la Chambre, dans le but de soulever un débat, qu'après la lecture de toutes les interpellations inscrites à l'ordre du jour et avant le commencement des affaires de la Chambre. Le député qui désire faire une semblable motion, ayant au préalable donné à l'Orateur un avis par écrit de la matière importante et urgente qu'il discutera, se lève et demande la permission de proposer l'ajournement de la Chambre.

Nos règlements n'ayant pas été amendés comme ceux des Communes anglaises, n'exigent pas cela. J'appelle cependant l'attention sur ces paroles "une matière importante et urgente".

A la page 241, May dit ce qui suit:

> Une motion, faite aux termes du règlement n° 17, ne doit avoir trait qu'à un évènement de date récente; et comme la matière qui fait le sujet du débat est urgente il n'y a pas besoin de donner au préalable un avis.
>
> Une matière, soumise à la Chambre conformément a ce règlement, qui n'obtient pas tout l'appui nécessaire, ne peut, pendant la même session, être soulevée de nouveau de la même manière; et on ne peut faire plus d'une motion d'ajournement pendant la même séance de la Chambre. Quoiqu'il appartienne au député qui propose cette motion de juger s'il y a urgence, il faut au moins que la question que l'on veut soulever présente un certain caractère d'urgence et l'Orateur a refusé de mettre aux voix une motion d'ajournement de la Chambre parce que, à son avis, la matière que l'on voulait discuter n'était pas précisément une matière urgente et d'importance publique.

Sans doute l'Orateur n'a pas le même pouvoir ici, mais on ne devrait proposer une motion d'ajournement que lorsqu'il s'agit d'appeler l'attention de la Chambre sur une matière urgente et importante pour le public. La raison en est évidente. L'ordre du jour indique au parlement et à chaque député les affaires qui viendront devant la Chambre ; mais il est permis de soulever une question urgente et importante pour le public. Dans les autres cas, il n'est pas permis d'interrompre les travaux de la Chambre.

Par exemple, le député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) vient de présenter une motion qu'il pourra proposer de nouveau si le cœur lui en dit. Mais la méthode constitutionelle pour saisir la Chambre de cette matière était de soulever la question lorsqu'il est proposé que la Chambre se forme en comité des subsides mais tout le monde admettra que mon honorable ami n'était pas justifiable de présenter cette motion parce que ce n'est pas une matière urgente, ou importante pour le public.

Sir CHARLES TUPPER : Je crains bien que mon très honorable ami ne m'ait pas compris. Je ne l'ai pas défié de citer une autorité anglaise à l'appui de son assertion, à savoir que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest abusait des privilèges parlementaires en faisant cette motion. Je voulais simplement parler des règlements de cette Chambre et j'ai dit que si le premier ministre pouvait me citer une seule autorité à l'appui de son assertion, je lui démontrerais qu'à maintes et maintes reprises, il avait abusé des privilèges parlementaires. Mon très honorable ami a prouvé que les communes anglaises ont entouré le privilège de faire une motion d'ajournement de plus nombreuses restrictions, mais il n'a pas du tout démontré que l'honorable député (M. Davin) avait abusé de son privilège. De fait, si nous adoptions la pratique des communes anglaises, l'honorable député d'Assiniboïa-ouest, n'aurait eu qu'à donner un avis à M. l'Orateur de son intention de soulever cette question. Il serait difficile, pour n'importe quel membre de la Chambre, de concevoir une matière plus urgente que celle que mon honorable ami (M. Davin) a signalée à notre attention.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable préopinant dit que j'ai abusé moi-même de ce privilège. Je n'ai pas connaissance de cela. Je ne me rappelle pas avoir jamais proposé l'ajournement de la séance, si ce n'est une fois, après la mort de feu le très honorable sir John Macdonald, afin d'appeler l'attention de la Chambre sur le nouveau gouvernement qui avait été formé. Je fus obligé de proposer cette motion parce que le gouvernement ne m'offrait pas l'occasion de soulever le sujet lors de l'examen des subsides.

M. BORDEN (Halifax) : J'aimerais signaler que la procédure adoptée par le très honorable ministre en cette occasion est notée comme exception à la règle anglaise dans la " Coutume parlementaire " de Bourinot. Cet ouvrage dit que les motions proposant l'ajournement de la séance

——ne sont pas peu souvent proposés à la Chambre des Communes du Canada en vue de lui soumettre certaines questions concernant immédiatement un de ses membres et au sujet de laquelle celui-ci croit devoir donner des explications dans le plus court délai possible. Conséquemment, on voit que ces motions ont été faites parfois dans le but d'opposer une dénégation formelle à certaines accusations portées contre des députés. En 1878, un député a signalé à la Chambre en vertu d'une motion semblable, que certains fonctionnaires fédéraux participaient aux élections provinciales de Québec. En 1891, M. Laurier ouvrit de cette manière un long débat au sujet de la formation et de la politique de la nouvelle administration constituée en conséquence de la mort de sir John-A. Macdonald, le chef du ministère, par suite dissous par le fait même.

Je pense que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) pourrait très bien prétendre que le sujet qu'il a soulevé était d'une importance publique égale à celui que le très honorable ministre a soulevé en cette occasion.

M. SPROULE : Si je comprends bien, l'honorable chef de l'opposition en parlant sur le sujet, a fait allusion à la " Coutume parlementaire " canadienne. La règle citée par le très honorable chef du gouvernement n'est pas exactement la même que celle qui gouverne notre conduite en cette Chambre telle que définie par le Dr. Bourinot, qui dit :

Les motions proposant l'ajournement de la séance et du débat sont généralement faites, dans le cours d'une discussion dans les chambres canadiennes, afin de fournir aux députés qui ont déjà parlé l'occasion de parler de nouveau ou de donner des explications qu'ils ne pourraient fournir autrement. Les motions principales proposant l'ajournement de la séance devraient être restreintes aux occasions où il est nécessaire de discuter des questions de gravité.

" Devraient être " et non pas " sont."

Elles sont assez souvent proposées à la Chambre des Communes du Canada en vue de lui soumettre certaine question concernant immédiatement un de ses membres, et au sujet de laquelle celui-ci croit pouvoir donner des explications dans le plus court délai possible. Conséquemment, on voit que ces motions ont été faites parfois dans le but d'opposer une dénégation formelle à certaines accusations portées contre des députés.

Ce qui démontre clairement qu'on a eu souvent recours à ces motions pour permettre aux simples députés d'expliquer des sujets d'importance spéciale.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Peut-être la Chambre n'acceptera-t-elle pas ma manière de voir à ce sujet, néanmoins on me permettra d'exprimer mon opinion. Comme la motion proposant l'ajournement de la séance a été réglée, il n'y a pas, à proprement parler, de point d'ordre de soulevé maintenant, car il serait inutile de ma part de déclarer à présent que cette motion était ou n'était pas dans l'ordre. A la page 415 de Bourinot, je trouve le cas suivant où,

probablement, une motion comme celle qu'on a présentée aujourd'hui ne serait pas absolument dans l'ordre :

Mais même cette coutume, susceptible d'abus, a ses restrictions. Il ne sera pas permis à aucun député, en vertu d'une motion semblable, de discuter un ordre du jour ni un avis de motion inscrite à l'ordre du jour, non plus qu'une motion qui aura été rayée ou ce qui a eu lieu dans un débat antérieur.

Cette question, à ce que je comprends, a déjà été discutée en cette Chambre.

Quelques VOIX : Non.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je veux parler des accusations concernant le Yukon.

Sir CHARLES TUPPER : Il s'agit ici de l'article du " Times," et il n'a pas été discuté auparavant.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je ne dis pas que la motion fût absolument hors d'ordre, mais certainement on ne devrait présenter ces motions que dans des cas fort spéciaux.

M. BENNETT : Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire poser une question au directeur général des Postes (M. Mulock). En réponse à une interpellation de la part de l'honorable député de Welland (M. McLeary), l'honorable directeur général des Postes a déclaré qu'il avait jugé à propos de se dispenser des services du directeur des postes de Humberstone, Ontario, parce que celui-ci tenait le bureau de poste chez lui, c'est-à-dire dans un magasin. Je me permettrai de demander au directeur général des Postes si son département a émis des ordres déclarant qu'on se dispenserait des services des directeurs des postes tenant le bureau de poste dans un magasin. Dans l'affirmative, je pourrais lui en nommer qui se trouvent dans le même cas.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : En réponse à l'honorable député (M. Bennett), je dirai d'abord qu'il n'a pas été émis d'instructions comme celles qu'il mentionne, et en second lieu que chaque cas est considéré d'après sa propre valeur.

ELECTIONS DE HURON-OUEST ET BROCKVILLE.

M. BORDEN (Halifax) : Avant l'appel de l'ordre du jour, je désirerais informer le très honorable chef du gouvernement que lors de l'appel des motions demain je proposerai :

Qu'il soit ordonné au greffier de la couronne en chancellerie de se présenter à l'ouverture de la séance du lendemain avec tous les cahiers de votation, les listes des votants et tous autres papiers, lettres, documents et notes que peuvent lui avoir transmis les officiers rapporteurs respectifs ou qu'il peut autrement posséder relativement aux dernières élections des comtés de Brockville et de Huron-ouest.

J'en agirai ainsi dans le but de donner suite à cette motion, si elle est adoptée, en présentant une autre motion proposant que ces documents soient lus et renvoyés au comité permanant des privilèges et élections afin que celui-ci s'enquière de la conduite tenue par les officiers rapporteurs respectifs et par les divers sous-officiers rapporteurs à et relativement à chacune des dites élections : que le dit comité ait le pouvoir d'envoyer quérir personnes, documents, et qu'il fasse rapport là-dessus avec toute la diligence convenable. J'ai cru désirable, si la chose est dans l'ordre, de soulever le sujet de cette manière, et de donner avis de la motion au gouvernement. C'est ce que je fais en conséquence.

DEMANDE DE RAPPORTS.

M. McDOUGALL : J'appelle l'attention du ministre des Chemins de fer et Canaux sur un rapport produit le 23 du mois dernier en réponse à un ordre de la Chambre relatif à la correspondance intervenue entre des personnes de Grand Narrows et autres et le département des Chemins de fer et Canaux au sujet de la location d'un morceau de terrain. Je remarque que le ministre des Chemins de fer et Canaux n'est pas ici, mais je continuerai cependant. Je constate que les documents ne sont pas complets. Je trouve une lettre adressée à l'ingénieur de Moncton par le gérant général, le 26 octobre 1897, laquelle semble être le premier de ces documents, et qui dit :

CHER MONSIEUR.—Permettez à un M. McNeill, à Grand-Narrows, de construire, en vertu d'un bail, un édifice sur le terrain du chemin de fer longeant la plate-forme, etc.

Les documents produits ne renferment pas de correspondance antérieure à cette lettre, et je sais que des communications ont été échangées entre ceux qui demandaient cette faveur et d'autres pour eux, d'un côté, et le ministre des Chemins de fer et Canaux, de l'autre, ainsi que d'autres personnes au nom du postulant, parmi lesquelles se trouvait l'honorable premier ministre de la Nouvelle-Ecosse. Les documents produits ne contiennent rien de cette correspondance qui a eu lieu antérieurement à la date que j'ai mentionnée. Outre ces pièces, il y a une lettre du solliciteur en date du 31 décembre 1897, disant qu'il a "demandé au gouvernement plus de deux ans avant cette date un morceau de terrain, etc." Cette demande n'est pas parmi les documents produits.

M. FOSTER : Avant l'appel de l'ordre du jour, j'attirerai l'attention du directeur général des Postes sur le rapport 105 D, dans lequel je demandais de comprendre la correspondance concernant la qualité des cartes postales. Je ne suis pas sûr que le mot "correspondance" comprenne les résolutions de la chambre de commerce, mais ça le devrait, je pense. C'est du moins mon intention dans l'espèce, et j'aimerais voir le directeur général des Postes compléter le rapport en y ajoutant certaines résolutions des chambres de commerce communiqués au département.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : Je devais croire que les documents produits indiqueraient toutes les opinions exprimées. Mais l'honorable député peut n'être pas au fait de ce que j'ai appris au département. Parlant de mémoire, je pense que cet ordre se rapportait à des cartes postales imprimées en vertu du contrat passé par le gouvernement actuel.

M. FOSTER : Oui.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il y a eu malentendu. L'ancien entrepreneur a fourni des cartes postales probablement émises durant le régime du gouvernement actuel, et il se peut que ces résolutions se rapportent à des cartes postales imprimées en vertu de l'ancien contrat.

M. FOSTER : C'est ce que nous verrons lorsqu'elles seront produites.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Elles n'indiqueraient pas cela par elle-mêmes.

BILL DES SUBSIDES.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 169) accordant à Sa Majesté certaines sommes d'argent requises pour défrayer certaines dépenses de l'administration publique concernant les exercices finissant respectivement le 30 juin 1899 et le 30 juin 1900, ainsi que pour d'autres fins relatives à l'administration publique.

La motion est adoptée, et le bill lu en deuxième délibération.

Le bill est considéré en comité, lu en troisième délibération et adopté.

REPRESENTATION A LA CHAMBRE DES COMMUNES.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de l'honorable directeur général des Postes proposant la deuxième lecture du bill (n° 126) concernant la représentation à la Chambre des communes.

M. ALEX. McNEILL (Bruce-nord) : M. l'Orateur, je m'efforcerai d'apporter autant de brièveté que possible aux observations que j'ai à faire à la Chambre relativement à cette matière. Vu l'ample discussion dont la mesure a été l'objet, je n'aurais probablement rien dit à ce sujet, n'eussent été certaines remarques faites relativement à moi et à mon comté par l'honorable ministre chargé du soin de présenter cette mesure.

Avant d'aborder la question qui nous est immédiatement soumise, j'aimerais à faire une observation au sujet d'une remarque tombée des lèvres de l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) hier soir. Je ne fais pas très souvent attention à ce que dit l'honorable député mais dans ce cas-ci je ne crois pas devoir laisser passer sa remarque sans la relever.

Après avoir fait une description du bill concernant le remaniement de 1882, montrant cette mesure sous un aspect monstrueux et déshonorant, l'honorable député a jugé à propos de dire que sir Mackenzie Bowell était justement l'instrument qu'il fallait pour donner effet à une mesure de cette nature. Je désire dire seulement, M. l'Orateur, qu'à mon avis et de l'avis du peuple canadien, ainsi que de l'avis des hommes bien pensants et respectables du parti libéral, sir Mackenzie Bowell a autant d'honorabilité et de droiture que tout autre homme public du Canada ou de l'étranger aujourd'hui ; et c'est là une observation que je ne me sens pas disposé à laisser passer sans la relever, aurait-elle pour source celle dont elle a émané.

Quant à la mesure qui fait l'objet de cette discussion, nous nous trouvons en présence du fait qu'elle constitue un nouvel état de choses. C'est la première fois qu'un parti au Canada entreprend une délimitation des circonscriptions et une redistribution des sièges électoraux immédiatement avant le recensement décennal, au lieu de le faire après. Il s'agit là non seulement d'une mesures tendant à délimiter quelques circonscriptions, mais encore, d'une mesure concernant la redistribution de la représentation. Elle crée de nouvelles circonscriptions, elle donne de nouveaux membres aux circonscriptions, et elle abolit certaines circonscriptions qui existent maintenant. Je répète que c'est là absolument l'établissement d'un nouvel état de choses.

On a tenté, en faisant allusion à certaines mesures présentées de temps à autre, de démontrer que quelque chose de cette nature a été fait antérieurement, à une époque non prévues par la constitution ; mais, comme l'a démontré d'une façon concluante, je crois, l'exposé le plus lucide et le plus habile à ce sujet—si je peux me permettre de le dire—de l'honorable chef de la gauche (sir Charles Tupper), toutes ces mesures mentionnées, du moins telles qu'expliquées par ceux qui les ont présentées à l'époque, avaient pour but de faire disparaître les ambiguïtés ou de corriger les erreurs de copiste des mesures adoptées au temps où la constitution en autorisait la présentation. Si quelqu'une de ces mesures allait de quelque degré plus loin que les explications de ceux qui étaient chargés du soin de les présenter ne le faisaient entendre à l'époque—ce que je ne suis pas prêt à dire—les changements faits ont été insignifiants, tandis que la mesure actuelle comporte de grandes modifications, et qu'elle constitue absolument l'établissement d'un nouvel état de choses.

Et puis, tout le monde admet, je crois, que pour ce qui concerne les provinces, la constitution prévoit que la redistribution sera faite en raison de la population et seulement après qu'on aura adopté les mesures requises pour constater ce qu'est celle-ci. L'honorable ministre qui a présenté cette mesure dit que le parti libéral a toujours convenu que, en

tant qu'il s'agit des provinces par rapport les unes aux autres, la représentation doit être basée sur la popualtion ; mais il ajoute que ce parti n'a jamais admis que ce principe s'applique aux comtés ou aux divisions électorales. Maintenant, la population forme la base même de notre système représentatif. Toute élection d'un membre de cette Chambre est basée sur le principe que ceux qui représentent le plus grand nombre et non ceux qui représentent le plus petit nombre, doivent obtenir un siège en cette enceinte. C'est là le fondement même de notre système représentatif, c'est-à-dire, la représentation d'après la population.

Je voudrais savoir en vertu de quel principe vous dites que la province possédant une grande population aura en cette Chambre une plus forte représentation que la province dont la population est moindre, et que vous refusez de dire que le comté plus peuplé doit avoir une plus forte représentation en cette Chambre que celui qui l'est moins. Les cas sont identiques. Si la prétention est juste dans l'un, elle l'est dans l'autre. La population forme la base sur laquelle la redistribution des sièges électoraux, en tant qu'il s'agit des provinces par rapport les unes aux autres, est effectuée en vertu de la constitution ; et lorsque l'honorable ministre demande à la Chambre de consentir à une mesure tendant à faire dans les ténèbres une délimitation des divisions et une redistribution des sièges électoraux, il lui demande, pour ce qui concerne cet élément essentiel de la population, d'accomplir un acte absolument incompatible avec les principes qui constituent la base de la constitution du pays.

Je le répète, l'honorable ministre demande à la Chambre d'agir dans les ténèbres. Il dit que les juges vont exclure tout ce qui serait de nature à les éclairer relativement au changement de la population. Il dit qu'ils ne prendront nullement en considération le chiffre de la population actuel. Cependant, ces juges doivent rendre justice au sujet de l'état de choses actuel sans savoir qu'elle est actuellement la population. Ces juges doivent fermer les yeux à tout renseignement qu'ils peuvent obtenir relativement à la population d'aujourd'hui, et ils doivent s'occuper de cette matière en se basant sur la population de 1891.

A-t-on jamais vu de proposition plus ridicule ? Si l'honorable ministre était logique, il ferait remonter ces juges jusqu'à 1881, pour s'occuper de la matière en se basant sur la population de l'époque à laquelle a été perpétrée cette iniquité dont il se plaint. Mais dire qu'ils doivent se baser sur la population de 1891, et qu'ils doivent fermer les yeux sur les nombreux changements qui se sont produits dans la population depuis cette époque, me semble être absolument contraire au sens commun, tout comme ce me semble, constituer une violation du sens et de l'intention de la constitution.

M. McNEILL.

Et non seulement l'honorable ministre viole le principe qui forme la base de la constitution—et je ne parle nullement au point de vue technique,—mais il nous demande d'accepter un nouveau principe, principe extrêmement mauvais et pernicieux. En effet, le principe qu'il nous demande d'adopter, savoir : que tout gouvernement ou tout parti au pouvoir qui croit que la division des circonscriptions électorales n'est pas actuellement de nature assez satisfaisante pour lui, pourra se permettre, à son gré, de morceler ces circonscriptions ; ce principe, dis-je, est dangereux, et son application, autorisée par le précédent que vous établiriez en adoptant la présente proposition, ne peut être envisagé qu'avec effroi par tous ceux qui ont à cœur la prospérité de nos institutions démocratiques. Si vous pouvez morceler les circonscriptions électorales aujourd'hui parce que quelques amis du gouvernement, dans l'ouest de l'Ontario, ne sont pas satisfaits de la division des circonscriptions de cette partie de cette province, vous pouvez répéter la même opération demain relativement aux circonscriptions de tout autre partie du pays parce que certains autres amis du gouvernement ne seraient pas satisfaits de leur division.

M. BERGERON : On pourrait les diviser de nouveau chaque année.

M. McNEILL : Comme le dit mon honorable ami, on pourrait les diviser de nouveau chaque année. Chaque année le parti au pouvoir pourrait morceler les circonscriptions pour les diviser de nouveau à sa convenance. Quelle en serait la conséquence ? Si un parti le fait, l'autre parti le fera, et la conséquence sera qu'au lieu de laisser durant l'intervalle des années qui séparent les recensements, s'oublier les vexations et les mécontentements et s'adoucir tous les sentiments d'amertume produits par une législation de cette nature, on entretiendra entre les deux côtés de la Chambre, si l'on doit assister constamment à ces remaniements, un sentiment d'irritation et d'aigreur de nature à nous procurer relativement à cette matière un état de choses bien pire que celui qui ait jamais existé au Canada jusqu'à présent.

Rien ne pourrait être plus pernicieux.

La mesure de 1892 était en somme une mesure modérée. Nul membre de la droite n'osera, je crois, dire autre chose. Cette mesure a démontré que le gouvernement du jour était prêt à accepter des conseils modérés.

Rien ne m'empêche d'admettre qu'en tant que cette mesure-ci reconnaît l'établissement d'un tribunal impartial, elle constitue un pas dans la bonne direction. Mais tout en admettant cela, je regrette de voir que le tribunal n'est pas libre d'agir d'après cette mesure, et naturellement je ne puis manquer de constater les nombreuses cruautés et injustices qu'elle sanctionne.

En tant qu'elle reconnaît le principe d'un tribunal impartial elle constitue un pas dans la bonne direction. Mais tout ce qu'ont fait les membres des deux côtés de la Chambre qui ont poussé à la modération et qui ont provoqué ce progrès dans la bonne direction, sera perdu et détruit si le principe fondamental de cette mesure est accepté, c'est-à-dire si tout parti au pouvoir peut, chaque fois qu'il trouve que les circonscriptions électorales ne sont pas divisées d'une manière assez favorable pour l'accommoder, se mettre à l'œuvre pour changer les limites de ces circonscriptions quand et comme bon lui semble.

Je ne veux pas accaparer le temps de la Chambre, mais je signalerai que, tout en prétendant réformer par cette mesure les abus commis en 1881 et 1882, les membres de la droite portent atteinte à deux circonscriptions, savoir : les circonscriptions d'York-est et d'York-ouest, qui n'ont certainement pas été remaniées en 1882, et auxquelles, par conséquent, cette prétention ne peut s'appliquer.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : York-est l'a été.

M. McNEILL : Non, à ce que je sais.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il l'a été en partie.

M. McNEILL : York-ouest ne l'a pas été dans tous les cas, et l'on y porte atteinte de propos délibéré, bien que l'honorable ministre dise avoir seulement pour objet de réformer les abus commis en 1882.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si l'honorable député d'York-ouest désire voir laisser sa division électorale comme elle est, en plaçant dans Toronto ce qui appartient à Toronto, il paraissait convenable alors qu'on enlevait au comté certaine partie de son territoire——

M. WALLACE : Pourquoi n'a-t-on pas admis ce principe relativement à la ville d'Ottawa ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je m'adresse à mon honorable ami le député de Bruce-nord. Lorsque nous avons eu à opérer des changements quelconques relativement à tout comté, nous avons cru sage et juste de laisser aux juges le soin d'en décider en entier ; mais si l'on nous soumet une proposition plus juste, nous lui accorderons toute la considération voulue.

M. McNEILL : L'honorable ministre dit que lorsqu'il est nécessaire d'opérer un chengement relativement à un comté il est juste de laisser aux juges le soin d'en décider. Mais j'ai dit qu'il n'était pas nécessaire d'opérer un changement quelconque relativement à ce comté. L'honorable ministre s'est, de propos délibéré, attaqué à la circonscription électorale de l'honorable député d'York-ouest sans l'ombre d'une excuse que je puisse comprendre. Ce comté est maintenant ce qu'il a toujours été depuis 40 à 50 ans. Il se peut qu'à une époque ou à une autre on doive opérer un changement, mais l'honorable ministre doit indiquer quelque raison spéciale pour faire un changement à présent. C'est seulement grâce à quelque raison spéciale qu'il peut même prétendre justifier la seule présentation de la mesure. Quelle est la raison urgente justifiant de porter atteinte aux circonscriptions d'York-ouest et d'York-est ?

J'admets que la raison la plus urgente était de priver le pays des services de deux des plus utiles représentants de cette Chambre, et de les remplacer par des personnes qui voteraient pour exonérer le gouvernement dans l'administration en faveur du Yukon ou dans l'affaire du chemin de fer du Drummond, ou à empêcher l'enquête sur l'administration du Yukon. Voilà, je suppose, le motif de cette intervention. Puis, ces messieurs nous disent qu'ils ont promis de présenter une mesure de ce genre, et on nous a dit et répété que le peuple leur a demandé de présenter cette mesure, que le peuple favorise cette législation. Ces messieurs prétendront-ils avoir promis à leurs électeurs de présenter une semblable mesure à la veille plutôt qu'au lendemain du recensement ? Je ne le crois pas. Je ne crois pas que jamais pareille déclaration ait été faite. S'ils ont fait une promesse, ceux à qui ils s'adressaient ont compris que la chose aurait lieu en temps propice. Je désire faire remarquer à mon honorable ami que son projet originaire aurait enlevé leur qualité d'électeur à 35,000 ou 40,000 personnes des comtés d'York-est et ouest, en les réunissant à la cité de Toronto, alors que leur droit de suffrage ne leur aurait servi de rien et ne leur aurait pas permis de manifester leurs sympathies politiques. Je crois qu'à tout événement, une autre raison aurait dû porter un membre au moins de l'administration à protester et à refuser son consentement à une mesure semblable à l'heure actuelle. Je veux parler du ministre de la Justice. Je crois qu'il était loin d'être chevaleresque de sa part, pour ne pas dire plus, de permettre aujourd'hui la présentation d'une mesure destinée à réduire à néant l'homme qui le défit dans son comté, à armes égales, aux dernières élections.

Maintenant, je ferai allusion à l'attaque inattendue et, j'ose le dire, injustifiable dirigée contre moi l'autre jour par l'honorable ministre (M. Mulock) qui s'est chargé de cette mesure. Il est vrai de dire que pendant dix-sept années consécutives, j'ai eu l'honneur de faire partie de cette Chambre. Cela le chagrine beaucoup. Et il ne peut s'empêcher, en passant, de décocher un trait contre ce qu'il lui plaît d'appeler les " maîtres discours " que j'ai fait mettre dans les " Débats." Cette expression est peut-être singulière, mais quant à la moquerie, j'admets l'avoir méritée. Je n'ai ni l'espérance ni la prétention, M. l'Orateur, de rivaliser avec l'honorable ministre pour les périodes

gracieuses autant qu'éloquentes dont il charme nos oreilles et attendrit nos cœurs. Mais je me permettrai de dire—et en le disant j'espère ne pas enfreindre les convenances—que pendant ces dix-sept années, je ne me suis pas signalé dans cette Chambre par mon manque de courtoisie envers mes adversaires politiques. Et en dehors de cette enceinte.—au risque de manquer de générosité envers l'honorable ministre, je lui rappellerai que mon dernier discours public, avant la convocation des Chambres, fut prononcé quand je me rendis de Wiarton à Toronto, pour rendre un témoignage public, bien humble et bien insuffisant, à mon honorable ami pour le service que, dans mon opinion, il avait rendu à ce pays par l'adoption du timbre-poste à deux sous pous tous les pays de l'Empire.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami (M. McNeill me permettra-t-il ?——

M. McNEILL : Je suis certain que mon honorable ami ne désire pas m'interrompre. Je ne crois pas, cependant, M. l'Orateur, qu'il ait voulu commettre une injustice envers moi. C'est plutôt que la bienveillante courtoisie et le bon naturel dont il nous a donné de si nombreux, peut-être de trop nombreux, témoignages en cette Chambre, ont dû pour un moment céder le pas à ce délicat sentiment de la justice qui le caractérise et qui l'a induit, porté, forcé à présenter cette mesure, et l'a obligé à faire disparaître l'inégalité de la population, créée en 1882 dans le comté de Bruce, mais qui, au dire même de l'honorable ministre, a été effacée dans le cours ordinaire des événements en 1892. Ce sentiment de la justice l'a aussi contraint à considérer comme un gerrymander le fait de détacher de la circonscription nord de Bruce un village situé à cinq milles de distance, enclavé dans les limites de la circonscription ouest, par laquelle il fallait passer pour s'y rendre. C'est pourquoi je déclare ne pas croire l'honorable ministre animé du désir d'être injuste à mon égard. Je suppose que le même sentiment de la justice l'a porté à dire que j'aurais à faire de nécessité vertu, quand j'ai déclaré que je serais content de voir n'importe quel juge venir dans le comté de Bruce et décider si ce comté est équitablement divisé pour les fins des élections fédérales. L'honorable ministre connait mon attitude concernant cette question. Mais il peut y avoir des membres de cette Chambre qui l'ignorent. Je devrai donc implorer l'indulgence de la Chambre pendant que je lirai dans les comptes rendus officiels la description de l'attitude que j'ai prise sur ce sujet. Après avoir dit que si le soin de faire ces divisions était laissé aux députés des deux côtés de cette Chambre, nous ne pourrions jamais en arriver à une entente, un parti considérant comme juste une division que l'autre parti regarderait comme injuste, j'ai dit :

Je crois que ce qu'il nous faut, c'est un tribunal qui soit indépendant de la politique, un tribunal qui s'emparera de la question et la résoudra de façon à inspirer confiance dans sa décision, tant au public qu'aux membres de cette Chambre. Je n'étais pas présent quand l'honorable député d'Albert (M. Weldon) a discuté la question, mais il m'a raconté subséquemment ce qu'il en avait dit. J'ai eu avec lui un entretien au cours duquel je suggérai la nomination d'une commission composée de nos juges ; mais il combattit cette proposition par une objection très formidable, savoir : que nos juges ayant beaucoup à faire en matière de causes politiques, il était à craindre, si on leur en imposait davantage, quelque impartialité qu'ils apportassent à l'exercice de leurs fonctions, que leur dignité en souffrit aux yeux du public. C'est, à n'en pas douter, une sérieuse objection, mais je ne suis pas prêt à dire qu'elle soit suffisamment grave pour plus que contrebalancer les objections qu'on pourra faire valoir contre tout autre projet.

Johnson avait l'habitude de dire qu'on peut objecter au vide et au plein, mais que l'un ou l'autre doit être vrai. Il ne suffit pas d'objecter, il faut encore prouver qu'il y a de plus sérieuses objections à une proposition qu'à une autre. Mais si nous hésitons à nous en rapporter à nos juges, ou si nous craignons de les rabaisser, obtenons alors les services de juges d'une autre partie de l'empire qui ne seront pas l'objet du moindre soupçon dans l'esprit du peuple relativement à cette question.

Cependant, M. l'Orateur, l'honorable ministre, sachant que telle était l'attitude que j'avais prise, a cru qu'il était digne d'un adversaire loyal de me railler devant cette Chambre, et de dire que j'aurais à faire de nécessité vertu, quand je me déclarais prêt à accepter n'importe quel juge. Je crains que son sens de la justice ne soit pas apprécié favorablement par le peuple de ce pays.

Puis, l'honorable ministre m'a accusé d'avoir injustement remanié la division nord du comté de Bruce, en 1892, parce que j'ai alors demandé d'en détacher le village de Port-Elgin et de laisser ce village dans la circonscription électorale à laquelle il appartenait. L'honorable ministre a cette mesure sous sa charge, il est ministre de la Couronne et assume la responsabilité de cette mesure ; je désire lui demander si, comme ministre de la Couronne ayant charge de cette mesure mentionnée dans le discours du trône prononcé par Son Excellence à l'ouverture des Chambres, il est prêt à déclarer de son siège qu'il était injuste alors de détacher le village de Port-Elgin de la division nord du comté de Bruce et de la laisser dans la division ouest où il était situé.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : Si l'honorable député fait allusion à mon discours, je lui demanderai s'il pouvait être conséquent avec lui-même quand il demandait de ramener Port-Elgin dans le canton de Saugeen, parce qu'il était séparé de Bruce-nord par une partie de Saugeen, quand en même temps, il approuvait un état de choses semblable dans Bruce-nord, à savoir : la séparation de Flamborough-est et ouest de la partie sud de la circonscription électorale nord des comtés de Wentworth et Brant. Il y a là un manque de logique. Si l'honorable député avait été logique—c'est ce

que j'ai prétendu—il n'aurait ni approuvé ni permis un état de choses indentique dans l'autre division électorale.

M. McNEILL : Je demande à l'honorable ministre de répondre à ma question. Il prétend que j'ai injustement remanié la division nord de Bruce en demandant d'en détacher le village de Port-Elgin et de laisser ce village dans la division ouest à laquelle il appartient. Je ne parle pas de Wentworth ; nous nous occuperons de Wentworth en temps et lieu. Mais je m'occupe de l'accusation proférée contre moi dans le discours de l'honorable ministre. Il n'a pas parlé de Wentworth avant que je me lève pour donner des explications au sujet de Port-Elgin. Je lui demande—il est avocat et comprend bien la portée de ma question—s'il est prêt à déclarer qu'il était injuste d'enlever Port-Elgin à Bruce-nord, et de laisser ce village dans Bruce-ouest.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne crois pas qu'il ait enlevé Port-Elgin de Bruce-nord pour le mettre dans Bruce-ouest dans le dessein de rendre égale la population de ces comtés parce que——

M. McNEILL : Ce n'est pas répondre à ma question.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Eh bien ! que l'honorable monsieur termine son discours et je lui répondrai.

M. McNEILL : Pas du tout ; je demande à l'honorable ministre s'il osera se lever dans cette Chambre pour déclarer, sous sa responsabilité de ministre de la Couronne, qu'il considère injuste d'enlever Port-Elgin à Bruce-nord pour laisser ce village dans Bruce-ouest.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si l'honorable monsieur veut donner les raisons qu'il a pour en agir ainsi, je lui expliquerai ce que——

M. McNEILL : L'honorable ministre craint de répondre à ma question. Je vais lui donner une autre chance, peut-être sera-t-il plus courageux. L'honorable ministre est-il prêt à se lever de son siège et à dire qu'il n'était pas souverainement juste et convenable de détacher ce village de la circonscription nord ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si l'honorable monsieur me laisse finir ma phrase, je lui répondrai ensuite. Je crois qu'en 1882, il était injuste d'enlever le canton de Saugeen, qui comprend Port-Elgin, de la division de Bruce-nord. La population de Bruce-nord était déjà au-dessous de la moyenne, et, par le changement du canton de Saugeen, elle fut réduite de 20,000 à 18,000 âmes, augmentant ainsi la différence avec Bruce-ouest entre les deux divisions. Je crois que cela fut dit en Chambre à cette époque ; je crois que M. Blake accusa l'honorable député d'avoir été pour quelque chose dans ce changement—j'ignore s'il avait raison.

M. McNEILL : Cela est parfaitement vrai, je l'ai déclaré.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Alors l'honorable monsieur est responsable du gerrymander de Bruce-nord par l'acte de 1882, qui réduisit de 20,000 à 18,000 âmes la population de ce comté et augmenta l'inégalité de la population de Bruce-nord avec celle des comtés avoisinants. Je crois que le canton, la ville comprise, aurait dû faire partie de Bruce-nord. La différence subsista pendant dix années. L'honorable député ayant obtenu un siège au parlement en 1891, après que sa majorité fut tombée à 31, demanda instamment et obtint de ramener Port-Elgin dans Bruce-ouest. Je crois blâmable d'avoir détaché une partie d'une municipalité, comme Port-Elgin de Bruce-ouest.

Mais l'honorable monsieur sait aussi bien que moi que cela fut fait. Subséquemment, il y eut une proposition de l'honorable député de Brant-sud actuellement ministre des Douanes, pour faire passer tout le canton Saugeen, le village compris, dans Bruce-nord. Cela ne fut pas permis et ce fut la majorité de l'administration d'alors qui empêcha Saugeen, qui comprenat le village de Port-Elgin, d'être incorporé dans Bruce-nord. Une partie d'une municipalité n'aurait pas dû être détachée de cette manière d'un comté pour être incorporée dans Bruce-nord. Mais le parti de l'honorable monsieur a violé ce principe en maintes circonstances, principalement dans le cas de Wentworth-nord et Brant.

Dans Ontario-nord, ils détachèrent Scugog, et obligèrent ses habitants de traverser une autre division électorale pour exercer leur droit d'électeurs.

L'argument que j'invoque contre l'honorable monsieur est d'avoir obtenu le redressement de ces griefs dans Bruce-nord et de n'en pas avoir vu dans Wentworth-nord et Brant, ni dans Ontario-nord. Je prétends que s'il avait été mu par une conviction sincère, et des principes arrêtés, il aurait donné justice égale à ces autres divisions électorales, puisqu'il insistait pour l'obtenir pour sa propre division.

Quelques VOIX : Six heures.

M. McNEILL : Avant six heures, je désire dire à l'honorable ministre qu'il n'a pas cherché à répondre à la question que je lui posais. Je la répéterai ce soir pour voir s'il a trouvé plus de courage dans l'intervalle.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 139) concernant la Compagnie d'acier de la Nouvelle-Ecosse—à responsabilité limitée.—(M. Fraser, Guysborough.)

REPRESENTATION DANS LA CHAMBRE DES COMMUNES

M. McNEILL : M. l'Orateur, lors de la suspension de la séance, à six heures, je m'efforçais d'obtenir de mon honorable ami de l'autre côté de la Chambre (M. Mulock) une réponse à une question bien simple et bien directe. Je lui demandais s'il était prêt à se lever de son siège et, sous la responsabilité de ministre de la Couronne, à dire qu'il n'était pas souverainement juste et convenable d'avoir, en 1892, détaché le village de Port-Elgin de la division de Bruce-nord et d'avoir déclaré qu'il faisait partie de la division ouest du même comté dans laquelle il était situé. J'ai posé cette question à l'honorable ministre, je lui ai demandé d'y répondre, et je lui ai donné l'occasion de le faire. Il pouvait répondre en deux ou trois mots. L'honorable ministre a fait un discours. Je ne l'ai point interrompu dans son discours. Il n'a pas osé déclarer qu'il n'était pas souverainement juste et convenable de détacher le village de Port-Elgin de la division de Bruce-nord. Il n'a pas osé déclarer sous sa responsabilité de ministre qu'il n'était pas souverainement juste et convenable d'en agir ainsi, bien qu'il m'eût accusé d'avoir injustement remanié cette circonscription ou d'avoir été pour quelque chose dans cet injuste remaniement pour avoir demandé que Port Elgin fît partie de la circonscription dans laquelle il se trouve.

Je désire lui poser une autre question, parce qu'il semble y avoir confusion dans son esprit ou dans le mien. Je veux lui demander s'il retire son accusation, s'il prétend encore que je suis coupable d'avoir participé à un remaniement injuste pour avoir demandé ce changement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je préférerais que l'honorable monsieur fît son propre discours, mais puisqu'il désire connaître ma manière de voir, je vais me rendre à son désir. Je suis d'avis qu'aucune circonscription électorale ne devrait être morcelée, qu'aucune partie d'une autre circonscription ne devrait être enclavée dans la première, mais que toutes les parties d'une même division électorale devraient se toucher. C'est là ma manière de voir, et je crois que l'honorable monsieur aurait pu se justifier complètement d'avoir détaché Port-Elgin de Bruce-nord, s'il avait, en même temps, exigé l'application du même principe pour ramener dans d'autres circonscriptions le territoire qui en avait été détaché en violation de ce principe. Je me plains de son inconséquence parce que, quand un abus lui a été dommageable, il l'a fait redresser, il ne voyait plus d'abus, quand ce dernier était dommageable au parti libéral ; et, de cette façon, il a appuyé une mesure qui redressait les griefs dont il avait à se plaindre, mais qui en même temps causait un tort au parti libéral comme dans le cas de Wentwort-nord et Brant.

M. McNEILL : L'honorable ministre retire l'accusation de remaniement injuste. Que cela soit bien compris. L'honorable ministre a complètement changé de terrain.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non.

M. McNEILL : Il retire l'accusation de gerrymander et prétend maintenant que je me suis rendu coupable d'inconséquence. Je désire que la Chambre et le pays comprennent bien que l'honorable ministre, après m'avoir, de son siège, en cette Chambre, accusé d'avoir injustement remanié la division nord de Bruce en 1892....

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Et en 1882.

M. McNEILL : Je ne parle pas de 1882. L'honorable ministre ne devrait pas m'interrompre ainsi. Il est depuis trop longtemps au courant des usages parlementaires pour ignorer que son interruption n'est pas de mise. L'honorable ministre après m'avoir accusé d'avoir injustement remanié la circonscription électorale, en 1892, retire maintenant cette accusation.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne la retire pas.

M. McNEILL : Il ne la retire pas ? Il dit que j'ai corrigé alors ce qui n'était pas bien.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si l'honorable monsieur——

M. McNEILL : Je ne permettrai pas à l'honorable ministre de m'interrompre ; je lui ai donné toute la latitude possible. Il a fait ses discours sans être interrompu. Il a clairement déclaré que j'avais redressé un grief ; et, malgré cette déclaration, il n'est pas prêt à dire qu'il retire l'accusation de remaniement injuste. Peut-il prétendre qu'en redressant un grief, je me suis rendu coupable de gerrymander ?

L'honorable ministre ne peut pas ainsi en imposer au sens commun de cette Chambre et du pays. Il demeure acquis que l'honorable ministre a porté contre moi une accusation qu'il est incapable de prouver et qu'il est virtuellement forcé de retirer. Incapable de prouver que j'ai fait une action inconvenante et indigne, il dit, présentement, qu'en agissant comme je l'ai fait, je redressais un grief.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pour en causer un autre en même temps.

M. McNEILL : L'honorable ministre dit que je commettais une injustice dans Bruce.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Dans Wentworth-nord.

M. McNEILL : Il y avait un grief dans Bruce-nord quand j'en ai fait détacher le village de Port-Elgin. Je crois qu'il n'est pas digne pour l'honorable ministre, quand son

attention est attirée sur une erreur commise envers un collègue qui a siégé avec lui dans cette Chambre pendant dix-sept années, de refuser de se lever pour dire : j'étais dans l'erreur, je suis chagrin de m'être trompé ; je regrette d'avoir porté cette accusation ; j'admets que l'honorable monsieur redressait un grief, et je retire l'accusation. Il ne veut pas le dire, mais il l'admet en pratique.

L'honorable ministre sait parfaitement bien qu'il ne peut se permettre de dire dans cette Chambre qu'il n'était pas alors souverainement juste et convenable d'enlever le village de Port-Elgin à la division de Port-Bruce, parce que ce serait dire qu'il eût approuvé le fait de laisser le village de Port Elgin dans la division nord, alors que son propre collègue, le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) disait qu'en agir ainsi c'était donner la plus grande preuve de l'iniquité du remaniement. En 1892, quand cette question fut soulevée devant cette Chambre, le ministre du Commerce déclara que c'était un remaniement inique que de laisser le village de Port-Elgin dans la division nord de Bruce. J'aimerais à savoir ce qu'aurait dit l'honorable ministre si le vilage de Port-Elgin n'eût donné une majorité de 88 voix. J'ose dire que l'honorable ministre (M. Mulock) et ceux qui siègent à ses côtés auraient cité ce fait comme l'exemple le plus frappant de gerrymander dans tout le Canada ; et l'honorable ministre aurait fait retentir de ses dénonciations du gerrymander qu'on perpétrait et qu'on perpétuait dans la division nord de Bruce, parce que le village de Port-Elgin en faisait partie. Mais parce que ce village donne une majorité en faveur du parti de la réforme, et augmente, par conséquent, les chances du candidat de ce parti dans la division nord de Bruce. l'honorable ministre me reproche de n'avoir pas laissé le village de Port-Elgin dans la division nord de Bruce.

M. TOLMIE : L'honorable député de Bruce-nord (M. McNeill) me permettra-t-il de lui poser une question ? Si l'on peut vous prouver que la division ouest de Bruce a 2,000 de population de plus que la division nord, auriez-vous objection à remettre Port-Elgin dans votre comté ?

M. McNEILL : Bien certainement je m'opposerais à égaliser la population en allant dans un autre comté choisir un village éloigné de cinq milles.

M. TOLMIE : Pourquoi n'avez-vous pas soulevé cette objection auparavant ?

M. McNEILL : Je n'étais pas dans la Chambre lorsque cela fut fait en 1882.

M. TOLMIE : Oh ! vous n'y étiez pas.

M. McNEILL : Non, et je ne pouvais soulever l'objection. La question de l'honorable monsieur (M. Tolmie) est un bon exemple de l'opinion qu'ont ses amis dans cette Chambre sur cette question. L'honorable monsieur (M. Tolmie) croit qu'il est parfaitement juste d'aller jusqu'à cinq milles dans un autre comté pour y choisir un village, afin d'équilibrer la population et donner une majorité au candidat réformiste.

M. LANDERKIN : L'honorable monsieur (M. McNeill) me permettra-t-il de faire une question ?

M. McNEILL : J'ai la parole maintenant, et l'honorable monsieur pourra me poser la question plus tard.

M. LANDERKIN : Je veux demander——

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre.

M. McNEILL : Je ne veux pas être interrompu comme cela tout le temps. Je dois demander excuse à la Chambre d'occuper son temps aussi longtemps que cela pour une simple affaire personnelle.

Quelques VOIX : Non.

M. McNEILL : Je ne me plains pas seulement de l'honorable monsieur (M. Mulock) qui m'a accusé d'avoir morcelé la division à cette époque—accusation qu'il est maintenant obligé de retirer ; et il a eu peur de se lever en Chambre et dire que ce que j'ai fait à cette époque était rien moins qu'éminemment juste et raisonnable—non seulement je me plains de ce que l'honorable monsieur (M. Mulock) a dit, que j'avais non seulement morcelé la division, mais que je l'ai fait d'une manière hypocrite, et j'ai beaucoup plus d'objection contre cette dernière assertion que contre l'autre d'avoir morcelé la division, quelque grave que soit cette première accusation. Voici ce que l'honorable monsieur (M. Mulock) dit de moi :

Il craignait de hasarder de nouveau le combat avec cette majorité de 30 seulement, et il fallait faire quelque autre chose, Saugeen ne pouvait pas être détaché, mais il y avait une municipalité qui s'était montrée mal disposée à l'égard de l'honorable député. Le petit bourg de Port Elgin avait donné une majorité de 88 contre mon honorable ami en 1891. Or, en détachant d'une façon ou d'une autre Port-Elgin de Bruce-nord, ce pouvait être encore une fois le salut de l'honorable député. Donc, en 1892, il allégua pour la première fois l'importance d'égaliser la population, et à cette fin il détacha le petit village de Port-Elgin de Bruce-nord pour le rejeter dans Bruce-ouest, parce qu'à cette époque, Bruce-nord était devenu un peu plus populeux que Bruce-ouest.

Voilà non seulement l'imputation, mais l'accusation formelle portée par l'honorable monsieur (M. Mulock) que lorsque j'ai demandé de laisser le village de Port-Elgin dans le comté auquel il appartenait, j'ai prétendu que j'agissais ainsi simplement afin d'égaliser la population. Quels sont les faits ? Je demanderai l'indulgence de la Chambre pendant que je lirai ce que j'ai dit à cette époque, et la Chambre pourra alors juger entre l'honorable monsieur (M. Mulock) et moi :

Avant de passer à une autre question, je désire dire un mot de ce village de Port-Elgin, dont nous

avons tant entendu parler, et que l'honorable député de Huron (M. McMillan) prétend avoir été maltraité. Nous avons ici une autre preuve de la difficulté qu'éprouvent les gens imbus de l'esprit de parti a se former une opinion impartiale sur une question politique. Voici quels sont les faits : Port-Elgin est dans le canton de Saugeen, et à plusieurs milles de la division nord de Bruce ; il est entièrement entouré de circonscriptions étrangères, et la division-nord de Bruce est la plus populeuse des deux. J'admets volontiers et je n'ai jamais eu intention de le cacher, que je suis très heureux de me débarrasser de Port-Elgin, vu, surtout qu'il donne une majorité contre moi."

Etait-ce là prétendre que je faisais cela simplement pour égaliser la population, ou bien n'était-ce pas exprimer franchement mes opinions à la Chambre :

Je demande au chef de l'opposition, qui est un homme impartial, s'il est juste que je sois obligé de faire 5 milles en dehors de ma circonscription, dans un territoire étranger, pour prendre une paroisse qui appartient à l'honorable député de Bruce-nord, et qui donne une majorité de 88 contre moi. Cela n'est pas juste et ceux qui demandent que Port-Elgin reste dans Bruce-nord, parlent en faveur d'un *gerrymander*.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Lisez la ligne suivante :

M. McNEILL : Je vais la lire.

M. LAURIER : Effaçons tous les défauts de l'acte de 1882.

M. McNEIL : Nous le ferons petit à petit.

Voilà la déclaration que j'ai faite en Chambre à cette époque. L'honorable monsieur (M. Mulock) m'a accusé d'avoir prétendu ici que j'avais demandé d'enlever le village de Port-Elgin de la division nord de Bruce, simplement pour le motif d'égaliser la population. L'honorable monsieur (M. Mulock) croit-il que c'est juste ? L'honorable monsieur (M. Mulock) croit-il que c'est digne ? L'honorable monsieur croit-il que c'est une chose juste de sa part de rendre un collègue odieux à la Chambre et au pays dans des circonstances pareilles ? Voilà la déclaration que j'ai faite en Chambre et voilà la déclaration de l'honorable monsieur (M. Mulock) et je laisserai à la Chambre et au pays de décider quelle est la déclaration généreuse et quelle est celle de mauvaise foi. L'honorable monsieur (M. Mulock) a parlé de Wentwoth dans cette occasion. Quant à Wentworth, lorsque l'honorable monsieur dit que la redistribution de ce comté allait de pair avec le fait de laisser le village de Port-Elgin dans la division ouest de Bruce, il fait une déclaration qui n'est pas conforme aux faits. Il n'y eut aucune solution de continuité de la division dans le cas de Wentworth. Il est bien vrai, d'après ce que je comprends, qu'on était obligé de faire un détour pour se rendre d'une partie du comté à l'autre ; mais il n'y avait aucune solution de continuité. Dans le cas de Port-Elgin, il y a une solution de continuité absolue. Il est entièrement entouré par un territoire étranger, et il est impossible d'arriver au village sans passer à travers un territoire qui n'appartient pas du tout à la division. Par conséquent les deux cas ne sont pas semblables. Je ne suis pas prêt à dire qu'il n'y a aucune tache dans l'acte de 1882, mais je dis que l'acte de 1882 était en somme une mesure modérée et un grand pas en avant. Et comme tel je l'ai appuyé. Je ne crois pas qu'aucun député qui était dans cette Chambre alors et dont l'opinion vaut quelque chose ne nie que ce ne fût une mesure modérée.

L'honorable monsieur parle de l'acte de 1882. Il dit qu'il y a eu un terrible "gerrymander" dans le comté de Bruce en 1882. Eh bien ! je désirerais beaucoup que l'honorable monsieur s'efforçat, lorsqu'il dit quelque chose en Chambre, d'être un peu plus fidèle quant aux faits. L'honorable monsieur nous a dit qu'en 1881, la circonscription nord de Bruce avait une population de 20,700 en chiffres ronds, et que le canton méridional était celui de Saugeen. L'honorable monsieur fait erreur. J'ai attiré son attention sur le fait alors, mais il paraissait si désireux de me trouver en faute ainsi que le parti conservateur, qu'il n'a pas voulu accepter la correction que j'ai faite alors. La population de Bruce-nord n'était pas de 20,700 ou à peu près, mais elle atteignait presque 25,000 en 1881 ; et en disant que le canton de Saugeen était le canton méridional de la circonscription, l'honorable monsieur se trompait entièrement. Le canton de Bruce était le canton méridional. Or, voici ce qui en était au sujet du comté de Bruce à cette époque. Il se composait de deux circonscriptions : et parce que la province de l'Ontario avait augmenté en population et avait droit à un nombre additionnel de représentants, le comté de Bruce dont la population s'était accrue plus que celle de tout autre comté de l'Ontario, avait droit à un de ces représentants additionnels.

Pour cette raison, il a fallu faire trois circonscriptions avec les deux, et pour y arriver il devint nécessaire de prendre une partie de chacune des autres circonscriptions pour en former une troisième. L'honorable monsieur a complètement induit la Chambre en erreur—je ne veux pas dire qu'il l'a fait volontairement—quant à l'état de choses à cette époque. Il a porté la Chambre à croire que sans faire aucun changement dans l'ancienne circonscription nord de Bruce, la population eût été équitablement divisée, bien que, ainsi que je l'ai signalé, la population de Bruce-nord ne fût pas comme il le supposait de 20,700, mais de près de 25,000. Or, lorsqu'il s'agit de diviser les deux circonscriptions, on se demanda comment se ferait la division. Je ne nie pas un instant qu'il eût été convenable de diviser le comté à cette époque en trois circonscriptions électorales, et d'avoir laissé le canton de Saugeen dans la circonscription nord de Bruce, et en agissant ainsi vous auriez à cette époque mieux égalisé la population qu'elle ne l'a été par la division qu'on a faite ; et il est très raisonnable de prétendre—je n'ai rien à dire contre cela—que le canton de Saugeen aurait dû être laissé dans la circonscription nord.

Je désire dire, vu que l'honorable monsieur m'a posé cette question, que j'y ai répondu à cette époque ; mais je désire répéter, de mon siège, que je suis un de ceux qui sont responsables d'avoir conseillé de ne pas laisser le canton de Saugeen dans la circonscription nord dans ce temps-là, mais qu'il devait être placé dans la circonscription ouest. Je désire dire, de plus, qu'en faisant cette recommandation, j'ai été en partie poussé par des considérations de parti. Tant que ces questions sont laissées aux mains des deux partis, chaque parti politique sera influencé plus ou moins par des considérations politiques, et si deux divisions possibles, deux divisions assez équitables peuvent se faire, le parti au pouvoir choisira toujours la division qui servira le mieux ses intérêts de parti, et si, en agissant ainsi il ne fait rien d'injuste, il a droit de le faire, tant que cela est laissé entre les mains des partis. Je ne crois pas du tout qu'on doive laisser cela entre les mains des partis. Je crois qu'on devrait lui enlever cela ; je l'ai toujours dit depuis que j'ai l'honneur d'avoir un siège dans cette Chambre ; mais je dis que tous ceux qui connaissaient la condition des choses dans le comté de Bruce alors, savaient que si le canton de Saugeen avait été laissé dans la circonscription nord, bien que cela eût égalisé la population pour le moment, il aurait fallu faire une autre division du comté au prochain recensement, et je crois qu'il est juste de dire que ces choses devraient se faire le plus rarement possible, et non pas aussi souvent que possible. La partie nord du comté augmentait rapidement en population, et chacun savait que si on l'égalisait à ce moment-là, elle ne pouvait se continuer ; et qu'a prouvé le résultat ? Etait-ce ou non une juste prétention ? Le résultat a prouvé qu'au recensement qui a immédiatement suivi, la circonscription nord, dont on avait enlevé le canton de Saugeen, était la circonscription la plus populeuse des deux. Elle avait aumenté de plus de 18,000 à plus de 22,000, tandis que la circonscription ouest avait diminué de plus de 24,000 à plus de 20,000. Par conséquent, le résultat a prouvé que la prétention exprimée à cette époque était juste, et que la division du comté faite alors était une division équitable, en ce qui concernait la distribution de la population.

L'honorable monsieur veut avoir l'œil sur le comté de Bruce dans son présent projet de loi. Il a compris ce comté, bien que ce ne soit aucun de ceux dont les circonscriptions se trouvent en dehors des lignes de comté. Elles sont dans les lignes de comté, mais l'honorable monsieur l'a compris afin d'avoir une occasion de changer les divisions de comté. Je ne sais pas s'il a eu ou non quelque chose à faire avec la soumission de la question aux juges, mais à tout événement, cela a été laissé à trois juges de la cour Suprême de l'Ontario, et, pour ma part, je suis pleinement satisfait que la question soit soumise à des hommes indépendants, quels qu'ils soient, et nous ne pouvons trouver d'hommes plus indépendants que les juges. Après ce qui s'est passé dans cette Chambre, je préférerais, pour ma part, que la chose fût laissée à trois homme indépendants et qu'ils aient l'occasion de décider si la division que l'on fait aujourd'hui dans le comté de Bruce est juste ou injuste pour les élections à cette Chambre. Autant que je peux en juger, il n'est pas possible de faire une division plus juste. Autant que je peux en juger, soit sous le rapport de la distribution géographique, soit sous le rapport de la conformation du comté et de son état compacte, ou de sa population, vous ne pouvez faire une distribution meilleure ou plus juste que celle qui existe aujourd'hui. L'honorable monsieur semble croire que parce que l'ancienne circonscription nord de Bruce était plus fortement réformiste que la nouvelle, après la formation d'une troisième circonscription dans ce comté, c'est une preuve qu'on a commis une injustice. Et mon honorable ami de Grey-nord (M. Paterson) a dit l'autre jour que mon adversaire, M. Gillies, avait été sacrifié par ce changement. Or, mon honorable ami sait parfaitement que le résultat du changement a été celui-ci ; qu'à l'élection suivante, deux libéraux ont été élus et un conservateur, dans le comté, et il sait aussi que la circonscription ouest de Bruce était à la disposition de M. Gillies, s'il avait voulu la prendre, et si ses amis eussent désiré qu'il la prît. La circonscription ouest de Bruce était là, deux de ses plus forts cantons s'y trouvaient, et si mon honorable ami avait eu tellement souci du sort de M. Gillies, pourquoi ne s'est-il pas efforcé d'obtenir la nomination de M. Gillies dans la circonscription ouest, où il eût été certain de son élection ? Mais le plan de mon honorable ami était différent. C'était de renforcer, si possible, la nouvelle circonscription nord de Bruce, d'essayer de la rendre aussi libérale que possible, et au lieu d'user de son influence pour obtenir la nomination d'un gentleman dont il a si vivement déploré la défaite l'autre soir, au lieu d'essayer de faire nommer ce gentleman dans la circonscription où il eût été certain d'être élu, il a essayé d'augmenter les chances du candidat libéral dans la circonscription nord en y ajoutant le village de Port-Elgin. Si la sympathie de mon honorable ami eût été aussi sincère que sa voix était forte et pathétique, il se serait efforcé de trouver un siège pour M. Gillies dans la circonscription ouest de Bruce.

L'honorable monsieur a parlé du résultat des diverses élections dans la circonscription nord de Bruce. Je ne vais pas fatiguer la Chambre en relevant en détail tout ce que l'honorable monsieur a dit. Mais je peux dire simplement ceci quant à la première élection : L'honorable monsieur a dit que si le canton de Saugeen avait été dans la circonscription nord de Bruce, ma majorité eût complètement disparu. Il a dit que le canton de Bruce avait donné une majorité

de 101 et que ma majorité avait été de 88. C'est-à-dire qu'il y aurait eu une majorité de 13, qui, disait-il, était presque égale à la majorité que j'ai obtenue. Cela montre simplement jusqu'à quel point les sentiments de parti de mon honorable ami peuvent l'emporter lorsqu'il a dit réellement dans cette Chambre que 13 sont presque égaux à 88. Quant à l'élection de 1891, je crois qu'il eût été peut-être juste de sa part de dire aux députés qui n'étaient pas dans cette Chambre alors, un fait qu'il connaissait très bien, savoir, que vers le milieu de la campagne électorale, j'eus un accident qui faillit devenir fatal et que ses amis ont parcouru le comté en disant qu'il était inutile de voter pour McNeill parce qu'il se mourait. L'honorable monsieur sait parfaitement que j'ai eu un accident. Tous ceux qui étaient dans cette Chambre à cette époque le savaient, parce que, malheureusement, j'ai dû me servir de béquilles durant toute cette longue session qui dura six mois. Mon honorable ami qui siège en arrière du directeur général des Postes n'était pas ici à cette session-là, mais le directeur général des Postes y était.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : Je n'en connais réellement rien.

M. McNEILL : Mon honorable ami ne se le rappelle peut-être pas, mais c'est un fait néanmoins, que j'ai marché avec des béquilles, pendant toute cette session de six mois, malheureusement mon honorable ami ne l'a pas remarqué. Je dirai aussi à mon honorable ami qui, peut-être, ne connaît pas ce fait, que ses amis m'ont signifié une contestation d'élection, le jour même où je quittais mon lit. Relativement à cette élection, je peux dire quelque chose que l'honorable monsieur ne sait pas, et c'est que pour des raisons de famille, que je ne mentionnerai pas ; j'ai été tout à fait incapable de m'occuper de la revision des listes électorales dans cette occasion. Je croyais qu'il y aurait une autre revision des listes, et j'ai cru de mon devoir d'écrire à sir John Macdonald que je considérais tout à fait impossible, dans les circonstances, de remporter la circonscription nord. Néanmoins, en dépit du fait que mes adversaires politiques prétendaient avoir une majorité de 300 sur les listes, je fus élu, et malgré le fait que je ne pouvais pas prendre part à la lutte, pour les motifs que j'ai cités. Ainsi, je ne crois pas que l'honorable monsieur puisse tirer grand'chose du fait que ma majorité a été réduite dans cette occasion. Puis, l'honorable monsieur a parlé de la dernière élection à laquelle j'étais candidat. Il n'a pas dit à la Chambre comme naïvement je crois qu'il aurait dû le faire qu'il y avait trois candidats sur les rangs, et que le troisième candidat a recueilli environ mille voix. C'était un Patron et un P. P. A. et un McCarthyiste, que sais-je encore, mais il m'enleva un grand nombre de mes électeurs en tous cas ; et je ne crois pas que je n'irais pas trop loin si je disais que l'opinion des mieux informés, dans la circonscription était que si ce gentleman n'avait pas été mis et maintenu sur les rangs, il n'y aurait pas eu de contestation dans Bruce-nord dans cette occasion. En voilà assez sur ce que l'honorable monsieur a dit au sujet des élections.

Je demande pardon à la Chambre de l'avoir occupée si longtemps d'affaires purement personnelles. Je ne ferai que répéter ce que j'ai dit auparavant, que je m'oppose à ce bill parce que c'est une innovation qu'aucun précédent ne justifie, et que, à mon avis, il donnera lieu à la confusion et fera le plus grand tort au pays, s'il devient loi. Je crois que l'honorable monsieur n'a pas donné des raisons suffisantes pour faire accepter par la Chambre, le bill dont il est chargé. Mon honorable ami de Bothwell (M. Clancy) a démontré de la manière la plus formelle, hier soir, que les griefs dont l'honorable monsieur se plaint, auxquels il veut remédier par le présent bill, s'ils ont jamais existé, n'existent certainement pas aujourd'hui. Ainsi, il ne reste aucune excuse à l'honorable monsieur pour présenter cette mesure à une époque si peu convenable.

M. PETER MACDONALD (Huron-est) : Je me lève pour prendre part à cette discussion avec des sentiments mêlés de regret et de plaisir—de regret, parce que l'occasion d'abroger la loi de redistribution de 1882 ne s'est pas présentée plus tôt, de plaisir, parce que ce temps est arrivé et nous sommes en état de faire disparaître ce que je considère être une des lois les plus iniques que le parlement du Canada ait jamais adoptée. Elle a été mise dans le livre des lois dans le but et le dessein de faire gagner dans le pays un avantage indu au parti alors au pouvoir à grands sons de trompettes. Il créa en 1879 la politique nationale, qui devait être la panacée pour tous les maux du pays. Le pays devint plus prospère en 1880 et 1881. Mais à la veille des élections qui eurent lieu en 1882, ce même parti qui se vantait tant de la politique nationale, eut peur de faire face aux électeurs du pays sur les seuls mérites et les vertus de cette politique. Il se réunit en conclave solennel—son chef en tête,—l'habile chef qu'il avait alors, et il inventa le bill de redistribution ou de "gerrymander" pour couper, tailler et former en grotesques figures les comtés de la province de l'Ontario, afin de permettre au parti conservateur de faire entrer en Chambre de par la loi des partisans du gouvernement d'alors. On nous a dit, hier, que le ministre des Douanes avait deux hommes qui l'aidaient à préparer le bill actuellement devant la Chambre. Il n'avait pas besoin d'aide parce que les principes sur lesquels s'appuie ce bill sont bien simples. Nous faisons justement ce que nous avons dit que nous ferions si nous arrivions au pouvoir. Nous nous somes opposés au morcellement des comtés

en 1882. Nous nous y sommes opposés en 1872, et sir John Macdonald et tout le parti conservateur ont admis avec le parti libéral, cette année-là, que le morcellement des lignes de comté était contraire aux principes sains dans cette affaire. Sir John Macdonald dans un discours qu'il fit lorsqu'il présenta le bill de redistribution de 1872, signala cela avec énergie et déclara qu'ils 'opposait à briser les lignes de comté dans le but de former de nouvelles circonscriptions électorales. Il présenta plusieurs solides arguments en faveur de la position qu'il prenait dans cette occasion. Chaque conservateur qui appuya sir John Macdonald dans le temps et qui exprima son opinion, se déclara en faveur des opinions de son chef sur ce sujet. Et l'honorable Edward Blake, parlant au nom du parti libéral dans le temps, déclara qu'il partageait des opinions exprimées par sir John Macdonald sur ce sujet. Les deux partis ont admis que même les considérations de population étaient secondaires, et qu'autant que possible, on devrait maintenir les bornes de comté. Or, en 1882, lorsque le parti conservateur se fut mis en tête de morceler les comtés, les principes soutenus en 1872 furent violés d'une manière insigne. Le chef de parti était le même qu'en 1872, et un grand nombre de ses partisans étaient les mêmes. Et le principe n'avait pas changé.

Si le principe était bon en 1872, il ne l'était pas moins en 1882. A cette dernière époque, les libéraux ont combattu la redistribution avec toute l'habileté et l'énergie qui les caractérisent quand ils luttent pour les bonnes lois. Ils ont déclaré que s'ils en avaient jamais l'occasion, que si le peuple les portait au pouvoir, ils se feraient un devoir sacré de rappeler cette loi, de faire disparaître ce mal, dans toute la mesure du possible. Voilà ce qu'ils n'ont cessé de répéter au peuple depuis 1882. Dans toutes les assemblées publiques, ils n'ont cessé de protester contre l'injustice de la loi qui ne défigurait pas moins de cinquante comtés, dans l'intérêt du parti au pouvoir, sous le prétexte aussi visible que menteur, de donner au peuple six nouveaux députés et d'égaliser le chiffre de la population. M. l'Orateur, vous savez aussi bien que moi, aussi bien que ces honorables députés qui se sont occupés de la question, que la loi de 1882 n'avait pas pour effet d'égaliser le chiffre de la population même, la population se trouvait mieux répartie avant qu'on touchât aux bornes des comtés. Mon honorable ami de Toronto-est, M. Ross Robertson, a dit, hier soir, que le parti libéral avait tout à fait abandonné le principe de la représentation d'après la population. Je suis convaincu que l'honorable député ne sait pas le chiffre de la population des différentes divisions électorales ; s'il le savait, il en serait venu à la conclusion que, sous l'empire de la loi de 1882, la différence entre les plus grandes et les plus petites de ces divisions était plus considérable qu'elle ne l'avait jamais été.

J'ai dit que les conservateurs avaient eu pour but de se faire, au moyen de ce bill, du capital politique. Un de leurs adeptes les plus distingués, et qui, en 1882, occupait dans leur parti une position des plus élevée, qui, pendant 20 ans, n'a pas eu son égal parmi eux, et qui est resté avec eux, par la suite, pendant des années, a dit en cette Chambre de manière à être très bien entendu par moi, comme par tous ceux qui y étaient alors, que ce que lui et d'autres députés du parti conservateur avaient contribué à faire, en 1882, c'était une grosse bévue. Voilà ce qu'il a dit, après dix ans d'expérience de cette loi, et en envisageant la question au point de vue politique. Il y a lieu d'attacher énormément d'importance à pareil aveu qu'un homme de cette valeur croit devoir faire devant le pays tout entier, et en plein parlement du Canada. Je puis prouver que l'action du parti s'est manifestée, dans toute cette affaire. Au lieu de préposer, comme on a dit à tort, que le ministre des Douanes l'avait fait, deux hommes, à la préparation de ce bill, le chef du parti conservateur y a préposé le parti tout entier. Que le député d'York-ouest, (M. Wallace) hoche la tête tant qu'il voudra ; je sais ce dont je parle, et je vais lui citer un exemple capable de le convaincre, aussi bien que tous ceux qui sont accessibles à la conviction qu'il s'est envoyé, des différentes divisions électorales, des instructions afin d'aider à sir John Macdonald à préparer le bill qui fut présenté à la Chambre, en 1882.

M. WALLLACE : L'honorable député a dit : " tout le parti conservateur " ; j'appartenais à ce parti, j'étais même député au parlement, et cependant, je n'ai pas été consulté.

M. McDONALD : J'ai voulu parler de ceux qu'on avait crus dignes de l'être, et s'il n'a pas été de ceux-là, il n'a pas à m'en blâmer. Quand le bill a subi sa première lecture, mon comté était divisé en trois parties : le sud, le centre et le nord, où il y avait des groupes de cantons. Les conservateurs du comté de Huron s'aperçurent que le remaniement de ce comté qui donnait une majorité d'au delà de 800, ne serait pas, de la sorte, satisfaisant, car il leur fallait obtenir deux sièges sur trois ; les meneurs du parti inondèrent le comté de circulaires invitant leurs amis à une grande convention qui eut lieu à Wingham, en avril 1882, et où fut décrétée la division du comté en trois parties, savoir : le sud, l'est et l'ouest, c'est-à-dire tout le contraire de ce que comportait le bill. Quel était l'état des choses quand eut lieu cette division ? Se basant sur les rapports de l'élection de 1878, leur unique source de renseignements, ils ont fait donner à Huron-est, que je représente aujourd'hui, une majorité conserva-

trice de 89 voix, et à Huron-ouest, qui a, aujourd'hui, pour député, M. Holmes, une majorité conservatrice de 105, et les grits que l'on avait parqués dans la division sud eurent une majorité d'au delà de 800. Ainsi, on a trouvé le moyen de faire élire deux députés conservateurs par un comté en grande partie libéral. Mais quelles raisons ont-ils données pour cela ? Middlesex-nord n'a donné, en 1878, qu'une majorité de 8 voix à Tim Coughlin, il faut lui porter secours. Voici maintenant Huron-sud avec une majorité libérale de 800, et la ville d'Exeter avec une majorité conservatrice de 115, d'après les derniers rapports ; nous allons transporter Exeter à une distance de 15 milles et le réunir à Middlesex-nord, et ainsi, Tim Coughlin soulagé, s'en revint, en 1882, avec une majorité de 109, au lieu de 8 qu'il avait auparavant.

Venons maintenant à Perth, le comté voisin, où l'on pratique la redistribution. Mon honorable ami d'York-ouest (M. Wallace) en a parlé, comme il a parlé de M. Trow, qui l'a représenté. Je veux faire voir combien l'honorable député avait tort de dire, hier soir, que M. Trow devait sa défaite à ses propres amis. M. Trow a représenté Perth-sud pendant des années. Les conservateurs ont dit : Si nous pouvons nous emparer de Easthope-sud, qui, en 1878, a donné à M. Trow une majorité de 193, et l'ajouter au canton d'Osborne, un des cantons du comté de Huron, qui, en 1882, a donné contre M. Trow, une majorité de 60, nous sommes assurés de sa défaite. Qu'est-il arrivé ? M. Trow s'est présenté dans Perth-sud, en 1882, et y a été élu par une plus grande majorité qu'auparavant. C'est alors que j'entends la gauche s'écrier : mais ne voyez-vous pas que l'acte de redistribution n'a rien fait à M. Trow, et que par conséquent, il était inoffensif ?

Est-ce là raisonner ? La soustraction de 193 votes libéraux, et l'addition de 60 votes conservateurs étaient-elles bien de nature à aider M. Trow ? Je ne suis pas prêt à le croire. Son succès est dû à sa popularité, à la politique qu'il a prêchée, mais surtout au dégoût que la redistribution avait causé aux conservateurs mêmes, jusqu'au point de les faire s'abstenir de voter, ou de les faire voter en faveur du candidat libéral. Après cela, ils se sont reportés sur Perth-nord et ont dit : la mojorité de M. Hesson y diminue constamment, il sera défait si on ne lui vient pas en aide ; or, comment l'aiderons-nous ? Nous allons le débarrasser de Easthope-nord, qui, à l'élection précédente, a donné au candidat libéral pas moins de 309 voix de majorité, et nous allons mettre Easthope-nord dans Oxford-nord. Mais Oxford-nord, en 1878, a donné à M. Thomas Oliver, une majorité de 903 voix ; on a donc enlevé de Perth-sud 193 votes, pour y assurer l'élection suivante de M. Oliver, puis on en a enlevé 309 à Perth-nord, pour les donner à M. Oliver, qui s'est trouvé par là, assuré de 503 votes. Puis on a dit à M. Hesson : "Main-

tenant, votre élection est tout à fait assurée. Nous vous avons enlevé 303 votes qui se sont enregistrés contre vous dans la dernière élection, vous pouvez supporter, sans danger, quelques petites pertes au nord du comté de Perth. Mais savez-vous que le comté de Wellington-nord n'est pas bien sûr ? Puisqu'on vous a enlevé 303 votes libéraux, permettez-nous, en retour, de donner à M. McMullen, avec de canton de Wallace, 68 votes conservateurs. Et l'on a enlevé au nord de Perth, le canton de Wallace, pour l'ajouter à Wellington-nord, où, à l'élection suivante, il s'enregistrait 116 voix contre M. McMullen, le député actuel de Wellington-nord. M. McMullen doit-il bien son élection à ces 116 voix-là ? A-t-il été élu à cause de, ou en dépit de la redistribution ? Personne n'ignore que M. McMullen a triomphé dans Wellington-nord, malgré la redistribution.

Maintenant, ont-ils bien égalisé le chiffre de la population ? Pourtant, jamais on n'a donné à un seul conservateur d'autre raison que celle-là, pour justifier, à ses yeux, la redistribution de 1882 ; l'honorable député d'York-ouest, lui-même, s'est borné à cette raison. Je défie n'importe quel député de la gauche de démontrer, de quelque manière que ce soit, que, pour atteindre ce but, il était nécessaire de remanier 50 comtés. Et ce but, je vais vous prouver par quelques chiffres qu'on ne l'a pas atteint du tout. Prenez ces 14 divisions exception faite des cités qui s'y trouvent,—car s'il fallait les inclure dans ce calcul, la justesse de ma proposition n'en serait que plus évidente—prenez Elgin-est, Essex-nord, Grey-sud, Grey-est, Kent, Midldesex-est, Perth-nord, Russell, Simcoe-nord, Simcoe-est, Welland, Wellington-nord, Wellington-centre, et Wellington-sud. Leur population réunie se chiffre à 365,825 et élit 14 députés, ce qui équivaut à un député par 26,345 ou 18 pour 100 de plus que le chiffre voulu pour donner lieu à l'élection d'un député dans Ontario, ce chiffre étant de 22,481. Prenons maintenant un autre groupe de 14 divisions, où l'on devait aussi, je suppose, égaliser le chiffre de la population. Prenons Brockville, Fronctenac, Grenville-sud, Leeds-nord et Grenville, Monck, Peterborough-ouest, Wentworth-nord Wentworth-sud, Peel, Lennox, Cardwell, Hastings-ouest, Lanark-sud et Hastings-est, Il y a là une population de 218,965, ou une population moyenne de 15,625 pour chacun des 14 députés qui y sont élus. D'un côté, l'on a donc un député par 26,345 âmes, et de l'autre, un député par 15,625 âmes, ce qui constitue un écart de 10,000. Est-ce là égaliser le chiffre de la population ? Y a-t-il, en cette Chambre, un seul député qui osera le prétendre, quand il se trouve dans les plus grands de ces 14 comtés, 150,000 âmes de plus que dans les plus petits, où, dans un comté, 18 pour 100 de moins que le chiffre voulu, et dans l'autre, 43 pour 100 de plus ? Si l'honorable député de Toronto-est, (M. Ross Robertson) était ici ce soir, comment

pourrait-il répondre, en face de ces chiffres ? Mais c'est encore pire, dans le Bas-Canada. Sans vouloir traiter à fond la question de la redistribution de cette province, je prendrai les dix comtés suivants, savoir : Jacques-Cartier, Argenteuil, Laval, Montmorency, Napierville, Soulanges, Trois-Rivières, Vaudreuil, Montmagny, et Chambly. Il y a là une population de 118,542 âmes, ou 11,854 pour chaque député. Je prendrai aussi le groupe suivant, savoir : Champlain, Beauce, Lévis, Richmond et Wolfe, Nicolet, Ottawa, Rimouski, Témiscouata, Hochelaga et Portneuf. Il y a là une population de 313,729, ou une moyenne de 31,372 pour chaque député. Dans un cas, chaque député représente une population trois fois plus nombreuse que dans l'autre, et cela se passe sous l'empire de la loi actuelle de redistribution. L'honorable député osera-t-il bien prétendre que l'on a réussi, par cette loi, à égaliser le chiffre de la population ? La seule chose, cependant, que l'on disait avoir en vue, quand on a fait la loi de 1882. Vaut-il mieux conserver aux comtés leurs bornes ? Je le crois. J'ai étudié avec soin les comtés de l'Ontario, et ce n'est pas un mince ouvrage : je les ai divisés sans égard à la politique de parti, et j'ai cru que le chiffre de la population se trouverait mieux égalisé, si l'on rendait aux comtés leurs anciennes bornes, que si la loi actuelle restait en vigueur. Si cela est vrai, et c'est vrai aussi, il n'est que juste que nous le fassions. Sous l'empire de la loi actuelle, il y a douze comtés qui ont moins de 16,000 ; d'après la division que j'ai faite, il n'y en aurait pas un ; il y a douze comtés qui ont moins de 18,000 âmes, d'après la division que j'ai faite, il n'y en aurait que dix ; il y a douze comtés qui ont moins de 20,000 âmes, d'après la division que j'ai faite, il n'y en aurait que treize : il y a trente-trois comtés où la population dépasse 23,000, d'après la division que j'ai faite, il n'y en aurait que seize. Il y a dix-huit comtés dont la population dépasse 25,000 âmes, d'après la division que j'ai faite, il n'y en aurait que huit. Mais il y a une autre raison qui demande qu'on garde aux comtés leurs bornes ; il y a dans l'Ontario 19 comtés qu'on n'a pas besoin de diviser du tout, chacun d'eux n'ayant droit qu'à un seul député, et ainsi, il n'y aurait pas lieu à la redistribution : pour la raison que les bornes de ces comtés ont un caractère permanent, aucun parti au pouvoir ne pourrait y toucher. Il y a 14 comtés qui ne demandent qu'une seule division, il est impossible d'y opérer la redistribution sans y être vu de tout le monde, et ainsi, le pouvoir de redistribuer ces 14 comtés se trouve réduit au minimum.

Il y a dix comtés qui requièrent deux ou trois divisions et ainsi, dans ceux-là seuls, la redistribution peut s'appliquer avec succès. En conservant aux comtés leurs bornes quand, d'après chaque recensement décennal, il faudrait changer la redistribution de ce pays, il serait impossible à la redistribution de faire aucun travail parmi les majorités, parce que les bornes de ces comtés étant devenues permanentes, les affaires locales qui absorbent l'attention de tout ce peuple, se feraient sur une base permanente dans ces différents comtés.

Il est un autre point que je désire fortement attaquer, et l'honorable député qui me répondra me fera plaisir, s'il veut bien expliquer pourquoi les chiffres que je vais donner ne lui conviennent pas. Quelques honorables députés ont dit, hier soir, que, à tout prendre, les redistributions précédentes ne constituaient pas d'avantage au parti conservateur, chacun d'eux en a donné diverses raisons. Les honorables députés ont comparé les majorités dans différents groupes de comtés, mais de telle manière qu'ils en sont arrivés à une conclusion fausse. Comme nous avons convenu que la comparaison devait reposer sur le vote de toute la province, j'ai pris la peine d'examiner celui de toute la province d'Ontario, relativement à l'élection de 1891, et j'ai mis en ligne de compte les résultats des élections partielles qui ont suivi l'élection générale. J'ai trouvé que, en somme, il s'était donné dans Ontario, 186,000 votes conservateurs, et 182,000 votes libéraux. Personne ne contestera que, au bureau de votation, dix conservateurs valent dix libéraux, ni que la même règle s'applique quand il s'agit de 100, de 1,000 ou de 10,000, de côté et d'autre. Si cela est vrai, qu'on me permette de poursuivre mon argument. Et si mon argument ne pèche pas, il s'ensuit nécessairement que 182,000 votants doivent élire autant de députés moins un, que 186,000 votants peuvent en élire. Or, l'addition de 186,000 avec 182,000 démontre qu'il s'est donné, en tout, dans Ontario, 368,000 votes. On y a élu 92 députés, ce qui fait une moyenne de 4,000 pour chaque député. Or, 4,000 libéraux valent, comme électeurs, 4,000 conservateurs, c'est admis. Mais cette fois-là, il n'en fut pas ainsi ; après l'élection de 1891, il n'y avait en Chambre que 33 députés libéraux, pendant qu'il y avait 59 députés conservateurs, ou en d'autres termes, 182,000 électeurs se trouvaient représentés par 33 députés et 186,000 autres par 59. D'où provenait cette disproportion ? Du hasard ? Non pas. Elle provenait de la redistribution qui avait parqué nombre de libéraux dans différents comtés, et qui avait ainsi neutralisé le pouvoir qu'ils auraient eu, sans cela, d'exprimer leur opinion aux bureaux du scrutin. Les conservateurs ont obtenu un député par chaque 3,150 votes qu'ils ont donnés, mais les libéraux devaient en donner 5,550 pour avoir, de leur côté, un député. Comment expliquer cette anomalie autrement que par la neutralisation de l'influence libérale ? comme c'est arrivé particulièrement dans les comtés de Huron-sud et d'Ontario-nord. Dans ce dernier, il y avait 500 électeurs dont le vote s'est trouvé insignifiant, quoi qu'il eût son effet dans Perth-sud ou dans Perth-nord, c'est-à-dire si l'on

n'avait pas rangé ces électeurs dans un comté où il y avait déjà une majorité libérale de 903. Il était impossible que cette injustice ne se fit pas sentir dès le commencement, et il n'y a pas lieu de s'étonner de ce que, à la première occasion, nous nous attachions à la faire disparaître.

Je désire traiter quelques autres points avant de terminer. Quels ont été les résultats de l'acte que nous travaillons à rappeler ? et qu'allons-nous faire ? Quant à moi, je suis heureux d'avoir pu lui porter un dernier coup de pied, avant qu'il ait fini de maculer les statuts du Canada.

Quelques VOIX : Oh !

M. MACDONALD (Huron) : C'est très bien ; j'ai prouvé tous ces faits-là. J'ai dit que cette loi paralysait l'expression de l'opinion publique, et je défie qui que ce soit de me contredire. Comme le démontre le résultat des élections, elle a manqué d'assurer au peuple une représentation équitable à la Chambre. Sans égard à la densité de la population dans certains endroits particuliers du pays, elle a tronqué, pour assurer l'élection de six députés conservateurs, 50 comtés de cette province, portant ainsi atteinte à la stabilité des bornes des comtés, qui est une garantie de justice. Nous avions 19 comtés auxquels cette loi ne pouvait toucher : nous en avions 14 où il ne fallait qu'une seule division ; n'est-ce pas la preuve que cet acte ne pouvait garantir de stabilité aussi complète que celle que garantissent les anciennes bornes des comtés ? Cette loi a aussi neutralisé l'influence libérale aux bureaux du scrutin : ne vous ai-je pas démontré, en effet, qu'il fallait 5,500 votes libéraux pour élire un député libéral, et seulement 3,150 votes conservateurs pour élire un député conservateur ? Je ne sais pas si cette loi était inconstitutionnelle de fait, mais j'affirme que l'esprit en était inconstitutionnel, car elle volait au peuple un de ses droits les plus sacrés, en paralysant l'influence que la constitution a voulu lui donner ; elle a mis les conservateurs à même de faire entrer leurs amis politiques en cette Chambre au nom du droit. Est-ce que je me trompe ? Et l'honorable député qui hoche la tête sera-t-il assez bon d'expliquer autrement comment il se fait que le même vote ait envoyé en cette Chambre 59 députés d'un côté, et seulement 33, de l'autre ? Non, ce n'est pas le peuple qui a parlé, mais c'est cet acte qui a valu à ces messieurs de venir siéger au parlement du Canada pour appuyer le parti conservateur qui avait inscrit cette iniquité dans les statuts. Cette loi a ignoré les intérêts communs et a détruit ceux qui existaient déjà. Il y a dans les comtés beaucoup d'intérêts communs ; comme on le sait, on s'y réunit comme jurés, comme conseillers de comté, et de cent autre manières. Or, cette communauté d'intérêts s'est trouvée brisée par cette loi qui est venue démembrer les comtés.

Mais, que nous offre la loi actuellement soumise à notre considération ? De rendre aux comtés leurs anciennes bornes, de protéger les intérêts communs, de mettre les citoyens d'un comté à même de se réunir en vue de ces intérêts, et de se connaître les uns les autres. Comme l'a dit sir John Macdonald, les jeunes gens capables de devenir députés de leur comté au parlement peuvent commencer par siéger au conseil de canton, puis au conseil de comté, où ils feront la connaissance des maires, et ainsi, avec le temps, ils se transformeront en politiciens. Si John Macdonald nous a dit que le démembrement d'un comté entraîne toujours la ruine des rapports qui existaient entre les différentes parties de ce comté.

M. SPROULE : L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question ?

M. MACDONALD : Certainement.

M. SPROULE : Si ce bill doit avoir pareil résultat, et s'il est si désirable, pourquoi l'honorable député n'en étend-il pas l'application à toute la province ? Pourquoi le gouvernement ne rend-il pas aux comtés de l'est d'Ontario les bornes qu'on leur a enlevées ?

M. MACDONALD (Huron) : Nous nous contentons d'aller aussi loin qu'il est nécessaire, pour le moment ; nous n'aurons probablement terminé qu'en 1902. Nous serons encore au pouvoir dans ce temps là, et après qu'on aura fait le recensement, nous tâcherons d'achever la réparation de l'injustice commise par le bill de 1882. D'après la loi actuellement proposée, la redistribution sera réduite au minimum, et les bornes des comtés seront permanentes, et il sera libre à l'opinion publique de s'exprimer en toutes matières qu'on lui aura soumises. Comme l'ont admis ceux qui en ont parlé, ce projet de loi repose sur d'excellents principes.

Beaucoup se sont exprimés en faveur du maintien des frontières de comtés et plusieurs orateurs ont fortement approuvé l'idée de soumettre les subdivisions à un comité de juges. Si nous avions voulu abuser du parti conservateur comme ce parti a abusé des libéraux en 1882, il nous aurait été facile de morceler les comtés de manière à nous assurer des avantages certains aux prochaines élections. Mais, M. l'Orateur, nous voulons faire ce qui est juste. Nous sommes venus ici avec une majorité de 55, nous sommes tout puissants, mais nous voulons être justes. Nous voulons ainsi que nous l'avons promis rétablir les frontières de comtés, et après cela, nous laissons à un comité de juges indépendant de tout préjugé politique le soin de faire les subdivisions dans l'intérêt d'un parti. En agissant en sens contraire, nous aurions pu gagner les avantages que le parti conservateur s'est assuré en 1882, mais nous sommes au-dessus de cela. Les libéraux sont prêts à rester dans l'opposition s'ils ne sont pas élevés au pouvoir par le vote juste et indépendant des

électeurs de ce pays. Tout libéral qui se présente ici comme partisan du gouvernement, et de mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) possède la confiance de ses électeurs, et il ne veut rien autre chose.

M. l'Orateur, j'ai un ou deux autres points à traiter. Le chef de l'opposition s'est toujours servi d'un langage un peu sévère et dans le cas actuel, il a employé des épithètes très fortes contre ce bill. Ni lui ni ses amis, ne sauraient justifier l'emploi de semblables paroles. Il nous a dit que le bill était d'une injustice grossière. Mais sous quel rapport ? Ce projet de loi ne remet-il pas les choses dans l'état où elles ont été depuis la confédération, jusqu'à 1882, en retenant les frontières de comtés, idée que préconisait si fortement sir John Macdonald en 1872 ? Cela est-il injuste ? Ce bill commet-il une grossière injustice en laissant aux juges du pays, le soin de faire des subdivisions ? L'honorable député (sir Charles Tupper) nous a dit que ce bill était infâme, monstrueux et un outrage aux électeurs, mais aucun de ses partisans, cependant, n'a osé tenter de prouver la chose. Fait-on un outrage aux électeurs en rétablissant les frontières des comtés, et en laissant aux juges le soin de faire des subdivisions ? Cela n'est-il pas aussi juste envers la population que l'était l'ancien bill ? J'ai prouvé la chose, quoi qu'en ait dit, hier soir, l'honorable député de Toronto-est (M. Ross Robertson). Je défie l'honorable député d'établir que le bill de 1882 faisait une division plus juste de la popualtion que le bill de 1872. Je le défie de prouver que ce bill est une violation des principes de la présentation basée sur la population. Il s'est plaint amèrement du parti libéral parce que nous n'augmentions pas la représentation de Toronto ; mais ce bill ne donne-t-il pas à Toronto une plus forte représentation que ne l'a fait tout autre bill jusqu'à présent ? Il fait une distribution plus équitable de la population de la ville de Toronto que ne l'a fait le bill de 1882. Pour prouver cette assertion, je vais vous démontrer quelle était la distribution des divisions de Toronto d'après ce bill. Toronto-ouest avait 22,983 ; Toronto-centre, 24,867, et Toronto-est, 38,565. Cela n'est pas une très juste distribution de la population. On donnait alors trois représentants à la ville de Toronto, ce qui faisait 28,805 électeurs pour chacun. Or, prenons Toronto, il y a dix ans, alors que le bill de redistribution de sir John Thompson lui accordait un représentant de plus. Sir John Thompson était un homme juste et il cherchait à faire de son mieux pour Toronto, en 1892. La population de Toronto de 86,000 qu'elle était en 1882, s'était élevée à 144,023, en 1892. Ce qui fait, que par le bill de redistribution d'alors, chaque représentant de cette ville avait 36,006 électeurs. Voilà ce que les deux bills de redistribution des conservateurs ont donné à Toronto. Nous voulons aujourd'hui donner à cette ville cinq représentants. Nous avons voulu baser cette représentation sur la population de 1891, base d'après laquelle Toronto aurait un député pour chaque 28,804 électeurs, soit 8,000 de moins qu'en 1892.

M. CLARKE : Mon honorable ami oublie-t-il que le bill ne tient pas compte du fait que la population a augmenté de plus de 30,000 ?

M. MACDONALD (Huron) : Prenons la population actuelle d'environ 180,000, ce qui donnerait à chacun des cinq députés 36,000 électeurs. En 1892, sir John Thompson adoptait pour base 36,006, et vous ne l'avez pas blâmé ; vous n'avez pas poussé des hauts cris à ce sujet.

M. LANDERKIN : Muets comme des huîtres.

M. MACDONALD (Huron) : Mais aujourd'hui que le parti libéral donne la même représentation, vous nous blâmez.

M. CLARKE : L'honorable député voudrait-il nous donner les chiffres pour le comté d'York ?

M. MACDONALD (Huron) : J'ai tout à fait séparé la ville de Toronto du comté d'York. Ainsi que je l'ai dit, il faut séparer des autres, toute circonscription qui a des intérêts à part ; c'est un principe fondamental lorsqu'il s'agit de divisions électorales. Il ne faut pas unir une localité agricole à une ville, car les intérêts sont tout à fait différents, et le même homme ne saurait représenter les deux.

M. CLARKE : Cependant, si l'honorable député n'a pas d'objection il serait intéressant d'avoir un état comparatif des chiffres du comté d'York et de la ville de Toronto.

M. MACDONALD (Huron) : Je n'ai pas les chiffres du comté d'York. Je réponds à l'honorable député de Toronto-est (M. Ross Robertson) qui a prétendu hier soir, que Toronto n'était pas suffisamment représenté, et l'honorable député (M. Clarke) semble vouloir éviter une réplique à l'argumentation de l'honorable député de Toronto-est. Une autre chose que l'honorable député de Toronto-est a dite hier soir, c'est que lorsque nous disons que plusieurs députés qui habitent la ville de Toronto bien qu'ils représentent d'autres comtés surveilleront les intérêts de la ville, nous pouvons tout aussi bien dire qu'ils surveilleront les intérêts à Ottawa, parce qu'ils ont leur adresse à la poste ici. J'attendais de meilleurs arguments de la part de l'honorable député. Bien que nos adresses soient ici au bureau de poste, nos intérêts ne sont pas ici, tandis que plusieurs députés qui demeurent à Toronto, ont leurs intérêts dans cette même ville. Ce sont des fabricants, des prêteurs, des hommes engagés dans diverses industries de la ville. Si Toronto prospère, ils prospèrent, et leurs intérêts sont jusqu'à un certain point identiques avec ceux de la ville, et conséquemment Toronto, à mon avis, est mieux représenté que toute autre divi-

sion électorale dans tout le pays. Nous avons 4 hommes capables à Toronto. Trois du côté de la gauche, et un, je suis heureux de le dire, de ce côté-ci, et deux ou trois autres seront probablement avec nous après la prochaine élection.

Toronto nous donne 4 représentants : M. Clarke, M. Bertram, M. Robertson et M. Osler. Ces messieurs ont été choisis par les électeurs pour venir ici surveiller les intérêts de la ville. Mais nous avons aussi M. Mulock qui a plus d'intérêt dans Toronto que dans York-nord, et qui, sans négliger ce dernier comté, surveillera assurément les intérêts de Toronto. Puis nous avons M. Maclean dont les principaux intérêts sont à Toronto, bien qu'il représente York-est, et il surveillera certainement ses intérêts. Nous avons notre honorable Orateur, qui préside cette Chambre avec tant de dignité ; il représente aujourd'hui un comté rural, mais ses intérêts sont à Toronto. Nous avons l'honorable député de Simcoe-nord (M. McCarthy) qui représente bien ce comté ; mais cela ne l'empêche pas de représenter les intérêts de Toronto qu'il saura défendre au besoin, j'en suis sûr. Et j'apprends que M. Craig est allé demeurer à Toronto. Vraiment cette ville a droit à une juste représentation

Une VOIX : Elle veut la terre.

M. MACDONALD (Huron) : Mon honorable ami dit qu'elle veut la terre ; elle en possède déjà une partie. Indépendamment de ces messieurs, Toronto est fortement représentée dans le Sénat. Il y a des sénateurs qui surveilleront les mauvais bills de la Chambre des communes, comme ils les appellent, et les renverront à six mois parfois simplement dans l'intérêt de Toronto. Il y a les sénateurs Allan, O'Donohue, Cox, Reesor, Aikens, tous de Toronto. Il y a 14 hommes capables représentant les intérêts de Toronto, et cependant les honorables députés combattront ce bill sous prétexte que Toronto n'est pas raisonnablement représenté dans le parlement. Voulez-vous deux ou trois hommes de plus pour représenter les intérêts de cette ville ici ? Je puis dire aux honorables députés que si Toronto envoie des hommes qui donnent un franc appui à un gouvernement sage, suivant dans l'administration des affaires publiques de larges principes d'hommes d'Etat, ces hommes gagneront plus, pour leur ville, par l'application de semblables principes, qu'en combattant un gouvernement qui veut les meilleurs intérêts du pays.

M. CLARKE : C'est le vrai principe.

M. MACDONALD (Huron) : Et rappelez-vous, Toronto veille ; Toronto est prêt à rejeter des hommes comme l'honorable député de Toronto-est qui, dans un discours de 15 minutes, en consacre 7½ à condamner le parti conservateur et 7½ à condamner le parti libéral et, qui, après avoir condamné les deux partis et avoir démontré qu'ils ne peuvent rien faire reprend son siège sans avoir soumis aucune recommandation. J'ai remarqué ses discours brefs et concis comme s'il les eût appris par cœur. Je ne l'ai jamais entendu dire ce qu'il ferait sur telle question publique, s'il était appelé à guider l'un des deux partis dans ce pays. Je reconnais à un homme le droit de critiquer les actes d'un gouvernement ou d'un parti qu'il n'approuve pas, mais s'il est capable de critiquer il devrait être capable de donner quelque solution aux questions qu'il discute. C'est cependant ce que je n'ai jamais vu faire à l'honorable député. Je ne l'ai jamais vu faire autre chose que de condamner l'un ou l'autre parti.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : L'honorable député (M. Macdonald) a certainement été indulgent pour la Chambre, en ce sens qu'il ne nous a pas imposé, selon son habitude, un discours de 4 heures. Mais si, cette fois, il ne nous a pas fait un long exposé, nous y trouvons cependant le cachet habituel de tous ses discours, c'est-à-dire expressions tout onctieuses et ce sentiment plein de dégoût et de mépris pour tout ce qui n'est pas vraiment pieux et éminemment saint. Il a toujours posé et excellé dans ce genre, et s'il se fût trouvé un pharisien ici lorsque l'honorable député déclamait contre les vices et les fautes des autres, il lui aurait assurément donné sa place sans hésitation. Toute son argumentation s'est résumée dans une dénonciation sévère de l'acte de 1882. Sans apporter de preuves spéciales, il a dénoncé cet acte et ses auteurs. Dans le comté de l'honorable député, on ne se débarrasse pas d'un adversaire politique par les moyens ordinaires, en l'annexant à une autre division, mais on fait le tour de tous les townships pour en changer les limites politiques. On ne se contente pas de diviser les gens qui habitent ensemble depuis des années, mais aussi ceux qui vivent dans les townships.

M. MACDONALD (Huron) : Pas dans mon comté.

M. BENNETT : L'honorable député cherche une excuse en disant que ce n'est pas dans sa propre division, mais chez le voisin. Il est vraiment étonnant de voir comme l'honorable député désire se soustraire à la responsabilité des méfaits pratiqués dans son propre comté de Huron. Voyez sur la carte comment ce comté est divisé pour la législature locale. Nous avons là un exemple de ce que l'honorable député voudrait faire au parti conservateur dans toute la province, s'il pouvait agir à sa guise, c'est-à-dire qu'il morcellerait et ferait même disparaître, si possible, les townships.

Qu'a-t-on fait dans le comté de Huron. Voyant l'impossibilité de diviser le comté, se voyant forcés de conserver intacts les villages, pour se ménager des partisans, qu'ont fait ces messieurs dans ce comté ? Ils ont annexé une partie du township de

Hullet à la division de Huron-ouest, et il est bon de remarquer qu'avec l'aide du capitaine Sullivan et sa bande, ils ont assuré au candidat libéral, M. Garrow, une majorité de une voix. Ils ont obtenu ce résultat en prenant une moitié du township de Hullet, qui donne une majorité de 44 voix. Sans cela un conservateur aurait été élu.

Ils sont venus ensuite à la division de Huron-sud, pour la Chambre locale. Ayant constaté que les conservateurs avaient été défaits par environ 20 voix, ils ont pris de Huron-sud une grande partie du township de Goderich qui donnait au parti conservateur une majorité de 120. Or, sans le déplacement de cette majorité le conservateur aurait été élu aussi dans cette division et nous aurions eu deux représentants conservateurs au lieu d'un à la Chambre locale.

L'honorable député s'élève contre l'immoralité politique, alors qu'il habite un comté où l'on a commis les plus bas outrages, où l'on a morcelé les municipalités pour affecter les avantages du parti. Tout le discours de l'honorable député est rempli de cette hypocrisie que l'on ne retrouve que dans les discours de l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen).

Quel est l'objet de ce bill ? Comme l'a annoncé le directeur général des Postes, il ne s'agit pas d'une juste redistribution de tous les comtés du Canada. Ainsi que je pourrai le prouver, je crois, cette mesure ne repose sur aucun principe, elle est simplement dictée par un esprit de vengeance contre des adversaires politiques que l'on veut ruiner.

Quelle est aujourd'hui l'attitude du grand parti libéral devant la Chambre ? Tous les messieurs de la droite qui ont parlé sur la question ont prétendu qu'en agissant ainsi, le gouvernement ne faisait que remplir un engagement. M. l'Orateur, le public rit des efforts que fait ce grand parti pour remplir ses promesses. Le gouvernement a émis des timbres qu'il ne rachètera pas aujourd'hui. Ces timbres ont été répandus dans tout le pays, et lorsque l'on s'adresse au département pour les racheter, on est refusé. Pis que cela, on ne veut pas même échanger les timbres d'un chiffre élevé pour de plus petits qui pourraient être utiles. Cela rend les honorables députés ridicules aux yeux de tout homme bien pensant. Mais ils font une chose—et le premier ministre en réclamera sans doute le mérite—ils violent les principes qu'ils proclamaient il n'y a pas longtemps encore, lorsqu'une mesure de cette nature était discutée en parlement. Que nous disait alors le premier ministre ? L'honorable ministre, alors chef de l'opposition, n'a pas demandé le renvoi de la question aux juges du pays, mais il a proposé la résolution suivante :

Que tous les mots après "Que" dans la dite motion soient retranchés et remplacés par les suivants :—"Que le bill nº 76, à l'effet de répartir de nouveau la représentation à la Chambre des communes, soit renvoyé à une conférence ou comité composé des deux partis politiques pour s'entendre sur les points ou principes devant servir de base à un bill de redistribution.

Le très honorable ministre n'avait pas alors le pouvoir de faire adopter cette résolution, n'ayant pas une majorité en Chambre ; mais aujourd'hui qu'il a une majorité et qu'il pourrait donner suite à ses déclarations, nous n'avons pas un mot de lui. L'honorable ministre si désireux alors de rendre justice à tout le monde et qui demandait au gouvernement de sir John Thompson, une conférence entre les deux partis politiques, oublie aujourd'hui ces principes qu'il proclamait il y a dix ans.

Une autre question qui se présente, c'est celle de la constitutionnalité de cet acte. Tout ce que je puis dire à ce sujet, c'est que cette loi a toujours été regardée comme raisonnable, et il n'est jamais venu à l'idée de personne que tout parti politique arrivant au pouvoir était libre de redistribuer les comtés dans un but de parti. En 1892, le premier ministre lui-même faisait la déclaration suivante, qui démontre clairement que sa position n'est pas tenable aujourd'hui. Voici ce qu'il disait :

Le remaniement périodique des collèges électoraux est une règle permanente de notre constitution. Ce n'est pas une question au sujet de laquelle le gouvernement est libre d'agir, qu'il peut repousser, ou accepter ; s'il en était autrement, chaque parti serait libre d'en disposer de la manière qui servirait le mieux ses propres intérêts, suivant la conception qu'ont de leurs droits les deux partis. Mais ce n'est pas une question de ce genre. En présentant ce bill, le gouvernement met simplement à exécution une disposition organique du droit constitutionnel, et nous prétendons que, lorsque le gouvernement applique une disposition organique du droit constitutionnel, ce serait une conséquence monstrueuse s'il l'appliquait de façon à voler un avantage sur ses adversaires.

Ainsi cette idée a toujours été acceptée que le seul moment convenable de faire une redistribution des collèges électoraux, était après le rencensement. Les honorables députés ne prétendent plus qu'ils sont dans leur droit, mais, ainsi que l'ont déclaré le directeur général des Postes et ses partisans, ils veulent employer tous les moyens pour combattre leurs adversaires. Sous ce rapport, ils marchent de pair avec le gouvernement de l'Ontario, ils veulent ruiner leurs adversaires politiques et jettent aux quatre veuts toute idée de justice, tout principe constitutionnel. L'honorable député parle hautement des frontières de comté. Je dois dire qu'il faut autant que possible conserver ces frontières ; mais nous ne saurions être constamment liés par ce principe, pour la raison qu'il n'est pas toujours applicable vu la grandeur et la forme des comtés.

Les honorables députés de la droite admettent qu'à venir jusqu'en 1882 nous avions une juste distribution des comtés dans la province de l'Ontario. Dans ce cas, pourquoi n'y pas revenir ? Pourquoi ne pas accepter la division d'alors? Pourquoi faire disparaître Bothwell, Cardwell et Monck—car ils existaient avant 1882 ? La vraie raison est

que les signes des temps indiquent à ces messieurs qu'il est temps de mettre ordre dans la maison. En 1892, on s'est occupé de Monck. Et parmi les principaux partisans de ce bill est l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) qui doit en profiter grandement.

De tous les hommes qui sont devenus membres de cette Chambre en faisant de faux exposés aux électeurs—si cette expression est parlementaire—je suis obligé de dire qu'aucun ne mérite plus d'être signalé que l'honorable député de Wellington-nord. Sachant que son comté est très incertain, il a peur de s'y présenter de nouveau ; et il lui faut supplier le gouvernement de retrancher cet arrondissement de Cardwell tel qu'il existe aujourd'hui. Et qu'arrive-t-il ? En morcelant Cardwell, cela enlèvera à l'honorable député de Wellington-nord deux townships qui, aujourd'hui, lui causent beaucoup d'ennui. Il sera heureux de perdre les townships d'Amaranth, qui passe dans le nouveau comté de Dufferin, et Wallace, qui retourne à Perth. Ainsi, l'honorable député qui a peur de rencontrer ses électeurs, sera délivré d'une majorité hostile de trois cents et quelques voix. Cela prouve, de prime abord, le manque de sincérité des honorables membres de la droite, lorsqu'ils demandent le rétablissement de l'état de choses qui existait avant 1882 ; car, s'ils revenaient à cet état de choses, Cardwell resterait ce qu'il est aujourd'hui.

Or, les honorables membres de la droite se glorifient beaucoup de ce qu'ils ne morcellent pas les circonscriptions électorales. J'admets volontiers—et je ne doute pas que d'autres honorables députés ne partagent mon opinion—que nous devons tous nous trouver beaucoup plus en sûreté entre les mains des juges de la cour Supérieure qu'entre celles de quelques-uns des honorables membres de la droite. Le bill nous offre au moins cette consolation. Toutefois, les juges présentent un inconvénient : il ne leur est pas permis d'exercer le pouvoir de redistribuer les circonscriptions électorales avec justice, eu égard à la situation géographique et à la population. Ainsi, voyez le comté de Simcoe. La population en est d'environ 82,000. Il devrait y avoir 27,000 dans chaque arrondissement. Et, cependant,—je suis tenu de le dire—les juges le redistribueront de telle manière que Simcoe aura 23,000 ; Simcoe-est, 31,000, et Simcoe-nord, 28,000. Vu la façon dont les townships sont situés les uns à côté des autres, il est absolument impossible que ces trois circonscriptions électorales soient divisées autrement que je ne l'ai dit.

C'est pourquoi, je proteste contre l'adoption de ce projet de loi, dans sa forme actuelle, car le comté de Simcoe a réellement droit à quatre députés au lieu de trois. Mais, la coutume étant la loi du pays, les honorables membres de la droite espèrent pouvoir retirer quelque avantage politique du morcellement des townships. Si je comprends bien, les juges ne recevront pas d'instructions spéciales. Il est possible que, pour cette raison, ils suivent le principe que l'on a suivi dans la redistribution des circonscriptions électorales pour la législature provinciale, il est possible qu'ils morcèlent les townships. Et si l'on fait cela, je prétends que c'est pire que l'arrangement actuel.

On a traité la question relative à la population, ainsi que cette autre question qui a trait aux limites des comtés. Si ces honorables députés veulent appuyer un principe, pourquoi, ainsi qu'ils l'ont souvent demandé, n'appliquent-ils pas à toute la province de l'Ontario le principe de la conservation des limites des comtés ?

Le député de la circonscription électorale de Leeds-nord habite la ville de Smith's Falls, et si l'on observait le principe des limites de comtés, il serait rejeté dans la circonscription voisine, et n'existerait plus politiquement ; et voilà pourquoi l'on brise les limites de ce comté. Vous pouvez traverser différentes parties de l'Ontario oriental, et vous verrez que ces messieurs ont eu le soin de ne pas appliquer le principe relatif aux limites des comtés, car ce serait porter un coup mortel à quelques-uns de leurs amis politiques.

Ils parlent de principe dans le bill. Que le citoyen ordinaire de l'Ontario écoute leurs délibérations, et qu'il voie leurs actes. Examinez aussi la question de population et les absurdités qui en résultent. Prenez le cas de Brant que l'on a tant discuté dans la Chambre. Il doit y avoir là deux arrondissements qui, s'ils sont également partagés en ce qui a trait à la population, auront à peu près 16,000 âmes.

Puis mon honorable ami, après avoir ôté le droit de suffrage aux sauvages, demande qu'on en tienne compte en faisant le calcul. Pour les fins de l'argumentation, j'accepteral son énoncé portant qu'il y a 36,000 âmes dans le comté de Brant. Or, que s'ensuit-il ? Le comté de Brant sera partagé en deux divisions, et la ville de Brantford—je n'exagère rien en disant cela—a plus de 15,000 âmes. Voici donc une circonscription électorale de 18,000 âmes, dont 15,000 habitent une ville. De sorte que, de fait, vous donnez un député à 18,000 habitants, dont 15,000 demeurent dans une ville, et 3,000 à la campagne.

L'honorable député de Huron-ouest, je suppose, va objecter à cette loi, car, avant de reprendre son siège, il a protesté contre la réunion des villes et des districts agricoles. On va appliquer ce principe à la ville de Toronto, et l'on dit que la population de cette ville n'aura pas la même représentation que la population rurale : et cependant, voici une circonscription électorale qui, à l'exception de 3,000 habitants, est formée de toute la ville de Brantford.

Prenons ensuite l'Algoma, qui a aujourd'hui une population de plus de 50,000 habitants, population qui augmente chaque année en raison de la grande industrie minière

que l'on y exploite ; et cependant, cette division n'a droit qu'à un seul député. Je n'ai pas besoin de donner les raisons, mais je pourrais bien dire à la Chambre pourquoi ces honorables messieurs ne désirent pas voir l'Algoma partagé en deux arrondissements. Mais ici se voit l'absurdité qu'il y a, dans un bill de redistribution, de donner un seul député à l'Algoma dont la population est de 50,000 habitants, tandis que le comté d'Albert, représenté par un partisan du cabinet, a un député, avec une population de moins de 11,000 habitants.

Allez dans la province de Québec, et qu'y voyez-vous ? Vous voyez que le petit comté de Verchères a une population de 12,200, celui de Vaudreuil, une population de moins de 11,000, celui de Soulanges, une population de moins de 10,000, celui de Jacques-Cartier, une population au-dessous de 14,000, celui de Montmagny, une population d'environ 15,000, et ainsi de suite. Prenez une autre division représentée par un partisan du cabinet, Victoria, au Nouveau-Brunswick, dont la population est seulement de 12,400. Or, qu'il soit bien compris que ce bill ne tient aucun compte de la population, que le gouvernement dit franchement que dans la province du Nouveau-Brunswick 9,000 ou 10,000 habitants auront un député, tandis que l'Algoma, dont la population est de 50,000, n'en aura aussi qu'un seul.

Si nous voulons rendre l'absurdité encore plus grande, allons un peu plus loin. Nous voyons que parce que Brant est considéré comme un arrondissement libéral, il a droit à deux représentants quoique la population en soit de 36,000, dont 15,000 habitent une ville, tandis que j'ai fait voir que la population de Toronto, dont les idées politiques ne sont pas les mêmes, n'a droit qu'à un député par 40,000 habitants.

Les honorables messieurs ne peuvent pas s'empêcher de lever le masque, ils ne peuvent pas s'empêcher d'avouer que ce projet de loi n'est pas destiné à donner une juste représention de la population, que ce n'est pas un projet de loi qui songe même à traiter équitablement des adversaires politiques ; mais le directeur général des Postes l'a dit franchement l'autre jour à l'honorable député de Bruce-nord (M. McNeill)—c'est un bill qu'ils présentent simplement pour remporter des avantages de parti sur leurs adversaires politiques.

Je parlerai encore des anciennes circonscriptions électorales de Cardwell et de Monck. Si ces messieurs sont sincères lorsqu'ils disent qu'ils veulent rétablir l'état de choses qui existait avant 1882, il est en leur pouvoir aujourd'hui, avec leur majorité, de remettre Monck, Bothwell et Cardwell tels qu'ils étaient. Mais je dis que si l'on remet Cardwell tel qu'il était, cela signifie la mort politique du député de Wellington-nord (M. McMullen), et probablement la mort politique du député de Wellington-centre (M. Semple). S'ils rétablissent les anciennes limites de Monck, cela veut dire que l'honorable député de Lincoln (M. Gibson) aura à lutter plus fortement qu'il ne le voudrait. Cela signifie plus encore. Welland est un comté qui existe depuis trente et quelques années, et Welland, dont la population est de plus de 36,000 habitants, ne doit avoir qu'un député, tandis que Brant, qui est presque limitrophe, doit en avoir deux avec une population un peu plus considérable, et cela, parce qu'il est libéral.

On fait beaucoup de bruit au sujet des juges. Je dirai seulement que les honorables membres de la droite auraient agi beaucoup plus bravement si, comme l'ont fait M. Hardy et sir Oliver Mowat lorsqu'ils ont proposé leurs bills de redistribution, ils avaient soumis leurs chiffres et assumé toute la responsabilité du projet de loi. Alors, le parti aurait su ce que contiendrait le bill, car la session sera finie lorsqu'il sera complété. J'approuve chaque parole prononcée hier soir par l'honorable député de Toronto-est (M. Ross-Robertson) au sujet des juges qui prendront part à ces travaux. Il est rgrettable que les juges soient obligés de s'immiscer dans ces questions qui seront réellement des questions politiques. Je crois sincèrement que tous les juges de la cour Supérieure de l'Ontario feront des efforts honnêtes pour effectuer la redistribution de la représentation. Mais les restrictions qu'on leur impose, les empêchent virtuellement de faire une juste redistribution de toute la province.

Or, M. l'Orateur, je me demande quel avantage les honorables membres de la droite espèrent obtenir par ce bill. Nous les avons défiés de ce côté-ci de la Chambre de signaler en quoi la loi de 1882 avait été injuste. Hier, l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) a fait observer que toutes les circonscriptions électorales affectées par la loi de 1882, les honorables membres de la droite n'en avaient pas perdu une seule, mais qu'au contraire, ils en avaient gagné.

En terminant, je dirai seulement ceci : si l'on prétend que l'on adopte ce projet de loi pour remplir l'engagement que l'on a pris d'assurer une représentation équitable, l'on est loin d'atteindre ce but, car ce n'est pas ce que l'on fait même dans la partie occidentale de l'Ontario, et encore moins dans la province en général. On ne distribue pas les comtés, comme le bill le dit, ni d'après un principe, ni d'après le chiffre de la population. Si ce bill est adopté, il contribuera à aider quelques-uns des amis politiques des honorables membres de la droite, qui ont grandement besoin de secours, et c'est pour cette raison même que, bien que ces messieurs aient aujourd'hui en cette Chambre une majorité pour l'appuyer, ils ont peur de rencontrer loyalement leurs adversaires où ils ont déjà l'approbation du peuple.

M. LANDERKIN : Avant que la motion soit mise aux voix, je dirai quelques mots, M. l'Orateur. Au cours de la discussion qui

a eu lieu, on a dit beaucoup de choses pour défendre le bill adopté en 1882, et pour défendre celui de 1891. L'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) a déclaré que la loi de 1882 était excellente ; il a ajouté qu'elle était juste et honnête. L'honorable député de Toronto-est (M. Ross Robertson) a dit que la loi de 1882 était défectueuse, qu'il l'avait condamnée à l'époque de son adoption et qu'il y était alors très opposé. Ces deux honorables députés ne sont pas unis sur cette question, bien que l'honorable député de Toronto-est ait loué l'honorable député d'York-ouest de ce qu'il avait défait l'ancien cabinet. S'il est quelque chose dans le passé de l'honorable député d'York-ouest qui lui donne droit aux éloges du peuple de ce pays et des générations futures, c'est, à mon avis, d'avoir contribué à la chute de ce cabinet. Il doit être félicité, je crois, et la postérité, je l'espère, se souviendra que l'honorable député a rendu ce grand service pendant sa carrière publique.

La loi adoptée en 1882 était une mauvaise loi, une loi injuste, dit l'honorable député de Toronto-est, toutefois il condamne le gouvernement parce qu'il veut faire disparaître quelque chose de mauvais des lois de ce pays. Je ne comprends pas l'attitude que l'honorable député prend sous ce rapport, lorsqu'il dit qu'un bill est mauvais. A mon avis, il est du devoir du gouvernement d'abroger les mauvaises lois, autant qu'il est en son pouvoir de le faire.

Il me semble que nous n'avons presque pas entendu parler à cette session des promesses violées. Durant la première session qui a suivi les élections générales, l'honorable chef de la gauche (sir Charles Tupper) et l'honorable député d'York, N.-B. (M. Foster) ont, chaque jour, accusé le gouvernement d'avoir manqué à ses engagements parce qu'il n'avait pas fait, à cette première session, tout ce que contenait le programme du parti libéral. Maintenant nous n'entendons plus parler de promesses violées, car, à chaque session, le gouvernement remplit tous les engagements qu'il a pris et exécute chaque article qui figure au programme du parti libéral. En conséquence, les honorables membres de la gauche n'ont pas un seul mot à dire à ce sujet. Il est à remarquer que lorsque le gouvernement cherche à remplir les promesses qu'il a faites, les honorables membres de la gauche lui font l'opposition la plus vigoureuse, ce qui indiquerait qu'ils ne désirent pas que le gouvernement remplisse ses promesses.

Il me semble qu'ils approuveraient le gouvernement s'il ne remplissait pas ses promesses, et, sous ce rapport, il est très opportun et très raisonnable que l'honorable directeur général des Postes (M. Mulock) présente ce bill, car, lors de la grande convention nationale tenue en 1893, à Ottawa, il a proposé la résolution déclarant que le parti libéral, s'il arrivait au pouvoir, ferait disparaître cette injustice des lois du pays. En proposant ce projet, il fait voir qu'il est tenu de remplir cette promesse. Or, M. l'Orateur, je crois que le principe posé par le gouvernement est un principe juste. D'après moi, c'est une erreur de déranger les limites des comtés.

Une VOIX : Pourquoi ?

M. LANDERKIN : Je vais vous le dire, si vous voulez m'écouter. Ce que je vais dire peut n'être pas juste, mais j'ai mon idée à ce sujet. La population habite des localités dans toute l'étendue du pays ; la première idée des enfants et des jeunes gens, c'est qu'ils demeurent dans un arrondissement scolaire. Chaque arrondissement scolaire appartient à une cité ou à une municipalité rurale. Ils passent de l'arrondissement scolaire au township, au village ou à la cité, selon le cas, à mesure qu'ils grandissent et que leurs connaissances augmentent, et ils se considèrent comme chez eux. Chaque fois qu'il se fait un changement dans le township, ou lorsqu'un township est séparé du comté où ils sont nés, ils considèrent cela comme une atteinte portée aux droits de la famille. Le township se confond avec le comté ; ils passent des écoles aux conseils de township, des townships aux conseils de comté, des conseils de comté aux provinces, de la législature provinciale au parlement fédéral, et, en passant par ces diverses phases, ils apprennent les premières leçons de loyauté envers leur pays, jusqu'à ce qu'ils soient pénétrés de l'idée que le township est leur foyer et qu'il appartient au pays.

C'est une chose des plus injustes d'enlever un township au comté auquel il appartient et de le mettre dans un autre comté dans le but d'élire au parlement quelqu'un que l'on désire élire. C'est ce que l'on se propose par le gerrymander, et je prétends que c'est préjudiciable au développement de la vie nationale. Un parti politique agit indignement en enlevant un township d'un comté pour le mettre dans un autre comté dans le but de nuire à des adversaires. Ce n'est pas loyal. Les commissaires nommés pour régler ces matières en Angleterre reçoivent instruction de ne jamais toucher aux limites des comtés en faisant les divisions qu'ils doivent soumettre à la Chambre des communes. C'est une raison qui me porte à m'opposer à la loi qui existe aujourd'hui. J'y suis opposé parce qu'elle n'est pas juste. A mon avis, les partis devraient se traiter avec loyauté, et, lorsque je signalerai les changements faits en vertu des bills de 1882 et 1891, la Chambre admettra avec moi, je crois, que le parti qui a adopté cette législation ne s'est pas guidé sur l'équité, et qu'il ne se proposait pas d'agir avec loyauté envers ses adversaires comme c'était son devoir de le faire.

L'honorable député d'York-ouest a dit que le cabinet avait peur de se présenter devant le peuple. Dans les trente-huit ou quarante élections partielles qui ont eu lieu depuis les dernières élections générales, chaque

circonscription électorale s'est déclarée en faveur de l'administration, à l'exception de deux. Seulement deux circonscriptions sur trente-huit ou quarante ont été favorables à l'opposition, où l'opposition n'a retenu que deux sièges qu'elle avait antérieurement aux élections partielles. Or, à mon avis, cela devrait prouver à l'honorable député que le gouvernement n'a pas peur du peuple, mais que, d'un autre côté, l'opposition en a peur et craint de paraître devant lui dans des divisions formées d'après les principes de l'équité et conformément aux limites des comtés.

J'ai ici un tableau que je vais lire à la Chambre ; ce sont les changements faits en vertu de cette loi-là, et, si je ne me trompe, on trouvera ce tableau exact, en somme. La Chambre et la population du pays constateront que le gouvernement ne propose pas ce projet de loi trop tôt. Je vais signaler les changements faits aux divisions électorales dans l'Ontario par l'acte de redistribution de 1882, divisions auxquelles touche le bill actuel. Je vais donner le nom de la division électorale, la population en 1881, ainsi que les votes inscrits aux élections de 1878 :

CHANGEMENTS faits aux limites de divisions électorales dans l'Ontario par l'acte de redistribution de 1882, divisions auxquelles touche le bill de redistribution de 1899.

Nom de la division électorale.	Population en 1880 81.	Population après l'adoption de l'acte	Nature du changement.	Populations de divisions transférées en 1882, d'après le recensement de 1881 ; et votes inscrits aux élections de 1878.
Kent.....	36,626	29,194	Chatham et village Wallaceburg retranchés et annexés à Bothwell.	Chatham (pop. 5036) (L. 286) (C. 468). village de Wallaceburg (pop.—) (L. 78) (C. 79).
Lambton-est.....	....	21,725	Lambton divisé en Est et Ouest.	(Pop. 31994) (L. 2707) (C. 2561).
" Ouest..	.....	20,891		
Huron-sud.....	23,393	21,991	Stephen et Exeter retranchés et annexés à Middlesex-nord. Usborne retranché et annexé à Perth-sud. Goderich et Clinton annexé à Huron-ouest.	Stephen (pop. 4349) (L. 352) (C. 279). Exeter (pop.—) (L. 92) (C. 207). Usborne (pop. 3831) (L. 270) (C. 272). Goderich (pop. 3615) (L. 229) (C. 360). Clinton (pop. 2016) (L. 189) (C. 184).
Huron-est.....	. ....	21,720	Howick, Turnberry, Morris, ville de Wingham village de Blythe et village de Wroxeter retranchés de Huron nord village de Brussels retranché de Huron-nord et centre ; Grey retranché de Huron-centre.	Howick (pop. 5417) (L. 290) (C. 481). Turnberry (pop. 3201) (L. 235) (C. 209). Morris (pop. 3952) (L. 270) (C. 294). Wingham (pop. —) (L. 111) (C. 151). Blythe (pop. —) (L. 46) (C. 66). Village de Wroxeter (pop. —) (L. 46) (C. 32). village de Brussels (pop.—) (L. 109) (C. 94). Grey (pop. 3855) (L. 300) (C. 309).
Huron-ouest....	.....	23,512	Wawanosh Est et Ouest et Ashfield retranchés de Huron-nord. Colborne et ville de Goderich retranche de Huron-centre. Goderich et Clinton retranché de Huron-sud.	Wawanosh-est (pop. 2651) (L. 218) (C. 155). Wawanosh ouest (pop. 2748) (L. 213) (C. 164). Ashfield (pop. 3893) (L. 299) (C. 321). Colborne (pop. 2429) (L. 158) (C. 171). Wille de Goderich (pop. 3954) (L. 242) (C. 315). Goderich (pop. 3615) (L. 229) (C. 360) Ville de Clinton (pop. 2016) (L. 189) (C. 184).
Bruce-nord	24,971	18,645	Bruce et Saugeen retranchés et annexés à Bruce-ouest.	Bruce (pop. 3764) (L. 484) (C. 165). Saugeen (pop. 2579) (L. 239) (C. 71).
Bruce-est.....	.....	22,355	Formé des localités suivantes retranchés de Bruce-sud : Culross, Greenock, Brant, Carrick, ville de Walkerton village de Teeswater.	Culross (pop. 3839) (L. 242) (C. 239). Greenock (pop. 2981) (L. 211) (C. 333). Brant (pop. 5994) (L. 304) (C. 429). Carrick (pop. 5005) (L. 305) (C. 483). Ville de Walkerton (pop. —) (L. 102). (C. 233). Ville de Teeswater (pop. —) (L. 71) (C. 40).
Bruce-ouest.....	.....	24,218	Saugeen et Bruce retranchés de Bruce-nord.	Bruce (pop. 3764) (L. 484) (C. 165). Saugeen (pop. 2579) (L. 239) (C. 71).

CHANGEMENTS faits aux limites de divisions électorales dans l'Ontario, etc.—*Suite.*

Nom de la division électorale.	Population en 1880-81.	Population après l'adoption de l'acte.	Nature du changement.	Populations de divisions transférées en 1882, d'après le recensement de 1881 ; et votes inscrits aux élections de 1878.
Wellington-nord	25,825	26,024	Amaranth et Luther-est retranchés de Dufferin. Partie de Palmerston et de Wallace retranché de Perth-nord. Village de Shelburne retranché et annexé à Grey-est. Maryborough retranché et annexé à Wellington-centre.	Amaranth (pop. 2914) (L. 172) (C 342). Luther E. (pop. 1673) (L. 111) (C. 130). Part Palmerston (pop. ——) (L. 64) (C. 84). Wallace (pop. 3581) (L.242)(C. 306). Village de Shelburne (pop. ——) (Non donné). Maryborough (pop. 4418) (L. 279) (C. 315).
Wellington-cent.	22,265	26,816	Maryborough annexé, retranché de Wellington-nord. Garafraxa-est et Orangeville retranchés de Dufferin.	Maryborough (pop. 4418) (L. 279) (C. 315). Orangeville (pop. 2847) (L. 150) (C. 257). Garafraxa E. (pop. 2635) (L. 137) (C. 311).
Perth-sud....	20,778	21,608	Usborne provenant de Huron-sud. Easthope-sud retranché et annexé à Oxford-nord.	Usborne (pop. 3831) (L. 270) (C. 272.) Easthope-sud (pop. 2275) (L. 273) (C. 80). En 1896) (L. 256) (C. 467).
Perth-nord.....	34,743	26,538	Ville de Palmerston et ville de Wallace retranchés et annexés à Wellington-nord. Easthope-nord retranché et annexé à Oxford-nord.	Ville de Palmerston (pop.—)(L. 64)(C. 84). Wallace (pop. 3581) (L. 243) (C. 306). Easthope nord (pop. 2998) (L. 479) (C. 99).
Middlesex-est...	30,600	25,107	Dorchester-sud et village de Springfield provenant de Elgin est. Westminster retranché et ajouté à Middlesex-sud.	Dorchester-sud (pop. 2071) (L. 187) (C. 181). Village de Springfield (non donné). Westminster (pop. 6386) (L. 735) (C. 497).
Middlesex-ouest	21,496	19,491	Adelaide provenant de Middlesex-nord. Euphemia provenant de Bothwell. Delaware et Caradoc retranchés et annexés à Middlesex-sud.	Adelaide (pop. 2909) (L. 259) (C. 164). Euphemia (pop. 2390) (L. 184) (C. 210). Delaware (pop. 2523) (L. 182) (C. 170). Caradoc (pop. 5065) (L. 432) (C. 371).
Middlesex-nord.	21,239	21,268	Stephen, village d'Exeter provenant de Huron. Adelaide retranché et annexé à Middlesex-ouest. Lobo retranché et annexé à Middlesex-sud.	Stephen (pop. 4349) (L. 352) (C. 279). Exeter (pop. —) (L. 92) (C. 207). Adelaide (pop. 2909) (L. 259) (C. 164). Lobo (pop. 3474) (L. 384) (C. 133).
Middlesex-sud..	....	18,888	Formé de Westminster provenant de Middlesex-est ; Delaware et Caradoc provenant de Middlesex-ouest et Lobo pro. de Middlesex-nord	Westminster (pop. 6386) (L. 735) (C. 497). Delaware (pop. 2523) (L. 182) (C. 170). Caradoc (pop. 5065) (L. 432) (C. 371). Lobo (pop. 3474) (L. 384) (C. 133).
Elgin-est..	23,147	25,748	Dorchester-sud et Springfield détachés et annexés à Middlesex-est	Dorchester-sud (pop. 2071) (L. 187) C. 181). village de Springfield (non donné). Dorchester-sud en 1896 (L. 178) (C. 150). Village de Springfield en 1896 (L. 65) (C. 33).
Elgin-ouest.	14,214	23,480	Orford, Howard et village Ridgetown détachés de Bothwell.	Orford (pop. 3113) (L. 400) (C. 167). Howard (pop. 4512) (L. 359) (C. 313) village de Ridgetown (pop. —) (L. 85. (C. 43).
Oxford-sud.....	24,798	24,778	Buford et Oakland détachés de Brant-sud. Tilsonburg et Durham retranchés et ajoutés à Norfolk-nord.	Buford (pop. 5543) (L. 471) (C. 340). Oakland (pop. 1104) (L. 130) (C. 36). Tilsonburg (pop. —) (L. 112) (C. 158). Durham (pop. 5838) (L. 298) (C.354).

M. LANDERKIN.

CHANGEMENTS faits aux limites de divisions électorales dans l'Ontario, etc.—*Suite.*

Nom de la division électorale.	Population en 1880-81.	Population après l'adoption de l'acte.	Nature du changement.	Populations de divisions transférées en 1882, d'après le recensement de 1881; et votes inscrits aux élections de 1878.
Oxford-nord....	25,361	24,390	Easthope-sud détachés de Perth-sud. Easthope-nord détaché de Perth-nord. Blenheim détaché et ajouté à Brant-nord.	Easthope-sud (pop. 2275) (L. 273) (C. 80). Easthope-nord (pop. 2998) (L. 379) (C. 90). Blenheim (pop. 6398) (L. 405) (C. 185).
Norfolk-sud ...	16,374	19,019	Ville de Simcoe provenant de Norfolk-nord.	Ville de Simcoe (pop. 1856) (L. 138) (C. 232).
Norfolk-nord....	17,153	20,933	Durham et partie de la ville de Tilsonburg détachés d'Oxford-sud. Ville de Simcoe retranchée et ajoutée à Norfolk-sud.	Durham (pop. 5838) (L. 298) (C. 354). Ville de Tilsonburg (pop.—) (L. 112) (C. 158). Ville de Simcoe (pop. 1856) (L. 138) (C. 232).
Brant-sud.	21,975	20,482	Onondaga et ville de Paris provenant de Brant-nord, Buford et Oakland détachés et annexés à Oxford-sud.	Onondaga (pop. 1924) (L. 109) (C. 149). Ville de Paris (pop. 2640) (L. 203) (C. 179). Buford (pop. 5543) (L. 471) (C. 340). Oakland (pop. 1104) (L. 130) (C. 36).
Brant-nord	11,894	17,645	Ancaster détachés de Wentworth-sud, Blenheim détaché de Oxford-nord et Onondaga et ville de Paris détachés et ajoutés à Brant-sud.	Ancaster (pop. 5005) (L. 484) (C. 213). Blenheim (pop. 6398) (L. 405) (C. 185). Onondaga (pop. 1924) (L. 109) (C. 149). Ville de Paris (pop. 2640) (L. 203) (C. 179).
Haldimand....	18,619	17,660	Cayuga-sud détaché et annexé à Monck.	Cayuga-sud (pop. 972) (L. 78) (C. 76).
Lincoln et Niagara.	26,408	23,300	Grimsby et village de Grimsby détachés et annexés à Wentworth-sud.	Grimsby (pop. —) (L. 280) (C. 216). Village de Grimsby (pop. —) (L. 51) (C. 55).
Wentworth-sud.	14,993	15,539	Grimsby et village de Grimsby détachés de Lincoln. Caistor détaché de Monck. Ancaster détaché et ajouté à Brant-nord.	Grimsby (pop. —) (L. 280) (C. 216). Village de Grimsby (pop. —) (L. 51) (C. 55). Caistor (pop. 2166) (L. 199) (C. 165). Ancaster (pop. 5005) (L. 480) (C. 213).
Grey-sud. ...	21,127	25,703	Artemisia détaché de Grey-est.	Artemisia (pop. 3484) (L. 151) (C. 304).
Grey-est.....	29,177	25,334	Partie du village de Shelburne détachée de Wellington-nord. Artemisia détaché et ajouté à Grey-sud.	Partie du village de Shelburne (pop. non donné). Artemisia (pop. 3480) (L. 151) (C. 304).
Dufferin	...	...	.....	Formé en 1874; sans député.
Simcoe-sud	26,891	22,721	Gwillimbury-ouest et village de Bradford détachés et annexés à York-nord.	Gwillimbury ouest (pop. 3036) (L. 87) (C. 155). Village de Bradford (pop. 1130) (L. 41) (C. 44).
Simcoe-nord....	49,238	26,120	Tiny, Penetanguishene, Tay, village de Midland, Medonte, Oro, Orillia, Matchedash et ville d'Orillia détachés et annexés à Simcoe-est.	Tiny (pop. 3214) (L. 195) (C. 161). Penetanguishene (pop. —) (L. 30) (C. 30). Tay (pop. 1629) (L. 118) (C. 180). Vill. de Midland (non donné). Medonte (pop. 2541) (L. 198) (C. 225). Oro (pop. 4364) (L. 265) (C. 425). Orillia et Matchedash (pop. 1894) (L. 135) (C. 202). Ville d'Orillia (pop. 1322) (L. 153) (C. 157).
Simcoe-est	.....	27,185	Formés des endroits ci-dessus mentionnés détachés de Simcoe-nord et des suivants détac. de Muskoka :—Muskoka, Wood, Medora, Monck et vill. de Gravenhurst.	Telle que donnée ci-dessus pour Simcoe-nord, etc :—Muskoka (pop. 482) (L. 70) (C. 11). Wood (non donné). Medora (pop. —) (L. 45) (C. 15). Monck (pop. 535) (L. 48) (C. 35). Gravenhurst (pop.—) (L. 74) (C. 12).

CHANGEMENTS faits aux limites de divisions électorales dans l'Ontario, etc.—*Fin.*

Nom de la division électorale.	Population en 1880-81.	Population après l'adoption de l'acte.	Nature du changement.	Populations de divisions transférées en 1882; d'après le recensement de 1881; et votes inscrits aux élections de 1878.
York-nord.....	24,961	21,730	Gwillimbury-ouest détaché de Simcoe-sud; le village de Brantford détaché de Simcoe-sud; Whitchurch, ville de Newmarket, village de Stouffville, détaché et annexé à Ontario-Ouest.	Gwillimbury-ouest (pop. 3036) (L. 87) C. 155). Vill. de Bradford (pop. 1130) (L. 41) (C. 44). Whitchurch (pop. 5014) (L. 367) (C. 284). Ville de Newmarket (pop. 1760) (L. 160) (C. 152). Village de Stouffville (pop. —) (L. 46) (C. 20).
York-est..	23,719	22,853	Village de Stouffville détaché et annexé à Ontario-ouest.	Village de Stouffville (pop. —) (L. 46) (C. 20).
Ontario-sud.....	13,495	20,244	Reach et Port-Perry détachés d'Ontario-nord.	Reach (pop. 6809) (L. 339) (C. 425). Port-Perry (pop. —) (L. 150) (C. 122).
Ontario-nord....	28,434	21,281	Morrison, Ryde, Draper, Oakley, McCaulay, village de Bracebridge, Ridout et MacLean détachés de Muskoka. Reach et village de Port-Perry détachés et annexés à Ontario-sud. Township et village d'Uxbridge détachés et annexés à Ontario-ouest.	Morrison (pop. 601) (L. 42) (C. 38). Draper et Oakley (pop. —) (L 40) (C. 60). McCaulay (pop. 868) (L. 50) (C. 63). Village de Bracebridge (pop. —) (L. 45) (C. 26). Ridout (non donné). MacLean (pop. 238) (L. 34) (C. 26). Reach (pop. 6809) (L. 339) (C. 425). Village de Port-Perry (pop. —) (L. 150) (C. 122). Township d'Uxbridge (pop. 4762) (L. 438) (C. 219). Village d'Uxbridge (pop. —) (L. 188) (C. 98).
Ontario-ouest. .	.....	20,189	Formé du township et du village d'Uxbridge, détaché d'Ontario-nord, Whitchurch et ville de Newmarket détachés d'York-nord, village de Stouffville détaché d'York-est et nord, Pickering détaché d'Ontario-sud.	Township d'Uxbridge (pop. 4762) (L. 438) (C. 219). Village d'Uxbridge (L. 188) (C. 98). Whitchurch (pop. 5014) (L. 367) (C. 284). Ville de Newmarket (pop. 1760) (L. 160) (C. 152). Stouffville (pop. —) (L. 46) (C. 20). Pickering (pop. 7375) (L. 669) (C. 529).
Muskoka et Parry-Sound.	27,204	17,636	Muskoka, Wood, Medora, Monck et village de Gravenhurst détachés et annexés à Simcoe-est, Morrison, Ryde, Draper, Oakley, McCaulay, Bracebridge, MacLean et Ridout détachés et annexés à Ontario-nord.	Muskoka (pop. 482) (L. 70) (C. 11). Wood (non donné). Medora (pop.—) (L. 45) (C. 15). Monck (pop. 535) (L. 48) (C. 35). Village de Gravenhurst (pop. —) (L. 74) (C. 12). Morrison (pop. 601) (L. 42) (C. 38). (Ryde —). Draper et Oakley (pop. —) (L. 40) (C. 60). McCaulay (pop. 868) (L. 50) (C. 63). Village de Bracebridge (pop. —) (L. 45) (C. 26). MacLean (pop. 238) (L. 30) (C. 26). Ridout (non donné).
Bothwell.. ...	27,102	22,477	Chatham et village de Wallaceburg détachés de Kent, Oxford, Howard et Ridgetown détachés et annexés à Elgin-ouest. Euphemia détaché et annexé à Middlesex-ouest.	Chatham (pop. 5036) (L. 286) (C. 468). Village de Wallaceburg (pop. —) (L. 78) (C. 79). Oxford (pop. 3113) (L. 400) (C. 167). Howard (pop. 4512) (L. 359) (C. 313). Village de Ridgetown (pop. —) (L. 85) (C. 43). Euphemia (pop. 2390) (L. 184) (C. 214).
Cardwell.. ...	.....	16,770	.....	
Toronto, 1891...	.....	.....	Annexé St. Andrew et St. Mark à York-ouest, ce qui a donné une majorité conservat. de 255.	
" 1891...	.....	.....	Annexé St. Paul et St. Mathew à York-est, ce qui a donné une majorité conservatrice de 261	

M. LANDERKIN.

Ce sont les changements faits à cette époque, et j'ai l'intention de les analyser un instant. Prenez le comté de Simcoe, qui a une forte population, et auquel on a donné trois députés. De ce comté qui était assez considérable pour avoir trois représentants, l'on a pris Gwillimbury-ouest et le village de Brantford pour les annexer à York-nord. On a pris Adjala et Meno d'un autre côté et on les a ajoutés à Cardwell, et, en compensation, l'on a pris cinq townships de Muskoka et on les a annexés à Simcoe. Si vous examinez le vote donné, vous verrez que le changement relatif à Gwillimbury et à Brantford, a été fait dans le but de vaincre le directeur général des Postes dans York-nord, ainsi que pour faire de Cardwell une forte circonscription conservatrice. Ce changement n'a été fait pour aucune raison. Les frontières de l'ancien grand comté de Simcoe ont été changées du côté ouest, du côté est et du côté nord. Naturellement, en prenant un township à l'angle sud-est du comté, l'on a dû ajouter au côté nord-est quelques townships détachés du comté de Muskoka ; puis Adjala et Mono ont été ajoutés à Cardwell.

Si vous prenez le comté de Bruce, vous voyez qu'en vertu du bill de 1882, Saugeen et Bruce on été détachés de Bruce-nord auxquels ils appartenaient et ont été ajoutés à Bruce-ouest, tandis que le village de Port-Elgin a été laissé dans Bruce-nord, bien qu'il en fût éloigné de cinq milles, et que la population de ce village fût obligée de traverser le township de Saugeen pour atteindre la circonscription électorale à laquelle on l'avait annexé. On a dit que cela avait été fait dans le but d'uniformiser la population. Il n'en était rien. On a fait la chose afin de vaincre John Gillies, et l'on a réussi.

Dans Grey, le township d'Artemesia a été détaché du centre de Grey-est et ajouté à Grey-sud, parce qu'il donnait une majorité conservatrice de 150 ou 200. On a laissé un township à l'extrémité inférieure de Grey-est, et la population de ce township, pour aller dans l'autre partie de la circonscription, devait traverser le township d'Artemesia. On n'a pas fait cela dans le but de renforcer le parti libéral dans Grey-est, mais dans l'unique but de vaincre les libéraux dans Grey-sud. La chose n'était pas nécessaire pour uniformiser la population ; car Proton, qui était à l'extrémité inférieure du comté, aurait pu être ajouté tout aussi bien, mais cela ne convenait pas, parce que Proton aurait donné une majorité libérale ; mais le district de Grey-est était en très grande partie conservateur, et l'on aurait pu ajouter le township de Proton.

Si vous examinez le tableau que j'ai donné à la Chambre, vous y verrez que tous ces changements ont été faits purement et simplement dans le but de tirer un avantage politique, et je le demande aux honorables députés : n'est-il pas du devoir du gouvernement de faire disparaître cette injustice, et de rétablir les limites des comtés, et ainsi de nourrir cette loyauté et ce dévouement que les habitants de ce pays devraient avoir pour leurs townships, leurs comtés, leurs villes et leurs villages? Dans la grande ville de Toronto, l'on a jeté des arrondissements dans des circonscriptions électorales voisines dans un but politique. Quand l'esprit de parti est si violent et est poussé si loin, on devrait le contenir, et ceux qui représentent la ville de Toronto devraient être les premiers à aider ce gouvernement à faire disparaître cette iniquité et à unir de nouveau cette grande ville.

Je suis surpris de voir que tous les députés de Toronto n'appuient pas ce bill. Ce gouvernement a traité la ville de Toronto comme ne l'ont jamais fait les autres gouvernements. Il a donné à cette ville plus de députés qu'elle n'en avait auparavant, et elle devrait se montrer reconnaissante envers ce gouvernement pour lui avoir rendu cette justice qu'on lui avait refusée auparavant. Il n'est pas possible que l'honorable député de Toronto-est (M. Ross Robertson) en combattant ce bill, soit poussé par la crainte que l'honorable député d'York-est (M. Maclean) se présente dans sa division et lui cause des ennuis. Est-ce cela qui soulève son indignation ? Dans son discours d'hier soir, l'honorable député a commis plusieurs omissions qui n'ont pas échappé à la Chambre. Il n'a pas dit un seul mot de Wm Mackenzie, ni de Dan Mann ; il n'a pas mentionné non plus le nom de Van Horne. Lorsqu'il a fait ces omissions, j'ai cru qu'il craignait que ces puissances ne se réunissent pour aider l'honorable député d'York-est à lui enlever Toronto-est. Nous ignorons quelles divisions les juges peuvent faire. La coutume anglaise est de laisser cette besogne aux juges, et, si j'ai bien compris, l'honorable député est dévoué à la Grande-Bretagne et à l'empire. Si nous voulons prouver à la Grande-Bretagne que nous l'admirons sincèrement, imitons ce qu'elle fait, et l'honorable député devrait être disposé à suivre l'exemple de l'Angleterre, c'est-à-dire, conserver les limites des comtés.

Hier soir, l'honorable député a dit une autre chose à laquelle je pourrais faire allusion. Il a parlé de la représentation de la ville de Londres. Il ne nous a pas dit combien de députés comptait la ville de Londres, mais il nous a portés à croire qu'il y avait un député pour une très faible population. La ville de Londres proprement dite n'a que deux députés ; mais dans toute la ville, y compris les faubourgs, il y a 5,000,000 d'habitants et 62 députés. L'honorable député étant très bon mathématicien, pourra vite trouver combien d'habitants représente un député à Londres. Il verra que ce chiffre est d'à peu près 73,000, tandis que dans les parties rurales d'Angleterre, il est d'environ 55,000, soit une différence de près de 20,000.

Il ne devrait donc pas se plaindre si ce gouvernement suit l'exemple donné par

l'Angleterre, et base la représentation sur celle qui existe dans la ville de Londres et en Angleterre. L'honorable député de Toronto-est a fait à l'adresse des juges certaines remarques qu'il aurait pu s'exempter de faire. Il n'aurait pas dû parler des juges comme il l'a fait, parce que s'il y a une partie de ce bill dans laquelle le gouvernement s'est le moins occupé des avantages du parti, c'est bien celle en vertu de laquelle il a confié à des juges la formation des divisions électorales dans les différents comtés, en tenant compte de la situation des lieux et de la prospérité et de la population de ces comtés. Le gouvernement s'est dépouillé de toute autorité à ce sujet et a laissé aux juges le soin de rendre justice aux partis intéressés.

Cette conduite n'est rien moins que magnanime, et je ne suis pas étonné que l'opposition soit surprise de voir le gouvernement adopter cette mesure. Après avoir énoncé le principe que les limites des comtés doivent être maintenues, il laisse aux juges le soin de diviser ces comtés conformément à la justice et l'équité et au besoin du peuple en général.

Voilà une décision qui devrait parler au cœur des Anglais, parce que c'est là ce qui a eu lieu à la dernière révision en Angleterre. Une commission fut nommée qui préparât un rapport, lequel rapport fut soumis à la Chambre et adopté, et les comtés ne furent pas dérangés un seul instant, bien que plusieurs districts aient été abolis. Ce travail fut confié à une commission composée de juges exactement comme le cabinet propose de faire dans le cas actuel.

Les membres du gouvernement ont fait preuve en cette affaire de qualités d'hommes d'Etat, ce qui devait être de nature à leur mériter l'approbation du peuple. Ils confient aux juges le soin de décider cette question, ce qui ne s'est jamais vu sous l'ancienne administration. Les libéraux n'ont pas fait comme leurs adversaires ; ils ne demandent aucun avantage, et ils demandent tout simplement que les adversaires du gouvernement se trouvent sur le même pied qu'eux-mêmes. Ils ne demandent pas aux juges de prendre un township dans un comté et de le placer dans un autre comté afin d'y assurer la victoire de leur parti. Mais ils ont confiance dans les juges et ils les laissent décider la question.

Tant que les libéraux ont été dans l'opposition, on ne les a jamais entendus dénigrer ceux qui sont à la tête de l'administration de la justice. Je dois féliciter le gouvernement de sa conduite en cette affaire, et je dois le féliciter aussi de s'être acquitté des promesses qu'il a faites lors de la célèbre convention tenue à Ottawa. Les libéraux se sont acquittés de leurs promesses et cette mesure est le dernier article de leur programme qu'il reste à adopter. Ils ont rappelé l'acte des pensions et l'acte du cens électoral, et ils ont accordé un plébiscite au peuple.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. LANDERKIN : Oui, c'est bien là une des mesures qu'ils se sont engagés de faire adopter. Ils ont modifié le tarif et accordé la clause différentielle qui réduit les droits de 25 pour 100. Ils s'acquittent de leurs promesses l'une après l'autre, tant et si bien que les honorables membres de la gauche ne peuvent plus parler des promesses qui n'ont pas été remplies.

Cette mesure devrait être adoptée. L'honorable député prétend qu'il n'est pas conforme à l'usage de soumettre des bills de cette nature à cette époque. Or, deux ans avant le recensement de 1859 feu sir John Macdonald remania les limites des comtés du Haut et du Bas-Canada. Voilà encore un précédent à ajouter à ceux qui ont été cités par le gouvernement. J'espère que cette mesure va être adoptée, car elle aura pour effet de faire disparaître un acte qui est généralement connu comme étant mauvais et la majorité des membres de cette Chambre, s'ils voulaient parler avec autant de sincérité que l'a fait l'honorable député de Toronto-est, seraient disposés à permettre au gouvernement de remplacer cette loi par un acte basé sur des principes de justice et d'honnêteté à l'égard des deux partis, un acte qui laisse aux juges le soin de décider quelles seront ces limites.

M. BORDEN (Halifax) : Je n'aurais pas pris la parole sur ce bill si l'on n'avait pas fait hier certaines remarques concernant le côté constitutionnel de cette question, et je veux dire quelques mots à ce sujet. Avant d'aborder cette question, je crois dire à l'honorable préopinant que je ne crois pas que le pays soit convaincu comme l'est l'honorable député que le gouvernement a rempli toutes ses promesses.

Le dernier vestige de la protection n'est pas encore disparu, et il reste encore certaines promesses faites pour ainsi dire par tous les membres du cabinet actuel, relativement à l'économie, qui n'ont pas toutes été comprohibition. Il y en a même qui vont juspersonnes qui ne sont pas satisfaites de la manière dont on a réglé la question de la prohibition. Il y en a même qui vont jusqu'à prétendre que tandis que dans le passé le parti libéral était en faveur de la prohibition telle qu'elle existe dans le Maine, et enfaveur du libre-échange tel qu'il existe en Angletere ; il semble aujourd'hui être en faveur de la prohibition telle qu'elle existe en Angleterre et du libre-échange tel qu'il existe dans le Maine.

Relativement aux limites des comtés, l'honorable député a beaucoup parlé de ce qui a eu lieu en Angleterre, et il nous a invités à suivre l'exemple de la mère-patrie. Je me permettrai d'appeler son attention sur cette partie de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord qui traite de cette question. Je vois que l'on y insiste beaucoup sur la représentation basée sur la population, mais il n'y est pas fait mention des limites des com-

tés. Ainsi donc, si nous devons nous conformer à l'esprit de cette loi, il est de notre devoir de nous occuper exclusivement à conserver dans les provinces, de même qu'entre les provinces, le principe de la représentation basée sur la population.

Je veux répondre en particulier aux remarques qui ont été faites par l'honorable député de Prince-est (M. Bell), qui a essayé, au nom du gouvernement, de répondre aux objections soulevées au point de vue constitutionnel par l'honorable chef de la gauche. Il y avait déjà quelques jours que l'honorable chef de l'opposition avait prononcé ce discours et j'étais surpris de voir que personne n'avait essayé d'y répondre. Voyant que cet argument pouvait être laissé sans réponse, le cabinet chargea l'honorable député de Prince-est d'éclairer la Chambre et de démontrer que les prétentions de l'honorable chef de la gauche sont fausses et fallacieuses.

L'honorable député s'y est pris de la manière suivante pour traiter cette question : Il a dit que l'article 51, auquel avait fait allusion l'honorable chef de la gauche n'avait rien à faire avec la question actuellement soumise à la Chambre, mais que ce point se trouvait entièrement régi par l'article 18 de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord. Comme je veux être juste à l'égard de l'honorable député, je vais me permettre de citer ses paroles :

Ce n'est pas là le seul aspect de cet argument. La question suivante peut encore se présenter. De quel droit ce parlement peut-il prendre connaissance de cette question ? Voilà une question qui est encore sans réponse. Je vois que l'article 18 de l'Acte de l'Amérique-Britannique du Nord, tel qu'amendé par 38-39 Victoria, chapitre 38, se lit comme suit :—

L'honorable député a lu ensuite l'article tel qu'amendé et il a ajouté :

Les pouvoirs que possède ce parlement de s'occuper de cette question sont aussi absolus que le langage ordinaire peut les laisser entendre. Il est impossible de vouloir nier que ce parlement soit revêtu du pouvoir absolu de s'occuper de cette question, à moins que son droit de légiférerà ce sujet ne lui soit spécialement enlevé par certaines stipulations de l'Acte de l'Amérique-Britannique du Nord.

Je pouvais difficilement croire que l'honorable député était sérieux en parlant ainsi, et c'est pour cette raison que lorsque plus tard il a réitéré cette déclaration, je lui ai posé la question suivante :

Puis-je demander à l'honorable député s'il croit que le mot " pouvoirs " dans l'article 18 de l'Acte de l'Amérique-Britannique du Nord se rapporte et comprend les pouvoirs législatifs ?

Il me répondit :

Oui, ce mot comprend les pouvoirs législatifs.

Après cela il y eut entre nous une discussion qu'il est inutile pour moi de mentionner ici. L'honorable député de Prince-est est donc d'avis que la constitutionnalité de cette mesure est basée sur l'article 18 de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, et c'est aussi là la prétention du gouvernement. Voyons un peu ce que dit cet article. Cet article tel qu'amendé et cité par mon honorable ami se lit comme suit :

Les privilèges, immunités et pouvoirs que possèderont et exerceront le Sénat, la Chambre des Communes et les membres de ces corps respectifs, seront ceux prescrits de temps à autre par acte du Parlement du Canada ; ils ne devront, cependant, jamais excéder ceux possédés et exercés lors de la passation du présent acte par la Chambre des Communes du Parlement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande et par les Membres de cette Chambre.

Les réponses à faire à la position insoutenable prise par l'honorable député sur cette question sont tellement nombreuses que l'on ne sait trop laquelle prendre pour commencer. En premier lieu, les pouvoirs seront "ceux prescrits de temps à autre par acte du parlement du Canada."—Si cette prétention de l'honorable député était soutenable, la première réponse à y faire serait de dire que ces pouvoirs n'ont pas été définis par le parlement du Canada.

La position que sont obligés de prendre dans le cas actuel l'honorable député et le gouvernement n'est rien moins que ridicule, car il est impossible de supposer que le parlement Impérial a voulu donner au parlement du Canada le droit de statuer lui-même quels seraient ces pouvoirs législatifs. Il y a encore une raison qui me fait croire qu'il n'a pas lu l'article : c'est que ces pouvoirs doivent être de même nature que ceux qui sont possédés et exercés "par la Chambre des communes du parlement de la Grande-Bretagne et d'Irlande." La Chambre des communes du parlement n'a pas le droit par elle-même de légiférer. Il suffira, j'en suis persuadé, de rappeler ce fait à mon honorable ami pour qu'il abandonne immédiatement la position qu'il a prise au nom du gouvernement.

Les pouvoirs qui sont mentionnés dans cet article ne sont pas des pouvoirs législatifs. J'ai entendu discuter cet article devant la cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse et aussi devant le Conseil privé, dans la cause de Thomas vs Haliburton, rapportée dans les rapports du Conseil privé sous le titre de Fielding vs Thomas, et aucun juge et aucun avocat n'ont jamais laissé entendre que l'on pouvait donner à cet article l'interprétation que veut bien lui donner mon honorable ami. Mais si mon honorable ami désire que je produise une autorité à l'appui de ma prétention, je puis en citer une qui jouit d'une grande autorité dans cette Chambre. Je veux parler de M. Clement qui est le conseiller actuel du conseil exécutif du Yukon. Les membres du gouvernement nous ont parlé de sa grande habileté, et, pour ma part, j'ai reconnu dans cette Chambre que cet homme tout en n'ayant pas une pratique très considérable au barreau, avait cependant, écrit un excellent ouvrage sur la constitution canadienne .

M. SUTHERLAND : Sa pratique est aussi considérable.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne conteste pas cela, je suis persuadé que c'est un

homme très capable. Mais il a interprété cet article 18 et le mot "pouvoirs," sur lesquels mon honorable ami fait reposer toute son argumentation....

M. BELL (Prince-est) : L'honorable député (M. Borden) me permettrait-il de lui donner quelques explications à ce sujet ? L'interprétation que j'ai donnée à cet article 18 était exacte, mais je n'ai pas insisté pour la faire adopter. Il existe d'autres articles qui accordent des pouvoirs législatifs à ce parlement. L'article 91, par exemple, permet de légiférer sur la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada. Il n'est pas dit dans l'acte quelle sera la nature de ces lois, et cela est laissé en partie à la discrétion du parlement. Cette mesure pourrait être autorisée en vertu de l'article 91.

M. BORDEN (Halifax) : L'erreur que commet l'honorable député est aussi considérable lorsqu'il base ses prétentions sur les articles 91 et 92 que lorsqu'il les base sur l'article 18. Je n'ai pas à m'occuper de ce que l'honorable député peut avoir eu l'intention de faire, je n'ai à m'occuper de ce qu'il a dit dans son discours et en réponse à une question directe que je lui ai posée. Je lui ai demandé s'il croyait que l'article 18 renfermait des pouvoirs législatifs, et il m'a répondu aussi clairement qu'un homme peut le faire dans l'affirmative. Lorsque l'honorable député m'a interrompu—et je dois dire que j'ai été plus courtois à son égard qu'il ne l'a été pour l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) qui a voulu l'interrompre hier soir—j'étais sur le point de citer les paroles de M. W. H. P. Clement, dont personne dans cette Chambre ne mettra en doute les connaissances. Voici ce qu'il dit en parlant de l'article 18 et du mot "pouvoirs," qui est le mot sur lequel mon honorable ami base son argument :

> On veut sans doute faire allusion ici à des pouvoirs autres qu'à des pouvoirs législatifs ; par exemple au pouvoir de forcer les témoins à comparaître et à obtenir la production des documents ; ces pouvoirs peuvent donc être considérés comme étant des pouvoirs d'une nature inquisitoriale et pénale destinés à faire respecter une législation intelligente.

Si l'honorable député a besoin d'autres autorités, je puis lui citer un autre ouvrage écrit par M. Lefroy, et cité avec raison par l'honorable Solliciteur général (M. Fitzpatrick) comme étant peut-être le livre le plus remarquable qui ait été écrit sur la constitution canadienne. A la page 749, on voit que M. Lefroy donne au mot "pouvoirs" la même interprétation que celle qui lui est donnée par M. Clément, c'est-à-dire, qu'il se rapporte à des pouvoirs autres que les pouvoirs législatifs.

Et pour les raisons que j'ai déjà énumérées on ne peut donner à ce mot une autre interprétation, parce qu'on veut faire là allusion aux pouvoirs possédés non pas par le parlement impérial, mais aux pouvoirs possédés par la Chambre des communes du parlement de la Grande-Bretagne. Si l'argument que l'honorable député a fait valoir comme étant le principe constitutionnel de ce bill, est la véritable interprétation de ce statut, cela équivaudrait à dire que le parlement du Canada possède tous les pouvoirs du parlement impérial.

Comme l'a fait remarquer hier soir l'un des honorables membres de ce côté-ci de la Chambre, ce parlement pourrait adopter un bill accordant le "Home-rule" à l'Irlande, ou un projet de loi établissant la doctrine de la protection en Angleterre et nous accordant certains privilèges dont nous sommes privés sous l'empire du tarif établi par le gouvernement actuel. Mais je suis persuadé que l'honorable député, réflexion faite, en arrivera à la conclusion que si la Chambre possède des pouvoirs de cette nature, ces pouvoir ne lui sont pas accordés en vertu de l'article 18 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord.

Il ne s'ensuit pas nécessairement, parce que l'honorable député a fait fausse route sous ce rapport, et que le gouvernement a eu tort de l'amener de l'avant pour défendre sa cause, que ce pouvoir n'existe pas, et pour ma part je suis bien prêt à admettre que s'il existe cela doit être en vertu de l'article 40 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, qui se lit comme suit :

> Jusqu'à ce que le parlement du Canada en ordonne autrement, les provinces d'Ontario, de Québec, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick seront—en ce qui concerne l'élection des membres de la Chambre des communes, divisés en districts électoraux comme suit :—

Et il indique quels seront ces districts électoraux. On est naturellement porté à dire : Voici un article de la loi qui déclare que la province sera divisée en districts électoraux comme suit, jusqu'à ce que le parlement du Canada en ordonne autrement—par conséquent le parlement du Canada a donc le droit d'en ordonner autrement. La même interprétattion a été appliquée à l'article 41 où l'on se sert d'à peu près le même langage :

> Jusqu'à ce que le parlement du Canada en ordonne autrement, toutes les lois en force dans les diverses provinces, concernant les questions suivantes ou aucune d'elles (puis vient l'énumération de ces différentes questions) devront continuer d'exister tels qu'elles existent actuellement.

Si cet article 40 accorde ce pouvoir, il ne reste donc plus qu'à savoir si cet article ne doit pas être interprété à la lumière de l'article 51 du même acte, qui a été cité par l'honorable chef de l'opposition et sur lequel ce dernier s'est appuyé pour baser son raisonnement. Cette question présente un certain doute, mais je crois que l'on peut prendre en sérieuse considération l'opinion émise à ce sujet par l'honorable chef de la gauche, sans qu'il soit besoin d'avoir recours à aucune autre autorité. Il faut d'abord prendre en considération l'opinion émise par l'honorable député (sir Charles Tupper) qui possède une expérience parlementaire considérable dans l'interprétation

des statuts, et dont l'autorité en pareille matière n'est pas à dédaigner.

A part cela, il ne faut pas oublier que vous êtes tenus ou de diminuer le nombre des membres du parlement pour les différentes provinces après chaque recensement décennal. Mais cet article ne commence pas par dire que la représentation des quatre provinces sera répartie de nouveau entre elles ; il dit simplement que la représentation des quatre provinces sera répartie de nouveau. Vous pouvez conclure de là que le parlement impérial en s'occupant de l'article 40 avait en vue la stipulation contenue dans l'article 51, et pour cette raison il n'y a pas lieu de toucher aux limites des divisions électorales dans aucune province tant que vous n'avez pas l'occasion d'augmenter ou de diminuer le nombre des députés dans ces provinces.

C'est là la raison pour laquelle je dis qu'il faut lire l'article 40 à la lumière de l'article 51, parce qu'il n'existe aucune raison à mon avis pour modifier les limites des divisions électorales des provinces, à moins que ce ne soit après un recensement décennal, alors qu'il vous faut soit augmenter ou diminuer le nombre des représentants de cette province. Je crois que c'est là une excellente raison pour dire que ces deux articles doivent s'interpréter l'un par l'autre. Si vous commencez par lire l'article 40 et que vous passiez ensuite à l'article 51, vous constatez que dans la répartition de la représentation entre les provinces, il vous faut aussi tenir compte de la répartition de la représentation dans chaque province en particulier et, s'il y a lieu d'après le recensement d'augmenter ou de diminuer le nombre des députés pour chaque province, il vous faut alors modifier les limites des districts électoraux dans cette province suivant que la chose est nécessaire.

Cette interprétation est certainement basée sur le bon sens, parce que tout semble indiquer que l'on a voulu prendre les plus grandes précautions pour bien faire comprendre qu'il ne convenait pas de modifier chaque année et chaque fois qu'un parti arrivait au pouvoir les limites des districts électoraux dans les provinces pour servir les fins de parti. Le bon sens veut qu'un parti ne soit pas libre d'exercer un tel pouvoir, et si nous avons là la véritable interprétation de cet article de notre constitution, tous les partis devraient être unanimes à reconnaître la chose, et je crois qu'il en a déjà été ainsi.

Dès 1882, sir John A. Macdonald, qui, à cette époque, avait entamé une discussion avec l'honorable Edward Blake, fit incidemment allusion à cette question dans la Chambre. M. Blake partagea l'opinion de sir John A. Macdonald. Sir John Bourinot dans son ouvrage sur la constitution à la page 473, cite le bill concernant le township de Tuckersmith ; et il indique ce projet de loi comme étant un de ceux qui ont été rejetés par le Sénat. Ce bill modifiait les divisions électorales d'un comté ; il fut soumis à la Chambre en 1874 mais non à l'occasion d'une redistribution devant avoir lieu après un recensement décennal. Voici ce qu'a dit en 1882, sir John A. Macdonald en présence de l'honorable Edward Blake relativement à cette question :

> Ce pouvoir a sa raison d'être, mais la question de savoir quand il est utile de l'exercer est une chose différente. La seule chose à laquelle la chambre des Lords ne puisse pas toucher est le bill des subsides. Nous n'ignorons pas que lorsque le Sénat rejeta le bill Tuckersmith l'honorable député ne nia pas à la chambre le droit qu'elle possédait en vertu de la constitution d'intervenir dans cette affaire.

Et voici le langage sur lequel je veux appeler l'attention de la Chambre :

> Et ils sont intervenus avec raison en cette circonstance, parce qu'ils ont empêché grâce à cette intervention, une violation de l'acte de l'Amérique-Britannique du Nord.

M. Blake parla immédiatement après sir John A. Macdonald ; le débat se continua durant un certain temps sur le ton de la conversation ; il parla deux ou trois fois, tel que cela appert de cette même page des débats, et il ne différa pas d'opinion avec sir John-A. Macdonald sur ce point.

Lors de la discussion qui eut lieu en 1896, feu Dalton McCarthy, un homme dont la mémoire est des plus respectée dans cette Chambre et dont les talents comme avocat étaient universellement reconnus par les membres de sa profession, était à traiter la question du statut concernant le mandat du Gouverneur général, et bien qu'il partageât les idées émises par les honorables députés de l'autre côté de la Chambre, il déclara franchement que sur l'interprétation à donner à ce statut, il partageait les idées exprimées par les honorables députés qui siègent aujourd'hui à la gauche de M. l'Orateur.

Il déclara aussi dans cette circonstance, que sir Oliver Mowat, un avocat distingué, avait exprimé une opinion contraire ; et sans vouloir exprimer une opinion personnelle sur la question, il ajouta que celui qui oserait se lever dans la Chambre et déclarer que cette opinion de sir Oliver Mowat était absolument fausse, serait un homme téméraire. C'est pourquoi je dis que lorsque sir John-A. Macdonald a déclaré en termes précis que le Sénat canadien avait eu raison d'intervenir dans cette circonstance, parce qu'il avait empêché une violation de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, il a énoncé aussi clairement que possible l'opinion qui a été émise dans cette Chambre par l'honorable chef de l'opposition comme étant la véritable interpellation à donner à cet article.

Et si l'honorable Edward Blake, qui a parlé deux ou trois fois immédiatement après le chef conservateur, n'a pas refusé d'admettre cette prétention, nous devons en conclure qu'il l'a acceptée ; et si M. Blake avait eu la moindre chance de critiquer cette interpellation, il l'aurait fait, car il était en frais de critiquer la conduite du Sénat, et il aurait été pour lui de bonne guerre d'indi-

quer que sir John-A. Macdonald, en énonçant le droit du Sénat dans cette circonstance, avait énoncé quelque chose qui n'était pas conforme à l'esprit de la constitution. Si M. Blake avait cru pouvoir se servir d'un argument comme celui-là à cette époque, il aurait certainement été le dernier homme à l'oublier, et le fait qu'il ne s'en est pas servi me porte à croire qu'il approuvait entièrement l'opinion émise par sir John-A. Macdonald.

Voyons maintenant s'il y a réellement urgence de soumettre cette mesure. Bien qu'il puisse exister une divergence d'opinion entre les honorables membres de cette Chambre sur la question constitutionnelle, je ne vois pas pour ma part comment il pourrait y avoir une divergence d'opinion sur la question d'urgence.

Quelle raison peut-il y avoir ou doit-il y avoir pour s'occuper d'une question de ce genre, si ce n'est après un recensement décennal ? Lorsque l'on s'est assuré du chiffre de la population de chaque province, après chaque recensement décennal, on peut constater que la population de la province n'a pas augmenté ou diminué suffisamment pour qu'il y ait changement dans le nombre de ses représentants. En pareil cas, il n'y a pas lieu de changer les limites des division électorales. Naturellement, il peut se produire le cas extrêmement improbable où la population se serait portée d'un point à l'autre, dans les limites de la province, de façon à rendre un changement nécessaire. Mais je ne crois pas qu'il y ait de cela la moindre probabilité, ni que cette idée ait été présentée à l'esprit de ceux qui ont rédigé cet acte.

Puis, vous avez le cas où la représentation a augmenté ou diminué de façon à modifier le nombre de représentants auquel une province a droit. Vous réglez cela une fois pour toutes pour les dix ans à venir. Vous réglez cela sur la base de la population dans la province, tout comme vous réglez la représentation des provinces entre elles sur la même base. La question est réglée et devrait être réglée à tous égards, pour les dix ans à venir.

J'espère que nous n'assisterons pas au spectacle de deux partis se succédant à tour de rôle au pouvoir et cherchant à se raffermir à la veille d'une élection, ou, comme dans le cas actuel, à la veille d'un recensement, en faisant dans les limites électorales des provinces les changements tout à l'avantage du parti qui occupe alors le pouvoir. N'est-ce pas là du gros bon sens ? N'est-ce pas là la véritable manière d'interpréter la constitution ? C'est là la manière dont on l'a interprétée depuis trente-deux ans, ou, dans tous les cas, depuis 1882, lorsque sir John Macdonald, en présence de M. Blake, a posé ce principe. Pourquoi l'abandonnerions-nous maintenant ? N'est-ce pas une règle saine et avantageuse pour le pays?

Y a-t-il une raison pouvant justifier les honorables membres de la droite lorsqu'ils s'efforcent de passer cette loi, peut-être à la veille d'une dissolution du parlement et certainement à la veille du recensement, dans l'espoir d'en retirer un léger avantage dont profiteront peut-être une demi-douzaine ou une douzaine de membres de cette Chambre ? Je crois pouvoir en appeler avec confiance au très honorable chef du gouvernement sur ce point, parce que c'est une question qui affecte plus que le parti libéral. A l'avenir, la même chose pourrait se répéter, en 1902, en 1903, en 1904 ou en 1905, par le parti conservateur. Je regretterais que la chose fût faite par le parti conservateur. Je regretterais de voir le parti conservateur ou le parti libéral établir ce principe ou agir en vertu de cette règle qui ferait que chaque fois qu'un parti arriverait au pouvoir et ne serait pas satisfait du remaniement qui aurait été fait après le dernier recensement décennal, il chercherait immédiatement à tirer parti d'une mesure de ce genre. Je regretterais surtout un acte de ce genre à la veille d'un recensement.

Avant d'en finir sur ce point, je crois devoir déclarer que des usages de cette nature peuvent parfaitement se greffer sur l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, et peuvent acquérir, imperceptiblement et graduellement, force de loi. Le très honorable ministre sait très bien que la constitution n'est pas contenue dans les limites de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord. Je puis, si cela est nécesaire, lui citer sur ce point de très bonnes autorités dont il ne contestera pas la valeur, du moins je le crois. Il sait très bien qu'en Angleterre, il n'y a pas de constitution écrite comme ici, mais que cependant ils ont une liste des droits et quelques statuts qui, jusqu'à un certain point, constituent la partie écrite de la constitution. Taswell Langmead, dans son histoire des progrès de la constitution depuis la révolution, dit :

> Ainsi qu'on pouvait le supposer en ce qui concerne un organisme vivant, la constitution n'est pas restée stationnaire durant une période de près de deux siècles. Mais ses principaux changements n'ont pas été faits au moyen de décrets législatifs. Tandis que le code légal est resté à peu près immuable, un code purement conventionnel et non écrit s'est développé à côté du premier et s'est solidement établi comme partie de la constitution, tout en restant en dehors de la loi écrite, et a si complètement modifié le fonctionnement pratique du code légal qu'il a formé une constitution moderne qui serait à peu près méconnaissable, excepté dans ses principes fondamentaux, aux yeux des auteurs de la liste des droits.

Le même langage a été tenu au sujet de la constitution américaine, qui est une constitution écrite comme la nôtre. Le professeur Bryce, dans son livre sur la république américaine, se sert du langage suivant, qu'il cite de la part d'un avocat éminent :

> Ainsi la constitution américaine a nécessairement changé comme la nation a changé. Elle a changé dans l'esprit avec lequel les hommes la regardent et par conséquent dans son propre esprit. Pour me servir de l'expression de l'éminent avocat que j'ai cité plus d'une fois : "Nous pouvons croire", dit

le juge Cooley, "que nous avons toute la constitution devant nous;——

C'est-à-dire la constitution écrite.

——mais, en pratique, la constitution est ce que le gouvernement dans ses divers départements, et le peuple dans l'exécution de ses devoirs de citoyens, reconnaissent et respectent comme telle; et elle n'est rien autre chose."

De sorte que, au Canada, où nous avons une constitution écrite, comme on en a une aux Etats-Unis, nous ne devons pas nous attendre à trouver toute la constitution dans les limites des statuts. Dans la nature même des choses, dans la croissance du pays, la constitution, bien qu'elle soit écrite, grandira comme la constitution américaine a grandi, et il me semble que ceci est l'une des choses qui ont grandi avec elle, savoir: que le pouvoir conféré au parlement par l'acte de l'Amérique Britannique du Nord de régler les limites des collèges électoraux dans les diverses provinces ne sera exercé qu'au temps indiqué dans l'article 51, c'est-à-dire lorsque l'on règle la représentation proportionnelle des provinces.

Naturellement, je n'ai pas besoin d'expliquer à mon très honorable ami le chef du gouvernement qu'il y a une différence entre le pouvoir légal de faire cela et la question de la constitutionnalité de cet acte, en se servant de l'expression dans le sens large que je viens de m'efforcer d'expliquer. Par exemple, comme il a été démontré par mon honorable collègue de Halifax (M. Russell) lors d'un débat durant la session de 1896, au sujet des mandats du Gouverneur-général, il y a un grand nombre de choses que même l'exécutif du pays a le droit légal de faire, mais que les ministres ne sauraient faire sans s'exposer à être mis en accusation pour haute trahison. Je vais lire une partie de l'extrait dont il a parlé, puis je vais lire une phrase ou deux qu'il n'a pas lues alors. Par exemple, Bagehot dit:

Mais cela n'est rien auprès de ce que la Reine peut faire en vertu de la loi sans consulter le parlement. Sans parler d'autres cas, elle pourrait licencier l'armée (en vertu de la loi elle ne peut enrôler plus qu'un certain nombre d'hommes, mais elle n'est pas obligée d'en enrôler un seul); elle pourrait congédier tous les officiers, depuis le général commandant en chef jusqu'au dernier; elle pourrait aussi congédier tous les marins; elle pourrait vendre tous nos navires de guerre et tout notre matériel maritime; elle pourrait conclure la paix en sacrifiant le Cornouailles et commencer une guerre pour la conquête de la Bretagne; elle pourrait élever à la pairie tous les citoyens du Royaume-Uni, hommes ou femmes; elle pourrait faire une "université" de chaque paroisse du Royaume-Uni; elle pourrait congédier la plupart des employés de l'administration; elle pourrait pardonner à tous les criminels. En un mot, la Reine pourrait, en vertu de ses prérogatives, renverser tous les actes du gouvernement civil dans le gouvernement; elle pourrait déshonorer la nation par une guerre injuste ou par une paix honteuse, et pourrait, en dispersant nos forces de terre et de mer, nous laisser sans défense contre les autres nations. Pourquoi ne craignons-nous pas qu'elle fasse cela ou quelque chose dans ce sens?

Il en donne la raison; c'est ce que l'honorable député n'a pas lu, et c'est ce que je vais lire dans un instant. Je dois dire que le parlement anglais pourrait, lui aussi, faire beaucoup de choses. Il pourrait adopter une loi pour prolonger son existence durant vingt ans ou aussi longtemps que durerait la vie de l'honorable député. Les parlements provinciaux pourraient faire la même chose, autant que je puisse voir, mais ils ne font pas ces choses, et en conséquence le très honorable chef du gouvernement, en examinant cete acte, ne doit pas se borner à considérer la question de la constitution au point de vue large que je me suis efforcé d'expliquer devant cette Chambre. Que dit encore Bagehot au sujet de la citation que je viens de lire? Il dit qu'un ministre n'oserait pas conseiller à la Couronne d'agir ainsi:

Parce qu'il y a deux freins—l'un, ancien et grossier, l'autre moderne et délicat. Le premier est le frein de la mise en accusation. Tout ministre qui conseillerait à la Reine d'user de sa prérogative de façon à mettre en danger la sécurité du royaume, pourrait être mis en accusation pour haute trahison, et il le serait.

Néanmoins, strictement parlant, la Reine a le droit de faire ces choses; mais tout ministre qui lui conseillerait de les faire serait probablement, comme le dit le savant écrivain, mis en accusation pour haute trahison.

Je n'ai pas essayé de traiter les détails de ce projet de loi; je me suis tout simplement efforcé d'exposer à la Chambre, aussi brièvement que je l'ai pu, mon opinion au sujet du doute qui existe quant au pouvoir légal d'adopter cette loi; puis d'exposer l'argument—qui me paraît irréfutable—à l'effet suivant: que le pouvoir légal d'adopter cette loi existe ou non, l'esprit de la constitution, dans le sens large que je me suis efforcé d'exposer à la Chambre, ne sanctionnera pas l'adoption de cette mesure.

Pour cette raison et pour la raison d'opportunité—que je crois être probablement la raison la plus forte de toutes,—je dis au très honorable ministre que ce projet de loi, au moment actuel, presque à la fin du parlement et à la veille d'un recensement qui amènera le temps convenable pour mettre à exécution une mesure de ce genre, je dis que ce projet de loi ne devrait pas être maintenant soumis à la Chambre à laquelle on ne devrait pas demander de l'adopter, et j'espère qu'après mûre réflexion, le très honorable ministre partagera mon avis sur ce point.

M. RUSSELL (Halifax): J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt mon savant et honorable collègue de Halifax (M. Borden) parce que je savais que, s'il y avait quelque chose qui pût être invoqué à l'appui de l'étrange prétention de l'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper), mon honorable ami (M. Borden) le découvrirait. Mais j'ai écouté l'honorable député avec beaucoup d'attention et de patience sans découvrir qu'il ait jugé prudent d'appuyer son chef au sujet du point constitutionnel soulevé par cet honorable député (sir Charles Tupper). Après avoir vu le chef de l'opposition aborder ce

sujet de la façon dont il l'a fait, et après l'avoir vu abandonner seul avec sa prétention, je me suis rappelé un discours que j'ai jadis entendu prononcer par le regretté Benjamin Butler, alors qu'il racontait les souvenirs de ses premières années de pratique comme avocat quelque part dans l'Etat de Massachusetts.

Il nous racontait qu'il avait désiré faire reviser par le tribunal un point qui lui paraissait très secondaire. Il lui en coûtait beaucoup d'insister pour attirer là-dessus l'attention du savant juge, et il alla trouver un avocat qui devint plus tard juge en chef du Massachusetts, et subséquemment juge de la cour Suprême des Etats-Unis, et lui demanda s'il aurait la bonté de faire une requête au juge lui demandant de réserver le point. "Non," répondit M. Gray, "je n'en ferai rien. J'ai une réputation à perdre, et je ne la risquerai pas sur une proposition aussi faible." "Eh bien!" dit M. Butler, "je n'ai pas de réputation à perdre, et je me propose de soulever ce point et d'en avoir le bénéfice."

Je suis porté à croire que les lumières légales de l'opposition qui ont une réputation à perdre, n'ont pas voulu la risquer sur la prétention qu'il y a quelque chose d'inconstitutionnel dans la proposition actuellement soumise à la Chambre. Mais je ne crois pas qu'il ait été généreux de leur part de permettre à leur chef vénéré et respecté—que nous admirons tous sincèrement en cette Chambre—d'énoncer une prétention que pas un d'entre eux, j'ose le dire, n'oserait appuyer de sa réputation d'avocat. Mon honorable ami (M. Borden) a traité la question telle que présentée par l'honorable député de l'Ile du Prince-Edouard (M. Bell), mais il s'est bien gardé de toucher aux forts arguments invoqués par cet honorable député.

L'honorable député (M. Bell) a démontré avec une précision logique parfaite et avec beaucoup de force que les dispositions de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord au sujet du remaniement ne s'appliquent pas aux remaniements relatifs aux divers collèges électoraux d'une province donnée, mais que toute la force de ces dispositions de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord s'applique aux remaniements parmi les diverses provinces de la Confédération.

C'était le grand argument de l'honorable député de l'Ile du Prince-Edouard, et l'honorable député de Halifax (M. Borden) n'y a pas fait la moindre allusion, mais il a abordé des sujets accessoires pour donner du poids à un argument qui n'avait pas besoin de cette démonstration. Si mon honorable ami (M. Bell) avait poussé plus loin ses études sur la question, il n'aurait pas eu besoin d'étayer ainsi son argument, parce que cela n'était pas nécessaire pour soutenir la savante et persuasive dissertation qu'il a faite en cette Chambre. C'est de cela que l'honorable député de Halifax s'est emparé. Naturellement, c'est là une méthode plausible et une méthode ordinaire, mais ce n'est pas du tout une méthode propre à influencer et à éblouir cette Chambre.

Quelle est la situation constitutionnelle de ce parlement en vertu des dispositions de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, relativement au remaniement? Tout le monde sait qu'en tant qu'il s'agit des pouvoirs du parlement, nous pouvons dire que nous avons une constitution non écrite. Une partie considérable des pouvoirs qui peuvent être exercés par notre parlement ne sauraient être énoncés en termes catégoriques dans le statut. Chacun sait que lorsque nous recherchons quels sont les pouvoirs des législatures provinciales, il nous faut trouver quelque disposition expresse de l'acte de l'Amérique Britanique du Nord leur conférant ces pouvoirs, mais tout le monde connaît aussi la réciproque de cette proposition—et nul ne la connaît mieux que mon honorable ami de Halifax—que les pouvoirs de notre parlement fédéral sont pléniers, et qu'il a le pouvoir de faire tout ce qui ne peut pas être fait par les législatures provinciales à moins qu'une défense expresse ne soit contenue dans l'acte constitutionnel ou qu'une défense soit contenue dans quelque autre statut impérial. Ce parlement est donc investi d'une autorité suffisante, et c'est une monstrueuse absurdité de la part de tout homme ayant une réputation à perdre que de dire que ce parlement ne peut pas de temps à autres, lorsque, dans sa sagesse, il le juge nécessaire, remanier la représentation des divers districts électoraux dans toute province donnée de la Confédération.

Peut-être ne devrais-je pas me servir d'un langage aussi énergique; cela n'est pas nécessaire et en conséquence je me contenterai de dire que je ne crois pas que l'on puisse trouver en cette Chambre, ni dans tout le Canada, un avocat qui osera déclarer sérieusement qu'il y a quelque chose d'inconstitutionnel dans le fait que ce parlement remanie de temps à autre la représentation du peuple dans une province quelconque du Canada. Nul avocat au Canada n'a révoqué en doute le pouvoir qu'a le parlement de le faire, et nul avocat en cette Chambre n'appuiera de sa réputation une pareille proposition. Mon honorable ami (M. Borden) a eu l'occasion de le faire s'il l'eût voulu. Il s'est abstenu de le faire, bien qu'à mon avis, il était de son devoir de donner à la Chambre le bénéfice de son opinion à ce sujet.

Ce soir, en cette Chambre, il n'était plus un avocat, ayant ses honoraires en poche, dont la langue et les lèvres appartiennent à ses clients, et qui est tenu de cacher, si cela est possible, dans l'intérêt de ses clients, ce qu'est son opinion réelle sur la question. L'honorable et savant député ne pratique pas ce soir devant un tribunal; il expose ses opinions réelles devant le parlement de son pays, et il est tenu de nous donner son opinion réelle et honnête sur la constitution légale et constitutionnelle impliquée dans la discussion devant la Cham-

bre. Je ne sais pas s'il l'a fait ou non. J'aurais une moins haute opinion que celle que j'ai de son talent et du rang qu'il occupe dans sa profession, si je devais en arriver à la conclusion que l'honorable député (M. Borden) exprimait sa véritable opinion lorsqu'il disait que ce parlement n'avait pas le pouvoir constitutionnel parfait et absolu d'adopter cette loi s'il le juge convenable, et que la question est, comme je crois qu'il était disposé à l'admettre, tout simplement une question d'opportunité, savoir : s'il serait bien ou mal, sage ou insensé, d'adopter le statut que cette Chambre des communes est maintenant appelée à approuver.

Or, quelles sont les dispositions de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, sur lequel mon honorable ami de l'Ile du Prince-Edouard a appelé l'attention ? Je crois réellement qu'il ne devrait pas y avoir besoin d'argumenter en cette Chambre sur un sujet aussi absolument élémentaire et aussi indubitable que la proposition que je m'efforce d'établir. Le premier article de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord qui s'applique indirectement à la question est l'article 3 qui décrète que :

Dans le recensement général de la population du Canada, qui, en vertu du présent acte devra se faire en 1871, et tous les dix ans ensuite, il sera fait une énumération distincte de la population respective des quatre provinces.

Il y a là un indice grâce auquel l'on peut presque deviner quel était le but du recensement décennal. Ce sont les populations des provinces respectives qui doivent être distinguées, afin que la distribution de la représentation au parlement puisse être remaniée de temps à autre, conformément aux changements qui se seront produits chez ces populations. Cela nous fournissait le moyen de deviner d'une façon intelligente et perspicace, même si nous n'avions que cela, mais nous en serions réduits à faire des conjectures. Puis nous trouvons à l'article 37, la disposition relative à la proportion de la représentation à la Chambre des communes :

La Chambre des communes sera sujette aux dispositions du présent acte, composée de 181 membres,—

Nombre qui a été augmenté depuis——

—dont 82 représenteront Ontario, 65 Québec, 19 la Nouvelle-Ecosse et 15 le Nouveau-Brunswick.

La proportion de ces chiffres aux populations respectives des diverses provinces doit être maintenue dans tout remaniement de sièges faits pour ce parlement, la province de Québec conservant ses 65 députés ; ou, si vous le préférez, vous pouvez augmenter ce nombre pourvu que les proportions entre les diverses provinces soient dûment maintenues.

Puis vient l'article dont a parlé mon honorable ami, et que je vais lire—l'article 51 :

Immédiatement après le recensement de 1871, et après chaque autre recensement décennal, la représentation des quatre provinces sera répartie de nouveau par telle autorité, de telle manière et à dater de telle époque que pourra, de temps à autre, prescrire le parlement du Canada, d'après les règles suivantes :—

La représentation "des quatres provinces" sera répartie de nouveau. Il n'y a pas un seul mot quant aux différents comtés ni quant aux différents collèges électoraux dans les limites de la province. Vous pouvez donner la représentation supplémentaire à laquelle la province peut avoir droit de la manière qu'il vous plaira. Vous pouvez la donner en entier à une ville, à un village ou à une municipalité rurale si vous le préférez. Il n'y a pas de limite constitutionnelle de fixée sous ce rapport. La seule limite constitutionnelle est qu'il vous faut conserver la représentation d'après la population entre les diverses provinces de la Confédération. Or, je n'expose rien à la Chambre qui n'ait été exposé par mon honorable ami de l'Ile du Prince-Edouard, auquel mon honorable ami de Halifax (M. Borden) a entrepris de répondre sans faire la moindre impression dans sa réponse, si ce n'est de soulever une petite question accessoire qui ne s'appliquait pas du tout à la discussion.

Québec aura le nombre fixe de 65 représentants ; il sera assigné à chacune des autres provinces un nombre de représentants proportionné au chiffre de sa population (constaté par tel recensement), comme le nombre 65 le sera au chiffre de la population de Québec (ainsi constaté).

Les hommes d'Etat qui ont rédigé cet acte et le parlement impérial qui l'a adopté n'avaient dans l'esprit ni les collèges électoraux ni les comtés, ni les villes mais les provinces et rien que les provinces——

En supputant le nombre des représentants d'une province, il ne sera pas tenu compte d'une fraction n'excédant pas la moitié du nombre total nécessaire pour donner à la province droit à un représentant ; mais toute fraction excédant la moitié de ce nombre équivaudra au nombre entier.

Encore la province, vous voyez : ni les comtés, ni les districts, ni les villes——

Lors de chaque nouvelle répartition, nulle réduction n'aura lieu dans le nombre des représentants d'une province, à moins qu'il ne soit constaté par le dernier recensement que le chiffre de la population de la province par rapport au chiffre de la population totale du Canada, à l'époque de la dernière répartition du nombre des représentants de la province, n'ait décru dans la proportion d'un vingtième ou plus ; les nouvelles répartitions n'auront d'effet qu'à compter de l'expiration du parlement alors existant.

Telle est la disposition relative à la répartition de la représentation en cette Chambre parmi les diverses provinces de la Confédération. Elle impose un devoir au parlement mais elle ne contient pas un seul mot qui soit de nature à diminuer les pouvoirs du parlement tels qu'ils auraient sans doute existé, même si cet article n'eût jamais été adopté.

Elle ne dit pas que ce parlement n'aura pas les mêmes pouvoirs quant à telle ou telle province en particulier que le parlement impérial possède en ce qui concerne la répartition de la représentation dans le Royaume-Uni, de temps à autre. Elle ne

dit pas un seul mot pour établir une restriction constitutionnelle quelconque, excepté que la représentation des diverses provinces restera stationnaire d'une période décennale à l'autre, et sera alors répartie de nouveau selon les résultats du recensement décennal. Puis comme pour rendre la question encore plus claire, l'article 52 décrète ce qui suit :

Le nombre des membres de la Chambre des Communes pourra, de temps à autres, être augmenté par le parlement du Canada, pourvu que la proportion établie par le présent acte dans la représentation des provinces reste intact.

Or, c'est là toute la législation directe que vous puissiez trouver, autant que je sache, se rapportant en quelque manière à la question.

Quel avocat va oser prétendre que ce qui y tend à établir une représentation justement proportionnelle entre les différentes provinces, et à en permettre le remaniement de temps à autre, suivant les changements survenus dans la population des provinces tel que l'indiquera le recensement décennal, puisse impliquer, de quelque manière que ce soit, la possibilité de porter atteinte au pouvoir qu'a ce parlement de remanier la représentation de n'importe quelle province, de temps à autre, et selon qu'il le trouve convenable, pourvu qu'il ne viole pas l'article 51, et ne change pas la juste proportion de la représentation des différentes provinces de la Confédération ? Qu'il ait, ou non, une réputation à perdre, je ne crois qu'il y ait un seul avocat en cette Chambre pour oser dire que la restriction dont a parlé l'honorable chef de l'opposition en ouvrant cette discussion, existe ou puisse exister.

D'ailleurs sur la foi des précédents et des autorités, cette Chambre a, mainte et mainte fois reconnu le principe que je soutiens. Le très honorable chef du gouvernement a parlé de deux ou trois occasions où il en a été ainsi—non pas immédiatement après qu'on eut fini le recensement,—mais en 1893 et en 1895. Le chapitre 9 du statut de 1893, qu'il a cité, je crois, comprend un long article de 2 pages, où la description d'un autre district électoral de Nipissing se trouve substituée à celle du district de Nipissing telle que faite dans l'acte du remaniement de la représentation. Sans avoir comparé ces deux articles, j'ose dire qu'ils ne décrivent pas le même territoire en des termes différents, mais qu'ils comportent un changement dans le comté. Toutefois, je l'avoue, je n'ai pas fait la comparaison. De ces dix articles du bill, dont quelques-uns sont sans importance et ne constituent que des altérations de copiste, comme l'a dit le chef de l'opposition, il n'y en a pas moins de trois qui comportent des changements distincts dans la représentation telle qu'établie par l'acte de redistribution de 1892. On a remanié les comtés de Rouville et de Saint-Hyacinthe ; il y a là au moins trois changements distincts, dont chacun se trouverait illégal et inconstitutionnel, si la proposition du chef de l'opposition était bien fondée en droit ; mais personne n'ignore que s'il en avait été ainsi, le parlement n'aurait pas adopté ces changements. Il y a eu aussi, en 1895, un autre acte dont l'honorable chef de l'opposition a cherché à atténuer l'effet, en disant que cet acte ne visait qu'à la correction d'une erreur de copiste. Il s'y trouvait un article, en effet, qui ne visait qu'à la correction d'une pareille erreur qui s'était glissé dans l'acte du remaniement de la représentation à la Chambre des communes, mais il y avait aussi un article qui se lit comme suit :

Le canton de Courcelles et la partie nord-est du canton de Joliette sont par le présent détachés du comté de Berthier et annexés au comté de Joliette pour les fins de la représentation à la Chambre des communes.

Je ne connais pas assez Québec au point de vue géographique, pour saisir tout l'effet d'une pareille disposition, mais il me semble, autant que la lecture du texte me le révèle, que cet article comporte un changement dans la représentation de ces comtés, et si cet acte-là empêche le parlement de remanier la représentation du peuple en cette Chambre à toute autre époque qu'à celle du recensement décennal, il doit être illégal et inconstitutionnel. En cela, je ne fais que répéter ce qu'a dit avec tant d'énergie et de clarté, l'honorable député de l'Ile du Prince-Edouard (M. Bell). Avant ces deux actes, le parlement, en 1868, en a adopté un autre qui avait le même caractère et était intitulé : "Acte pour annexer certaine partie de la seigneurie de Bélair au comté de Québec, et certaine autre, au comté de Portneuf." Certes, d'après l'honorable député d'Halifax (M. Borden), si ces actes avaient vu le jour à toute autre époque qu'à celle du recensement décennal, ils eussent été inconstitutionnels. Evidemment, pareille prétention ne peut valoir . De l'aveu de mon honorable ami, tout se résume à une question de convenance d'opportunité et de sagesse, et c'est à ces points de vue que nous sommes prêts à discuter, comme l'a fait, d'ailleurs, tout autre député de la droite.

Naturellement, s'il s'est commis un mal, il faut le corriger. Quand ? A la première occasion qui s'en présente ; or, il n'y en a pas de meilleure que l'occasion actuelle. Supposons, pour le besoin de l'argument, que le présent bill soit, au point de vue de la redistribution, aussi infâme que le disent quelques députés de l'autre côté de la Chambre, quoique leurs épithètes soient un peu moins rudes qu'en d'autre temps, et que lorsqu'il s'est agi de certaines autres questions, j'ai remarqué, en effet, qu'ils avaient recours à des épithètes plus faibles qu'à l'ordinaire, si j'en excepte, cependant, une couple d'honorables députés, qui en ont employé de plus fortes, comme pour exprimer leur salut d'adieu à la façon des gladiateurs d'autrefois, qui s'en allaient mourir en disant : "Ceux qui s'en vont mourir te saluent" ; "morituri te salutant." J'espère, toutefois, que ces ho-

norables députés ne disparaîtront pas de sitôt du parlement, et qu'on les y verra plus longtemps que ne le présument certains malins. Mais comme je l'ai dit, supposons que ce bill soit aussi infâme qu'on veut parfois le dire, et qu'il eût été adopté il y a quatre ou cinq ans, au lieu de l'être aujourd'hui ; supposons que le parti fût arrivé au pouvoir il y a huit ou neuf ans, et se fût trouvé avoir adopté alors cet acte auquel je n'ai jamais reconnu le caractère que lui attribuent les honorables députés de l'autre côté de la Chambre. Mon honorable ami prétend-il, en supposant que ce bill soit infâme, injuste et oppressif, et ne donne pas aux différents comtés du Canada une représentation équitable, et y a-t-il un honorable député de l'autre côté de la Chambre qui prétende, avec lui, qu'une des premières actions de ces honorables députés, en supposant qu'ils fussent arrivés au pouvoir, dans les circonstances, eût été de mettre, aussitôt que possible, à néant, cet acte infâme, injuste et tout à fait inopportun, qui se serait trouvé avoir été adopté, d'après ma supposition, en 1892 ou 1893, de manière que le remède qu'ils auraient appliqué eût pu avoir son effet dès l'élection suivante ? Supposons qu'un bill de redistribution infâme eût été adopté par un gouvernement quelconque entre deux périodes décennales, peu après le recensement décennal, le gouvernement arrivé au pouvoir n'aurait-il pas eu pour devoir impérieux, lui, qui aurait combattu le gouvernement infâme qui aurait été l'auteur du bill infâme de redistribution, de rappeler cet acte et de remettre ces comtés dans l'état dans lequel ils se trouvaient auparavant, et de les remanier de telle sorte que, dès l'élection suivante, le peuple des différentes provinces fût convenablement représenté ? Non, s'écrie mon honorable ami, il aurait eu pour devoir de laisser le mal tel qu'il était, pendant huit ou neuf ans, et de faire, dans l'intervalle, deux ou trois élections dans ces comtés ainsi redistribués. D'après sa prétention, la constitution de ce pays, qui passe pour un miracle de sagesse représente un gâchis tel, que nous devrions laisser subsister le mal et la représentation défectueuse des comtés et qu'il fût possible d'adopter un acte de redistribution. Voilà la logique de mon honorable ami et du chef de l'opposition, et voilà la conclusion boiteuse à laquelle elle conduit ; que dis-je, cette conclusion est, même monstrueuse ; il n'est pas possible de concevoir que ce soit là la sagesse qui préside à l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, l'œuvre de tant de génie et l'objet de la soigneuse attention des meilleurs politiques du parlement impérial. Je le répète, comme mon honorable ami l'a virtuellement admis, il ne s'agit pas ici d'une question de droit constitutionnel, mais seulement de savoir s'il est sage, juste et raisonnable qu'on adopte le projet de loi actuel ; et sur ce terrain, nous sommes prêts à demander le vote de la Chambre et à nous adresser à l'opinion publique du pays.

Mais, demande mon honorable ami, si vous n'acceptez pas ma proposition, à quelle conclusion en arrivez-vous vous-mêmes ? A celle-ci, que les partis peuvent, pour des fins purement de parti, remanier la délimitation des comtés, chaque fois qu'un nouveau gouvernement arrive au pouvoir.

Eh bien ! comme l'a dit mon honorable ami il y a, en ce monde, beaucoup de choses qui pourraient se faire légalement, et qui ne se feront jamais.

M. CLANCY : Celle-ci en est une.

M. RUSSELL : Je dis que celle-ci, que vient de mentionner l'honorable député de Halifax, en est une, l'honorable député l'admettra.

M. CLANCY : Je veux parler du bill actuel.

M. RUSSELL : Ces choses que l'honorable député dit pouvoir se faire sous l'empire de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, à d'autres époques que celle du recensement décennal, ne se feront pas ; pas un gouvernement n'entreprendra de présenter un bill pour redistribuer les comtés, excepté pour remédier à un mal manifeste, ou si, comme dans le présent cas, le gouvernement comme ces honorables députés de l'autre côté de la Chambre le savent eux-mêmes, le peuple approuve fortement la teneur et l'objet du bill. Ce qui nous garantit contre de pareils projets de législation intempestive, ce ne sont pas les écrits, mais le sentiment et le bon sens du peuple de ce pays. Il s'est fait une redistribution une fois ; ce gouvernement a l'intention de la défaire, mais la redistribution n'a jamais été et ne sera jamais d'usage en ce pays ; on n'y a eu recours qu'une fois,—en 1882,—mais c'était dans un cas désespéré.

Je crois avoir dit tout ce que j'avais à dire de la prétendue question constitutionnelle, qui, d'après mon honorable et savant ami menace de n'en plus être une. Si l'heure me le permettait, je parlerais de deux autres questions de principe qu'on a soulevées par rapport au bill actuel, et dont l'une a trait à la représentation d'après la population et dont l'autre repose sur la prétendue violation de ce principe quant à la représentation des cités, et en particulier, de la grande cité de Toronto. C'est, jusqu'à un certain point, un principe équitable que, même indépendamment des rapports des différentes provinces entre elles, les diverses parties de chaque province soient représentées en cette Chambre proportionellement au chiffre de leur population. Dans quelle mesure ce principe s'applique-t-il ? La meilleure manière de répondre à cette question, c'est de chercher et de voir comment l'ont compris les pères mêmes de la Confédération. Il ne conviendrait pas d'en juger d'après les anomalies qui existaient à l'époque

de la Confédération, car ces anomalies n'ont existé que grâce à l'urgence du moment, et devaient disparaître dès qu'il serait possible d'opérer une délimitation convenable. Comment ont-ils profité de l'occasion qu'ils ont eue de remédier à cet état de choses après le premier recensement, en 1871 ? Il serait fastidieux de démontrer par les chiffres quelle était alors la représentation des différentes parties du Dominion, et je n'irai pas, à cette heure avancée, ennuyer la Chambre de tous ces détails. Je me contenterai de lui exposer quelques traits saillants qui ressortent de ces chiffres, pour lui faire voir comment on a appliqué, dans ce temps-là, l'idée de la représentation d'après la population. D'abord, dans la province de l'Ontario il y avait quatre districts électoraux avec une population de 30,000 à 40,000 et quatre autres, avec une population de moins de 10,000 ; puis 34 comtés avec une population de 20,000 à 30,000, et 44 avec une population de 10,000 à 20,000. Voyons comment s'applique ici, le principe de la représentation d'après la population au moyen de la stricte et sévère exactitude arithmétique qu'on exige de nous dans ce débat et bien à tort, ainsi qu'il est permis d'en juger par ce qu'a dit M. Gladstone dans son grand discours au sujet du dernier bill de redistribution, en Angleterre.

Dans le premier groupe de quatre comtés, il y avait Simcoe-nord, avec une population d'au delà de 33,000 ; Essex, avec une de 32,000 ; Bothwell, avec plus de 31,000, et Bruce-sud, avec plus de 31,000 ; ce qui formait une moyenne de 32,435 pour chaque député. Voisin de celui-ci, un autre groupe comprenant Cornwall, avec une population d'au delà de 7,000 ; Algoma, avec plus de 7,000 ; Muskoka, avec près de 7,000, et Niagara, avec 3,693, c'est-à-dire que ce second groupe avait une population moyenne de 6,186, tandis que celle de l'autre groupe était de 32,435. Est-ce là la représentation d'après la population ? N'était-il pas anormal, et tout à fait injuste que Simcoe-nord, Essex, Bothwell et Bruce-sud n'eussent qu'un député pour représenter 32,435, de leur population et que l'autre groupe eût un député pour chaque 6,186 ? Pour moi, je ne suis pas prêt à dire quel mal il y avait à cela. Il est même probable que cet état de choses y était justifié par de bonnes raisons. Il y avait, par exemple, de bonnes raisons pour laisser Niagara tel qu'il était ; c'était un endroit historique, depuis longtemps représenté, et jouissant de l'organisation municipale depuis longtemps, aux limites duquel il ne convenait pas de toucher pour des fins de représentation, comme l'a dit sir John Macdonald au cours du débat.

Mais, je le répète, nous voyons là un groupe où le peuple avait cinq fois plus de députés que dans l'autre groupe, et le plus grand d'entre eux avait dix fois plus de députés que le plus petit. Ce n'est pas là le principe de de la représentation d'après la population, à quoi ces honorables députés vouent actuellement un culte auquel ils sont demeurés étrangers jusqu'ici, et surtout quand le très honorable sir John Macdonald a dit avec tant de logique que ce principe impliquait celui du suffrage universel qui, je le suppose, équivalait, pour lui, à l'abomination de la désolation. Le chiffre de population qui servait alors de base, dans l'Ontario était celui de 18,420, mais voici un comté avec une population de 33,000 et plus, c'est-à-dire presque le double de ce chiffre, et un autre comté avec moins d'un quart de la population qu'il devrait avoir d'après cette base-là ; voici un groupe de quatre comtés ruraux avec une moyenne double de celle qu'ils devraient avoir, et un autre groupe de quatre comtés avec seulement un tiers de la population qu'ils devraient avoir d'après le chiffre qui sert de base. Il y a dans l'Ontario plusieurs autres anomalies que je ne mentionnerai pas, et la province de Québec telle que redistribuée par l'acte de 1872, se trouve dans le même cas que sa voisine. Je passerai outre, pour en arriver à la province de la Nouvelle-Ecosse ; je veux saisir cette occasion de communiquer à la Chambre l'opinion d'un député important relativement à une autre question de principe que l'heure me défend de discuter au long, mais dont je dirai, cependant, un mot en terminant. Dans la Nouvelle-Ecosse, en 1872, le comté d'Halifax, avec sa population de 56,963 n'avait que deux députés, tandis que le comté de Pictou, avec une population de 32,114, avait, lui aussi, deux députés tout comme le comté d'Halifax avec sa population de 57,000. Le comté du Cap-Breton, avec une population de 26,454, avait deux députés également. Qu'on le remarque, la population d'Halifax était de 56,963, ou de deux fois 28,481, c'est-à-dire que là, il était élu un député par 28,481 âmes, et d'après le remaniement de 1872, il pouvait être élu deux députés par 26,434 âmes, ou 2,000 de moins que la moitié de la population d'Halifax. Ce n'était pas là, exactement, la représentation d'après la population, mais je ne suis pas prêt à dire qu'il n'y avait pas de bonnes raisons pour justifier cette anomalie.

M. BELL (Pictou) : N'a-t-on pas respecté le principe de la représentation d'après la population ? Pourquoi a-t-on choisi ces trois comtés pour y faire élire deux députés ?

M. RUSSELL : Eh bien ! si c'est suivant le principe de la représentation d'après la population que Halifax, avec 56,963 âmes peut élire précisément le même nombre de députés que le Cap-Breton avec une population moitié moindre, et si le remaniement s'est fait d'après ces données là, je suis forcé d'admettre que, d'après le bill que vous avez adopté en 1882, le principe de la représentation d'après la population peut vous faire obtenir n'importe quel nombre de députés.

M. BELL (Pictou) : L'honorable député prétendrait-il donner trois députés à chacun de ces comtés là ?

M. RUSSELL : Vous avez eu deux députés à Halifax, et deux à Pictou. Avant la redistribution, vous n'en aviez qu'un seul, au Cap-Breton. Halifax-est aurait pu dire : nous avons deux fois la population de Cap-Breton ; pourquoi donner au Cap-Breton avec ses 26,000 âmes, deux députés, et dire que Halifax, avec deux fois cette population, continuera à n'en avoir que deux ? Donnez-nous une représentation indépendante, et aux deux députés que possèdent la cité et le comté d'Halifax, ajoutez-en un nouveau. Et pourquoi ne le feriez-vous pas, lorsque Halifax est si grand, lorsqu'il s'étend à 150 milles de l'est à l'ouest et possède une population rurale très considérable, et constitue une magnifique région agricole ? Pourquoi ne pas donner ce nouveau député au comté d'Halifax, au lieu de le donner à celui du Cap-Breton qui en a déjà un pour une population de 26,450 âmes, tandis que Halifax n'en a que deux pour une population qui s'élève à plus du double de celle-là ? C'eût été une juste demande ; on a parlé dans ce sens quand ce bill fut soumis à la discussion, et vous allez voir comment la proposition a été accueillie ; elle l'a été, non pas comme l'honorable député de Pictou l'accueillerait, non pas par la remarque sophistique que l'élection d'un nombre égal de députés par une population de 50,000 à 60,000 et par une de 20,000 à 30,000 était conforme au principe de la représentation d'après la population. Il n'y avait pas alors, en cette Chambre, de génies assez brillants pour découvrir que l'élection de deux députés au Cap-Breton par une population de 26,000 âmes, et celle de deux députés à Halifax, par une population de 56,000, c'était tout comme, et qu'en cela, le principe de la représentation ne se trouvait pas violé. Cette découverte si particulièrement mathémathique appartient exclusivement à mon honorable ami de Pictou (M. Bell), et personne au monde ne lui en discutera jamais la propriété. Voici ce qu'il a dit :

M. Powers a fait remarquer que le comté auquel on avait l'intention de donner un nouveau député, que le comté du Cap-Breton n'avait que 26,000 âmes et aurait ainsi un député par 13,000, tandis que le comté d'Halifax ne devait en avoir qu'un par 28,000 âmes.

Mon honorable ami prétend, comme de raison, que c'est là la représentation d'après la population.

Il a, par conséquent, proposé en amendement, que le bill fût renvoyé à la Chambre siégeant en comité général avec instruction de l'amender de manière que l'un des nouveaux députés accordés à la Nouvelle-Ecosse fût donné à Halifax.

L'honorable député qui siège de l'autre côté de la Chambre ne jouissait pas, alors, du titre de chevalier ou de baronnet, ni de rien de tel ; c'était simplement le docteur Tupper. Or, il a dit ceci :

Pour l'instruction de la Chambre au sujet des procédés qu'on avait suivis, il dirait que le gouvernement, quant à la Nouvelle-Ecosse, s'était conformé à l'usage en faveur dans toute cette province. On n'avait jamais eu l'habitude de donner à la cité et au comté d'Halifax une représentation basée sur la population.

On voit que l'honorable député avait, sur ce sujet, une toute autre opinion que l'honorable député de Pictou qui ne siégeait pas alors dans cette Chambre. Politiquement parlant, je crois qu'il ne portait encore, dans ce temps-là, que des pantalons courts. S'il eût été là, il aurait dit à son chef qu'il se trompait du tout au tout, que c'était là réellement la représentation d'après la population. Mais ce n'est pas ainsi qu'en a jugé le chef actuel de l'opposition. Il a dit :

Ce n'avait jamais été l'habitude de donner à la cité et au comté d'Halifax une représentation proportionnelle à leur population, pour la bonne raison qu'en cette province, on avait admis que la richesse et l'influence de cette division métropolitaine était de nature à commander aux autres divisions de la province.

"Que la richesse et l'influence de la métropole" de toute grande cité "étaient de nature à commander aux autres divisions de la province." Je ne dis pas que ce n'était pas là une bonne raison, et je dis même que la richesse et la puissance d'une grande cité comme Toronto, par exemple, sont de nature à influencer les autres comtés de la province de l'Ontario, et à lui assurer une représentation adéquate, lors même qu'elle n'est pas arithmétiquement conforme au chiffre qui doit servir de base à la représentation d'après la population. Au point de vue de l'influence, Toronto est, ici, fort bien représenté, sinon surreprésenté, comme je suis parfois tenté de le croire, lorsque j'entends les jérémiades indignées de l'honorable député de Toronto-est (M. Ross-Robertson) qui retentissent avec presque autant de ferveur et de majesté que celle du prophète hébreu ; lorsqu'il se lève pour adresser la parole en cette Chambre, l'honorable député affecte une incomparable droiture, et il avait presque réussi à faire de moi un de ses disciples, lorsque je l'ai surpris, l'autre jour, à représenter faussement les faits, relativement à la représentation du peuple en Angleterre, et dans les cités du Royaume-Uni. Le chef de l'opposition en cette Chambre a parfaitement reconnu, en ce temps-là, qu'une grande division métropolitaine comme Halifax exerçait de l'influence sur les autres divisions de la province ; il en a conclu qu'une cité ne devait pas avoir, en cette Chambre, une représentation numériquement égale à celle d'une division rurale, ou d'une petite ville. Il en est de même de la cité de Toronto, de la cité de Montréal et de tout grand centre où l'influence de la richesse s'unit à celle de la population ; il en était de même de la cité de Londres, comme l'a fait voir M. Gladstone en 1866, dans son discours sur le bill de redistribution d'alors.

Je traiterais ce sujet plus longuement si le temps le permettait, mais je dirai seulement en terminant que je désire signaler à la Chambre, au chef de la gauche particulièrement, que lorsque ce bill de remanie-

ment a été présenté en 1872, et qu'on a prétendu que Halifax devait avoir une plus forte représentation en vertu du principe de la représentation d'après la population, l'honorable député, suivant les citations que j'ai faites, a allégué avec grande force que, par suite des circonstances exceptionnelles qu'il avait mentionnées, les villes n'avaient pas besoin de posséder la même représentation numérique que les comtés ruraux. L'heure est si avancée que je ne développerai pas ce principe, je me bornerai à réserver pour une occasion subséquente toutes les autres observations que j'ai à faire à ce sujet.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : A cette heure avancée, je désire signaler seulement quelques instants une déclaration de l'honorable préopinant (M. Russell). Il a dit qu'à moins de s'appuyer sur une raison forte et justifiable aucun gouvernement ne devait jamais, si je l'ai bien compris, entreprendre dans l'intervalle des recensements de porter atteinte à la représentation de la Chambre des communes.

M. RUSSELL : Excepté cependant dans des circonstances imprévues où il n'y a pas d'autres remèdes, comme dans le cas de 1882.

M. SPROULE : S'il en est ainsi, comment mon honorable ami peut-il justifier le remaniement actuel, car les renseignements fournis par l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) et plusieurs autres députés démontrent clairement et distinctement que la redistribution de 1882 n'a pas apporté de changement sensible, relativement aux députés élus entre le nouveau et l'ancien remaniement, et que la redistribution de 1892 a porté atteinte à très peu de divisions, aucun changement important n'ayant alors été fait. Dans ce cas, comment l'honorable monsieur peut-il prétendre que cette mesure est réclamée avec tant d'urgence en alléguant que le remaniement opéré en ces occasions a été si considérable ? Je suis parfaitement convaincu qu'il ne peut établir la nécessité urgente de la mesure qui nous est actuellement soumise.

L'honorable député de Grey-sud (M. Landerkin) a dit que le principe concernant les frontières de comté est juste, et il s'en fait l'adepte. Il a ajouté que lui et ses honorables amis avaient posé ce principe au nom du parti lors de l'adoption de la résolution en 1893, et qu'ils exécutaient maintenant des obligations auxquelles ils s'étaient alors engagés envers les électeurs en présentant cette mesure basée sur le principe concernant les frontières de comté. L'honorable député doit avoir oublié que le bill fait fi des frontières de comté, car le nombre des circonscriptions où ce principe est violé est plus grand que le nombre de celles auxquelles ils ont fait l'application du principe concernant les frontières de comtés.

M. McCARTHY : L'honorable député (M. Sproule) me permettra-t-il de lui poser une question que j'ai faite à un grand nombre de députés, savoir : Quelles sont les circonscriptions de l'Ontario au sujet desquelles le principe concernant les frontières de comtés est méconnu par ce bill ?

M. SPROULE : Je puis en citer quelques-unes à l'honorable député, mais pas toutes. Carleton en est une, Leeds-nord et Grenville, ainsi que Renfrew, Ottawa, Addington, et quelques autres. Il y a plusieurs comtés auxquels on n'a pas touché où les frontières ne comprennent pas la circonscription, et il en est d'autres au sujet desquels on a opéré un changement par ce même bill conformément au principe consistant à respecter les frontières de comtés. Par conséquent, s'il en est ainsi, et je suis convaincu qu'on ne peut pas le contester avec succès, la prétention de l'honorable député de Grey-sud et de plusieurs autres députés, énonçant que le principe concernant les frontières de comté est juste, tombe par suite du fait que le principe a été violé, ces messieurs n'ayant pas agi d'après le principe qu'ils ont eux-mêmes posé. Nous sommes justifiables de chercher à la mesure quelque autre motif que le désir d'appliquer ce principe.

J'ai jeté les yeux sur la résolution à laquelle l'honorable député de Grey-sud a fait allusion lorsqu'il a dit : "Nous avons arrêté notre programme, et nous en remplissons toutes les promesses à la lettre." Or, voici l'une des promesses énoncées dans ce programme :

> Que par la loi concernant le remaniement, les divisions électorales relatives à l'élection des membres de la Chambre des communes ont été formées de manière à empêcher la juste expression de l'opinion publique aux élections générales, et à assurer au parti maintenant au pouvoir une force absolument disproportionnée à celle que justifierait le nombre des électeurs l'appuyant. Pour mettre un terme à cet abus, pour rendre la Chambre des communes la juste expression de l'opinion publique, et pour conserver la continuité historique des comtés, il est désirable de respecter les frontières des comtés dans la formation des divisions électorales, et de ne placer en aucun cas dans une division électorale des parties de territoire de différents comtés.

L'honorable député de Grey-sud dit : "Nous avons rempli notre promesse à la lettre." Cependant, il y a des comtés où ce principe est violé, et l'on n'y a pas touché par ce bill, alors qu'il y a d'autres comtés où l'on a remédié aux griefs, si griefs il y a, Qu'advient-il de la prétention de l'honorable député de Grey-sud ? D'abord, si le principe est bon, ils ne l'ont pas appliqué, et ils n'ont pas rempli la promesse déclarant :

> Qu'il est désirable de ne placer en aucun cas dans une division électorale des parties de territoire de différents comtés.

Je le répète, ils n'ont ni exécuté cette promesse, ni appliqué ce principe, si principe il y a.

Le principe concernant la formation des divisions électorales par les juges est parfait, dit ensuite l'honorable député de Grey-

sud, ainsi que d'autres députés. Je jette les yeux sur le bill pour constater si l'on a fait l'application de ce principe. Si le principe est bon, nous devons nous attendre à en trouver l'application dans le bill ; mais je vois que le ministère des juges est requis au sujet seulement de la division des circonscriptions de l'ouest de l'Ontario. A l'est de la province, l'application de ce principe est abandonné quant à la ville d'Ottawa, et elle ne doit pas se faire quant aux comtés représentés par deux députés ou plus.

Si donc le principe est juste, les membres de la droite devraient reconnaître ce principe allégué pour justifier la présentation de cette mesure. Si l'on prétend qu'en justice pour ceux dont on divise les circonscriptions le ministère des juges doit être requis, il y a lieu de s'attendre à voir le principe appliqué dans tous les cas.

Je prends le nombre des comtés dont s'occupe ce bill, et relativement auquel le ministère des juges est requis, pour le comparer au nombre de ceux au sujet desquels ne doit pas s'exercer ce ministère, et je trouve que ceux-ci sont plus nombreux que les premiers. Qu'advient-il de ce principe et de cette prétention ? C'est là un principe qui n'est pas observé, mais qui est ouvertement violé par le bill qui nous est soumis. C'est pourtant là l'une des plus fortes raisons invoquées pour nous persuader à appuyer cette mesure.

On dit encore que la division opérée par ces messieurs de la représentation d'après la population est juste. Nous prétendons que toujours depuis la Confédération le principe de la représentation d'après la population, autant qu'il a pu l'être, a été appliqué par le parti conservateur en vertu de la redistribution. Personne ne fera de comparaison entre la population des circonscriptions existant antérieurement au recensement de 1871 et celle des circonscriptions formées par les redistributions faites en 1872, en 1882 et en 1892, mais on doit en arriver à cette conclusion. Dans le remaniement des circonscriptions, on s'est toujours appliqué à maintenir autant que possible la moyenne de la population. Si je consulte la loi concernant la redistribution, je trouve que tel est le cas.

L'honorable député qui a repris son siège tout à l'heure, a dit que la représentation de Toronto n'est pas la même d'après sa population, que la représentation des autres parties du pays. "Nous avons appliqué, " a-t-il déclaré ", le principe qu'on disait applicable à la ville de Halifax, c'est-à-dire, qu'on prendra en considération l'influence et l'intelligence de la ville ou de la circonscription dans la représentation." Et c'est là la raison pour laquelle la ville de Toronto malgré sa population de 200,000 habitants, doit avoir seulement cinq députés qui se trouveront à représenter chacun 40,000 habitants, alors qu'un autre député en représentera de 17,000 à 18,000 dans les autres circonscriptions. Il justifie cela en disant qu'on doit prendre en considération l'intelligence et la richesse de la ville. A-t-on pris cela en considération lorsqu'on a fixé la représentation de Hamilton, d'Ottawa ou de London ? Pas le moins du monde. Hamilton possède une population d'environ 50,000 habitants, et cette population a deux représentants, ce qui rend la moyenne de la population d'environ 25,000, soit virtuellement la même que dans toute la province. Ottawa a une population de 50,000 habitants, et deux représentants. On ne prend nullement en considération l'intelligence et la richesse d'Ottawa, mais il en est bien autrement quant à la ville de Toronto à qui l'on accorde seulement un représentant par environ 40,000 habitants. On me fait songer au fait que la ville de Brantford possède un représentant en raison de 18.000 habitants, et je suppose que c'est parce que le ministre des Douanes vient de là, et que, par suite, il n'y a nullement lieu de prendre en considération l'intelligence et la richesse de cette ville.

Ces messieurs nous déclarent qu'ils traitent mieux Toronto que les conservateurs ne l'ont fait, parce qu'auparavant cette ville avait quatre députés seulement. Ce n'est pas exact. L'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) avait dans sa circonscription une partie de la ville de Toronto, et virtuellement il était l'un des représentants de cette ville. Cela formait 5 députés. N'est-il pas également vrai que le député d'York-est (M. Maclean) avait une partie de la ville de Toronto dans sa division, et qu'il représentait cette ville ? Je prétends, M. l'Orateur, que la ville de Toronto était mieux représentée en vertu de l'ancienne loi qu'elle ne le sera en vertu de la nouvelle, y compris même la proposition récente d'augmenter de 1 le nombre de ses représentants. On a enlevé certaines parties de cette ville à York-est et à York-ouest, et l'on ne rend pas plus justice à Toronto que par l'ancienne loi.

En outre, ces messieurs déclarent que nous devrions adopter cette loi parce qu'elle a pour but de remédier à une injustice et d'assurer l'application d'un principe. Il a été abondamment prouvé par plusieurs députés qu'il n'y avait pas d'injustice à réparer. Si le remaniement des circonscriptions opéré en 1882 et en 1892 avait eu l'effet de permettre à la minorité conservatrice d'élire une minorité de députés conservateurs, cette prétention pourrait être bien fondé ; mais tout le monde sait qu'après l'application de la loi concernant la redistribution de 1882, toutes les circonscriptions où l'on prétendait que le changement opéré avait eu pour but de faire élire un conservateur, ce n'est pas un conservateur qui a été élu. En tant que les divisions de parti étaient concernées, la représentation fut beaucoup la même qu'auparavant après les élections de 1882, nonobstant la loi concernant la redistribution de 1882.

On a beaucoup parlé de la violation de la constitution par ce bill, et après le discours

habile et logique de l'honorable député de Halifax (M. Borden) il serait peut-être déplacé de la part même d'un avocat, encore bien davantage de la part de celui qui ne l'est pas, de donner un avis sur ce point du sujet; mais chacun a son opinion, quelle qu'en soit la valeur, et je me propose de fournir quelques raisons à l'appui de ma conviction qu'il est inconstitutionnel d'adopter cette loi à présent.

L'article 51 de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord dit :

Immédiatement après le recensement de 1871, et après chaque autre recensement décennal, la représentation des quatre provinces sera répartie de nouveau par telle autorité, de telle manière et à dater de telle époque que pourra, de temps à autre, prescrire le parlement du Canada, d'après les règles suivantes.

La droite nous déclare que cet article s'appliquait seulement aux quatre provinces, et que comme il n'avait pas trait à tout ce qui constitue maintenant la Confédération il n'a pas d'application dans le cas actuel. Eh bien ! voilà à quoi il est facile de répondre. Ces quatre provinces étaient tout ce qui constituait alors la Confédération, et cet acte était destiné, conformément à son but, à statuer au sujet de toute la Confédération. L'Acte de l'Amérique Britannique du Nord ne renferme aucune disposition spécifiant que cette redistribution aura lieu à quelque autre époque, et en présence de ce fait je suis justifiable de conclure que l'intention du législateur n'a jamais été que la dite redistribution aurait lieu à une autre époque qu'après un recensement décennal.

Ces messieurs nous disent que l'acte de l'Amérique Britannique du Nord ne renferme aucune disposition prohibitive à cet égard. Eh bien ! la défense d'agir ne résulte pas seulement d'une disposition prohibitive spéciale. Lorsque nous constituons en corporation une compagnie, nous nous bornons à statuer qu'elle tiendra ses réunions annuelles à une certaine date, sans décréter de disposition prohibitive relativement à toute autre date. Or, si le raisonnement de ces messieurs était juste quant à l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, il devrait s'appliquer également à toute autre loi du parlement, et alors le défaut de disposition prohibitive permettrait la convocation de ces réunions annuelles des compagnies à toute autre date que celle déterminée par leur acte constitutif. Je prétends que toute disposition impérative exclut la faculté d'en intervertir les termes. C'est là l'interprétation qu'on a donnée à la loi en cette Chambre relativement à plusieurs actes du parlement, et il n'y a nullement lieu de ne pas considérer cette interprétation comme bonne relativement à l'acte de l'Amérique Britannique du Nord.

Bien que l'honorable député d'Halifax (M. Russell) ait cité de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, chaque article qu'il croyait pouvoir favoriser ses prétentions, il n'a pu en citer un seul autorisant ce parlement à faire actuellement une redistribution. En remontant au delà de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, je crois pouvoir trouver dans les résolutions sur lesquelles cet acte est basé, l'intention de la part des pères de la Confédération, de confier l'exercice de ce pouvoir au parlement seulement après chaque recensement décennal. Relativement aux législatures provinciales, on entendait permettre en tout temps l'exercice de ce pouvoir, et c'est ce qui résulte des lignes suivantes de ces résolutions :

Il ne pourra y avoir de changement dans le nombre des représentants des diverses provinces avant le recensement de 1871.

Puis, aussitôt après, se trouve cet article :

Immédiatement après le recensement de 1871 et chaque autre recensement décennal, la représentation de chacune des provinces, dans la Chambre des communes, sera répartie de nouveau en prenant pour base la population.

Et en vue de cette redistribution, l'article suivant pose le principe que Québec devant toujours avoir 65 députés, la population de cette province sera divisée par le nombre de 65, et que c'est ce qui constituera la base de la représentation, d'après la population où, en d'autres termes, la moyenne de la représentation qui existera dans les autres parties du pays.

Maintenant, si nous voulons voir quels sont les pouvoirs accordés aux provinces, nous voyons que les résolutions disent, non pas que la chose sera faite seulement après chaque recensement décennal, mais que :

Les législatures des diverses provinces diviseront respectivement celles-ci en comtés, et qu'elles en définiront les limites.

Les législatures provinciales pourront, de temps à autre, changer les districts électoraux pour les fins de la représentation dans la législature provinciale, et distribuer, de la manière qu'elles le trouveront convenable, les représentants auxquels elles auront vraiment droit.

On déclare que le parlement du Canada fera la chose après que le recensement aura été fait, mais il n'est pas statué qu'il le fera en tout autre temps, tandis que la législature provinciale pourra le faire de temps à autre. Or, c'était là l'intention des pères de la Confédération lorsque ceux-ci ont adopté ces résolutions incorporées dans l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, et auxquelles nous avons conformé notre conduite depuis lors jusqu'à présent.

Ainsi donc, lorsqu'il est spécialement prévu que la législature provinciale pourra de temps à autre changer la division des districts électoraux, et que la même disposition n'existe pas relativement au parlement du Canada, l'acte constitutif disant seulement que celui-ci peut le faire après chaque recensement, nous sommes justifiable d'en arriver à la conclusion que lorsque la chose est faite en tout autre temps elle l'est en violation de la constitution qui nous gouverne.

Maintenant, on nous dit que la nature de ce bill de redistribution est juste. J'ai donné

les raisons pour lesquelles je crois qu'elle ne l'est pas. Si le principe remettant aux juges le soin d'opérer la division des circonscriptions est le principe juste, j'ai démontré qu'on n'en a pas fait l'application dans ce bill. Ces messieurs disent: "Nous n'opérons pas le changement de ces circonscritions, nous plaçons seulement certaines municipalités dans les limites des comtés auxquelles elles appartiennent et nous assignons ensuite aux juges le devoir de faire la division des comtés." Font-ils l'application de semblables dispositions dans la province de Québec ? Pas le moins du monde. Ils font des changements relativement à 11 circonscriptions dans cette province, en prenant une partie de l'une d'elles pour l'adjoindre à une autre, ce qui constitue une violation ouverte du principe même qu'ils allèguent à l'appui du bill. Si le vrai principe consiste à confier aux juges le soin de diviser un comté ou une ville qui doivent avoir plus d'un représentant, pourquoi ne pas avoir recours au ministère des juges pour subdiviser les comtés de l'Ile du Prince-Edouard qui doivent avoir deux représentants ? Si je puis démontrer que les exceptions à la règle sont plus nombreuses que les cas qui l'établissent, la règle alors n'est d'aucune importance quelconque: Et tel est le cas relativement à ce bill. Ces messieurs ne s'adressent pas aux juges au sujet des comtés de l'est de l'Ontario, non plus qu'ils ne maintiennent les frontières de comté. Ils ne le font pas davantage dans l'Ile du Prince-Edouard, à Québec, à la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick. Cette règle s'applique seulement à l'ouest de l'Ontario ou toute division qu'on pourrait faire quelle qu'elle soit, devra vraisemblablement avoir l'effet de profiter politiquement à l'honorable ministre qui présente ce bill. Pourquoi n'a-t-on pas fait l'application de ce principe à Leeds et à Grenville ? Parce que la chose aurait l'effet d'enlever son siège à l'honorable député (M. Frost). Qu'on vienne en faire l'application dans Russell, et le représentant de ce comté qui appuie ces messieurs ne fera probablement pas parti du prochain parlement. Si le principe est bon, ils l'ont violé en n'en faisant pas l'application dans tout le pays.

L'honorable député de Grey-est (M. Landerkin), a dit que la redistribution de 1891 n'avait pas rendu la moyenne de la représentation plus égale qu'elle ne l'était auparavant, et pour en donner un exemple il a cité le comté de Grey. J'ai cru que l'honorable député n'avait pu s'informer de la population de la circonscription, car alors il n'aurait pas cité cela. Je constate qu'en 1891 la population de Grey-est était de 26,000, celle de Grey-nord de 26,000. et celle de Grey-sud de 23,000. Cependant, lors du changement, la population de Grey-est était de près de 8,000 plus considérable que celle de Grey-sud. S'il était besoin d'un exemple pour démontrer que le principe concernant la représentation d'après la population a été appliqué dans le changement fait alors, on n'en pourrait citer de meilleur que celui-là. L'honorable député dit que le gouvernement a enlevé le canton d'Artemesia au centre du comté. C'est vrai, ce canton est au centre du comté dans la direction du nord au sud, mais il se rattache davantage à Grey-sud qu'aux deux autres crconscriptons nord et sud ; et en opérant le changement fait on a égalisé la population des trois divisions et celles-ci possèdent maintenant plus que jamais une population à peu près égale.

Je n'entends pas prolonger cette discussion davantage, car on en a assez dit, je crois, pour établir que ce bill est inutile à présent, et qu'il est une violation ouverte de la constitution en vertu de laquelle nous agissons. Je serai fort surpris si le Sénat ne rejetait pas ce bill pour cette raison-là même. Je considère comme l'un des importants devoirs que celui-ci doit placer au-dessus de tous ceux qui lui incombent, que celui de sauvegarder les droits du peuple en voyant à ce que les principes de la constitution soient justement appliqués ; et je suis convaincu que ses membres comprennent tout aussi bien que nous quel est l'objet de ce bill. L'honorable directeur général des Postes lui-même a dit qu'il avait pour but d'affermir le parti politique. Il a dit qu'on les avait affaiblis en 1881, et que maintenant ils allaient redresser ce tort en renforçant le parti et en le mettant en état d'assurer l'élection d'un plus grand nombre de ses membres. Ils déprécient par ce bill même l'intelligence et l'intégrité des électeurs qui les ont portés au pouvoir. Le peuple a élu une majorité pour représenter le parti libéral, et bien que le parti libéral, comme le prétend l'honorable député de Grey-sud (M. Landerkin), remplisse chacune de ses promesses, cependant ces messieurs n'osent pas se représenter devant les circonscriptions qui les ont élus. C'est là un aveu permanent qu'ils n'osent pas se fier aux électeurs, mais qu'ils sont forcés de recourir à quelque expédient pour se faire élire de nouveau, et que cet expédient est le bill de redistribution qui nous est maintenant soumis.

Nous avons demandé d'après quel principe les juges se guideront. Nous ne pouvons trouver dans ce bill aucun renseignement quant au principe d'après lequel se fera la revision. Voici ce que dit le bill :

2. Les lettres-patentes nommant les commissaires leur donneront instruction de considérer, dans la formation des divisions, la distribution de la population suivant le plus récent recensement du Canada, l'avantage public et les divisions qui leur paraîtront le plus de nature à rendre véritablement justice.

On a demandé à ce sujet des explications au directeur général des Postes. On lui a demandé si les juges siégeraient publiquement pour permettre au public de leur soumettre leurs représentations, mais le directeur général des Postes n'a pu donner aucun renseignement. On nous laisse absolument dans les ténèbres, et il nous est possible d'ar-

river à savoir ce qu'on entend faire seulement par ce qui déjà a été fait. Ce qui a été fait l'a été injustement, et nous pouvons seulement en venir à la conclusion naturelle que ce qu'on se propose de faire, c'est de tâcher, sous l'égide des juges, d'agir déloyalement.

Je regrette que ces messieurs s'adressent aux juges pour accomplir une œuvre injuste, j'allais dire une œuvre malpropre. Je suis peiné de les voir imposer de telles fonctions aux juges. Je ne suis pas prêt à prendre l'attitude adoptée par ces messieurs en 1885, alors qu'on proposait de nommer les juges officiers reviseurs. Je ne dirai pas, comme eux, que les juges feront œuvre de partisans parce que je dois présumer qu'ils agiront loyalement.

Mais nous savons que l'homme est faible, et nous connaissons le passé politique de quelques-uns des hommes qui sont juges aujourd'hui, et il nous est permis de conclure qu'ils favoriseront leurs amis politiques s'ils peuvent le faire sans violer quelque grand principe.

On doute que la décision de deux juges sur trois soit suffisante. Comment sera composé le tribunal. Il est très probable que l'on choisira un homme qui était conservateur avant d'être nommé juge, et que les deux autres seront des juges qui étaient autrefois libéraux. La décision des deux derniers sera finale. Il n'y a pas de doute que le gouvernement essaiera, d'une manière ou d'une autre, de poser, pour son avantage, les principes qui devront guider les juges, et leur laisseront savoir comment il désire voir diviser les comtés, et les influencer autant que possible en ce sens.

Je crains bien que ce ne soit là le désir et l'intention des membres de la droite, car ils ont refusé de dire sur quels principes s'appuieraient les juges pour diviser les comtés. Je crois qu'il est de mon devoir de voter contre cette mesure qui n'a été présentée que pour servir une fin politique, bien que l'on soutienne le contraire. Je considère que c'est une flagrante violation de la constitution, et si une majorité servile approuve ce bill, je serais très surpris si le Sénat ne le rejetait pas.

M. BOSTOCK : L'honorable député de Bruce-nord a dit que l'acte de 1892 était juste et raisonnable. Je ne crois pas que cet acte de remaniement des collèges électoraux ait rendu justice à la Colombie Anglaise. En saisissant la Chambre de son projet de loi, en 1892, sir John Thompson a donné la population qu'auraient les comtés qu'il voulait rediviser. Il a dit que le nouveau district qu'il avait l'intention de créer, Yale et Caribou, aurait 20,500 âmes, que New-Westminster aurait 42,226 âmes, et deux représentants, que Vancouver aurait 18,229 âmes et Victoria, 18,538 âmes et deux représentants.

L'honorable préopinant s'est longuement étendu sur la représentation basée sur la

population. Eh bien ! je crois que, selon le principe, la province de la Colombie Anglaise, et surtout le comté que j'ai l'honneur de représenter n'ont pas été traités avec justice ; car nous voyons que, même à cette époque, mon comté avait une population de 20,500 âmes et celui de Victoria, 18,538 âmes. Cependant on ne modifia rien et Yale et Caribou eurent un seul représentant et Victoria continua à avoir deux représentants.

Si nous allons plus loin et que nous examinions la superficie de ces deux comtés, nous voyons que le district de Yale et Caribou a une superficie de 214.000 milles carrés environ et celui de Victoria environ 71 milles carrés. Par conséquent, le devoir qui incombe au député d'un comté de la grandeur de Yale et Caribou est excessivement lourd, et je crois que l'on n'a pas traité la Colombie Anglaise avec justice lors du remaniement de 1892. S'il fallait faire disparaître un district électoral pour donner deux représentants à New-Westminster,—chose que l'on considérait comme nécessaire, et c'est aussi mon avis,—on aurait dû ne faire qu'un seul collège de Victoria, afin de donner deux députés à New-Westminster. Nous aurions eu alors un remaniement raisonnable.

Sans doute, il était impossible dans ce temps-là d'augmenter le nombre des représentants dans la Colombie Anglaise, parce que la population de la province n'était pas assez considérable. Mais je crois qu'on aurait dû examiner avec plus de soin le développement de cette région. J'ai l'intention de vous démontrer, en vous donnant des statistiques, que ce comté de Yale et Caribou a pris une telle importance qu'il mérite quelque attention. Naturellement, nous n'avons pas d'autres chiffres concernant la population que ceux que nous fournit le recensement de 1891 ; mais je crois avoir démontré, par les chiffres que je vous ai donnés, que le remaniement de 1892 n'a pas été fait suivant le principe de la représentation basée sur la population. Si nous examinons le développement qu'a pris mon comté depuis 1891, nous constatons que ce serait une grande injustice de laisser Yale et Caribou avec un seul représentant. Le comté est tellement vaste, et il faut prêter une si grande attention aux intérêts d'une population comme celle-là, qu'il est tout à fait impossible pour un seul homme de s'acquitter convenablement de cette tâche.

Depuis la mise en vigueur de l'acte de 1892, pas moins de dix villes ont été constituées en corporation. La plupart de ces villes étaient à peine fondées dans ce temps-là. Aujourd'hui, cependant, la ville de Rossland a une population de 5,000 à 6,000 âmes, environ ; et Nelson a à peu près la même population. Un certain nombre d'autres villes qui avaient été constituées en corporation dans les dernières années, croissent si rapidement, qu'elles auront bientôt la population des deux villes que je viens de nom-

mer. En outre, nous avons un grand nombre d'autres villages qui ont été fondés et qui se développent rapidement.

Je ne désire pas à cette heure avancée de la nuit retenir la Chambre trop longtemps en entrant dans trop de détails, mais lorsque vous voyez un district se développer comme cette partie de la Colombie Anglaise, se couvrir d'un grand réseau de voies ferrées, tel que le chemin de fer du Pas du Nid-du-Corbeau, en cours de construction, le chemin de fer de la Colombie et de l'Ouest et les autres lignes qui viennent des Etats-Unis ; lorsque vous voyez le développement minier de la Koutanie et de la partie méridionale du district d'Yale, le besoin d'un changement dans la représentation devient pressant.

Les habitants de ce district pensent naturellement que la Koutanie, qui se développe si rapidement et qui a tout fait pour appeler sur nos ressources non seulement l'attention du reste du Canada, mais aussi du monde entier, les habitants de ce district, dis-je, pensent que la Koutanie, qui marche dans la voie du progrès à pas de géants, a droit à une plus forte représentation que la ville de Victoria dont le développement est loin d'être aussi rapide. J'aimerais beaucoup que l'on trouvât quelque moyen pour rendre, sous ce rapport, justice à la Koutanie.

Pour vous démontrer le développement de cette partie du pays, je ne crois pas pouvoir mieux faire que de vous citer les rapports des différents départements au sujet de ce district. Je constate que, entre 1896 et 1898, les recettes du département des Postes ont beaucoup augmenté dans mon comté. En 1896, les recettes brutes étaient de $43,667 et en 1898 de $98,059. Et nous constatons une augmentation constante du revenu des postes. On a ouvert un grand nombre de bureaux et les recettes augmentent à mesure que les bureaux se multiplient.

En prenant le rapport des Douanes et du Revenu de l'intérieur, nous pouvons démontrer, je crois, que le développement de cette région a été très considérable. Je constate que dans l'année 1891, les recettes des douanes, dans ce qu'on appelle le district de la Koutanie, se sont élevées à $21,399, et celles perçues dans le reste du comté se sont élevées à $7,418.

Je constate qu'à l'époque où l'acte de 1892 fut discutée, on n'a pas parlé du développement que prenait la Koutanie, et qu'on n'a pas fait observer que ce district était digne d'attention lorsqu'il s'agissait de la représentation nationale. M. Mara, qui était, dans le temps, le député de Yale, en discutant cette question, disait :

> Il est regrettable que Caribou, un des plus anciens districts de la Colombie Anglaise, et celui qui a probablement le plus grossi le revenu de la province, soit réuni à un autre collège électoral ; mais comme la population de Caribou a diminué et comme celle de New-Westminster a énormément augmenté, et comme il faut se baser sur la population telle qu'elle se trouve aujourd'hui, je crains bien que Caribou ne soit obligé de se résigner à perdre son représentant.

Je crois que M. Mara aurait dû, dans le temps, appeler l'attention sur le développement de la Koutanie et faire observer qu'à cette date, la population de Yale et Caribou était plus considérable que celle de Victoria, et que, vu leur superficie, Yale et Caribou avait plus de droit d'avoir deux représentants que Victoria. Pour vous démontrer le développement que cette région a pris depuis 1892, je vous dirai que les recettes de la douane pour le district de la Koutanie, en 1895-96 se sont élevées à $249,971, tandis que celles de Yale et Caribou n'ont été que de $10,954. En 1897-98, les recettes de la douane, dans le district de la Koutanie, ont été de $360,957.

Les recettes du revenu de l'intérieur accusent une augmentation encore plus considérable, car de $36,346 qu'elles étaient en 1895-96, elles se sont élevées à $91,049, en 1897-98. Ces quelques chiffres démontrent que cette région se développe encore plus rapidement, s'il est possible, que toute autre partie du Canada. Je crois que la population augmente dans la même proportion. Je vois qu'à la dernière élection provinciale, il y a eu 3,350 votes donnés dans les districts de Caribou, Lillooet et Yale, c'est-à-dire un peu plus qu'à la dernière élection fédérale, le district de Caribou et Yale, ayant alors donné 3,303 votes. A la dernière élection provinciale, le district de la Koutanie a donné 4,107 votes.

Ces chiffres démontrent que le corps électoral de cette région a considérablement augmenté, et je crois que nous avons raison de supposer que la population de Yale et Caribou est aujourd'hui de 55,000 à 60,000 âmes, pour le moins. C'est un accroissement de population considérable, mais si vous ne perdez pas de vue la superficie de ce comté où la population est disséminée sur une immense étendue de territoire, vous verrez combien il est difficile à un seul ou même à deux députés de représenter convenablement ce district électoral dans cette Chambre. J'aimerais voir donner, si la chose est possible, une plus forte représentation surtout aux habitants de la Koutanie, parce que je suis convaincu qu'ils ne sont pas traités avec justice, tant qu'ils n'auront qu'un seul représentant dans cette Chambre. La probabilité est qu'au prochain recensement, la population de cette région sera de 75,000 âmes environ.

Je crois, M. l'Orateur, que les quelques chiffres que j'ai donnés démontreront qu'il existe, dans le comté de Yale et Caribou, un état de choses qu'on ne peut tolérer plus longtemps, et qu'on devrait prendre les moyens de donner à ce district électoral une plus forte représentation.

M. ROCHE : Je suis heureux de voir que l'honorable préopinant a donné l'exemple aux représentants de l'ouest en se lançant

dans cette discussion, car maintenant, je puis m'engager dans la même voie sans être obligé de faire des excuses à la Chambre.

Quoique ce bill n'affecte pas la province du Manitoba, je désire en demander le rejet, d'abord, parce que je considère qu'il est contraire aux dispositions de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord prescrivant qu'une mesure de ce genre ne peut être adoptée qu'immédiatement après un recensement décennal ; et en second lieu, quand même ce projet de loi serait parfaitement constitutionnel, je crois qu'il n'a pas sa raison d'être aujourd'hui.

Il me semble plus qu'étrange de voir le gouvernement prétexter qu'il se base sur la ligne divisoire des comtés pour la division des districts électoraux, et n'appliquer ce principe que dans une partie du pays, simplement lorsqu'il pense en tirer un avantage de parti. Le principe fondamental de ce projet de loi n'est donc que l'avantage d'un parti politique. Qu'est devenu le cri que l'on a entendu raisonner si souvent de la représentation basée sur la population ? C'est le principe que les membres de la droite ont proclamé lors de la discussion des actes de remaniement de 1882 et 1892.

Une analyse du bill dont la Chambre est saisie démontre une violation flagrante de ce principe, et on s'est apparemment peu soucié de cette base de tout bill de remaniement des circonscriptions électorales. Ceux qui se faisaient les champions de ce principe l'ont sacrifié de cœur joie. Ce principe a-t-il été silencieusement enseveli dans le tombeau des choses démodées, des engagements répudiés et des promesses violées ; est-il mort silencieusement, sans pleurs, sans honneurs et sans chants funèbres ?

Nous ne devons donc pas nous contenter de regarder à la surface si nous voulons connaître les motifs qui ont induit le gouvernement à présenter cette mesure, contrairement à ses déclarations répétées, et il n'est pas nécessaire de chercher longtemps pour découvrir la cause.

N'est-ce pas un signe évident de faiblesse que dis-je ? de lâcheté, pour un parti politique dont la force numérique est si grande dans cette Chambre, que de vouloir changer les divisions des comtés, non pas pour augmenter la représentation du pays, car les membres de la droite avouent que cela ne peut se faire qu'après un recensement décennal, mais pour trier un jury sur le volet en prévision du prochain appel au peuple ? N'est-ce pas une preuve de faiblesse et de lâcheté d'en agir ainsi, lorsque les temps prospères que nous traversons sont de nature à favoriser un gouvernement qui prétend avoir la confiance du corps électoral ?

Quelle raison donne-t-on pour adopter cette ligne de conduite extraordinaire. Le premier ministre a dit, le directeur général des Postes a répété après lui, et les autres députés qui ont suivi ont tous déclaré que l'objet de ce bill est de réparer une injustice que l'acte de 1882 a commise envers leur parti. Pour les besoins de l'argument, admettons que dans quelques cas, l'acte de 1882 ait pu procurer certains avantages au gouvernement conservateur. Peut-on nier que ces avantages aient été pris au temps que la constitution détermine pour faire le remaniement des sièges électoraux et donner au pays une plus forte représentation et non pas immédiatement avant une élection générale, comme dans le cas actuel ?

Il faudra faire un nouveau recensement en 1901 ; l'augmentation de la population exigera l'augmentation de la représentation; pourquoi le gouvernement n'attend-il pas jusque-là pour présenter cette mesure ? Pourquoi avoir maintenant une nouvelle division des comtés, lorsqu'en moins de trois ans un remaniement sera nécessaire. Il nous faut aller huit années en arrière et prendre le recensement de 1891 pour base d'un bill concernant la représentation nationale, lorsque dans un an et demi, nous aurons un autre recensement. Dans ce pays nouveau où la population augmente rapidement d'année en année, n'est-il pas insensé d'adopter une pareille ligne de conduite ?

Nous n'avons pas à chercher si longtemps pour trouver les raisons de cette mesure. Malgré leur confiance dans le résultat des prochaines élections, bien qu'ils prétendent que leur administration a donné satisfaction à tout le monde, les libéraux redoutent le verdict honnête des électeurs et surtout de la province de l'Ontario, et ils veulent, sous le prétexte d'adopter les divisions des comtés, remanier la carte électorale au profit de leur parti, en adoptant le principe qu'ils proclament seulement lorsqu'ils espèrent rendre plus sûr un comté douteux, ou enlever quelques districts électoraux à leurs adversaires.

La représentation basée sur la population est, à mon avis, tout en tenant compte de l'identité des intérêts, beaucoup plus importante que l'adoption de la division des comtés. Dire qu'il est juste qu'un député conservateur représente 30,000 ou 40,000 âmes, tandis qu'un député libéral voisin ne représente que 16,000 ou 17,000 âmes ; c'est pour le parti libéral renier son passé et commettre une grosse injustice non seulement envers le parti conservateur, mais aussi envers les électeurs du Canada en général. Il est simplement impossible d'établir la représentation suivant la population et d'adhérer strictement aux limites des comtés, et dans ces conditions il est beaucoup plus important de représenter des électeurs qu'un territoire. Les députés ne représentent pas tant de milles carrés de territoire, mais tant d'électeurs, et même lorsqu'un comté est assez grand pour avoir droit à deux ou plusieurs représentants, il est impossible d'égaliser la population sans diviser un canton, ce qui serait beaucoup plus répréhensible que de diviser un comté.

Nous avons certainement eu un mauvais précédent établi par sir Oliver Mowat, qui, pendant qu'il était premier ministre de l'On-

tario, a fait un fameux gerrymander à côté duquel le remaniement de 1882 pâlit, car non seulement il s'est contenté de diviser les comtés, mais il a aussi divisé les cantons et les villages. Ainsi, si cela est défendu, la population des districts électoraux doit varier considérablement.

Quant à la disposition qui décrète que les juges devront établir dans le même comté la ligne divisoire des circonscriptions électorales, c'est tout simplement une comédie destinée à tromper les électeurs sous le manteau de l'équité. Si le gouvernement désirait réellement faire un remaniement juste et équitable de la carte électorale, s'il n'était mû que par un sentiment de justice, si son objet n'était que de réparer l'injustice commise par le bill de 1882, pourquoi ne pas sortir cette question du domaine politique et la remettre complètement entre les mains des juges qui répartiraient la représentation au meilleur de leur jugement, et ne se contenteraient pas de tirer une ligne pour diviser un comté en deux districts électoraux ?

La meilleure preuve, à mon avis, que l'on veut simplement tirer un avantage de parti, c'est que vous ne voulez pas vous en rapporter entièrement aux juges, mais que vous ne leur confiez que des pouvoirs nominaux et que vous voulez vous servir du manteau de la magistrature pour couvrir des actes louches. La raison pour laquelle vous n'en agissez pas ainsi, c'est peut-être parce que si vous aviez demandé aux juges de se charger de cette tâche, ils vous auraient répondu que le temps n'était pas encore arrivé et qu'ils ne pouvaient accomplir un acte inconstitutionnel. Et ainsi, en s'en remettant entièrement aux juges, leur but avoué d'écraser les conservateurs n'auraient pas été atteint.

Pour un parti qui a toujours posé à la vertu, qui a protesté contre toute législation qui paraissait entachée de l'esprit de parti, qui a dénoncé des actes de remaniement des collèges électoraux et la loi du cens électoral adoptés sous le régime conservateur, sa conduite paraît étrange, lorsque nous examinons la nature de la loi du cens électoral adoptée à la dernière session, et le présent bill concernant la représentation nationale. Grâce à ces deux mesures qui sont la résultante de principes que le grand parti de la pureté a toujours dénoncés, les membres de la droite s'imaginent qu'ils auront suffisamment les conservateurs à leur merci pour remporter les nouvelles élections. Et il leur importe peu que les principes qu'ils proclamaient autrefois soient foulés aux pieds, pourvu qu'ils aient les émoluments du pouvoir.

Etudiez le caractère impraticable de leur acte concernant le cens électoral ; ils ont violé la loi la première année après son adoption en refusant de faire imprimer les listes, donnant pour raison que cela entraînerait trop de dépenses. Mais c'était justement là l'objection que l'on faisait contre l'ancien acte concernant le cens électoral. La différence entre les deux partis est celle-ci : lorsque le gouvernement conservateur désirait se dispenser d'imprimer les listes, il s'adressait au parlement afin d'obtenir l'autorisation nécessaire, mais nos législateurs autocrates ne daignent même pas consulter le parlement. Quel a été le résultat de cette négligence ou de ce dédain ? Nous avons vu un district électoral important, la ville de Winnipeg, privé d'un représentant durant toute une session, parce qu'il n'y avait pas de liste pour prendre le vote. Les listes que le gouvernement provincial a dressées dans les derniers deux mois, et qui doivent servir pour l'élection des membres de cette Chambre, ont été préparées sous l'empire du fameux acte du cens électoral dont on a tant parlé, quoique le gouvernement fédéral ait promis d'user de son influence sur les premiers ministres provinciaux pour amender leur loi électorale et la rendre plus honnête et plus juste. La douceur n'a pas eu apparemment un grand effet sur M. Greenway, si réellement on a demandé à celui-ci de faire quelque chose. A la session provinciale de 1898, M. Greenway dit à M. Roblin, le chef de l'opposition, de proposer des amendements à la loi électorale et qu'il les ferait adopter à la session qui aurait lieu avant l'élection. Qu'est-il arrivé ?

La Chambre s'est réunie dans le mois de mars dernier, puis après avoir été en session durant à peu près un mois, elle fut ajournée pour permettre aux députés de faire leurs travaux du printemps ; dans l'intervalle, des greffiers furent nommés et de nouvelles listes préparées d'après l'ancien système, et il est maintenant établi qu'une foule de noms ont été ajoutés par le parti libéral, une fois les listes terminées, et 103 de ces noms ont été ajoutés dans le propre comté de M. Greenway. Voilà comment les premiers ministres libéraux tiennent leurs promesses, et ce sont là les listes qui servent à l'élection des représentants de cette province dans la Chambre des communes. Non content des avantages qu'il a obtenus, grâce à l'acte du cens électoral, le gouvernement veut maintenant avoir recours à d'autres moyens pour écraser ses adversaires ; c'est pour cela qu'il a soumis ce bill de redistribution qui est presque aussi mauvais, si la chose est possible, que l'acte du cens électoral.

Si vous étudiez la législation dont ce gouvernement est l'auteur depuis son arrivée au pouvoir en 1896, vous êtes surpris de constater que presque dans chaque cas, les principes sur lesquels reposaient ces mesures qu'ils ont tant vantées alors qu'ils étaient dans l'opposition, ont été ignominieusement abandonnées par eux en arrivant au pouvoir, et les partisans les plus dévoués de ces principes dans le passé, sont aujourd'hui ceux qui demandent leur abandon avec le plus de force.

Ce serait se servir d'un terme trop flatteur à l'adresse de ces honorables députés, que de leur dire qu'ils savent se conformer aux circonstances ; ce sont plutôt des

égoïstes dont la spécialité consiste à faire beaucoup de tapage pour s'acquérir de la célébrité. Comme l'a fait remarquer avec raison l'honorable chef de la gauche, et il n'a pas craint, sous ce rapport, de défier toute contradiction, il est impossible de trouver un précédent dans toute l'histoire politique du Canada pouvant justifier un gouvernement de soumettre une mesure comme celle-là. Il appartenait à ceux qui violent actuellement la constitution de fouler aux pieds les traditions du passé, de mettre de côté les précédents, de se moquer de ce qui est contenu dans l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, tout cela sous prétexte de réparer une injustice, lorsqu'ils se rendent eux-mêmes coupables des fautes dont ils accusaient leurs adversaires.

Cependant, nous les entendons encore parler d'injustices commises, de malversations, d'esprit de parti, comme si ces expressions n'étaient pas synonymes de l'administration libérale actuelle. Ils sont passés maîtres dans l'art de se servir de ces méthodes détournées, grâce auxquelles ils ont réussi à s'emparer du pouvoir, et au moyen desquelles ils espèrent le conserver. Les membres du parti libéral ont mauvaise grâce d'accuser leurs adversaires d'avoir recours à des moyens politiques malhonnêtes, et cela, après les révélations récentes qui ont été faites devant les tribunaux, et en particulier dans les comtés de Huron, d'Elgin-ouest et d'Ontario-sud. C'est le ministre de la Justice qui doit être l'auteur de ce merveilleux projet de loi, et cela nous prouve qu'il est loin d'être l'homme remarquable que vantent certains de ses admirateurs.

Il a encore présent à l'esprit la défaite que lui a fait subir l'honorable député (M. Clancy) et il veut se venger de ce dernier en faisant disparaître son comté. Je crois qu'au lieu d'être animé de mauvaises intentions à l'égard de l'honorable député de Bothwell, il devrait se considérer comme son obligé, car il est admis de tous que c'est à cet honorable député qu'il doit la position qu'il occupe actuellement au Sénat. Peut-on supposer que si le ministre de la Justice avait été élu en 1896, le comté de Bothwell aurait cessé d'exister grâce à ce bill ? Certainement non ; nous aurions eu là une des divisions électorales où les limites des comtés ne s'appliquent pas. Il n'est pas digne d'un ministre de la Couronne d'essayer de faire adopter des projets de loi ayant pour but de chasser un adversaire heureux de cette Chambre, un député qui fait honneur à ses électeurs, et qui prouve que ces derniers ont agi sagement en le choisissant comme leur représentant, mais il est possible que l'honorable ministre compte sans son hôte.

Le gouvernement semble aussi s'être occupé particulièrement dans la rédaction de ce bill des honorables députés d'York-est (M. Maclean) et d'York-ouest (M. Wallace), et il est bien évident que dans chacun de ces cas, c'est l'honorable directeur général des Postes (M. Mulock) qui a conseillé le cabinet. Comme il demeure lui-même dans la ville de Toronto, et qu'il n'a pu réussir à convertir cette dernière ville au libéralisme, il a cru que ce qu'il y avait de mieux à faire était de remanier les divisions électorales d'York, afin de favoriser son parti en enlevant un vote conservateur considérable dans ces deux comtés et le réunissant à la ville, afin de venir en aide à son parti.

Il est étrange que le gouvernement, après avoir étudié la carte électorale de la province et s'être rendu compte de la situation, ait décidé d'appliquer le principe du système des limites des comtés seulement dans les cas où il est assuré que le résultat à obtenir sera en faveur du parti libéral, et qu'il considère ce principe comme n'étant d'aucune valeur lorsque son adoption pourrait avoir pour effet d'augmenter la représentation conservatrice. Je ne comprends pas comment ils peuvent prétendre que ce bill est basé sur un principe d'équité. Si encore les membres du cabinet étaient venus déclarer franchement que cette mesure était le résultat de ce qu'ils avaient pu produire de plus parfait au point de vue du parti et afin de venir en aide à ce dernier, au moins une telle déclaration de leur part aurait empêché de les accuser d'hypocrisie, et de malhonnêteté politique, deux choses dont ils se sont rendus coupables. Maintenant, comme je l'ai déjà dit, M. l'Orateur, ce bill ne touche pas aux comtés de la province du Manitoba, et je ne le discuterai pas plus longuement, mais je veux déclarer en terminant, que je m'oppose à son adoption, non-seulement à cause de son inconstitutionnalité, mais aussi parce qu'il n'a pas sa raison d'être en ce moment.

M. McCARTHY (Simcoe-nord) : M. l'Orateur, je n'aurais certainement pas pris la parole sur cette question, à cette heure avancée de la nuit, si je n'avais pas cru qu'il était de mon devoir de le faire, parce que cette question intéresse l'honorable député de Simcoe-nord qui m'a précédé. Le principe adopté par le gouvernement dans ce projet de loi est le principe des limites des comtés, en tenant compte de la représentation basée sur la populaton, en tant que la chose peut être applicable. Les honorables membres de cette Chambre ont discuté cette question à fond, et je n'ai pas l'intention, quand bien même l'heure ne serait pas aussi avancée, de la discuter bien longuement.

Lors de la deuxième lecture du bill, j'avais compris que la discussion serait limitée aux principes contenus dans ce dernier, en ne faisant allusion aux détails qu'en tant que la chose serait nécessaire pour discuter les principes. Qu'avons-nous à étudier dans le moment ? Je prétends qu'il n'y a que trois questions qui devraient nous occuper dans le moment. En premier lieu, le gouvernement a-t-il le pouvoir de soumettre un projet de loi de cette nature ? Les honorables membres de

l'opposition ont mis en doute la constitutionnalité de ce bill. Les honorables membres de la droite ont prétendu le contraire, et ils ont cité à l'appui de leur prétention certains cas dans lesquels les conservateurs ont modifié la représentation à d'autres époques qu'après les recensements décennales.

S'il en est ainsi, personne ne peut nier qu'il existe un précédent pouvant justifier une altération des limites des comtés à une autre époque que celle-là. Une autre question est de savoir si ce précédent est bon ou mauvais. Je suis bien prêt à admettre que tous les précédents possibles, s'ils sont mauvais, ne suffisent pas pour justifier une injustice ; mais si l'on considère la chose au point de vue constitutionnel, et en supposant que lorsque les honorables membres de la gauche ont fait la même chose, ils ont agi conformément à la constitution, et vu le fait que le ministère de la Justice a déclaré que ce bill était constitutionnel, il serait téméraire de ma part de vouloir prétendre le contraire. Je présume donc que cette mesure est constitutionnelle, et je laisse à des députés plus âgés que moi le soin de régler cette question. Et si ce projet de loi n'est pas constitutionnel, il existe un moyen de faire déclarer que le parlement n'avait pas le droit d'adopter une telle mesure.

Mais je suis intéressé dans la question de savoir si le gouvernement avait le droit de soumettre cette mesure, et si la Chambre devait l'adopter en supposant qu'elle en a le pouvoir. On nous dit que cela n'est pas nécessaire. Je déclare sans crainte que j'approuve de tout cœur une mesure qui renferme même partiellement le principe auquel j'ai fait allusion. Un gouvernement qui arrive au pouvoir doit s'efforcer de remplir ses promesses—promesses qu'il a été obligé de faire pour se conformer aux sentiments du public de ce pays. En 1891 l'Association des patrons de l'industrie pour l'Ontario, qui a joué un rôle important aux dernières élections, au moins dans la province de l'Ontario, a adopté le principe suivant dans son programme :

De voir à ce que les limites de divisions électorales soient conformes aux limites des comtés telles qu'établies pour les fins municipales autant que le principe de la représentation basée sur la population peut le permettre.

Feu mon oncle, qui était à la tête de l'autre mouvement, fit aussi de ce principe un des articles de son programme, et il proposa dans cette Chambre, en 1892, une résolution à cet effet. Voici quelle était sa résolution :

D'exiger dans la redistribution des comtés que la répartition des sièges fût autant que possible basée sur l'égalité de la population. Les limites des comtés et des villes devant être considérées comme les limtes naturelles des districts électoraux, avec des divisions équitables de ces derniers lorsque leur population donne droit à cette ville ou à ce comté de posséder deux représentants ou plus.

Voici pourquoi j'ai cité cette résolution. Feu l'honorable député de Simcoe-nord prétendait à cette époque, comme je prétends maintenant, que ceci était, et est encore, la véritable base de la représentation pour la province de l'Ontario. J'admets avec l'honorable député de Toronto-est (M. Ross Robertson) que Toronto n'est pas suffisamment représenté. Dans le discours qu'il a prononcé à cette occasion, l'ex-député de Simcoe-nord—je cite les "Débats" volume II, 1892—disait que, à son avis, Toronto devrait avoir neuf ou dix représentants, et je félicite l'honorable député qui représente actuellement cette dernière ville, de la manière avec laquelle il défend les intérêts de cette dernière.

Lors de ce débat de 1892, les trois représentants de Toronto MM. Denison, Cockburn et Coatsworth, qui représentaient à cette époque cette grande ville, déclarèrent que cette dernière ne devait pas être restreinte par les limites de comté, et ne devait pas, par conséquent, obtenir l'augmentation dans la représentation demandée par l'honorable député de Simcoe-nord. Ces honorables députés ne jugèrent pas à propos de lui accorder leur appui dans cette circonstance ; aujourd'hui l'honorable député de Toronto se plaint comme moi que cette dernière ville n'a pas la représentation à laquelle elle a droit, c'est là une question qui pourra être traitée beaucoup plus longuement en comité.

Ce projet de loi ne donne pas au comté que je représente un nombre de représentants suffisants. Notre population est de plus de 83,000 âmes, et je crois que nous avons droit de ce fait à au moins quatre représentants, mais ce n'est pas le temps de discuter cette question. Il s'agit de savoir s'il convient de restreindre les divisions électorales dans les limites des comtés, et lorsque le bill sera discuté en comité, ce sera alors le temps de se demander s'il convient d'augmenter la représentation de ce comté de même que celle de la ville de Toronto, et celle de n'importe quel autre comté de cette province.

Dans le cas où il serait possible de répondre dans l'affirmative à ces deux questions, il reste encore la question de savoir si le gouvernement a adopté les principes énumérés dans les programmes politiques que j'ai lus, et si la Chambre devrait les considérer comme étant des principes sur lesquels elle doit baser sa conduite. Quel est le principe suggéré par certains membres appartenant aux deux partis dans cette Chambre ? Si j'ai bien compris les paroles de l'orateur qui m'a précédé, ce doit être le principe de la représentation basée sur la population. Personne ne peut prétendre que le dernier bill de redistribution, et celui qui l'a précédé, n'étaient pas une honte pour le parti qui les a soumis à la Chambre et sur ce point, je partage l'opinion de l'honorable député de Toronto-est.

M. BERGERON : Par qui cette loi a-t-elle été rédigée ?

M. McCARTHY : Par le parti conservateur.

M. BERGERON : Par M. Dalton McCarthy, député de Simcoe.

M. McCARTHY : Je regrette d'être obligé de dire que l'honorable député de Simcoe n'est plus dans cette Chambre, mais, parlant en son nom, je nie cette prétention, du moins quant à ce qui concerne l'acte de 1891.

M. BERGERON : Je parle de l'acte de 1882.

M. McCARTHY : Si l'honorable député veut bien me le permettre, je vais consulter les "Débats". L'honorable député de Beauharnois trouvera dans le volume II des "Débats' de 1892, que M. McCarthy a déclaré qu'il avait eu quelque chose à faire avec le bill de redistribution de 1882, et qu'il était prêt à prendre sa part de responsabilité pour l'adoption de cet acte honteux, et à accepter la punition que le pays jugerait à propos de lui infliger pour une telle faute ; mais il est évident que cet acte de sa part n'a pas été puni très sévèrement par le pays, si l'on doit en croire le résultat de la dernière élection, (il est possible que son repentir soit pour quelque chose dans cette décision) ; mais il n'en reste pas moins vrai à mon avis et apparemment de l'avis des honorables membres de la gauche, si nous devons croire ce qu'ils disent relativement au projet de loi de sir Oliver Mowat, que le bill de 1882 était aussi mauvais, parce que ces deux mesures sont absolument identiques.

Il est possible que celui de sir Oliver Mowat aille plus loin et soit plus rigoureux dans son résultat, mais l'intention de chacun d'eux était la même dans le but à atteindre, quels que fussent les résultats. Tous deux étaient destinés à obtenir le même résultat, et c'est pour cette raison que ces deux mesures n'auraient jamais dû être soumises à un parlement.

En supposant que la représentation basée sur la population soit l'idéal de certains députés, il est impossible de dire que le bill de 1882 a mis cette idée à exécution, si vous comparez, par exemple, les divisions électorales qui suivent et dont la population est très nombreuse :

Algoma	41,856
Kent	31,434
Russell	31,643
Simcoe-nord	28,203
York-est	35,148
Essex-nord	31,523
Muskoka	26,515
Simcoe-est	35,801
Toronto	144,023
York-ouest	41,857

Comparez ces chiffres avec le chiffre de la population de divisions électorales moins importantes :

Brant-nord	16,993
Cardwell	15,382
Frontenac	13,445
Haldimand	16,307
Lennox	14,900
Peterboro'-ouest	15,808
Brockville	15,853
Durham-ouest	15,374
Grenville-sud	12,929
Leeds et Grenville	13,521
Monck	15,315

Personne ne peut prétendre que l'homme qui a rédigé ce bill l'a rédigé dans le but d'obtenir une représentation idéalistique basée sur la population. Si ce système est votre idéal, faites disparaître toutes les limites qui vous séparent et faites un groupe de comtés contenant chacun une population de 20,908 âmes. Vous auriez ainsi un système de représentation basée sur la population, que l'on peut considérer comme étant le meilleur, mais qui, à mon avis, ne l'est pas. Nous avons progressé dans ce pays comme en Angleterre—et je suis fier de dire que nous sommes de fidèles adorateurs des institutions britanniques—les divisions de comté ont toujours eu la préférence, et nous avons grandi avec l'idée que la représentation basée sur ce principe devait être enracinée dans le cœur du peuple.

Si nous devons tenir compte en premier lieu des limites des comtés, nous devons malgré cela tenir compte autant que faire se peut de la représentation basée sur la population. Voilà les raisons sur lesquelles je me base pour voter en faveur de ce bill. J'ai demandé ce soir à l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), quel avait été l'effet du bill actuel sur les comtés de l'est d'Ontario. Et à cela il m'a répondu que l'on avait mis de côté les limites des comtés. Je voterai donc en faveur de la deuxième lecture de ce bill parce qu'il applique la théorie des limites de comté.

Mais si, en comité, je constate que ce principe n'a pas été observé, et si un honorable député est capable de proposer un amendement au bill qui soit de nature à assurer d'une manière encore plus parfaite ces limites des comtés, il peut compter sur mon faible appui.

J'ai un certain doute sur la question de savoir s'il convient de faire disparaître les comtés de Bothwell et de Cardwell. Ce sont là des comtés qui existent depuis la Confédération, mais non pour les fins judiciaires. Cette longue existence a eu pour effet de créer des intérêts nombreux, et il serait peut-être préférable de ne pas les faire disparaître. L'honorable député de Cardwell (M. Stubbs) devra être de mon avis sur ce point ; mais si lors de la discussion en comité, il est possible de protéger le comté de Cardwell conformément au principe que je viens d'énoncer, je puis dire que cela pourra avoir notre appui.

Il ne reste donc plus qu'une question à discuter. Pourquoi le gouvernement ne soumettrait-il pas cette mesure ? Il est juste et raisonnable de croire que l'orsqu'un parti politique a été forcé d'adopter les idées d'une classe indépendante d'électeurs, qui, comme je l'ai dit, jouit d'une grande influence dans

la province de l'Ontario, et de reconnaître leurs principes comme justes, il est du devoir de ce parti de soumettre immédiatement un bill contenant ce principe, s'il veut conserver l'appui de ceux qui ont foi en cette manière de voir. Le gouvernement a adopté ces principes dans ce bill, il est possible qu'il ne soit pas allé aussi loin qu'il avait promis de le faire, mais je constate, cependant, avec plaisir qu'il a posé un premier jalon sur lequel nous pourrons agir à l'avenir, et si ce principe est reconnu comme étant bon, nous finirons par avoir une certaine stabilité relativement à la représentation. Jusqu'à présent, on ne peut prétendre que l'on a agi conformément à ce principe. Que les bills de remaniement aient eu l'effet attendu ou non, cela n'a rien à faire avec l'étude de la présente question. Les bills de 1882 et de 1892 étaient destinés à priver certains députés de leur mandat, mais cela n'a pas réussi ; cependant, cela ne fait aucune différence, mais si l'idée de vouloir conserver les limites des comtés, jointe à la représentation basée sur la population, est un système préférable aux principes de la représentation basée sur la population pure et simple, je crois que le gouvernement mérite des félicitations pour ce qu'il a fait à ce sujet, et c'est aussi pour cela que je suis disposé à appuyer la deuxième lecture de ce bill.

M. POWELL (Westmoreland) : L'honorable préopinant n'a fait qu'une seule remarque qui soit digne de mention. Il a commencé par parler de l'ancien député du comté de Simcoe dont nous regrettons tous la disparition. Mais je crois que le temps est arrivé pour cet honorable député de laisser les morts dormir en paix. Puisque l'honorable député qui représente actuellement le comté de Simcoe porte un si grand respect à la mémoire de celui qui a représenté avant lui ce comté, s'il se laisse guider par les enseignements ainsi que par les vertus de celui qui n'est plus, je me permettrai de lui dire que c'est à cet homme, que nous regrettons tous, que nous devons le bill de redistribution de 1882. C'est cet homme qui a rédigé et défendu avec le plus de vigueur dans cette Chambre le bill de redistribution qui a été adopté après le recensement de 1881.

M. McCARTHY : L'honorable député (M. Powell) me permettrait-il de lui poser une question ? Si j'ai bien compris l'honorable député ne faisait pas partie de la Chambre à cette époque. Voudrait-il me donner le nom de la personne qui lui a fourni ces renseignements, car ce qu'il dit là a déjà été nié ?

M. POWELL : L'honorable député (M. McCarthy) nous a fourni lui-même ces renseignements lorsqu'il nous a lu cette partie du discours de l'ancien député de Simcoe, dans laquelle ce dernier déclare qu'il prend la responsabilité de toute l'infamie qui peut être attachée à cette mesure.

M. McCARTHY : Si l'honorable député veut bien me permettre de l'interrompre, je lui ferai remarquer que lorsqu'il cite quelque chose il devrait le faire aussi exactement que possible. J'ai dit que M. McCarthy avait déclaré qu'il acceptait la part d'ignominie qui pouvait lui incomber en cette affaire.

M. POWELL : Je puis dire à l'honorable député qu'il y a dans cette Chambre des personnes qui savent parfaitement que feu l'honorable député de Simcoe ne devait partager cet honneur avec personne. Le plus jeune des députés de Halifax a mis au défit les avocats qui font partie de l'opposition d'appuyer le chef de la gauche dans sa prétention que le bill qui est actuellement soumis à la Chambre est inconstitutionnel. L'honorable député (M. Russell) est allé jusqu'à offrir ses sympathies au chef de la gauche et à dire à la Chambre qu'il regrettait que personne de ce côté-ci de la Chambre n'ait eu pitié de leur chef et n'ait vu à ce que ses idées sur le droit constitutionnel fussent d'accord avec les autorités les plus avancées.

J'ai écouté avec beaucoup d'attention le discours de l'honorable député de Halifax, et je dois dire en toute franchise que lorsqu'il a pris la parole j'étais loin de partager l'opinion émise par l'honorable chef de l'opposition, mais lorsqu'il a repris son siège, un changement merveilleux s'était opéré dans mon esprit.

Avant d'aborder la discussion de la constitutionnalité de cette mesure, je dois dire que le chef de l'opposition n'a pas besoin de sympathie. Celui qui exprime une opinion sur des questions de droit constitutionnel, peut se passer même des sympathies du jeune député d'Halifax, lorsque cette opinion est appuyée de l'autorité qui s'attache au nom de sir John Macdonald. S'il y a un homme dans toute l'histoire politique de ce pays, dont les opinions sur toutes les questions concernant le droit constitutionnel faisait autorité, c'est bien celle de ce père de la Confédération, dont nous pleurons encore la perte.

L'honorable député (M. Russell) aurait mieux fait de réserver ses sympathies pour le chef du gouvernement. Lorsque l'honorable premier ministre a prononcé son discours sur le bill qui est actuellement soumis à la Chambre, et nous a fait connaître les raisons qu'il avait de croire que ce bill était constitutionnel ; il n'a pas essayé de discuter à fond les principes constitutionnels, il a simplement basé son argumentation sur deux ou trois précédents qu'il a cités, mais l'honorable chef de la gauche n'a pas eu de difficulté à lui prouver que ces derniers ne s'appliquaient pas au cas actuel. Toutefois, en supposant que la prétention émise par le chef de la gauche, était exacte et que ce bill est inconstitutionnel l'honorable chef de la droite ignore-t-il que celui qui est revêtu d'un certain pouvoir ne peut

être considéré comme étant libre tant que ce pouvoir n'est pas exécuté ? Si une erreur est commise dans cette exécution, cette dernière se trouve incomplète. Relativement à la cause citée par l'honorable député je dois dire que la Chambre ne savait pas très bien à quoi s'en tenir sur ce sujet à cette époque et ce n'était qu'une rectification de ce que la Chambre avait fait ou plutôt la réalisation de ce que la Chambre avait entrepris d'accomplir, mais sans succès.

J'ai déclaré que le représentant d'Halifax m'avait fait changer d'opinion quant à la constitutionalité de ce bill et je vais montrer à la Chambre la manière dont s'est opérée cette conversion, si je puis parler ainsi. Si les honorables députés considèrent cette question, ils verront qu'il y a trois articles de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord qui s'appliquent dans cette circonstance.

L'honorable représentant de Prince-est (M. Bell) a mis de l'avant un 4e article que le représentant d'Halifax élimine dans la discussion, parce qu'il ne s'y rapporte pas. Puis il continue à blâmer l'honorable représentant de Prince-est sous un éloge déguisé en lui attribuant un raisonnement qu'il n'a jamais employé et en le félicitant ensuite de l'avoir employé. Ces articles sont les 40e, 51e et 91e. L'argumentation est serrée et je demanderai toute l'attention des honorables membres et l'indulgence de la Chambre pour ce qui peut être considéré comme dialectique froide, car chaque interprétation du sens de ce statut, n'est nécessairement qu'une argumentation absolue.

L'article 40 dit :

Jusqu'à ce que le parlement du Canada en ordonne autrement, les provinces d'Ontario, de Québec, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick seront en ce qui concerne l'élection des membres de la Chambre des communes—divisées en districts électoraux comme suit:—

Cet article a été cité par les honorables messieurs siégeant de l'autre côté de la Chambre, qui l'ont interprété comme étant sans réplique. S'il était seul, j'admettrais qu'il est sans réplique, mais tel n'est pas le cas. Les prescriptions de cet article devaient subsister jusqu'à ce que le parlement du Canada en ordonnât autrement.

L'article 51 indique l'interprétation qu'on doit donner de ces expressions.

Si nous considérons l'article 51 nous verrons qu'il pourvoit à la manière dont le parlement du Canada pourra autrement prescrire.

Et l'article 40 vise, sans conteste, la procédure à suivre en vertu de l'article 51. Voilà pour l'article 40.

Mais les honorables députés de la droite disent qu'en vertu des pouvoirs inhérents au parlement fédéral, qui lui sont conférés en termes généraux par l'article 91, nous avons le droit de nous occuper de cette question. Je lirai cet article :

Il sera loisible à la Reine, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des communes de faire des lois pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada, relativement à toutes les matières ne tombant pas dans les catégories des sujets par le présent acte exclusivement assignés aux législatures des provinces ; mais pour plus de garantie, sans toutefois restreindre la généralité des termes ci-haut employés dans cette section, il est par le présent déclaré que nonobstant toute disposition contraire énoncée dans le présent acte, l'autorité législative exclusive du parlement du Canada s'étend à toutes les matières tombant dans les catégories de sujets ci-dessous énumérés, savoir :

Suit l'énumération de ces sujets. Je prétends que nonobstant les termes de cet article, le sens en est déterminé par chaque autre article, à l'exception de l'article 91 qui s'applique à un sujet particulier. Il faut interpréter ces articles ensemble—les articles 51 et 91 et le premier doit faire loi.

Je pourrais citer plusieurs causes du Conseil privé sur ces matières constitutionnelles, où ce dernier s'est prononcé en faveur de cette interprétation. Je pourrais aussi citer les principes de l'interprétation des lois, principes bien connus par les membres de cette Chambre qui font partie du barreau.

Si l'article 91 est général, l'article 51 est spécifique. Les termes généraux du premier ne peuvent l'emporter sur le dernier. Le principe de l'interprétation des lois qui doit s'appliquer ici, étant que les termes généraux ne peuvent restreindre l'application de termes bien définis.

Une disposition particulière doit être interprétée comme une exception à une disposition générale, un article spécial comme faisant exception à un article général.

J'en arrive à l'article 51 qui, d'après les honorables députés de la droite, ne s'applique qu'au remaniement basé sur la population des différentes provinces. Mais qu'on remarque bien combien il était facile, si l'article 51 ne se rapporte pas à autre chose de l'avoir dit en termes exprès. Combien facilement le parlement anglais aurait pu dire : la représentation des provinces du Canada sera basée sur leur population, en donnant 65 représentants à la province de Québec. Voilà tout. Ces quelques mots auraient rendu complète la disposition et prévu toutes difficultés à ce sujet.

Mais cet article ne se rapporte pas seulement à la redistribution de la carte électorale des différentes provinces, mais il implique aussi la redistribution des collèges électoraux d'une province tout aussi forcément que si la disposition le prescrivait d'une manière formelle. Je vais le lire :

Immédiatement après le recensement de 1871, et après chaque autre recensement décennal la représentation des quatre provinces sera répartie de nouveau par telle autorité, de telle manière et à dater de telle époque que pourra de temps à autre prescrire le parlement, d'après les règles suivantes :

Or, quelle était la nécessité d'une législation aussi longue et aussi élaborée, si elle ne devait pas contenir autre chose que la

simple déclaration que la représentation des différentes provinces devait être en proportion de leur population, comparée au chiffre de la population de la province de Québec, laquelle doit avoir 65 représentants ?

Mais la disposition est plus étendue. Il faut se rappeler que si cet article s'applique à la redistribution des collèges électoraux, il faut le considérer comme régissant exclusivement la procédure. Ce n'est pas une déclaration statutaire concernant seulement la représentation relative des provinces dans cette Chambre, car il pourvoit nécessairement au mode de redistribution. Le parlement a le pouvoir de décider quel mode sera suivi et d'en déterminer la procédure. C'est afin de déterminer les principes qui présideront à la redistribution de la carte électorale.

J'attire l'attention de la Chambre d'une manière particulière sur les mots "sera répartie par telle autorité."

Disons qu'ils autorisent la nomination d'une commission, et c'est la ligne de conduite qu'on entend suivre. Si la commission était nommée aujourd'hui, les honorables membres de cette Chambre ne diraient-ils pas que les dispositions du statut ont été complètement remplies, si la commission avait accompli ses travaux, pourvu qu'elle les eût accomplis entièrement ? Si la commission accomplit ses travaux, ses pouvoirs devront cesser jusqu'à ce que de nouveaux travaux lui soient confiés après le prochain recensement décennal. C'est une affirmation hardie à faire en face du poids des autorités légales qui se trouvent de l'autre côté de la Chambre. Je vous assure que je me sens plus fort en étant appuyé de l'opinion d'un juriste en droit constitutionnel aussi éminent que l'était sir John A. Macdonald.

Je désire maintenant attirer l'attention toute particulière des membres de cette Chambre, qui appartiennent au barreau sur les mots suivants. L'article dit dans un endroit "à partir de telle époque"—plus loin le même article dit "de temps en temps." Il faut interpréter ces expressions comme voulant dire "une fois seulement," et "aussi souvent que le parlement le jugera à propos," c'est-à-dire, une fois seulement, et cet état de choses devra durer jusqu'après le recensement suivant. Le parlement doit statuer le mode d'action du tribunal chargé de ce remaniement, et le statuer de temps à autre, et aussi souvent qu'il jugera nécessaire. La redistribution des collèges électoraux doit se faire en temps déterminé. Mais les pouvoirs qu'a ce parlement de nommer une commission, par exemple, de passer des règlements pour la gouverne de la commission, pourront être exercés aussi souvent que ce parlement le jugera à propos. Il pourra les changer à chaque session, ou même les changer pendant la même session, c'est le sens des mots "de temps à autre," mais jusqu'à ce que le recensement décennal suivant exige de nouveau l'exercice de ces pouvoirs. J'en suis venu à cette conclusion, comme je l'ai dit, ce soir même, et bien que je parle avec conviction, après mûre réflexion, je pourrai encore changer d'opinion ; mais actuellement, je suis du même sentiment que l'honorable Joseph Howe, célèbre homme d'Etat de la Nouvelle-Ecosse, qu'on accusait un jour de changer d'opinion. "Eh bien ! messieurs," dit-il, "s'il vous plaît de me railler pour avoir changé d'opinion, tout ce que je puis dire c'est qu'il n'y a pas d'opinions que je respecte aussi peu que les opinions que je n'entretiens plus".

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : La chose pourrait, peut-être, se renouveler.

M. POWELL : Si mon raisonnement est juste, M. l'Orateur, ce bill est inconstitutionnel. Mais supposons le bill absolument constitutionnel ; je dirai alors : Pourquoi est-il soumis à la Chambre ? Je dis à l'honorable ministre qui préside à l'administration des affaires qu'il était dans une complète erreur, pour ce qui concerne l'Angleterre, quand il nous a dit, dans le discours qu'il a fait en soumettant cette mesure, que la tendance de l'opinion publique dans les pays de langue anglaise, et surtout en Angleterre, était que les villes ne devaient pas avoir une représentation égale aux municipalités rurales. Je lui dis qu'en Angleterre, du jour où le bill de réforme fut mis au nombre des lois en 1832, jusqu'au dernier bill de réforme, en 1885, il s'est fait un mouvement graduel dans la législation vers le grand principe démocratique : un vote, un pouvoir. Je ne prétends pas que ce mouvement ait atteint son apogée, mais il est bien marqué.

Permettez-moi de citer quelques exemples. En 1832, l'honorable ministre aurait été très heureux s'il eût vécu en Angleterre. Que s'est-il passé là-bas ? Même avant la conquête, mais principalement depuis la conquête, s'étaient formées en Angleterre, certaines petites municipalités, "des empires dans l'empire" pour ainsi dire, qui furent l'origine et la continuation des principes de la liberté anglaise. Ces petits groupes, ces bourgs existaient depuis des centaines d'années. L'acte de 1832, au lieu de reconnaître leur existence et de laisser subsister leurs prérogatives, fit disparaître un grand nombre de ces bourgs. Je ne me rappelle pas le nombre de bourgs qui furent ainsi anéantis, mais cela importe peu pour mon raisonnement. De plus, l'acte prit cinquante de ces bourgs, de ces municipalités indépendantes, aux annales glorieuses, dont la population portait un attachement inviolable à leur gouvernement local, et les réunit aux comtés, et créa ainsi de nouveaux collèges électoraux. L'acte partagea les comtés, sans respect pour l'inviolabilité de leurs limites et créa des circonscriptions électorales distinctes. En outre, l'acte créa quatre nouveaux bourgs à Londres et leur accorda des représentants. En 1868, quand le bill de réforme des conservateurs fut adopté quelle était la tendance de l'opinion popu-

laire, et quelle fut la manifestation de cette opinion dans la législation qui fut adoptée ? L'acte enleva un représentant à chacun de 35 petits bourgs ; il ne souffrit pas qu'un bourg ayant moins de 10,000 âmes fut représenté aux Communes. Voilà, au moins, une reconnaissance du principe de la représentation basée sur la population, reconnaissance qui n'a pas, à vrai dire, été poussé bien loin, mais cependant le principe était reconnu. Néanmoins, afin de donner 3 représentants au lieu de 2, ils subdivisèrent plusieurs comtés et créèrent de nouveaux collèges électoraux, sans égard à l'inviolabilité des limites des comtés. Arrivons-en à l'acte de 1885, qui anéantit complètement 79 petits bourgs et les réunit aux comtés. Qu'a à dire l'honorable premier ministre de cet acte du parlement anglais, du maintien des limites des comtés ou des divisions des bourgs ? Ce parlement les a réunis de la même façon que les conservateurs réunirent Sunbury et Queen dans le Nouveau-Brunswick, et a agi comme ils agirent dans différents endroits de la province d'Ontario.

L'acte enlevait toutes leurs franchises à deux bourgs ; mais comme c'était pour cause de corruption électorale, je n'ai pas à m'en préoccuper d'une manière spéciale. Il faisait disparaître 132 collèges électoraux, tant dans les comtés que dans les villes. Quand le très honorable premier ministre dit que le principe de la représentation des municipalités rurales opposées aux municipalités urbaines prévaut en Angleterre, je lui cite ces exemples pour lui prouver qu'il fait complètement erreur. L'honorable ministre n'a qu'à considérer le bill de 1885 qui donna 61 représentants à Londres, y compris les municipalités adjacentes et l'ancienne cité, ainsi que les autres territoires faisant parties de Londres agrandie.

Si on met le chiffre des électeurs dans chaque collège électoral à 50,000, cela porterait la population de Londres à un peu plus de 3,000,000 tandis que la population n'était, en réalité, que d'un peu plus de 4,000,000, de sorte que la différence n'est pas grande. Liverpool eut neuf représentants ; Birmingham, en eut sept ; Manchester, six ; Bristol, six ; et ainsi de suite : je n'ai pas à les repasser tous en revue. Je terminerai mes remarques sur ce sujet en citant l'opinion d'un homme éminent dans la carrière qu'il poursuit, M. J. Lowes Dickinson, membre de l'Université de Cambridge, concernant la tendance la plus marquée de l'opinion publique en Angleterre vers les principes démocratiques, en tant que cette tendance est révélée par les lois. Aux Etats-Unis depuis le temps où Thomas Jefferson, qui peut être considéré comme le père de la démocratie sur ce continent, inscrivit dans la déclaration d'Indépendance que tout les hommes naissaient égaux, jusqu'à nos jours, cet idéal a constamment gagné du terrain. Après avoir raconté ce que je pourrais appeler l'histoire du développement de ce principe, M. Dickinson dit :

Le représentant d'un collège électoral n'est plus considéré comme exprimant les vues d'un district en particulier.

Comment l'opinion du très honorable ministre cadre-t-elle avec cette théorie ?

Il est regardé comme le dépositaire d'une certaine somme fixe de pouvoir politique,——

Et avec ceci?

Le mode de redistribution a été, comme la concession de privilèges plus étendus, une transition, moitié involontaire, moitié inconsciente vers les principes démocratiques.

Je n'entreprendrai pas de critiquer cette mesure dans ses détails. Quand un honorable député, quand une administration soumet une mesure comme celle-ci destinée à changer l'un des principes fondamentaux du gouvernement parlementaire, cet honorable député, cette administration doivent démontrer qu'il y a un semblant au moins de nécessité pour justifier ce changement. Quelle raison a-t-on fait valoir ? Le très honorable ministre nous a donné bien des prétextes, mais j'aimerais à connaître ses raisons. Quand de ce côté-ci de la Chambre nous considérons les prétextes mis de l'avant, nous ne pouvons faire autrement que de conclure que la raison véritable n'est pas la raison donnée à cette Chambre, mais les exigences de la politique. Sur quel principe repose son bill, demanderai-je, qui puisse valoir dans l'estime d'un groupe indépendant ? Supposons que l'honorable ministre ait à soutenir cette mesure devant une commission de juges. Quel argument pourrait-il présenter à ces juges pour justifier la reddition d'un jugement en sa faveur ? Il prétend que le pays demande de revenir aux limites des comtés, mais ce principe est plus souvent violé qu'observé. La règle posée par l'honorable ministre me remet en mémoire l'histoire d'un prédicant de couleur hanté de l'hallucination que la fin des temps était arrivée et que Satan était enchaîné pour mille ans. "Prenez garde, mes amis, bien qu'il ait été enchaîné, il pourrait vous attraper, vous et vous, et vous aussi" et, en parlant ainsi, il désignait diverses personnes de l'auditoire. L'un de ses noirs auditeurs, dit alors : "Mais, maître, autant vaudrait qu'il fût en liberté."

Quant au principe de conserver les limites des comtés, ce principe est violé si souvent qu'il vaut autant dire qu'il n'existe pas. L'honorable ministre aurait pu donner trois raisons comme bases de cette mesure—les limites des comtés, la représentation basée sur le chiffre de la population et le retour des collèges électoraux à leur état primitif. L'honorable ministre a-t-il pris pour base de cette mesure la population qui est, en Angleterre, le principe fondamental du libéralisme avancé ? Non. Il entend faire son remaniement, sans aucun égard à la population et à la moyenne des électeurs. Ra-

mène-t-il les circonscriptions électorales à leur état primitif ? Non ; il n'agit ainsi que pour ces collèges électoraux desquels il compte obtenir des faveurs aux prochaines élections générales. Ce sont là les seuls principes qui auraient pu servir de base à ce bill. Ce dernier ne rpose sur aucun principe.

Sa déclaration n'est qu'un simple prétexte, et la raison véritable est qu'il désire obtenir des avantages politiques aux prochaines élections générales. Quant à l'action des conservateurs, en 1882, je dirai qu'il y avait un grand nombre de nouveaux représentants pour Ontario, et quelques-uns pour la Nouvelle-Ecosse, et pour leur créer des comtés il fallait remanier les anciens collèges électoraux. Les honorables députés de la droite auraient toujours trouvé matière à redire à n'importe quel arrangement auquel le gouvernement se serait arrêté. Si les conservateurs ont eu en vue d'obtenir des avantages pour leur parti, ils ont mal agi. Quant à moi, je regrette qu'ils n'aient pas adopté alors les moyens indiqués par l'article 51, et qu'ils n'aient pas nommé un tribunal indépendant qui aurait eu le pouvoir de diviser les provinces en circonscriptions électorales auxquelles il aurait assigné des représentants. La redistribution des collèges électoraux devrait être indépendante de la politique. Elle devrait être confiée aux chefs des deux partis afin d'obtenir une juste distribution des électeurs, sans égard aux partis politiques. Il ne me reste qu'une chose à dire. C'est qu'en face de l'opinion exprimée par sir John A. Macdonald, le chef de l'opposition (sir Charles Tupper) avait raison de déclarer que le bill actuel est entièrement inconstitutionnel ; et, autant que je puis en juger—en donnant toute son importance et toute sa portée à chaque article de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord—en dépit des arguments des honorables députés de la droite, le bill est réellement inconstitutionnel.

M. E. F. CLARKE (Toronto) : M. l'Orateur, vu qu'on doit clore le débat et prendre le vote ce soir à cette heure très avancée, je n'entends prendre que quelques minutes du temps de la Chambre. Les devoirs qui, dans une circonstance ordinaire, auraient incombé à un représentant d'une division électorale de la cité de Toronto, ont été si bien remplis par mon honorable ami de Toronto-est (M. Ross Robertson) qui a démontré d'une manière si frappante les inconvénients dont Toronto aura à souffrir si ce bill est adopté, qu'il ne me reste, en réalité, que bien peu de choses à dire ; mais je crois de mon devoir de réfuter du mieux que je pourrai quelques-unes des critiques dont mon honorable ami de Toronto-est a été l'objet de la part des députés de la droite. L'honorable représentant de Huron-est (M. Macdonald) a surtout été sévère pour mon honorable ami (M. Ross Robertson) qu'il a accusé de parler pendant un certain temps en faveur de l'administration, puis pendant un temps égal dans le sens de l'opposition. Il a déclaré que l'honorable monsieur (M. Ross Robertson) n'a jamais fait dans cette Chambre de proposition bien précieuse. Je puis dire à l'honorable député de Huron-est que l'honorable représentant de Toronto-est (M. Ross Robertson) depuis qu'il est membre de la Chambre a toujours été en état de justifier les opinions qu'il entretenait, et n'a jamais hésité à exprimer ses vues en se rangeant, quand la Chambre prenait un vote, soit d'un côté, soit de l'autre, suivant ce qu'il croyait juste. J'ai surtout été frappé des dernières observations de l'honorable député (M. Macdonald) quand il a parlé des opinions politiques partagées par la grande majorité de la population de Toronto. Il a déclaré qu'il était du devoir des représentants de Toronto d'appuyer cette mesure parce qu'elle accorde une plus grande somme de justice à Toronto que précédemment, et il nous a dit que si les citoyens de Toronto avaient plus de confiance dans l'administration actuelle et envoyaient des députés pour l'appuyer, cette cité obtiendrait probablement un plus grand nombre de représentants qu'elle n'en a à l'heure actuelle. Cette déclaration n'est-elle pas suffisante pour nous donner raison de croire que le seul but visé par les honorables messieurs de la droite, en présentant cette mesure, à cette époque avancée de la durée du présent parlement, est de s'assurer certains avantages au point de vue du parti ?

M. MACDONALD (Huron-est) : Qu'il me soit permis de rectifier l'affirmation faite par mon honorable ami (M. Clarke). Il prétend que j'ai dit que la cité de Toronto recevrait plus de faveur du gouvernement si elle élisait comme ses représentants des partisans du gouvernement. Ce que je n'ai pas dit. J'ai dit que si la cité de Toronto considérait ses propres intérêts, elle enverrait des députés favorables à l'administration qui gère si habilement les affaires de ce pays, et, que de cette manière, Toronto retirerait plus d'avantages qu'elle n'en reçoit présentement.

M. CLARKE : Je ne crois pas que cette explication vaille mieux que la déclaration qu'elle est destinée à expliquer. J'en appelle au jugement de la Chambre quand je dis que la conclusion à tirer de son raisonnement est que si la cité de Toronto exprimait plus souvent sa confiance au parti libéral et au gouvernement, elle pourrait s'attendre à des faveurs plus considérables de la part de l'administration. Mais, M. l'Orateur, la population de Toronto a la mémoire heureuse et peut se rappeler le traitement accordé dans le passé à leur cité par les honorables députés de la droite, par leurs amis politiques et leurs partisans. Elle n'a pas oublié de quelle manière leur cité a été traitée par les amis de ces honorables messieurs dans la province de l'Ontario, traitée d'une manière aussi inconvenante et aussi injuste

qu'il était possible de le faire. L'honorable monsieur (M. Macdonald) laisse entendre que nous devrions appuyer ce bill pour cette mesure de justice qu'il accorde à Toronto, mais il n'a pas oublié assurément que ce bill quand il a été représenté par le premier ministre ne contenait aucune clause stipulant l'augmentation du nombre des représentants de cette cité. L'honorable monsieur (M. Macdonald) n'a aucunement désapprouvé la grande injustice que le gouvernement entendait commettre. Je n'hésite pas à dire que si ce n'eût été le concert de réprobation universelle soulevée par cette disposition particulière de la mesure chez les députés de la gauche—et, disons-le à leur crédit, chez quelques députés de la droite—cette tardive demi-mesure de justice n'aurait pas été accordée à la cité de Toronto, et le nombre de ses représentants n'aurait pas été porté de quatre à cinq. S'il était nécessaire de prouver que ce bill n'a qu'un but purement politique, il suffirait de considérer quel est l'effet de ce bill quant à la cité de Toronto et au comté d'York pris ensemble. Quand l'honorable représentant de Huron-est (M. Macdonald) parlait de la représentation de la cité de Toronto, je lui ai demandé de citer ses calculs concernant la représentation qu'obtiendrait le comté d'York en vertu de ce bill, mais apparemment il n'a pas pu se rendre à ma demande.

Tel qu'il est actuellement, avec ses trois collèges électoraux, le comté de York a une population d'environ 97,000 âmes. De 97,000 âmes, le bill actuel réduit la population de ce comté à 62,000 ; néanmoins, le gouvernement n'a pas l'intention de réduire le nombre des représentants du comté de York dans cette Chambre. Pourquoi ? Si le gouvernement avait agi équitablement, quand il a réduit la population d'York d'un tiers, il aurait diminué d'un tiers aussi le nombre des représentants de ce comté, mais le gouvernement savait qu'il eut été désastreux d'en agir ainsi. Si au lieu de donner à ce comté trois représentants, comme par le passé, le gouvernement ne lui en eût donné que deux pour une population de 60,000 âmes, mettant ainsi la moyenne de la représentation au même chiffre que dans la cité de Toronto, il n'aurait pas eu l'ombre d'une chance d'élire un seul de ses deux partisans dans le comté d'York. Mais, après avoir réduit sa population d'un tiers, on persiste à lui donner trois représentants comme auparavant dans l'espérance de voir l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) et l'honorable député d'York-est (M. Maclean) perdre leur siège en cette Chambre. Voilà une des iniquités de ce bill, visible pour tout le monde ; voilà un des caractères de ce bill digne de réprobation. L'honorable député de Grey-sud (M. Landerkin) croit aussi que la mesure actuelle rend justice à Toronto. Il va jusqu'à dire que lors des redistributions précédentes de la carte électorale, des quartiers de la cité de Toronto étaient passés dans quelques-uns des collèges électoraux d'York, dans le dessein de commettre une injustice dans la distribution de la représentation. Il a dû être induit en erreur, car rien de semblable n'a eu lieu. Voici ce qui est arrivé : de temps à autre en vertu des pouvoirs dont le Lieutenant-gouverneur en Conseil est investi, certaines municipalités du comité d'York ont été réunies à la cité pour les fins municipales, tout en continuant à faire partie, pour les fins électorales, du comté d'York, auquel elles appartenaient de temps immémorial. Elles n'ont pas été réunies à la cité de Toronto pour les fins des élections fédérales. Elles demeurent dans le comté dont elles ont toujours fait partie. Mais les honorables messieurs de la droite en réunissant ces municipalités à la cité de Toronto quand il s'agit de déterminer la représentation de cette cité aux Communes n'ont pas eu en vue de reconnaître l'augmentation de 40,000 âmes ainsi occasionnée dans la population de Toronto, car ils n'entendaient pas augmenter le nombre de ses représentants, mais ils avaient pour but de remporter certains avantages dans le comté d'York. Aussi nous n'avons pas de remerciements à offrir à ces messieurs parce que c'est l'opinion virtuellement unanime de la province d'Ontario qui les a obligés à accomplir cet acte de pure justice envers la cité de Toronto. Le directeur général des Postes, en proposant la deuxième lecture du bill, a déclaré que l'usage dans le passé n'avait pas été d'accorder aux cités le même nombre de représentants eu égard à leur population qu'il était accordé aux districts moins peuplés. Je me fais fort de soutenir que le seul examen des faits concernant les circonscriptions électorales urbaines ne tend pas à établir l'affirmation du directeur général des Postes. Mon honorable ami, le représentant de Toronto-est (M. Ross Robertson) a démontré, hier soir,—et il a fait valoir assez de raisons, à mon avis, pour établir que l'affirmation du directeur général des Postes était, pour dire le moins, inexacte. Quelle a été la moyenne de la population dans les différentes cités du Canada ? La cité de Toronto exceptée, la population des cités du Canada s'élève à 481,095 ; elles ont 19 représentants, et la moyenne de la population par chaque représentant est de 25,321 Si le bill présenté à cette Chambre par l'honorable ministre n'avait pas été amendé dans le sens dans lequel il l'a été, donnant un représentant de plus àToronto, la population de Toronto aurait été de 174,414 et la moyenne de la population par représentant aurait été de 43,604 ; mais, en dépit de l'amendement, on a été injuste, on est encore injuste pour la cité de Toronto. Même en tenant compte de ce représentant additionnel, la moyenne de la population par chaque représentant est de 34,883. Ceci posé, les représentants de la cité de Toronto, dans cette Chambre, ne feraient pas leur devoir, de quelque côté de la Chambre qu'ils se trouvent, s'ils ne se levaient pas

pour protester contre cette injustice qu'on ne saurait défendre, commise au détriment de la Reine de l'ouest. Sans prétendre que les autres cités ne devraient pas avoir, dans cette Chambre, le nombre de représentants qui leur est accordé, je soutiens que si elles ont droit à ces représentants, la cité de Toronto a droit à un nombre proportionnel à sa population. Les 4 cités de la province d'Ontario — Ottawa, Kingston, London et Hamilton—sont représentées par six députés et leur population totale, d'après le recensement de 1891, est de 131,270 âmes, de sorte que la moyenne de la population est de 21,878 âmes, ce qui est à peu près la moyenne de la population, dans les collèges électoraux en général.

M. MACDONALD (Huron) : L'honorable ministre nous donne la population des autres cités, d'après le recensement de 1891, et il calcule la population de Toronto telle qu'elle l'est aujourd'hui.

M. CLARKE : Je suis heureux, M. l'Orateur, que l'honorable monsieur m'ait donné par son interruption, l'occasion d'insister sur un point que j'aurais pu oublier autrement, sur le fait qu'en donnant la population des différentes cités, je me suis servi du recensement de 1891, qui m'a également servi à établir le chiffre de la population de la cité de Toronto.

M. MACDONALD (Huron) : La cité de Toronto en 1891, avait une population de 144,000 âmes, cette population est maintenant de 171,000. C'est sur ce dernier chiffre que l'honorable monsieur se base pour obtenir 34,000 âmes comme moyenne de la population.

M. CLARKE : Sans vouloir manquer de respect pour l'honorable monsieur, je n'aurais certainement pas consacré un temps aussi long aux déclarations erronnées qu'il a faites, si je ne l'avais pas cru au courant de la population des différentes cités de cette province et du Canada. Je ne puis faire autrement que d'affirmer à l'honorable député qu'il est dans une erreur complète quant à la population de la cité de Toronto. Je cite les populations des cités de l'Ontario tel que je les trouve dans le recensement de 1891.

La cité de Toronto, telle qu'elle sera formée en vertu de ce bill, y compris les quartiers détachés d'York-est et ouest, aura, d'après le dernier recensement, une population de 174,414 âmes.

On nous demande d'être contents d'avoir 5 représentants pour une population de 175,000 habitants, tandis que les 4 autres cités de l'Ontario, que je viens de nommer ont 6 représentants pour une population de 131,000 âmes.

J'en appelle au sentiment de justice qui caractérise l'honorable monsieur pour lui demander qu'à l'avenir, il rende justice à la cité de Toronto quand il parlera du nombre de représentants que les cités envoient à cette Chambre. Je n'ai pas voulu donner la population probable de Toronto à l'heure actuelle. L'almanach des adresses de Might fait voir que la population à laquelle cet acte se rapporte n'était pas moins de 235,000 âmes au 1er janvier dernier. Si les honorables députés de la droite avaient voulu rendre justice à la cité de Toronto eu égard à l'accroissement énorme de la population de cette ville, pendant les 5 ou 8 dernières années, ils auraient réduit la moyenne de sa population par représentant au chiffre de la moyenne de la population des autres cités.

L'honorable député de Huron-est (M. Macdonald) a fait les plus grands éloges de feu M. Dalton McCarthy. Il l'a cité comme une autorité relativement au bill de redistribution de 1892. Il a donné sa conduite comme modèle aux honorables députés qui siégent aujourd'hui du côté gauche, et il s'est servi des raisonnements qu'invoquait cet honorable député en 1892, contre l'injustice de quelques-unes des dispositions du bill de redistribution de 1882.

La Chambre me permettra-t-elle de citer quelques-unes des déclarations faites par feu M. D. McCarthy au sujet de la représentation des cités ici et en Angleterre ? L'honorable député de Halifax (M. Russell) a déclaré qu'il avait moins confiance en mon honorable ami de Toronto-est, parce que ce dernier n'avait pas cité fidèlement les usages du parlement anglais au sujet des circonscriptions électorales urbaines.

Feu Dalton McCarthy, parlant dans cette Chambre, le 7 juin 1892, faisait les remarques suivantes au sujet de la représentation des villes :

Il existe, je crois, une impression générale que les cités ne sont pas représentées de la même manière que les comtés. C'est une erreur. L'unité pour les comtés, comme pour les villes est virtuellement la même. On additionne la population de toutes les villes et on divise le total par l'unité, 53,700 et il en résulte que les villes prises dans leur ensemble, sont représentées de la même façon que les comtés.

Plus loin, il disait :

Mais si l'on prend les villes comme ensemble, elles ont, eu égard au chiffre de leur population, autant de représentants que les comtés ; et c'est ce que je veux bien faire comprendre à la Chambre.

Si l'honorable représentant de Toronto-est a cité des déclarations qui ont induit en erreur le représentant d'Halifax, je suis certain qu'il s'est trompé en bonne compagnie et qu'il avait raison de se fier aux chiffres qu'il a mis devant la Chambre.

Les honorables députés de la droite nous demandent d'appuyer ce bill parce qu'il donne un représentant additionnel à la cité de Toronto. Je voudrais attirer leur attention sur le fait que la conduite qu'ils ont suivie pendant les derniers 10 ou 15 ans à l'égard de Toronto ne justifie pas les représentants de cette cité de leur accorder leur confiance ni de leur prêter leur appui. La cité de Toronto, depuis la Confédération, envoyait 2 députés à la législature d'Ontario. Mais sa population augmenta d'une manière

si considérable que sir Oliver Mowat fut forcé, en 1885, de lui donner un représentant de plus. Mais à l'encontre de tout principe de justice et d'équité, il avait réuni deux circonscriptions électorales qui étaient auparavant complètement séparées et qui n'ont pas eu de représentant jusqu'en 1885. Cette mesure accordait à Toronto un représentant de plus, dans la législature d'Ontario, alors que d'après sa population, cette ville aurait dû en élire trois. Quand il s'est aperçu qu'il ne pouvait influencer le vote des électeurs de Toronto, le gouvernement a décidé de ne pas accorder la représentation que cette ville était en droit d'exiger, d'après le chiffre de sa population.

L'honorable député de Grey-sud (M. Landerkin) nous demande d'appuyer ce bill, et il invoque, à cet effet, les principes suivis dans la mère patrie. Il n'y a pas de question plus importante pour ceux qui s'intéressent aux affaires du pays, que celle de la représentation à la Chambre des communes. Cette question a été le sujet de longues discussions aux communes anglaises. Mais le principe généralement reconnu est celui-ci : le redistribution de la carte électorale du pays ne devrait se faire qu'après chaque recensement. La seule objection qu'on pourrait faire à ce principe reconnu n'aura pour cause que des préjugés politiques ou de faction.

L'honorable député de Simcoe a cité l'opinion exprimée par le très honorable chef du gouvernement, le 31 mai 1892, alors qu'il était chef de l'opposition. Cette opinion a été modifiée depuis, comme on pourra en juger par la citation que je fais :

Le remaniement périodique des collèges électoraux est une règle permanente de notre constitution. S'il en était autrement, chaque parti serait libre d'en disposer de la manière qui servirait le mieux ses propres intérêts suivant la conception qu'ont de leurs droits, les deux partis. Mais ce n'est pas une question de ce genre.

Je n'ai pas autre chose à ajouter, si ce n'est de dire que le premier ministre, en présentant cette mesure, qu'il voudrait voir adoptée, établit un principe tout à fait contraire aux usages constitutionnels, et qui servira de jalon pour l'avenir. Les partis politiques l'invoqueront contre leurs adversaires et la mesure proposée ne servira en fin de compte qu'à satisfaire les ambitions politiques du parti au pouvoir.

On nous demande de voter pour cette mesure pour la raison que les juges diviseront eux-mêmes les différents collèges électoraux. Est-ce là le principe toujours invoqué par l'honorable chef du gouvernement : de déléguer les pouvoirs du parlement à des juges ? Je ne le crois pas, parce que si je consulte les "Débats" de 1892, vol. 2, page 3126, je trouve qu'il déclarait ceci :

On a suggéré dans certains quartiers que le remaniement devrait être confié à une commission de juges nommés spécialement pour cet objet ; en d'autres termes que le parlement devrait se départir de ses pouvoirs sur ce point très important. Je dois dire tout de suite, M. l'Orateur, que c'est une proposition que mes amis et moi nous n'approuverions pas au sujet de cette question, ni d'aucune autre question semblable. Je dois dire que nous ne confierons à personne ce droit et ce privilège qui appartiennent légitimement au parlement. De plus, cette proposition implique un singulier manque de confiance dans les institutions parlementaires. Elle implique que dans une question de ce genre, la majorité ne pourrait jamais s'élever au-dessus de la basse tentation de se renforcer aux dépens de ses adversaires. Je regrette d'avoir à dire qu'il y a dans notre histoire des raisons pour arriver à une pareille conclusion ; mais, d'un autre côté, je suis heureux de pouvoir dire que la métropole nous fournit un exemple où la majorité composée, je suis encore plus heureux de pouvoir le dire, du parti libéral s'est montrée égale à la plus haute conception de l'équité et de la justice dans une occasion de ce genre ; et si la majorité dans notre pays est accusée d'avoir abusé de son pouvoir dans de pareilles occasions, la conclusion à laquelle mes amis et moi nous en sommes venus est cependant, non pas que le parlement devrait à cause de cela se dessaisir de son pouvoir, non pas que l'on devrait abandonner un principe sain, mais plutôt que nous devrions demander à la majorité de s'élever à une plus noble conception de ses devoirs et de faire ce que la majorité composée du parti libéral a fait dans la Grande-Bretagne. De notre côté, nous ne sommes pas prêts, même en présence de cet abus manifeste de pouvoir de la part de la majorité, d'arriver à la conclusion que le parlement devrait se dessaisir de ses droits et de ses privilèges. Nous maintenons le principe que le pouvoir inhérent au parlement doit dans toutes les occasions être exercé par le parlement lui-même.

Et c'est lui-même qui vient nous demander aujourd'hui de soutenir un principe tout à fait opposé à celui qu'il invoquait alors. Il ajoute :

On nous demande de lever les mains vers le ciel et de nous réjouir parce que trois juges, dont la décision de deux fera loi, seront chargés de délimiter les bornes des collèges électoraux.

Le très honorable monsieur a terminé son discours en disant :

Si l'on ne pouvait pas se fier à la majorité du parlement pour rendre justice dans un pareil cas, la commission serait nommée par les mêmes hommes sur qui d'après cela, on ne pouvait pas compter pour agir avec justice. Les commissaires seraient frappés à leur propre image, animés de leur propre esprit, et l'on ne pourrait pas attendre plus de justice des commissaires que de ceux qui les auraient nommés.

C'était là l'opinion et le principe défendus par l'honorable chef du gouvernement. Et j'aimerais à demander aux honorables députés de l'autre côté de la Chambre si le principe énoncé alors par celui qui dirige le gouvernement aujourd'hui est le même, et s'il n'a pas changé d'attitude sur cette question depuis 1892. Il prétendait alors que l'opposition devait être consultée pour faire un remaniement équitable de la carte électorale du pays. Mais pourquoi n'en est-il pas de même aujourd'hui, puisque la mesure qu'il propose est d'après lui nécessaire? Ce que je dis de l'honorable premier ministre s'applique également à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies). On parle de laisser aux juges le soin de déterminer les limites des circonscriptions

électorales ; quelle serait la position de ces juges quand ils auront à remplir ces fonctions spéciales, alors que les comtés auront été délimités d'avance par les partis politiques afin de servir les intérêts de tel ou tel parti ?

Les honorables membres de la droite alors qu'il discutaient le bill de redistribution de 1892, ont insisté sur le principe qu'un comté ne pouvait élire deux représentants. Le directeur général des Postes, en proposant la deuxième lecture de ce bill, a dit :

Ce bill a pour but de rétablir les anciennes limites des comtés de l'Ile du Prince-Edouard. Cette île a droit à cinq représentants et chaque division électorale avait droit à deux représentants. On a fait un changement ; certains quartiers des différents comtés ont été détachés de ces comtés, et le nombre de députés qui devaient être de six avait été réduit à cinq. Par le bill actuel on veut rendre à chacun de ces comtés, les parties ainsi détachées afin de pouvoir accorder à cette province la représentation à laquelle elle a droit. On donne à King, dont la population est la plus faible un représentant et deux à chacun des autres comtés dont la population est plus élevée que celle de King.

Voilà la manière dont les honorables messieurs de la droite appliquent les principes prônés par leur chef, alors qu'il était dans l'opposition, principe qui n'a jamais été du reste, discuté. Le ministre actuel de la Justice, qui se trouvait alors un membre des plus influents de cette Chambre et qui s'appliquait surtout aux questions constitutionnelles au bénéfice de l'opposition, disait, en discutant cette mesure :

Il est une autre question qui est très importante, et c'est celle de la représentation unique pour chaque comté. Il n'est pas nécessaire de diviser un comté en deux circonscriptions électorales, pour la raison d'abord, des inconvénients qui surgissent de cette division. Supposons qu'il y ait une élection partielle dans cette ville, pourquoi un candidat serait-il obligé de briguer virtuellement les suffrages de deux divisions pour obtenir un siège au parlement. On peut dire la même chose de Pictou, Halifax et Hamilton, tout aussi bien que d'Ottawa. Toutes ces circonscriptions électorales devraient être divisées, et dans aucun cas il ne devrait y avoir deux représentants pour la même division.

Et l'honorable député de Simcoe (M. McCarthy) exprimait les mêmes vues quand il disait :

Je partage entièrement les vues exprimées par l'honorable député de Bothwell (Mr Mills) quand il dit qu'on ne doit pas donner trop de force au principe de la double représentation par division. Je suis d'avis qu'il ne devrait y avoir qu'un représentant par division.

C'était là le principe invoqué contre la double représentation par comté. Mais, en présentant le bill actuel, et en faisant la redistribution qu'on nous demande de sanctionner, les libéraux agissent-ils suivant ce principe ? Qu'ont-ils fait dans des divisions électorales comme Hamilton, Ottawa, le comté de Pictou, la ville et le comté de Halifax et généralement dans les comtés de l'Ile du Prince-Edouard ? Ils ont complètement ignoré le principe auquel ils semblaient croire pour tâcher d'obtenir des avantages de parti. Pourquoi ne pas avoir divisé la cité de Hamilton ? Cette ville a deux représentants dans cette Chambre. Si la règle est bonne pour une division électorale, le même principe devrait s'appliquer à Hamilton et à Ottawa, qui élisent deux députés chacune. Pourquoi Toronto-ouest n'élirait-il pas deux députés ? La raison qu'on pourrait soupçonner serait que le gouvernement ne pourrait tirer d'avantage politique de la question. S'il faisait cette division, et les faits nous permettent de le supposer et même d'en être convaincus, il perdrait les deux sièges dans les deux villes. Ils ignorent donc complètement les principes qu'ils prônaient, et ils laissent subsister deux divisions dans différents comtés, à l'exception de Toronto-ouest. Et l'on prétendra qu'il faille accomplir un acte de justice et d'équité quand il s'agit du cas de Toronto, s'il fallait en croire l'honorable député de Huron-est.

Je n'ai que peu de chose à ajouter. Si je comprends bien, ce bill affecte cinquante et une divisions électorales d'Ontario, à l'ouest du comté d'Ontario et y compris ce comté. Trente et un libéraux et vingt conservateurs représentent dans cette Chambre ces divisions électorales qui ont été déterminées par les bills de redistribution de 1882 et 1892.

L'honorable député de Bothwell (M. Clancy), dans son discours, a prétendu que notre parti politique n'avait retiré aucun avantage du bill de redistribution de 1882, et il a mis nos adversaires en demeure de prouver le contraire. Je ne sais pas si ce défi sera accepté, mais j'attire l'attention de la Chambre sur le fait que ces cinquante et une divisions électorales ont une population de 1,265,554 âmes. L'unité de représentation est donc de 24,600 âmes. Les 31 libéraux qui siègent dans cette Chambre représentent des comtés qui ont une population moyenne de 22,186 habitants, tandis que les comtés représentés par les conservateurs ont une moyenne de population de 28,338. Cette moyenne est donc pour les comtés en question de 4,000 plus élevée en faveur des conservateurs.

Maintenant, prenons la province d'Ontario en général, et que constatons-nous ? Nous voyons que le nombre de comtés qui se sont prononcés en faveur du gouvernement actuel est de 52, et qu'ils ont une population totale de 1,157,992. L'unité de représentation pour ces comtés est donc de 22,269, soit 1,640 voix de moins que dans les comtés représentés par les conservateurs, si nous tenons compte de l'unité de représentation.

Que la mise en vigueur de la loi de 1882 ou de celle de 1892 ait été préjudiciable à l'un ou l'autre parti, peu importe. Que la loi de 1882 ou celle de 1892 fût mauvaise, ou non, il n'en reste pas moins vrai que le chiffre qui sert de base à la représentation dans toute la province d'Ontario, ou dans la partie de cette province que ce bill affecte est plus élevé de 2,000 dans les comtés que représentent les conservateurs que dans les comtés que représentent ces messieurs.

Une VOIX : Question.

M. CLARKE : Que l'honorable député veuille bien prendre patience ; je suis sûr, d'ailleurs, qu'il m'accordera encore quelques minutes, car,—et j'en appelle à vous, M. l'Orateur,—il ne m'arrive pas souvent de déranger cette Chambre ; il n'y a que quelques heures, j'ignorais encore que ce débat dût se terminer ce soir. Un autre principe cher à ces honorables députés, c'est que nous devrions rendre à ces comtés les bornes qu'ils avaient d'après la loi municipale. Tout ce que j'ai à répondre à cela, c'est que ces honorables députés ont respecté ce principe tant qu'ils y ont trouvé un avantage politique, et l'ont négligé dans tous les cas où les actes de 1882 et de 1892 faisaient mieux leur affaire.

Si ces honorables députés veulent bien se donner la peine de regarder quels sont les comtés affectés par ce bill, ils verront qu'il y en a 59 à l'ouest du comté d'Ontario, qui contiennent une population de 1,467,360. Le chiffre de la population qui sert de base à la représentation dans ces 59 comtés, est de 24,870. 37 de ces comtés-là sont représentés par des libéraux. Le chiffre qui sert de base à la représentation est de 23,061, tandis que les 22 autres, qui sont conservateurs, représentent une population moyenne de 27,912. Je tiens à faire remarquer aux honorables députés que, tandis que la partie de la province d'Ontario affectée par cette redistribution a des comtés où la population moyenne est de 24,870, elle en a d'autres aux bornes desquelles on s'est gardé de toucher, et où le chiffre qui sert de base à la représentation n'atteint pas 20,000. Ils ont toujours prétendu que la partie est de la province était surreprésentée, et qu'il fallait de nouveaux députés à la partie ouest. Ils ont fait des distinctions ; ils ont dit que dans la partie est il y avait de petits comtés qu'on pouvait amalgamer, et qu'à la partie ouest, il convenait de donner de nouveaux députés. Mais qu'ont-ils fait par ce bill ? Ont-ils réalisé les désirs qu'ils avaient tant de fois exprimés lorsqu'ils siégeaient de ce côté-ci de la Chambre ? Ont-ils diminué le nombre des députés dans la partie est d'Ontario ? Pas du tout, ils ont laissé les choses dans le "statu quo".

Le ministre de la Justice a dit qu'il suffisait de jeter un regard sur le recensement de 1891, pour s'apercevoir que la partie de la province qui se trouve située à l'ouest de la cité de Toronto n'avait pas assez de députés, et que la partie située à l'est entre l'Outaouais et le Saint-Laurent, et la partie est du lac Ontario, en avaient trop.

Le ministre du Commerce, (sir Richard Cartwright), a confirmé cette prétention, et a dit combien il était injuste vis-à-vis le peuple de l'Ontario que cette partie-ci de la province eût trop de députés, pendant que la partie ouest n'en avait pas assez, et il a été fait des propositions pour la correction de cette anomalie. Mais, M. l'Orateur, malgré la superbe occasion qu'ont ces honorables députés de rendre justice à la partie ouest de la province de l'Ontario, ils ont laissé les comtés de l'est dans le même état qu'auparavant. La raison en est bien simple : quand ils demandaient à grands cris de nouveaux députés pour la partie ouest de la province de l'Ontario, ils n'avaient que trois ou quatre députés amis dans la partie est, tandis que les conservateurs en avaient 28. Voilà pourquoi ils ont demandé qu'il fût porté remède à la situation dans la partie est de l'Ontario. Mais depuis lors, les comtés de l'est leur ont envoyé de quatre à quinze députés amis, et leurs adversaires politiques n'y en ont plus que 18, lorsque auparavant, ils en avaient 28. Le succès qu'ils ont obtenu dans les élections de 1896, le gain qu'ils ont fait de 10 à 12 comtés dans l'est d'Ontario leur ont fait renoncer à tout principe et leur ont fait oublier qu'il y avait trop de députés dans cette partie de la province, où les choses en sont restées comme devant.

Et, je le répète, la raison pour laquelle ils ont agi de la sorte, c'est qu'ils ont cru n'avoir rien à gagner en adoptant les bornes établies dans ces comtés-là d'après les lois et pour les fins municipales.

Non seulement ils n'avaient pas à y gagner, mais ils avaient à y perdre, comme le démontre l'élection de certains amis des honorables députés de l'autre côté de la Chambre à l'Assemblée Législative, dans l'est de la province. Ainsi, nous avons raison de dire qu'ils sont prêts à renier tout principe de représentation qui ait pu leur être cher lorsqu'ils siégeaient de ce côté-ci de la Chambre, pour un avantage politique que le projet actuel de redistribution leur procurerait.

L'honorable député de Grey-sud (M. Landerkin) a dit qu'ils avaient remplis toutes les promesses qu'ils avaient faites aux électeurs avant 1896. S'ils croyaient à la représentation d'après la population, ils n'ont pas beaucoup cherché à faire triompher cette idée au moyen de ce bill. S'ils croyaient que l'est d'Ontario a trop de députés, et l'ouest, pas assez, ils n'ont pas du tout cherché, au moyen de ce bill, à donner à l'ouest le nombre de députés auquel il a droit. En cela ils ont fait comme toujours depuis leur arrivée au pouvoir ; il faut bien l'avouer, ils ont travaillé pour le parti avant de songer au triomphe des grands principes d'honnêteté politique qu'ils affectaient de chérir quand ils siégeaient de ce côté-ci de la Chambre.

M. l'Orateur, le très honorable premier ministre n'a pas raison de présenter ce bill à la Chambre après avoir dit ce qu'il en a dit. La seule raison, c'est la crainte d'en appeler aux comtés de cette province auxquels il en a appelé en 1896, car les actions du gouvernement ont tellement fait mentir ses déclarations et ses promesses, que les électeurs n'attendent que l'occasion de les condamner.

M. B. M. BRITTON (Kingston) : Je sollicite l'attention de la Chambre pour quelques

instants seulement. J'ai à dire quelques mots du point de droit qu'a soulevé le chef de l'opposition. Dès la première partie de son discours, je lui ai demandé s'il pensait que ces deux actes, dont l'un a été cité par moi-même, et l'autre par quelque honorable député étaient inconstitutionnels. Au lieu de me répondre, il a admis dans la suite de son discours, qu'ils étaient constitutionnels, mais n'avaient eu pour objet que la correction d'une erreur de copiste. Or, le plus jeune député de Halifax (M. Russell) a prouvé péremptoirement, ce soir, que ces actes allaient plus loin, qu'ils comportaient de graves changements par rapport aux bornes des comtés de cette province. Ainsi, de ce côté, nous ne sommes pas plus avancés. Mais quels aspects de ce point de droit nous a-t-on fait voir ? Le plus vieux député de Halifax (M. Borden) a déclaré, pour sa part, qu'il doutait de la validité de cet acte, au point de vue du droit constitutionnel. Le plus qu'il puisse en dire, c'est qu'il lui paraît valide, mais il n'en est pas certain ; et il invoque l'opinion de sir John Macdonald à cet égard.

L'honorable député de Westmoreland (M. Powell) nous a aussi exposé le cas. Il a dit qu'une minute ou deux avant de se lever pour parler, il était encore convaincu que ce bill était constitutionnel, mais que le discours du plus jeune député de Halifax l'a convaincu que le chef de l'opposition avait raison. La conversion de Saul sur le chemin de Damas ne fut pas plus rapide.

A tout cela, il ajoute qu'il ne faut pas nous tenir pour certains qu'il ne changera pas encore d'opinion avant que cette Chambre se soit prononcée au sujet du bill.

Pour moi, je prétends que les arguments qu'on a donnés font voir la validité du bill au point de vue du droit constitutionnel. On a dit, sous forme de réponse à l'honorable député de Prince-est (M. Bell), qu'il avait invoqué l'article 8 pour prouver que cette Chambre avait le pouvoir d'adopter cet acte. Mais les deux honorables députés admettent que l'article 47 lui reconnaît amplement ce pouvoir, et l'honorable député de Westmoreland (M. Powell) dit que l'article 91 confirme l'article 47. Je ne crois pas que l'article 91 se rapporte beaucoup à l'article 47, mais s'il s'y rapporte, tant mieux.

L'article 91 est, selon lui, le plus important. Il se lit comme suit :

> Moyennant l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des communes, la Reine aura le droit de faire des lois pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada, par rapport à toutes matières qui ne seront pas de celles qui tombent exclusivement sous la juridiction des législatures provinciales, et il est ici déclaré, pour plus de certitude, mais de manière à ne pas restreindre la généralité des termes précédents de cet article, etc., etc.

Si ces articles réunis, ou quelqu'un d'eux séparément, donnent le pouvoir, ce pouvoir existe, mais sujet à quelques restrictions s'il y a dans quelque article de l'acte, quelque disposition qui empêche l'adoption de ce bill.

Or, l'article qui limite absolument ce pouvoir, c'est l'article 51, et si celui qui l'aura lu, avec ses paragraphes, n'est pas convaincu que la législation qu'on propose n'est pas sujette à restriction, je me reconnais incapable de lire l'anglais. Il semble évident qu'il n'y a pas de restriction à ce sujet, mais qu'il est facultatif au parlement de faire, après chaque recensement décennal, ce qu'il croit opportun de faire relativement à la distribution de la représentation entre les différentes provinces, mais on cherche à appuyer l'argument de l'opinion de feu le très honorable sir John Macdonald, tendant à établir que ce bill est inconstitutionnel, et l'on dit qu'il a donné cette opinion relativement au bill. Il n'a donné cette opinion que incidemment. Quand le Sénat a rejeté le bill Tuckersmith, il a dit incidemment que le Sénat avait bien fait, parce qu'il avait ainsi empêché la Chambre d'adopter un acte inconstitutionnel. Ce bill a été adopté par cette Chambre, où sir John Macdonald siégeait comme député ; il y avait aussi nombre d'autres députés très versés dans la loi, et cependant, on n'a jamais soulevé la question de droit constitutionnel ; or, si on ne l'a jamais soulevée par rapport au bill ni par rapport aux deux autres bills dont on a parlé, je demande à cette Chambre, je demande à son amour de la justice de dire si, au point de vue du droit, il faut juger cette question d'après l'opinion exprimée par cette Chambre, lorsqu'il s'est agi d'adopter le bill ou d'après la remarque incidemment faite par sir John et qui tendrait à établir que le Sénat avait bien fait de ne pas adopter le bill parce qu'il était inconstitutionnel.

M. RICHARD TYRWHITT (Simcoe-sud) : M. l'Orateur, à cette heure avancée et au point où en est rendu le débat, je ne veux demander l'attention de la Chambre que pour un moment. Je veux, surtout, unir mes protestations à celles de mon collègue de Simcoe (M. Bennett), contre l'injustice qu'on fait subir à ce comté, en ne donnant à sa population de 90,000 âmes, que trois députés, tandis que le comté d'York, son voisin, a tout autant de députés, bien que sa population ne soit que de 60,000. Maintenant, M. l'Orateur, tout ce que je pourrai dire des débats politiques de mon collègue de Simcoe-nord (M. McCarthy) qui fut mon ami depuis le berceau, et le sera jusqu'à la tombe, je le dirai plutôt avec regret qu'avec aigreur. J'ai suivi la carrière de l'honorable député et pendant son élection, où il a été victorieux, il a scrupuleusement cherché à représenter les deux partis politiques. Il a presque toujours essayé à se faire passer pour adepte de l'un et de l'autre, et à l'occasion du débat de ce soir, il a dit qu'il se proposait de voter pour la seconde lecture du bill, et se réservait, en même temps, le droit de s'y opposer plus tard. Ce droit, je suppose que nous

l'avons tous, mais il me semble, à moi, vieux conservateur, qu'il aurait beaucoup mieux fait, lui qui affecte de l'être aussi, dans sa division, de se joindre franchement à l'opposition en combattant une mesure préjudiciable au parti politique auquel il affecte d'appartenir. Ceux des députés de cette Chambre qui sont avocats ont passé une grande partie du temps à discuter ce sujet au point de vue du droit constitutionnel. Pour moi, il me semble—peut-être à cause de mon ignorance relative—que l'honorable monsieur qui a proposé la seconde lecture de ce bill (M. Mulock) n'a jamais prétendu qu'il fût constitutionnel, mais il a parlé simplement du fait que l'acte de redistribution de 1882 avait porté préjudice au parti politique auquel il appartient. Il a dit que ce bill avait pour objet de défaire ce qu'on avait fait en 1882. Dans tout son discours, l'honorable monsieur a oublié de proclamer les bons effets que doit avoir cet autre bill qui est maintenant soumis à notre considération, il s'est contenté de dire qu'il était conforme à l'intérêt de son parti. L'honorable ministre a ajouté que mon honorable ami de Bruce-nord (M. McNeill) et un autre député de ce côté-ci de la Chambre, devaient leurs sièges à la redistribution de 1882. Mais, M. l'Orateur étant moi-même électeur de cet honorable monsieur et sachant comment ses élections se sont faites, je puis dire à cette Chambre que sa présence ici ne dépend que des manœuvres d'hommes comme le capitaine Sullivan et autres dont on a tant parlé depuis quelque temps. Il sied mal à l'honorable monsieur d'expliquer la présence en cette Chambre, de l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) et de l'honorable député de Bruce-nord. Comme je l'ai déjà dit, je n'entends pas prolonger la séance, car je désire autant que n'importe qui, qu'on en vienne à prendre le vote, et je ne m'étais levé que pour protester, en quelques mots, contre l'injustice faite à mon comté. Les honorables députés de ce côté-ci de la Chambre ont parlé longtemps et éloquemment contre le bill, et tout ce que j'ai à dire, c'est que j'approuve cordialement tout ce qu'on a dit dans ce sens.

M. E. B. OSLER (Toronto-ouest) : M. l'Orateur——

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. OSLER : Il ne devrait pas y avoir de telles exclamations, de l'autre côté de la Chambre, car quels que soient mes défauts, on ne m'a jamais accusé, jusqu'à présent, de faire de longs discours, il n'y a rien au monde de plus ennuyeux si ce n'est de les écouter ; mais je ne peux pas donner mon vote sur ce bill, sans dire pourquoi, ne fût-ce qu'en peu de mots, car ce bill est le seul œuf qu'ait encore pondu le gouvernement, qui avait pourtant promis de tant en pondre ; mais le poussin qui doit en sortir ne saurait être, selon moi, des plus vigoureux, car le gouvernement a apporté trop de retard : il n'en retirera pas grand profit, quand même il réussirait à le faire passer. Je ne suis pas compétent à juger du bill au point de vue constitutionnel, et je ne veux pas le tenter ; mais je puis arriver à penser si ce bill est juste et opportun : or, tout ce que je puis conclure, c'est qu'il n'est pas juste, et qu'on ne le présente à cette époque avancée de la session ni plus ni moins, que pour favoriser le parti ; c'est, du commencement à la fin, un bill de parti. Comme l'a dit mon honorable collègue de Toronto-ouest (M. Clarke) le très honorable premier ministre a violé toutes les déclarations et tous les principes qu'il a émis sur cette même question, quand il était dans l'opposition.

Ce bill est présenté uniquement comme un bill de parti, et en vue d'assurer aux libéraux des avantages de parti. On a déjà parlé de la grande injustice commise à l'égard de la cité de Toronto, et à cette heure avancée, je n'en parlerai pas davantage. Le pays s'apercevra facilement que ce bill n'est pas du tout conforme aux doctrines et aux principes affichés par les libéraux avant les élections qui les ont portés au pouvoir. Ce bill n'a pour objet, ni la représentation d'après la population, ni le maintien des bornes des comtés, ni d'accorder à chaque comté un député seulement mais purement et simplement d'aider au parti libéral. Comment ! voici qu'on présente le projet de loi le plus important de la session, au milieu de l'été, qu'on presse la Chambre de l'adopter, et qu'après deux jours de discussion, on nous demande, à ce sujet, un vote, à trois heures et demie du matin ! Ce n'est pas rendre justice à l'opposition que de la forcer à voter sur ce bill après une si pauvre discussion. Mais les honorables ministres se sont aperçus que leurs partisans étaient à se discréditer dans l'ouest d'Ontario, et ils se sont empressés de recourir à ce qu'on appelle la "machine", machine au sujet de laquelle eux et le gouvernement provincial sont associés. Novice en politique comme je le suis, j'ignorais jusqu'à présent que cette "machine" fût une machine à battre dont les deux gouvernements étaient propriétaires conjoints et qu'ils faisaient circuler avec des hommes dans les campagnes, sous prétexte de battre le grain des cultivateurs, mais en réalité pour corrompre les électeurs.

Cette "machine" a vu ses beaux jours, et le gouvernement du Canada comprend que celui d'Ontario, qu'il appelait son bras-droit, a perdu son utilité. Ils auront bientôt cessé d'être propriétaires conjoints de la machine, et ce gouvernement-ci ne l'ignore pas. Il sait que les jours du gouvernement d'Ontario et de son premier ministre sont comptés, et qu'il n'y a plus de recours à attendre de ce côté-là. C'est pourquoi ils cherchent une compensation à cette perte dans le bill qu'ils s'efforcent d'imposer à la Chambre à cette époque avancée de la session. Pourtant, ils n'en retireront aucun avantage, ils sont trop

discrédités dans Ontario pour qu'un bill de redistribution empêche le peuple de les chasser du pouvoir.

M. BERTRAM : On a tant parlé de la représentation de la cité de Toronto, que, député de Toronto comme je le suis, je ne veux pas voter sans dire pourquoi je diffère d'opinion avec les autres députés de cette cité. Avec cinq députés que le bill lui donne, Toronto va en avoir plus qu'elle n'en a jamais eus du temps des conservateurs. Il appartenait à un gouvernement libéral d'augmenter le nombre des députés de Toronto et de réparer ainsi l'oubli où les conservateurs l'ont tenu de tout temps. Il ne suffisait pas de quatre députés à Toronto, vu les 35,000 âmes que lui a fournies le comté d'York. Le gouvernement a augmenté le nombre de députés de cette cité et nous a rendu justice. Toutefois, les citoyens de Toronto l'admettront avec moi, la représentation de la cité devrait se limiter à la cité même, et le comté d'York devrait se trouver à part.

L'heure est trop avancée pour que je me permette de parler longtemps, mais je ferai toujours remarquer à la Chambre que les deux députés de Toronto-ouest (M. Clarke et M. Osler) ne font jamais un discours en cette cité, ni en cette Chambre sans prédire en termes fulgurants, le retour des conservateurs au pouvoir. Pourtant, ce retour, rien ne le fait pressentir.

Le parti conservateur représenté dans Toronto-ouest par ces messieurs, se croit propriétaire de cette cité-là, mais il se sera bientôt aperçu combien il avait tort. Pour garder à ces deux députés leurs sièges, il lui a fallu de rudes efforts, à la prochaine élection, il lui faudra se battre à outrance dans toutes les divisions de la cité. Le parti conservateur s'imagine que les libéraux sont bien faibles à Toronto, mais, le cas échéant, ces derniers auront de quoi le surprendre.

La Chambre vote sur la motion proposant la seconde lecture du bill.

POUR :

Messieurs

Angers,
Bazinet,
Beausoleil,
Beith,
Bell (Prince-est),
Bertram,
Blair,
Borden (King),
Bostock,
Bourassa,
Bourbonnais,
Brown,
Bruneau,
Burnett,
Campbell,
Carroll,
Casey,
Champagne,
Copp,
Dechene,
Demers,
Desmarais,
Dobell,
Edwards,
Erb,
Ethier,
Featherston,
Fielding,
Fisher,
Flint,
Fraser (Lambton),
Frost,
Gauthier,
Gauvreau,
Harwood,
Heyd,
Holmes,
Johnston,
Joly de Lotbinière, (sir Henri),
Landerkin,
Lang,
Laurier (sir Wilfrid),
Lavergne,
Legris,
Livingston,
Macdonald (Huron),
McCarthy,
McClure,
McGregor,
McHugh,
McIsaac,
McLellan,
McMillan,
Malouin,
Marcil,
Martineau,
Maxwell,
Meigs,
Mignault,
Morrison,
Mulock,
Parmalee,
Paterson,
Pettet,
Préfontaine,
Rinfret,
Russell,
Savard,
Semple,
Sifton,
Scmerville,
Stenson,
Stubbs,
Sutherland,
Talbot,
Tolmie, et
Tucker.—77.

CONTRE :

Messieurs

Bell (Pictou),
Bennett,
Bergeron,
Borden (Halifax),
Broder,
Carscallen,
Clancy,
Clarke,
Cochrane,
Davin,
Dugas,
Earle,
Foster,
Ganong,
Guillet,
Haggart,
Henderson,
Hodgins,
Kaulbach,
Kleepfer,
Macdonald (King),
McAlister,
McCleary,
McDougall,
McInerney,
McLennan (Glengarry),
McNeill,
Marcotte,
Martin,
Mills,
Moore,
Morin,
Osler,
Prior,
Robertson,
Roche,
Sproule,
Tyrwhitt,
Taylor,
Wallace, et
Wilson.—41.

ABSTENTIONS SIMULTANÉES :

Ministériels.	Opposition.
Rutherford,	Caron (sir Adolphe),
Christie,	Roddick,
Davies (sir Louis),	Tupper (sir Charles Hibbert),
Snetsinger,	Seagram,
Hutchison,	Klock,
Cartwright (sir Rich'd),	Tupper (sir Charles),
Cowan,	Montague,
Britton,	Cargill,
Penny,	Quinn,
Gibson,	Corby,
Ellis,	Powell,
Dyment,	McCormick,
Ratz,	Ingram,
Logan,	MacLaren,
McLennan (Inverness),	Gillies,
Calvert,	Hughes,
Fitzpatrick,	Casgrain,
Godbout,	Ives,
Macdonell,	Pope,
Madore,	Monk,
Charlton,	Tisdale,
Scriver,	Bell (Addington),
Comstock,	Reid,
Fortin,	Chauvin,
MacPherson,	Rosamond,
Hurley,	Craig,
Mackie,	Ferguson,
Guité,	LaRivière,
Bethune,	Hale,
Davis,	Robinson,

Belcourt,	Kendry,
McMullen,	Blanchard,
Fraser (Guysborough),	Poupore,
McGugan,	Beattie,
Wood,	Gilmour.

M. TAYLOR : Je désire signaler à la Chambre que le chef de l'opposition et l'honorable député de London (M. Beattie) n'ont pas voté.

Une VOIX : Ils sont convenus de s'abstenir sumaltanément.

M. QUINN : Je dois dire que j'ai pairé avec l'honorable député de Saint-Laurent, Montréal (M. Penny). Si j'avais voté, j'aurais voté contre la motion.

M. GILMOUR : J'ai pairé avec l'honorable député de Hamilton. Si j'avais voté j'aurais voté contre la motion.

La motion est adoptée, le bill subit sa deuxième lecture.

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

Sir CHARLES TUPPER : De quoi mon honorable ami entend-il s'occuper demain ?

Le PREMIER MINISTRE : Nous travaillerons à épuiser le même ordre qu'aujourd'hui.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 3.40 du matin (jeudi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, le 6 juillet 1899.

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

PRIÈRE.

COLLEGE MILITAIRE ROYAL.—CONTRATS POUR HABILLEMENTS.

M. FOSTER :

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

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (M. Borden) : Il appartient au collège même de s'occuper de cette question, dès que j'ai aperçu l'avis qui s'y rapporte, j'ai demandé au collège de nous envoyer des instructions, mais je n'en ai pas encore reçues. Je demanderais à l'honorable député de laisser la question en suspens.

ALLOCATION POUR FRAIS DE ROUTE DES DEPUTES.

M. MAXWELL (par M. Morrison) :

Combien de députés représentent le comté de Pictou, N.-E., en cette chambre, et quels sont leurs noms ? Où sont-ils domiciliés ? Quels frais de route sont payés à chaque député, et quelle est la différence dans le montant, s'il en est? Sur quelle autorité s'est on basé pour changer le montant payé à chacun pour la session 1898 ? Le gouvernement a-t-il autorisé le paiement à l'un ou l'autre des députés d'aucun nouveau montant autre que les frais de voyage réguliers qui leur étaient respectivement alloués avant la session 1898 ?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Les noms des députés du comté de Pictou, pas n'est besoin de le dire, sont bien connus et bien lisibles dans les livres : c'est celui de sir Charles Hibbert Tupper et de M. Adam C. Bell. La question des frais de transport des députés de cette Chambre n'est pas du tout du ressort du gouvernement : elle est autorisée par statut, et les députés ont droit de se faire payer leurs frais de transport depuis l'endroit où ils ont leur domicile, ainsi qu'ils le déclarent. M. Bell demeure à New-Glasgow, dans le comté de Pictou, et les frais de transport qu'on lui accorde, s'élève à $171.40. Sir Charles Hibbert Tupper demeure à Victoria, C. A., et il a reçu à titre de frais de transport la somme de $573.20.

M. MARTIN JEROME, DU MANITOBA.

M. ROCHE :

1. M. Martin Jérôme est-il employé par le département de l'Intérieur dans la province du Manitoba comme garde-forestier ou à tout autre titre ?
2. Dans l'affirmative, est-ce le même personnage que le candidat libéral actuel pour le district électoral de Carillon aux prochaines élections générales dans cette province ?
3. Le gouvernement continuera-t-il à l'employer bien qu'il s'occupe de politique active ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Le fonctionnaire qui a charge de voir à cette affaire n'a pu me signaler la question il n'y a que quelques moments. Pour y répondre, il nous faudra des renseignements du Manitoba, attendu que nous n'en avons pas dans le département, à l'emploi duquel se trouve M. Jérôme. Nous ne savons pas s'il est candidat ou non, mais nous répondrons à la question dès que nous le saurons, et nous allons le savoir.

ELECTIONS DE BROCKVILLE ET DE HURON-OUEST.

M. R. L. BORDEN : Au sujet de la question dont j'ai parlé, hier, au chef du gouvernement, je désire dire quelques mots pour expliquer la motion que j'ai promise à la Chambre. Cette motion a pour objet de faire déposer sur le bureau de la Chambre tous les papiers, cahiers de votation, notes et documents de toutes sortes se rapportant aux élections de Brockville et de Huron-

ouest, et se trouvant entre les mains du greffier de la Couronne en Chancellerie, et de lui faire donner ordre de comparaître et de les apporter, pour qu'on les lise. On a souvent fait pareille motion en cette Chambre. Surtout en 1892, au sujet de l'élection de London, M. Lister, en a fait une ; elle a été considérée comme question de privilège. Je ferai suivre la présente motion d'une autre demandant que ces papiers, quand le greffier de la Couronne en Chancellerie les aura produits et déposés sur le bureau de la Cambre, soient renvoyés au comité permanent des privilèges et élections, pour qu'il cherche quelle a été la conduite des officiers rapporteurs et de leurs assistants, dans les élections de Brockville et de Huron-ouest, et qu'il fasse rapport en conséquence, et qu'il soit revêtu de tous les pouvors ordinaires en pareil cas. On objectera peut-être, vu que le parlement a confié à un autre tribunal, savoir : aux cours de Justice, l'examen de tout ce qui se rapporte aux élections pour cette Chambre, et dont traite l'acte des élections contestées, qu'on ne devrait pas faire pareille motion. Prévoyant ce qui arriverait, j'ai consulté les autorités citées par d'éminents avocats constitutionnels, députés et autres, et je trouve que, d'après ces autorités et celles des avocats de cette Chambre, ce point ne souffre pas de difficultés du tout. En 1875, l'honorable monsieur Blake a dit (voir page 808 des " Débats ") :

Il serait peiné de croire qu'en adoptant l'acte des élections contestées la Chambre s'est dépouillée de son pouvoir sur les officiers rapporteurs et les sous-officiers rapporteurs, et de son pouvoir d'examiner les plaintes portées contre eux et de les punir pour conduite irrégulière.

Sur la même page, se trouve rapporté ce qu'a dit, aussi, sir John Macdonald :

Je suis bien aise que l'honorable monsieur n'ait pas proposé de demander à la Chambre de considérer le point soulevé dans la pétition : que la cause de l'élection était devant un autre tribunal. En même temps, on ne devrait pas supposer que la Chambre eût abandonné son droit de gouverner, censurer et punir les officiers rapporteurs et leurs aides.

En 1887, il s'est soulevé en cette Chambre une question semblable, au sujet de l'élection du comté de Queen, N.-B., et tout ce qui, à ce sujet, se trouvait du ressort et de la juridiction de la Chambre, a été renvoyé au comité des privilèges et élections, et un certain nombre de juristes de grand renom faisait partie de ce comité, et dont l'opinion avait beaucoup de valeur, firent rapport ; après quoi, M. Dunn, l'officier rapporteur, fut cité devant la Chambre. Son avocat a soulevé clairement la question de juridiction de la Chambre. Sir John Thompson, alors M. Thompson, M. Weldon, et sir Louis Davies ont tous donné leurs opinion sur le sujet. En réponse aux arguments apportés à la Chambre par l'avocat, sir John Thompson a dit :

Malgré l'acceptation du principe général qu'un homme ne doit pas être puni deux fois pour la même offense, c'est aussi un principe reconnu que l'article de la loi qui impose diverses pénalités a, quelquefois pour effet d'accumuler les pénalités contre les coupables et non de les remplacer les unes par les autres. Dans le cas présent, la conséquence de ce principe est qu'un officier rapporteur qui aurait enfreint une disposition de l'acte des élections, serait responsable du tort causé au public et pourrait être mis en jugement pour cette offense, ou être sujet à toute autre procédure pour une offense commise contre l'acte concernant les élections. De plus, il serait passible de pénalités pécuniaires payables à la partie lésée, et en sus de ces pénalités, le coupable pourrait encore être traduit devant le parlement pour mépris de ses privilèges.

Je pourrais faire mieux saisir ma pensée sur cette question en changeant l'offense dont la personne à la barre est accusée, et en lui substituant une cause de libelle, ce qui est plus familier à la Chambre. Supposons, M. l'Orateur, que vous, ou tout autre membre de cette Chambre, auriez été diffamé. Il est évident que le coupable serait d'abord sujet à une poursuite criminelle en diffamation ; en second lieu, à une poursuite civile de la part de la personne lésée, et en troisième lieu, le coupable pourrait être assigné devant cette Chambre pour mépris de ses privilèges. Sous ces circonstances, je dis donc que cette Chambre doit maintenir la question proposée. J'ai cru devoir exprimer maintenant ces opinions, comme tous ceux qui sont familiers avec de telles questions, doivent le faire, lorsque des questions de droits sont soulevées, ce qui est propre à éclairer davantage les décisions de la Chambre.

Il s'est présenté, plus tard, un cas absolument semblable à celui qu'avait mentionné sir John Thompson, par rapport à la législature provinciale de la Nouvelle-Ecosse : c'était un cas où mon honorable ami, le ministre des Finances (M. Fielding) avait la bonne ou la mauvaise fortune d'être défendeur. Ce cas est aujourd'hui connu à la cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse comme étant celui de Thomas vs Haliburton, et au Conseil privé, comme étant celui de Fielding vs Thomas. La cause reposait sur le fait qu'un étranger à la Chambre avait mis en circulation un libelle contre l'Orateur actuel de la Chambre, l'honorable F. A. Lawrence. Il fut cité devant la Chambre et réprimandé, puis, ayant désobéi à un ordre de la Chambre, il fut arrêté en vertu d'un mandat émis par l'Orateur d'après une résolution de la Chambre. Ayant eu l'avantage d'un habeas corpus il poursuivit ensuite tous les députés de la législature, qui avaient voté pour la résolution. Après entière discussion, la majorité des juges de la cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse ont rendu en sa faveur un jugement que le Conseil privé a ensuite cassé. C'est de ce cas qu'a parlé sir John Thompson. Un homme avait commis une offense pour laquelle, d'après le code pénal du Canada, on n'aurait probablement pas eu le droit de l'arrêter en vertu d'un acte d'accusation. On a dit que la législature provinciale ne pouvait pas punir cette offense, qui était de nature criminelle ; mais comme l'avait prétendu sir John Thompson, le Conseil privé a décidé que le parlement, en pareil cas, ne punit pas une offense criminelle, mais la violation de ses privilèges et le mépris qu'elle comporte

à son adresse. En d'autres termes, une cour a le pouvoir de punir pour mépris de cour, quand même l'acte de mépris équivaudrait à une offense criminelle. En pareil cas, la cour pourrait décider ou non d'employer le remède voulu en cas de mépris, et punir de cette manière.

M. Weldon, de Saint-Jean, dont nous respectons tous la mémoire, et qui était un éminent avocat, en droit constitutionnel, a exprimé, lui aussi, la même opinion. Il a dit :

Nous ne faisons pas le procès de M. Dunn, qui est maintenant à la barre, en vue de pénalités dont il pourrait s'être rendu passible ; mais il est ici simplement pour subir un interrogatoire au sujet d'affaires se rattachant aux privilèges de cette Chambre, et je ne puis voir, par la statut relatif aux procès d'élections que cette Chambre ait renoncé à ses anciens droits et privilèges. Si les juges sont revêtus du pouvoirs d'instruire des pétitions d'élection, un pouvoir à eux conféré par le parlement, ce dernier, de son côté, ne s'est pas départi du droit de s'enquérir d'aucun sujet. Nous savons non seulement par les causes mentionnées devant le comité des élections qui se trouvent dans le journal de la Chambre, mais aussi par plusieurs causes auxquelles a fait allusion le savant conseil, que la Chambre des communes en Angleterre a instruit des affaires d'élection, même depuis que l'acte électoral est en vigueur. La personne à la barre n'est pas traduite ici pour quelque accusation criminelle. C'est une fausse représentatian de la part du Conseil.

Puis, un peu plus loin, l'honorable député se sert de ces paroles très significatives :

Dans le présent cas, M. Dunn est assigné ici comme témoin, comme serviteur public, comme officier de cette Chambre pour donner des explications à cette Chambre, pour son information, non seulement sur ce qui a eu lieu dans cette élection particulièrement, mais aussi pour nous faire comprendre qu'il est d'intérêt public de faire maintenir la loi électorale du pays dans toute sa pureté.

Ce n'est pas, je le repète, une affaire qui touche à cette élection en particulier, mais l'intérêt public et les droits du peuple sont en jeu. Il me semble donc que ce n'est pas avec raison que l'on dit que la personne à la barre est passible de pénalités ; ou sujette à une seconde accusation pour la même offense ; mais je maintiens que la personne à la barre n'est accusée d'aucune offense ; mais qu'elle est amenée ici pour donner, à la demande de la Chambre, des explications sur sa conduite.

Mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) s'est exprimé dans le même sens, à ce sujet. Il a dit :

L'autre point du savant conseil, c'est que si certains actes irréguliers de l'officier-rapporteur sont punissables par les cours du pays, il s'ensuit que le parlement ne doit pas s'occuper de la présente affaire. Or, je crois que cet argument est dénué de fondement, et voici pourquoi : les pénalités prescrites par la loi contre toute irrégularité commise par ses officiers sont des pénalités qui sont payables aux personnes lésées, et elles ne peuvent être reçues que par la personne qui a subi quelque dommage. Si le gentleman qui, d'après nous, aurait dû être déclaré élu à la place de M. Baird, instituait une action, il lui serait d'abord nécessaire de poursuivre devant les juges de la cour ; mais c'est seulement après que la cour aura déclaré qu'il avait droit d'être déclaré élu, qu'il pourra instituer une poursuite en dommages. Ce droit d'action lui est personnel. Il n'affecte pas les droits du peuple, ni les privilèges de la Chambre. Donc, pour ce qui regarde M. Dunn, si ce gentleman est responsable de dommages, on ne peut le lui faire payer maintenant, puisque le délai pour produire une pétition est expiré. Je n'ai aucun doute sur la juridiction de la Chambre.

Bien que l'honorable ministre n'ait pas, comme l'honorable sir John Thompson et M. Weldon, parlé de l'effet de la transformation de cette offense en offense criminelle, cependant, le genre d'arguments dont il s'est servi à cette occasion, conduit exactement à la même conclusion. Je dis donc, d'après ces autorités, que la Chambre a parfaitement le droit de renvoyer au comité des privilèges et élections l'examen de la conduite de ses officiers rapporteurs et de leurs aides. Non seulement elle en a le droit, mais c'est, pour elle, un devoir de veiller à l'honnêteté des élections, où elle est si particulièrement intéressée, et dont il est si naturel que ses officiers rapporteurs et leurs aides ne profitent pas pour faire de la corruption. Dès qu'il surgit un cas d'enquête, c'est, pour elle, un devoir d'adopter une résolution qui en renvoie l'examen à un comité permanent et choisi à cette fin. J'ose dire que, dans le présent cas, je puis citer à la Chambre des faits capables de lui démontrer qu'elle a non seulement le droit, mais encore le devoir de s'enquérir de la sorte. Tout d'abord, l'élection de la division ouest du comté de Huron a eu lieu, si je me rappelle bien, le 21 février 1899 ; M. Robert McLean, conservateur, et M. Robert Holmes, libéral, étaient candidats. M. Holmes a été élu par une majorité de 140. Dans le district électoral de Huron-ouest, dans la ville de Goderich, bureau numéro 3, on compta les bulletins, à la fermeture des bureaux, et l'on en trouva 40 en faveur de M. Robert McLean, et 72 pour M. Holmes. Au sujet de cet arrondissement de votation, on a fait, d'après l'acte de la preuve des déclarations que je n'ai pas en ma possession, mais qu'il est possible de produire, à ce qu'on me dit, devant le comité des privilèges et élections, qui ont toute la valeur et toute la solennité du serment, et dont l'auteur, si elles ne sont pas vrales, peut être puni comme pour parjure. 50 à 60 électeurs ont ainsi déclaré qu'ils avaient déposé leurs bulletins pour M. Mclean, et qu'à la fermeture du bureau, il ne s'en était trouvé que 40, dans la boîte à scrutin. Le sous-officier rapporteur peut peut-être prouver que ce n'est pas sa faute, mais quand, sur 50 à 60 bulletins déposés, il ne s'en trouve que 40, à la fermeture des bureaux, cette Chambre a certainement le droit de faire enquête et de chercher comment il se fait qu'il manque, dans les circonstances, 10 à 15 bulletins. Il est un autre curieux cas qui se rattache à ce même arrondissement de votation, et au sujet duquel j'ai une déclaration que l'on a faite d'après l'acte de la preuve. C'est celle-ci :

CANADA, TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Au sujet de l'élection d'un député pour la division ouest du comté de Huron, et pour servir à la Chambre des communes.

Je, Robert W. Clark, ci-devant de la ville Goderich, dans le comté de Huron, maintenant de Calgary dans la province d'Alberta, ingénieur, déclare solennellement que j'ai été un des agents au bureau de votation numéro 3, au dit village de Goderich, de Robert McLean, candidat à l'élection qui a eu lieu dans la division ouest du comté de Huron, le 21 février dernier. Que James Farr, de la dite ville de Goderich était le sous-officier-rapporteur, à la dite élection et au dit bureau de votation. Vers quatre heures de l'après-midi, le 21 février susdit, debout près de la porte conduisant à la pièce où l'on votait, dans l'hôtel de ville, j'ai remarqué sur le plancher un bulletin dont on avait enlevé le talon. Je le ramassai, et je vis qu'on y avait inscrit un vote en faveur de M. R. McLean.

Jusque-là, la déclaration de M. Clark est tout à fait inoffensive, mais ce qui suit est beaucoup plus significatif et confirme le soupçon que ces 10 ou 15 bulletins qui manquaient, manquaient grâce à la collusion de l'officier rapporteur, car que voyons-nous qu'il a fait ?

Je le pris dans ma main, et demandai au dit James Farr ce que cela voulait dire ; il me l'enleva vivement, le déchira, et en jeta les morceaux à terre.

Et je fais cette déclaration solennelle, la croyant consciencieusement vraie, et lui sachant le même effet que si je l'avais faite sous serment.

Déclaré devant moi à la ville de Calgary, dans le district d'Alberta, ce 3 mai 1899, James A. Lougheed, notaire public pour les Territoires du Nord-Ouest.

Les morceaux de ce bulletin déchiré par le sous-officier rapporteur pour une raison qu'il n'a pas cru devoir expliquer et sur laquelle, il me semble, il n'y a pas à se méprendre, furent ramassés et conservés, et sont actuellement entre les mains d'un député de cette Chambre, qui parlera, plus tard, de cette question, si c'est nécessaire.

Quant à une autre division de votation, c'est-à-dire l'arrondissement de votation n° 4, dans le canton de Colborne, le sous-officier rapporteur fut M. Donald Cummings. Bien que je m'en sois déjà enquis, j'ignore s'il réside dans cette circonscription ou s'il a été amené du dehors. Dans tous les cas, il fut constaté lors de la clôture du bureau qu'il y avait 30 bulletins en faveur de M. Robert McLean, le candidat conservateur, et c'est là le nombre de bulletins dont ce sous-officier rapporteur a fait rapport à l'officier rapporteur, comme étant le nombre de bulletins déposé en sa faveur. Or, voici la déclaration solennelle de 43 hommes qui jurent qu'ils étaient électeurs à cette élection et qu'ils ont déposé chacun un bulletin en faveur de M. Robert McLean, le candidat conservateur. Quarante-trois hommes déclarent avoir remis 43 bulletins au sous-officier rapporteur de cet arrondissement afin que celui-ci les déposât dans la boîte au scrutin, et cependant, quand cette boîte a été ouverte, lors de la clôture du bureau, on y a trouvé seulement 30 de ces bulletins. Est-il possible de prétendre que cela a pu arriver sans l'intervention directe du sous-officier rapporteur ? Est-il convenable qu'on laisse ainsi braver cette Chambre par un sous-officier rapporteur ? Cette Chambre aurait-elle raison, dans des circonstances de cette nature, de rester inactive en décidant que cette affaire ne sera pas assujettie à l'enquête la plus complète ? Il est absolument nécessaire, dans l'intérêt de cette Chambre, de la bonne réputation du parlement, de la considération publique et du bon renom du Canada, qu'une circonstance comme celle-là soit soigneusement examinée à fond et je crois que le mode convenable à adopter est de renvoyer la chose au comité permanent des privilèges et élections.

Les membres de la droite peuvent objecter que c'est là une matière qui devrait faire l'objet d'une demande en invalidation d'élection. Mais supposons que, par suite de quelque arrangement intervenu entre les deux candidats et les deux partis politiques, il n'y ait pas de telle demande, est-ce une raison pour que ce parlement, lorsque ces faits déshonorants lui sont signalés, néglige d'adopter le seul moyen qui lui reste de voir élucider la conduite de cet homme—de cet homme à qui l'on a remis 43 bulletins et qui, à la clôture du bureau de votation, ouvre la boîte au scrutin présumée être restée en sa possession et sous sa surveillance dans l'intervalle, pour en produire seulement 30 ? Qu'est-il advenu des 43 bulletins ? N'est-ce pas là, de la part de cette Chambre, agissant par l'intermédiaire du comité permanent des privilèges et élections, une question convenable à poser à cet homme, pour en obtenir une explication satisfaisante non seulement pour cette Chambre, non seulement pour les membres et de la droite et de la gauche, mais pour le pays lui-même ? C'est là un sujet auquel la politique devrait rester étrangère ; il s'agit là de la dignité de la Chambre et de ses privilèges. Les membres de la droite sont assez puissants en cette Chambre pour envisager une affaire de cette nature au point de vue de la dignité et des privilèges du parlement. Assurément, ils ne veulent pas voir proclamer d'une extrémité à l'autre du pays que des sous-officiers rapporteurs, qui à tous égards sont fonctionnaires de cette Chambre, puissent impunément se rendre coupables d'une conduite de cette nature.

Je donnerai lecture d'une de ces déclarations—toutes formulées dans les mêmes termes—afin qu'on puisse voir ce que ces hommes ont déclaré :

CONFÉDÉRATION DU CANADA,
Province de l'Ontario,
Comté de Huron.
Savoir :

Touchant l'élection d'un député à la Chambre des communes concernant la division ouest du comté de Huron.

Je, James McWhinney, du canton de Colborne, dans le comté de Huron, franc tenancier, déclare

solennellement que le 21 février 1899 j'étais électeur dûment compétent, et qu'à cette date j'ai voté à l'arrondissement de votation n° 4 du canton de Colborne pour Robert McLean, l'un des candidats briguant les souffrages à la dite élection.

Que, suivant que requis, j'ai fait sur un bulletin une croix dans l'espace circulaire laissé en blanc vis-à-vis le nom du dit Robert McLean, et qu'avant de quitter le bureau de votation du dit arrondissement j'ai remis ce bulletin portant ainsi une croix à Donald Cummings, le sous-officier rapporteur.

Je fais cette déclaration solennelle consciencieusement, la croyant vraie et sachant quelle a la même valeur et le même effet que si je la faisais sous serment en vertu de la loi du Canada concernant la preuve promulguée en 1893.

(Signé) JAMES McWHINNEY.

Déclarée devant moi, dans le canton de Colborne, comté de Huron, ce 30 mars 1899.

(Signé) M. O. JOHNSON,
Commissaire, etc.

Il y a 42 autres déclarations absolument dans les mêmes termes, et ces bulletins ainsi remis au sous-officier rapporteur afin d'être déposés dans la boîte du scrutin avaient diminué de 13 en nombre lorsque la boîte du scrutin fut ouverte dans l'après-midi.

Je remarque l'épanouissement d'un sourire chez le très honorable premier ministre et chez quelques autres membres de la droite. Je suppose que la cause en est dans le fait qu'ils sont aises du fonctionnement efficace de la "machine."

Dans le cas de Brockville, je possède le rapport d'une investigation faite relativement à une certaine matière concernant le sous-officier rapporteur de cette élection. Je déclare qu'on peut établir devant le comité des privilèges et élections, à ce que je crois, que des bulletins absolument de même nature sous tous rapports que les bulletins officiels—en réalité des bulletins officiels—étaient abondamment en usage parmi les membres actifs de l'organisation libérale de cette circonscription.

J'ai maintenant en ma possession un bulletin qu'on a ramassé dans la rue. Il a été trouvé par un garçon qui l'avait vu jeter par un homme. Il fut ramassé pour être remis à deux messieurs qui y ont apposé leurs initiales. On le compara aux bulletins officiels en usage, et l'on constata qu'il portait la même empreinte, c'est-à-dire avait les mêmes petits défauts, les mêmes petites irrégularités, que les bulletins officiels. Nous avons encore vu sur ce bulletin une croix nettement dessinée vis-à-vis le nom de M. Comstock. On suppose que, pour une raison ou pour une autre, on n'en a pas fait usage après se l'être procuré. On s'est servi d'un autre bulletin au lieu de celui-là, ou la personne à laquelle il était destiné n'a pas jugé à propos de l'employer. Nous voyons encore qu'un autre bulletin, dûment marqué d'une croix, a été présenté par un partisan du candidat libéral à un électeur de la circonscription à qui l'on demandait de voter en déposant ce bulletin, mais qui n'a pas jugé à propos de le faire, remettant au contraire le bulletin à des messieurs qui sont prêts à le produire devant le comité des privilèges et élections.

Peut-être aurais-je mieux fait de rendre mon exposé un peu plus explicite sur ce point, et de rapporter les circonstances un peu plus en détail. J'ai oublié de dire que certains messieurs de la circonscription sont venus trouver cet électeur après que le bulletin en question lui eut été remis, désirant fort en reprendre possession, au point, à ce que je comprends, qu'ils ont offert une très forte somme pour y parvenir ; mais l'électeur n'a pas jugé à propos de le remettre, le gardant au contraire pour le confier aux messieurs que j'ai d'abord mentionnés.

Je le répète, M. l'Orateur, on peut encore établir, comme je le crois, d'après le rapport d'enquête que je tiens dans ma main, que les meneurs libéraux à cette élection possédaient des bulletins officiels, et qu'ils en ont fait usage. Et j'ajoute que dans l'arrondissement de votation n° 4, c'est-à-dire à Elizabethtown, on a trouvé lors de la clôture du bureau un grand nombre de bulletins marqués en faveur de Comstock identiquement de la même manière et pliés de façon que le sous-officier rapporteur avait pu voir la partie supérieure de la croix qui y était apposée. Or, voilà une circonstance assez suspecte, pour dire le moins, que de trouver un grand nombre de bulletins pliés et marqués exactement de la même manière, et de sorte que le sous-officier rapporteur pût parfaitement s'assurer pour qui l'électeur avait voté. Cette circonstance dénote collusion entre le sous-officier rapporteur et ceux qui ont travaillé en faveur du candidat libéral.

On peut également établir, à ce que je crois, que le sous-officier rapporteur de l'arrondissement n° 1, c'est-à-dire du quartier est de Brockville, a refusé de détruire les talons des bulletins et a insisté pour les garder dans sa poche. Il a aussi continué à porter la main à sa poche lorsque les votants se rendaient dans le compartiment pour faire leur croix. M. W. W. Richardson lui a demandé de détruire les talons suivant qu'ordonné par la loi, et il s'y est refusé. M. Richardson déclare être convaincu que le sous-officier rapporteur a substitué d'autres bulletins à des bulletins que lui avaient remis des électeurs conservateurs. Lorsque les bulletins furent l'objet d'un recensement, le juge en a rejeté deux favorables à M. Comstock parce que le sous-officier rapporteur avait fait sur le dos de ces bulletins certaines marques de nature à les faire reconnaître. Il appert du rapport d'enquête à ce sujet qu'on a vu le sous-officier rapporteur de l'arrondissement n° 3, c'est-à-dire de Kitley, M. W. D. Livingston, en conférence avec un meneur libéral porteur d'un bulletin. Voilà une circonstance qui demande explication.

En outre, un autre sous-officier rapporteur, c'est-à-dire celui de l'arrondissement n° 2, ou d'Elizabethtown, a également commis une très grave irrégularité relativement à cette

élection. Il s'appelle J. B. Truesdel. Cet homme a refusé de céder la boîte au scrutin, et il a déclaré depuis qu'il voulait être damné s'il leur donnait satisfaction à cet égard. M. Foster lui avait demandé de sceller la boîte au scrutin conformément aux dispositions de la loi, et il avait formellement refusé de le faire. Or, on avait ou l'on n'avait pas de motif pour en agir ainsi. Si l'on juge cette circonstance et les autres que j'ai mentionnées suivant le sens que leur donne certain document dont je me propose de donner lecture, on comprendra la signification de quelques-unes de ces manières d'agir.

Je n'ai pas la déclaration du fait sous les yeux dans le moment, et je désire être corrigé si je me trompe, mais je comprends encore que l'un des sous-officiers rapporteurs de Brockville était au service, en qualité de comptable, de M. Comstock, le député actuel du comté, qui était l'un des candidats à cette élection. S'il en est ainsi, voilà une circonstance qui ne fait pas honneur à l'officier rapporteur qui l'a nommé.

Eh bien ! que signifie tout cela ? Je me propose de faire à cette Chambre la lecture d'un document qui, je crois, jettera quelque lumière sur le sens de quelques-uns de ces faits et circonstances que j'ai signalés à la Chambre. On a dit qu'il existe dans la province de l'Ontario une organisation vulgairement connue sous le nom de "la machine." Cette institution serait la propriété conjointe du parti libéral travaillant aux élections fédérales et du parti libéral travaillant aux élections provinciales. Sa véritable nature intime n'a jamais, que je sache, été pleinement dévoilée pour ce qui concerne les élections fédérales. Mais à propos d'une récente demande en invalidation d'une élection provinciale de l'Ontario, on a fait une confession—confession très franche, bien que peut-être pas absolument complète—qui jette un jour remarquable sur les circonstances que j'ai signalées à la Chambre. Cette confession ou document dont je parle est signé par M. D. McNish, le candidat libéral élu à l'élection partielle d'Elgin-ouest à la législature provinciale de l'Ontario, et la voici :

SAINT-THOMAS, 26 juin 1899.

MM. Crothers et Price, avocats, etc., Saint-Thomas.

CHERS MESSIEURS,—Permettez-nous de vous annoncer que M. McNish a discuté longuement avec ses avocats les accusations alléguées dans la demande en invalidation de son élection de Elgin-ouest à l'assemblée législative de l'Ontario, et qu'ils ont dans une mesure considérable examiné ces accusations et d'autres sujets venus à leur connaissance relativement à cette élection. Et les soussignés font en conséquence les déclarations et les aveux suivants concernant ces ces matières, savoir :

1. Qu'un grand nombre de personnes ont été spécialement envoyées dans la circonscription par des hommes travaillant dans l'intérêt du parti libéral, afin de prendre part en faveur de M. McNish, à l'élection tenue le 12 janvier 1899, et nous croyons que certaines de ces personnes ont employé des moyens frauduleux et corrupteurs pour assurer son succès.

Eh bien ! cela ne donne-t-il pas quelque idée des moyens possibles qu'on peut avoir pris pour faire disparaître 13 bulletins dans un cas et de 10 à 15 dans l'autre, dans la division ouest de Huron ?

2. Que plusieurs des dites personnes ont agi illégalement et sans autorisation en qualité de sous-officiers rapporteurs à la dite élection, s'affublant au moins dans trois cas des noms d'hommes de la localité jouissant d'une bonne réputation, noms supposés sous lesquels ils avaient été présentés à l'officier rapporteur par les agents locaux de M. McNish.

Eh bien ! il est à propos que la Chambre s'enquière de cette matière, parce qu'il peut arriver que ceux que j'ai nommés et qui devaient exercer la charge de sous-officiers rapporteurs de Huron-ouest et dans Brockville n'aient pas agi en cette qualité, et qu'ils peuvent venir dire à la Chambre : "Je n'ai pas été sous-officier rapporteur à cette élection, j'étais à 100 milles du bureau de votation ce jour-là. On s'est servi de mon nom, il est vrai, mais l'un de ceux qui ont envoyé dans la circonscription les hommes travaillant dans l'intérêt du parti libéral a réellement été celui qui a rempli les fonctions de sous-officier rapporter en mon nom à cette élection." Donc, dans l'intérêt non seulement de la Chambre, mais de ces sous-officiers rapporteurs eux-mêmes, il est juste et convenable qu'une enquête de cette nature soit faite.

3. Que dans plusieurs des arrondissements de votation de la division il y a eu de graves irrégularités relativement au rapport des boîtes au scrutin et de leur contenu, à la votation et au dénombrement des bulletins.

Circonstances précisément identiques à celles que j'ai mentionnées, lesquelles démontrent qu'il y a eu de graves irrégularités ou quelque chose de pire, là ou 13 bulletins dans un cas et de 10 à 15 dans l'autre, dûment marqués en faveur du candidat conservateur, ont absolument disparu entre le moment où ils avaient été remis au sous-officier raporteur et celui où ils furent comptés.

4. Qu'un grand nombre de personnes ont été amenées dans la division expressément pour être substituées à de légitimes électeurs, et à l'aide de certains des partisans locaux de M. McNish ont voté en faveur de ce dernier au lieu et place de ces légitimes électeurs.

5. Que le nombre de votes déclarés avoir été donnés en faveur de M. McNish excède considérablement le nombre des bulletins déposés de bonne foi en sa aveur.

Précisément l'état de choses dont nous nous plaignons dans ce cas-ci, où les bulletins ont disparu pour être remplacés par d'autres, car le nombre de votes déclarés avoir été donné en faveur de M. Holmes a excédé considérablement—considérablement, il y a lieu de le croire, car nous sommes seulement au début de cette affaire—le nombre des bulletins déposés de bonne foi en sa faveur.

6. Qu'un grand nombre de bulletins déposés en faveur de M. McDiarmid ont été manipulés de certaine manière frauduleuse et corrompue, par suite de

quoi le résultat de l'élection a été rendu douteux, et que sous ce rapport la votation qui a eu lieu à Shedden et à Middlemarch, ainsi que dans les divers arrondissements de Saint-Thomas où les dits étrangers ont agi en qualité de sous-officiers rapporteurs, mérite une mention spéciale.

De même, dans ce cas-ci, un certain nombre de bulletins déposés en faveur de M. Holmes ou de M. McLean ont été manipulés de certaine manière abominable et corrompue par suite de quoi le résultat de l'élection a été rendu douteux. En effet, le nombre des votes donnés en faveur de M. McLean dans un arrondissement de votation a été réduit de 13, et dans un autre arrondissement de 10 à 15. Pouvons-nous douter, alors, que la chose ait été faite de la même manière abominable et corrompue que celle mentionnée dans cette confession de M. McNish. Si on peut l'expliquer autrement, j'aimerais voir les membres de la droite dire comment. Mais on ne peut le faire. Quarante-trois bulletins sont remis au sous-officier rapporteur, et l'on en trouve seulement 30 lors de la clôture du bureau de votation. Je dis que nous avons raison de croire, et on ne peut raisonnablement s'empêcher d'en être convaincu, qu'on peut dans ce cas-ci comme dans l'autre, déclarer que ces bulletins ont été manipulés d'une manière abominable et corrompue, et que par suite le candidat conservateur, a été privé des votes auxquels il avait légitimement droit.

7. Qu'il y a raisonnablement lieu de croire qu'il existe de nombreux cas déterminés et bien établis où des agents de M. McNish ont caché chez eux certains de ces étrangers, lesquels ont payé de fortes sommes d'argent aux électeurs pour les induire à voter pour lui.

8. Que M. McNish remettra immédiatement à l'Orateur de l'assemblée législative sa démission de membre de cette assemblée en qualité de député du dit district électoral.

Cette confession fût lue en cour, et l'on entendit des témoignages établissant les faits énoncés en tant qu'il était nécessaire pour invalider l'élection, et celle-ci fût annulée. Et je suppose que si des faits identiques étaient révélés au comité des privilèges et élections, les deux députés libéraux qui représentent les circonscriptions en question dans l'espèce actuelle, jugeraient à propos, sans doute, d'adopter la conduite à laquelle M. McNish a cru devoir s'arrêter, et enverraient leur démission à M. l'Orateur, afin qu'il y ait des élections convenablement tenues dans ces deux circonscriptions.

M. BERGERON : Ils ne le feront pas.

M. BORDEN (Halifax) : Je dis seulement que ce serait là une conduite dont l'adoption serait à propos.

Eh bien ! je crois avoir révélé un cas digne d'être soumis au comité des privilèges et élections. J'ai établi, d'abord, qu'il s'agit là de l'honneur et de la dignité de la Chambre qu'aucune loi ne dépouille celle-ci de sa juridiction à cet égard, et que la Chambre a le droit, comme c'est son devoir, de s'enquérir de la conduite de ses fonctionnaires ou de ses sous-officiers rapporteurs, dans les cas où des faits et des circonstances de cette nature lui sont signalés : en second lieu, que ce que je crois être indiqué par les faits et les circonstances que j'ai allégués et prouvés en présence de la Chambre—les mêmes personnes doivent avoir été à l'œuvre dans les circonscriptions de Huron-ouest et de Brockville comme on admet qu'elles l'ont été dans la circonscription d'Elgin-ouest. En effet, si l'on apprécie les circonstances et les faits que j'ai signalés à la Chambre et si on lit la confession que j'ai citée, est-il possible de douter que l'œuvre accomplie dans un cas l'ait été dans l'autre absolument par les mêmes personnes et de la même manière ? Etant donné ce qui a été fait, j'ose croire que les membres de la droite trouveront qu'il leur serait difficile de justifier aux yeux du pays le refus d'accorder une enquête loyale concernant la conduite des fonctionnaires de cette Chambre qui ont agi relativement à ces deux élections.

Outre tous les faits et circonstances mentionnés en cette Chambre la vétille venant après toutes les autres a été le télégramme, produit à l'enquête lors de l'instruction de la cause, d'un homme qui a été tour à tour candidat du parti libéral dans l'Ontario et fonctionnaire du même parti en cette province, et qui remplit maintenant une charge dépendant de ce gouvernement-ci. Je connais des hommes de ma propre circonscription que, sans nullement leur accorder l'avantage d'une enquête on a destitués de leurs fonctions simplement parce qu'ils avaient posé une question courtoise au candidat libéral durant la campagne électorale dans laquelle j'ai eu l'honneur d'être candidat. Sans qu'on leur eut donné l'occasion de démontrer qu'ils n'étaient pas partisans politiques, et seulement parce qu'ils avaient assisté à un assemblée politique et qu'ils y avaient posé une question, on les a destitués, et il leur a fallu même se rendre ici pour demander le remboursement de leur contribution au fonds de retraite. Or, voici un homme qui fut tour à tour candidat et fonctionnaire, qui maintenant possède un emploi de ce gouvernement et qui le jour où il apprend le résultat de cette élection, adresse au candidat heureux un télégramme ainsi conçu :

Veuillez féliciter les organisateurs pour moi.

M. SPROULE : Quel est son nom ?

M. BORDEN (Halifax) : Son nom, je crois, est W. T. R. Preston.

M. BERGERON : Et il reçoit un salaire de $4,000 par année.

M. BORDEN (Halifax) : Il a envoyé ce télégramme dont M. McNish a déclaré ne pas connaître la signification. Nous sommes tenus d'accepter la déclaration de celui-

ci, mais j'ose avancer que personne en cette Chambre ne se lèvera pour dire qu'il ignore le sens d'un télégramme comme celui-là. Dans ce cas, il serait à peu près le seul du pays qui se trouverait là en présence d'une énigme.

Que veut dire par ce télégramme M. Preston ? Que cette machine avait accompli l'œuvre malpropre, et que l'élection avait été gagnée au moyen des stratagèmes en question. C'est comme s'il eut dit : "Moi, fonctionnaire du gouvernement, retirant un gros salaire, mais non partisan politique, considère qu'il est de mon droit et de mon devoir de vous adresser une dépêche vous félicitant de l'heureuse issue de la campagne de corruption entreprise."

Voilà l'homme qui conserve la confiance de ce gouvernement, l'homme qui a été tour à tour l'organisateur de parti et le fonctionnaire du gouvernement libéral de l'Ontario, et qui maintenant remplit des fonctions dépendant de ce gouvernement-ci.

Vu toutes les autorités que j'ai citées et vu les faits que j'ai signalés à la Chambre, confiant que cette motion ne se heurtera à aucune opposition, je propose :

Que le greffier de la Couronne en chancellerie se présente à l'ouverture de la séance de la Chambre demain, et qu'il apporte avec lui tous les cahiers de votation, liste des électeurs et tous autres documents, lettres et notes qui lui ont été transmis par les officiers-rapporteurs respectifs ou qui peuvent être venus autrement en sa possession, concernant la dernière élection des districts électoraux de Brockville et de Huron-ouest respectivement.

Si la motion est adoptée, je désire lui donner suite par la proposition d'une autre motion que j'ai mentionnée hier.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : M. l'Orateur, l'honorable député d'Halifax (M. Borden) a signalé à la Chambre l'une des questions les plus importantes qui puissent attirer son attention. Nous avons toujours prétendu par le passé, et nous sommes prêts à le prétendre maintenant, sans doute, que la pureté électorale doit être protégée à tout prix et à tout hasard.

Pendant que nous étions dans l'opposition, nous avons dû, plus d'une fois, appeler l'attention de la Chambre, sur les actes répréhensibles commis dans les élections, et nous avons estimé que la Chambre ne nous avait peut-être pas toujours rendu justice.

La question soulevée par l'honorable député est une matière de fait. Il a parlé de deux élections, celle de Brockville et celle de Huron-ouest. Au sujet de celle-ci, j'admettrai qu'après avoir entendu la déclaration que l'honorable député a faite et qu'il est en mesure de prouver, si je l'ai bien compris, il a fourni une preuve prima facie qu'il faut soumettre, je n'hésite pas à le dire, au comité des privilèges et élections. Au sujet de l'élection de Brockville, les faits qu'il nous a cités sont très peu probants, d'après moi. Mais le bulletin est une chose tellement sacrée, l'exercice des droits du peuple est tellement précieux que, bien qu'à mon avis, les faits que l'on a cités au sujet de l'élection de Brockville soit peu probants, le gouvernement ne s'oppose pas au renvoi de l'affaire au comité des privilèges et élections.

Je crois que je ne devrais pas ajouter un seul mot. J'ai accordé tout ce qu'on demande du gouvernement en cette occasion. Permettez-moi cependant de faire une observation. L'honorable député est un avocat éminent, il s'est conquis, dans cette Chambre, un rang qui lui fait honneur. Il a terminé son discours en exprimant l'espoir et la confiance que sa motion serait adoptée. Il a eu raison de supposer que le gouvernement accéderait à son désir. Mais si l'honorable député n'avait aucun doute, je lui demanderai pourquoi il a parlé si longuement et avec tant de chaleur, et pourquoi a-t-il pensé que la droite combattrait cette motion ?

Pourquoi a-t-il supposé, parce qu'il nous est arrivé de sourire, que nous nous moquions de ses paroles ou de son attitude ?

Peut-être que, dans les élections de Brockville et de Huron-ouest, des présidents de scrutin ont été trop zélés ou trop partisans, et j'admets qu'on a fait une preuve prima facie, mais l'affaire sera renvoyée au comité des privilèges et élections et je demanderai à l'honorable député (M. Borden) si on ne trouvera pas aussi de l'esprit de parti chez certains membres de la gauche qui font partie de ce comité. Je lui demanderai si le ton qu'il a pris convient au magistrat chargé de juger une cause. Je répète, M. l'Orateur, que jamais question plus importante ne peut occuper le temps de la Chambre et que nous devons surveiller attentivement les droits du peuple à l'urne électorale.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le PREMIER MINISTRE : Si des fraudes ont été commises, les coupables doivent être punis. Si quelqu'un a violé la loi, il est juste et raisonnable qu'on fasse une enquête afin que l'on sache, à l'avenir, que l'expression de la volonté du peuple doit être libre, quelque sévère qu'en soit la conséquence pour un parti ou pour l'autre.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Sir CHARLES TUPPER : Je félicite le premier ministre de la décision qu'il a prise, et je suis convaincu qu'il n'avait pas d'autre ligne de conduite à adopter. Je dois dire que j'ai écouté très attentivement la déclaration de l'honorable député d'Halifax (M. Borden) et je n'ai pu constater ce parti pris et cette chaleur dont a parlé le premier ministre.

Mon très honorable ami a la mémoire bien courte, s'il ne peut comprendre pourquoi un député conservateur soulève une question qui touche un membre de la droite, ne cite pas à l'appui de sa motion, toutes les autorités

qu'il lui est possible de fournir. Le premier ministre sait parfaitement que la gauche a présenté tout récemment, d'une manière précise et solennelle une motion soulevant une question de la nature de celle dont la Chambre est saisie, et que cette motion a été rejetée par la droite.

Je suis heureux de voir que l'honorable député paraît comprendre sa position, à la lumière des événements qui ont été dévoilés, à la lumière des circonstances qui ont entouré l'élection d'Elgin-ouest. Le procès en invalidation de cette élection a exposé les fraudes effroyables auxquelles ont recours, depuis des années, les honorables membres de la droite pour remporter les élections, essayant de corrompre au grand soleil ou dans l'ombre, les électeurs du pays.

Je dis que je suis heureux de constater que le premier ministre sent que le temps est arrivé où il y aurait plus que de la hardiesse de refuser de faire une enquête sur les faits que mon honorable ami vient succinctement d'exposer. Le temps est arrivé où tout homme, libéral ou conservateur, qui se soucie de la pureté des élections, qui veut que le corps électoral se prononce librement, doit comprendre qu'il faut mettre un terme à cette gigantesque corruption qui règne depuis des années dans notre pays, sous les yeux des honorables membres de la droite. Nous avons vu récemment exposer au grand jour une des fraudes les plus effroyables qu'il soit possible d'inaugurer.

Les membres de la droite se vantaient de remporter les élections partielles, mais par quels moyens ? Par des moyens justes et honorables ? Non. Mais à cette machine W. T. R. Preston faisait mouvoir les ressorts. W. T. R. Preston est un des fonctionnaires de ce gouvernement de l'autre côté de l'Atlantique, un homme qui retire un gros traitement pour la raison que l'on a jugé nécessaire de l'éloigner du pays lorsque ses fraudes seraient dévoilées. Je demanderai au premier ministre s'il n'est pas pour rappeler ce W. T. R. Preston ? Je lui demanderai si cet homme va rester notre représentant dans la Grande-Bretagne, en face de la preuve fournie par un homme qui occupe un rang éminent dans le parti libéral, pour un candidat qui a admis lui-même qu'il devait son élection à des moyens frauduleux. Je demanderai si on a télégraphié à M. Preston qu'il était un homme déshonoré, que sa nomination était révoquée, et qu'il ne devait plus retirer un sou de la caisse de l'Etat ?

M. Macnish a publié un télégramme que lui avait envoyé M. Preston. "Embrassez la machine pour moi." La machine, cet odieux et gigantesque instrument de corruption fabriqué par le parti libéral a assuré mainte élection dans la province de l'Ontario et dans d'autres provinces du Canada. Je dirai au premier ministre que, depuis que M. Preston a ouvertement avoué la paternité de la "machine," c'est une honte pour le gouvernement du Canada de garder cet homme à son service.

Mon très honorable ami constatera que le temps est arrivé où pas un gouvernement n'osera, sans s'exposer à perdre le respect du public, résister aux efforts que l'on fait, pour déraciner ce mal hideux qui empêche l'expression de la volonté libre et indépendante du peuple canadien.

Je vois devant moi le ministre du Commerce, qui, d'un œil de prophète, a vu il y a quelques années tout ce qui se passe aujourd'hui. Permettez-moi de vous lire ce qu'il a dit dans cette Chambre, et permettez-moi de faire observer que sa prophétie a été réalisée par le parti dont il est l'un des membres éminents. En 1882, l'honorable député (sir Richard Cartwright) disait ici :

Je suis bien chagrin de le dire, mais tout député honnête, qui connait toute la vérité doit admettre que je cite des faits déplorables, mais qui ne sont malheureusement que trop vrais, lorsque je dis que dans les 215 districts électoraux du Canada, à l'exception de quelques-uns seulement, la balance du pouvoir est sous l'empire du système qui prévaut ici, est virtuellement entre les mains de la classe la plus corrompue de la société.

Qu'a-t-il dit de plus ? Il a fait observer ce que pouvait faire un gouvernement au pouvoir ; mais il appartenait aux honorables membres de la droite de prouver, en prenant les rênes de l'administration, la vérité de la prophétie du ministre du Commerce. Voici ce que disait celui-ci :

Je fais cette déclaration de propos délibéré, mais avec la plus grande peine ; mais les choses en sont rendues à un point que la seule difficulté pratique que rencontre un parti qui est au pouvoir et qui a à sa disposition assez d'argent, c'est simplement de mettre ces moyens corrupteurs en contact avec la grande masse des électeurs. En surmontant cette difficulté mécanique, si je puis m'exprimer ainsi,——

Preston l'a surmontée. Il a fabriqué une machine afin de mettre ces influences corruptrices, suivant l'expression de mon honorable ami, en contact avec les masses corrompues qui tiennent la balance du pouvoir dans ce pays, de façon à permettre à tout gouvernement qui peut disposer du patronage et de millions de dollars de l'argent public, de se fortifier par les moyens que l'on a tenté d'employer à mainte et mainte reprise ; et les honorables membres de la droite agissant sur ces masses corrompues, pouvaient prélever, indirectement, de fortes contributions pour des fins inavouables.

L'honorable ministre du Commerce disait :

En surmontant cette difficulté mécanique, si je puis m'exprimer ainsi, je n'ai aucun doute que l'opposition serait virtuellement annihilée à la prochaine élection générale.

Qu'a dit le ministre des Travaux publics ? Il a dit à une tribune politique de l'Ontario, que, grâce à ces influences que le parti libéral pouvait faire agir demain dans une élection générale, l'opposition ne pourrait faire élire cinq de ses membres dans Québec, et il

a ajouté, qu'au moyen d'un bill concernant la représentation que le gouvernement allait présenter, le parti conservateur serait annihilé dans la province de l'Ontario. Je ferai observer à mon honorable ami, que tout le monde considérera à l'avenir comme doué du don de seconde vue, que sans voir les faits existants, il a pu prophétiser ce qui se passerait sous un gouvernement libéral.

Il continue :

C'est un danger qui augmente sans cesse. Il faut certainement prendre des moyens pour enrayer le fléau, et c'est la nécessité d'obtenir les fonds nécessaires pour les fins de corruption électorale qui est la source de toutes les infamies qui ont été, en partie par l'enquête de la dernière session et qui nous a fait connaître le fonds des reptiles et les secrets qui sont exposés à chaque heure aux yeux du peuple canadien.

L'honorable ministre n'a qu'à regarder devant lui, comme il s'exprimait, pour voir tout ce qu'il prédisait sur les bancs du trésor, la machine que M. Preston, le fonctionnaire de ce gouvernement, a inventée et a fait fonctionner avec succès dans la province de l'Ontario. Les membres de la droite se vantent d'avoir remporté les élections partielles. Je dis que ce n'est pas à leur honneur, parce qu'ils se sont servis des influences corruptrices que tout gouvernement pouvait mettre en action, suivant le ministre du Commerce, la machine telle que Preston l'a inventée, au moyen de laquelle ils pouvaient remanier la carte électorale à leur guise et anéantir toute opposition dans le pays. Cette tentative a été faite, mais heureusement n'a pas réussi ; et tout homme qui apprécie la vertu électorale et qui désire obtenir l'expression libre et indépendante de la volonté populaire, peut compter sur l'avenir.

Ces gens, qui exploitent le fonds des reptiles qu'ils ont pu former en puisant indirectement dans le coffre de l'Etat, ont eu l'audace de poursuivre leurs opérations, encouragés par le résultat de leurs efforts, jusqu'à ce qu'ils en soient arrivés à un tel degré d'extravagance effrontée, et de prostitution électorale, que la conscience de tous les hommes qui ne subissent pas ces influences corruptrices a protesté. Voilà la position et il est heureux que le gouvernement Hardy soit à la veille de sa chute : il ne peut résister plus longtemps, la chose est impossible. La conscience de la grande province de l'Ontario est réveillée, et il est impossible de ne pas s'attendre à la chute de ce gouvernement qui a profité de ces influences corruptrices. Ce gouvernement a pour base un acte infame de remaniement des districts électoraux adopté par sir Oliver Mowat : cet acte tellement honteux que l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) l'a même répudié. Il a dit que deux noirs ne faisaient pas un blanc, et il a admis que le bill Mowat était aussi noir qu'un nègre.

M. l'ORATEUR : Je dois demander à l'honorable député de se borner dans une certaine mesure, à discuter la motion dont cette Chambre est saisie ; et il est parfaitement évident que des gerrymanders et des bills de remaniement ne concernent en rien l'objet de cette motion.

Sir CHARLES TUPPER : Si vous décidez, M. l'Orateur, que je ne puis donner des preuves à l'appui d'une motion de ce genre, des preuves de faits de corruption palpables et évidents dont le pays retentit, je me soumets à votre décision.

M. l'ORATEUR : Je ne veux pas que ma décision soit mal interprétée par qui que ce soit. L'objet de cette motion est de faire produire demain devant la Chambre, par le greffier de la Couronne en chancellerie, tous les documents qui concernent les élections de Brockville et de Huron-ouest, et le débat doit être circonscrit dans de certaines limites.

Sir CHARLES TUPPER : Je vous demanderai, M. l'Orateur, si vous décidez que mon honorable ami (M. Borden) a violé les règlements en appuyant sa motion des aveux de M. McNish dans le procès en invalidation de l'élection d'Elgin-ouest.

M. l'ORATEUR : L'honorable député veut avoir mon avis sur ce point. Je lui dirai que la chose ne m'a pas paru très pertinente.

Sir CHARLES TUPPER : Eh bien ! M. l'Orateur, je regrette que ce soit là votre avis——

Quelques VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

Sir CHARLES TUPPER : et que vous croyiez que ces faits ne soient pas pertinents——

M. l'ORATEUR : Je veux n'avoir aucune altercation avec un membre de cette Chambre et je ne veux pas non plus que la décision que je viens de donner soit discutée. Ma décision peut être bonne, elle peut être mauvaise, mais je l'ai rendue honnêtement.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne discute pas votre décision, mais je dis que je regrette qu'une décision de cette nature vienne rétrécir les limites du débat. Si, dans une des plus importantes occasions que la Chambre ait jamais eues de s'occuper——

Quelques VOIX : Oh ! oh !

Sir CHARLES TUPPER : Je vois rire l'honorable député de Grey-sud (M. Landerkin). Néron riait lorsque Rome brûlait, et je n'ai aucun doute que c'est le même rire idiot qui a présagé la chute du tyran romain. La Chambre est en face d'une des plus importantes questions dont ait jamais eu à s'occuper un parlement libre dans un pays libre, car il s'agit de savoir comment nous allons écraser l'hydre de la corruption, comment nous allons détruire les moyens dont les honorables membres de la droite se sont servi pour remporter les élections.

La conscience publique ne sommeille plus, et les journaux qui appuient les honorables membres de la droite, sont forcés de déclarer que tout homme honnête, libéral ou conservateur, doit faire un effort afin d'enrayer cette corruption qui s'est répandue au point d'alarmer tous les électeurs intelligents et honnêtes du pays.

Tous, sans esprit de parti, doivent se donner la main et prendre des moyens efficaces afin de faire disparaître ce monstre géant qui menace nos libertés et d'écraser cette peuve qui menace de paralyser dans ses tentacules le corps électoral et de détruire l'opinion honnête qui est la base d'un parlement libre. Le ministre du Commerce, avec un œil de prophète que je ne lui connaissais pas, a démontré ce qu'un gouvernement pouvait faire avec les moyens nécessaires à sa disposition. Il a démontré comment le gouvernement peut paralyser complètement l'action libre et indépendante de l'opposition, en se servant des puissants moyens qu'il a en mains, et en mettant en contact les influences corruptrices et les influences corrompues.

Si jamais dans l'histoire du pays, il y eut un temps où un homme doit être libre d'exprimer ses sentiments et chercher à détruire ce système de corruption organisée, c'est bien maintenant.

L'acte du cens électoral a été adopté—je me demande si j'ai bien droit d'aborder ce sujet. Quel en est le résultat ? C'est que tous les jours le public apprend que les autorités locales font de honteux efforts pour empêcher une bonne préparation des listes. Les honorables membres de la droite n'ont été satisfaits que lorsqu'ils ont pu s'en rapporter pour l'élection des membres de cette Chambre à des lois qu'ils ne peuvent ni amender ni discuter. Ils s'en remettent aux législatures provinciales, qui sont au pouvoir de leurs amis et partisans, pensant qu'ils peuvent ainsi étouffer l'expression libre et indépendante de la volonté populaire, en ayant recours à la fraude pour préparer les listes,—listes qui peuvent servir aujourd'hui pour les élections provinciales, mais qui peuvent servir demain pour l'élection des membres de cette Chambre.

Je ne désire pas parler plus longtemps. En terminant je dirai que je suis heureux de voir que le premier ministre, devant l'indignation publique que ces gigantesques fraudes ont soulevée, n'a pu s'opposer à cette motion, mais qu'il est forcé d'accorder immédiatement une enquête qui démontrera que la machine a escamoté le verdict des électeurs de Brockville et de Huron-ouest.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Cette Chambre, en différentes occasions, a été témoin de curieux spectacles. Moi-même, dans mes trente-six ans d'expérience parlementaire, j'ai vu bien des choses extraordinaires : mais jamais je n'aurais espéré vivre assez vieux pour voir l'honorable député du Cap-Breton (sir Charles Tupper) se lever dans cette enceinte et dénoncer la corruption. Je ne me rappelle pas exactement dans quelles circonstances, mais je suppose que c'est dans une occasion comme celle-ci, que Carlyle a dit que le spectacle dont il était témoin pouvait faire pleurer les anges et les ânes.

L'honorable député m'attribue un pouvoir prophétique, mais il a mal interprété mes paroles. Je n'étudiais pas l'avenir, mais je regardais le passé, je voyais les actes de l'honorable député et de ses collègues, les faits de corruption exposés au grand jour et révélés au peuple canadien en 1873, dans des circonstances qui sont assez familières à tous ceux qui étudient notre histoire. J'avais en mémoire cette longue suite de scandales dont nous avons été témoins. Je ne sais si c'est en 1891 ou 1892, que la Chambre a su comment un collègue de l'honorable préopinant a dépensé $250,000 pour corrompre 15 à 20 districts électoraux de la province de Québec. Nous avons connu les dates, et nous avons su le chiffre des sommes ainsi dépensées.

Il est inutile de me lancer dans des récriminations, car en abordant ce chapitre, je pourrais parler jusqu'à demain matin. Je consens à comparer nos actes à ceux des honorables membres de la gauche ; nous sommes prêts en tout temps à rencontrer nos adversaires sur ce terrain.

Au sujet de cette motion, je ferai observer que si les élections de Brockville et de Huron-ouest ont été remportées par des moyens illégitimes, les honorables membres de la gauche ou leurs partisans pouvaient parfaitement s'adresser aux tribunaux. Ils ne l'ont pas fait pour des raisons qu'ils connaissent mieux que moi. C'est peut-être parce que notre loi électorale permet les contre-pétitions et que ces messieurs savaient qu'ils sont souvent allés devant les tribunaux pour avoir de la laine et qu'ils sont revenus tondus.

Dans le cas actuel, que fait le parti libéral ? Essaie-t-il dévlter l'enquête, de remettre la chose à plus tard ou de faire des objections ? Je ne crois pas que la conduite de l'honorable député d'Halifax (M. Borden) soit, sous tous rapports, conforme au caractère de juge qu'il doit revêtir en sa qualité de membre du comité des privilèges et élections, qui doit prononcer sur la question qui lui est soumise.

Je crois qu'il aurait été préférable pour lui d'exposer tout simplement la cause, et le demander qu'elle fût renvoyée sur son mérite au comité des privilèges et élections, ce qui ne lui aurait pas été refusé. J'approuve entièrement la doctrine qui veut que quand bien même vous ne jugeriez pas à propos de vous adresser aux tribunaux, cette Chambre possède sur ses employés une juridiction dont elle ne doit pas se déposséder. Le gouvernement est prêt à faire une enquête. Que les honorables membres de la gauche, soit dans les affaires du Yukon soit dans toute autre affaire, osent formuler

leurs accusations, qu'ils cessent de se cacher derrière des accusations non précises derrière des lettres dont ils refusent de faire connaître les auteurs ; qu'ils cessent de chercher des faux-fuyants et de formuler des accusations qu'ils sont incapables de prouver, qui ont été reconnues comme fausses, si je ne me trompe pas, même dans cette Chambre ; qu'ils prennent la responsabilité de leurs paroles comme vous l'avez fait, M. l'Orateur, dans une certaine circonstance, comme mon ami, le juge Lister, l'a fait dans une autre circonstance ainsi que plusieurs autres députés de la droite, alors qu'ils étaient dans l'opposition ; qu'ils prennent la responsabilité de leurs paroles, qu'ils disent ce qu'ils sont capables de prouver, et ils obtiendront un comité d'enquête qui sera revêtu de tous les pouvoirs nécessaires pour assigner leurs témoins et leur permettre de faire leur preuve.

M. CASEY (Elgin-ouest) : Il ne conviendrait pas de ma part de vouloir suivre le mauvais précédent établi par l'honorable député d'Halifax (M. Borden) et l'honorable chef de la gauche (sir Charles Tupper) en me permettant de juger d'avance la cause de Brockville ou de Huron-ouest. Je ne dirai donc pas quels sont les innocents ou les coupables dans cette affaire. Mais j'ai quelques remarques à faire sur l'attitude prise par le chef de la gauche et quelques autres députés, relativement au comté que j'ai l'honneur de représenter et dont le nom a été mentionné au cours de ce débat.

Comme mon honorable ami, le respectable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), je ne m'attendais pas à voir ce que j'ai vu aujourd'hui. Le chef de la gauche a parlé de prostitution et d'actes honteux qui auraient été commis par certains hommes politiques de ce pays et dont tout le peuple s'entretient. Il y a des années et des années que des choses comme celles-là ont lieu dans notre pays. Si l'on peut prouver au moyen d'une enquête judiciaire ou autrement que notre parti renferme dans ses rangs des hommes de ce calibre, nous mériterons ces accusations, mais il ne convient certainement pas à l'honorable député (sir Charles Tupper) ou à ses partisans de faire autant de tapage à ce sujet. Si l'on a prostitué la politique, que ce ne soit pas les nouveaux convertis qui viennent prêcher la vertu aux autres.

M. SUTHERLAND : Il n'est pas prouvé qu'il se soit converti.

M. CASEY : Oui, mais il prétend s'être converti. Il est évident que l'honorable chef de la gauche s'est trompé cette fois-là. Il avait l'espoir que cette motion serait refusée, et il se proposait de dénoncer dans les termes les plus sévères la conduite du gouvernement qui refusait d'accorder une enquête de cette nature. Cependant, quand il s'est aperçu que le gouvernement ne craignait pas de faire déposer ces documents sur le bureau de la Chambre et d'ordonner une enquête à ce sujet, il s'aperçut qu'il perdait là une excellente occasion de critiquer la conduite du cabinet.

Comme je l'ai dit, il a fait feu et flamme dans cette Chambre, et il s'est conduit de manière à nous prouver qu'il possédait encore malgré son âge une force de résistance considérable, mais je laisse aux honorables députés de cette Chambre le soin de décider si de telles extravagances ne doivent pas être de nature à nuire à ses facultés mentales.

Jamais discours plus ridicule que celui de l'honorable député n'a été prononcé dans cette Chambre ou inséré dans les "Débats". Il a été surpris de voir les honorables députés de la droite rire du discours qu'il a prononcé. Il est allé jusqu'à fouiller dans l'histoire pour nous dire que Néron riait durant l'incendie de Rome. Nous avions toujours compris que Néron était occupé à jouer du violon pendant que l'incendie dévorait cette ville. Nos rires n'étaient pas dus à cette prétendue conflagration que l'on prétend exercer ses ravages dans le comté, mais ils venaient du cœur et nous nous réjouissions du spectacle amusant qu'offrait l'honorable député qui s'adresait à ce moment à la Chambre. Un tel spectacle était de nature à amener un sourire sur les lèvres les plus sérieuses.

Il est possible que je m'éloigne quelque peu du sujet qui nous occupe en disant quelques mots relativement à l'élection d'Elgin-ouest, mais tout ce que je pourrai dire ne devra certainement pas dépasser les limites des discours qui ont été prononcés jusqu'ici. Cette question a fait le sujet d'un grand nombre de discours, d'articles de journaux, ou autres choses du même genre. Nous avons nous aussi pris notre bonne part de ce plaisir lorsque nous siégions à la gauche de l'Orateur, et nous n'avons pas d'objection à ce que l'on mêle un peu de bonne humeur dans la critique honnête de ces questions. Mais le peuple d'Elgin-ouest et le parti libéral de la province de l'Ontario en général n'ont pas l'intention de laisser sans réponse les accusations de corruption qui ont été formulées contre eux. Quelle est l'accusation, ou, si vous le préférez, la confession qui a été faite dans le cas actuel ? On prétend qu'un certain nombre d'étrangers se sont rendus dans le comté d'Elgin-ouest durant la dernière élection provinciale, et y ont dirigé une campagne complètement distincte de celle du candidat sur les rangs, et qu'ils ont conduit cette campagne de telle façon, que lorsque l'honorable député d'Elgin-ouest s'est aperçu de ce qui avait eu lieu pour ainsi dire en son nom, il s'est honnêtement décidé——

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. CASEY : Il s'est honnêtement décidé à dire qu'aussitôt que ces faits ont été por-

tôt à sa connaissance, il a cru qu'il était de son devoir de renoncer à tous les droits qu'il pouvait avoir à cette position, et à aider autant que possible à faire annuler cette élection afin de nous permettre de connaître la libre volonté des électeurs de ce comté. J'ai eu l'honneur d'appuyer la candidature de M. McNish dans cette élection, et je dois déclarer que je suis doublement honoré d'en avoir agi ainsi, par suite de la conduite généreuse dont il a fait preuve dans cette circonstance, et je devrai certainement lui accorder de nouveau mon appui dans la prochaine élection.

Je n'ai pas besoin d'être prophète pour dire que dans toute élection tenue honnêtement dans n'importe quel comté, M. McNish recevra la récompense de son honnêteté en étant élu par une forte majorité. Il est inutile pour nous de défendre M. McNish sous ce rapport, parce que la seule accusation que l'on a formulée contre lui, consistait à dire qu'il avait eu quelque chose à faire avec la nomination irrégulière de certains présidents du scrutin. Les explications qu'il a données sur sa conduite en cette affaire ont été reconnues comme étant satisfaisantes par toutes les parties, et il a réussi à réduire à néant les accusations formulées contre lui par ses adversaires dans le comté. Quant à ce qui concerne la population d'Elgin-ouest, il existe deux versions différentes de l'affaire. La première c'est que la corruption comme savent l'exercer les Tupper, la corruption la plus effrénée n'a cessé de régner dans tout le comté, et que l'argent public provenant du fonds des reptiles a fait son œuvre.

L'honorable député devait avoir présent à l'esprit le scandale du Pacifique lorsqu'il a dit que cet argent avait servi à corrompre le peuple. Voilà donc une des versions de l'affaire, que les électeurs ont été corrompus, ou qu'ils étaient susceptibles de l'être. Mais on a aussi prétendu—et c'est cette prétention qui a été établie devant les tribunaux—que ces étrangers s'apercevant que les électeurs de ce comté ne pouvaient être achetés, se mirent à l'œuvre afin de trouver un certain nombre d'experts capables de manipuler les bulletins de vote. Ces deux histoires se valent. Si un certain nombre d'experts ont été introduits dans le comté par des personnes irresponsables, qui étaient inconnues des organisateurs de l'élection, et qui n'avaient aucune autorisation du candidat, si ces hommes ont manipulé les bulletins de vote, qu'une enquête ait lieu à ce sujet et que les coupables soient punis, que ce soit Preston ou d'autres cela ne me fait pas de différence—le peuple de ce comté veut que ceux qui étaient à la tête de ces actes frauduleux soient punis.

Mais vouloir prétendre que les électeurs d'Elgin-ouest ont été corrompus ou étaient susceptibles de l'être dans cette élection, c'est avancer une chose qui ne repose sur aucun fait, et qui n'a pas été établi par la preuve faite devant les tribunaux.

M. CASEY.

On semble vouloir attacher une grande importance au fait que M. Preston est maintenant un fonctionnaire à l'emploi du gouvernement en Europe. Je ne crois pas que l'on puisse reprocher à un ministre fédéral, à qui un partisan dévoué est recommandé comme étant une personne digne de remplir une position publique, d'avoir nommé cet homme à une fonction lorsqu'il ignore tout ce que nous connaissons aujourd'hui. Je suis bien persuadé que la conduite future de l'honorable ministre à l'égard de M. Preston va dépendre de l'opinion qu'il va se former sur la question de savoir s'il est, ou non, coupable des acusations formulées contre lui. Je n'ai pas l'intention d'accuser M. Preston, ou toute autre personne, avant de savoir à quoi m'en tenir sur les faits concernant cette affaire.

Tout ce que j'ai à dire d'après mon expérience personnelle du comté d'Elgin-ouest, lors de l'élection provinciale, où je suis demeuré durant quelques semaines, c'est que si M. Preston et ses acolytes n'avaient pas été là, M. McNish aurait été également élu, et cela probablement par une majorité aussi considérable, car la présence d'une organisation de cette nature soupçonnée à tort ou à raison d'être corrompue a fait plus de mal que de bien au candidat à cette élection. Le chef de la gauche a poussé les hauts cris, il s'est servi d'expressions qui lui sont propres pour qualifier cette organisation.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. CASEY : Un honorable député me rappelle au règlement, mais je lui ferai remarquer que cette phrase est maintenant consacrée par un long usage dans cette Chambre. Il est admis que l'on se sert depuis longtemps dans cette Chambre des qualificatifs "tupperisme" et "tupperesque," et cela pour désigner certain langage ou certaines déclarations qui se font dans cette Chambre. J'ai dit que l'honorable député s'était servi d'un tel langage pour qualifier cette organisation, qui, d'après lui, était une invention du parti libéral qu'il condamnait.

S'il existe une organisation comme celle-là, et si on peut lui appliquer le sens que les honorables membres de la gauche veulent bien lui donner, c'est-à-dire une machine destinée à corrompre les électeurs, où a été breveté le modèle de cette machine ? Les experts qui ont opéré à London, au Manitoba et à d'autres endroits que je pourrais nommer existaient bien avant qu'il fût question d'une organisation comme celle-là dans les rangs du parti libéral. Si ce dernier parti a à son service un instrument de corruption électorale aussi perfectionné, où l'a-t-il pris ? Je ne veux pas prétendre que mon parti peut trouver une excuse à cette conduite en disant qu'il n'a fait que suivre l'exemple donné par les conservateurs ; je dis seulement que les inventeurs, que ceux qui ont fait breveté cette machine, n'ont pas le droit de nous jeter la première pierre.

Le plus qu'ils pourraient faire serait de s'adresser aux tribunaux pour faire décider qu'ils ont le droit de percevoir un droit régalien pour l'usage de cette machine. Si l'honorable chef de la gauche se croit justifiable de s'adresser aux tribunaux pour faire valoir ses droits à ce sujet, je ne crois pas que personne lui conteste ses titres à cette invention.

M. SPROULE (Grey-est) : Je désire féliciter le chef du gouvernement de son honnêteté, sa franchise, et sa conduite patriotique, lorsqu'il dit que la pureté dans les élections doit être obtenue à tout prix. C'est un signe favorable, qu'au moins une personne se lève parmi les membres du parti pour déclarer qu'il est de la plus grande importance et de l'intérêt du pays que les élections se fassent honnêtement. Je félicite encore une fois le chef de la droite et ses amis d'avoir compris qu'il était pour eux de la plus grande importance d'accepter cette résolution.

J'ai été quelque peu surpris de voir que le premier ministre se soit plaint de ce que l'honorable député d'Halifax (M. Borden) ait pu croire que cette motion ne serait pas adoptée. Pourquoi a-t-il prétendu que cette résolution ne serait pas adoptée ? Parce que toutes les motions qui ont été soumises à la Chambre durant la présente session, et durant les sessions précédentes, ayant pour but de mettre au jour certains renseignements que nous croyions nécessaire de connaître dans les intérêts du pays et pour obtenir une administration plus honnête des affaires publiques, ont toujours été rejetées.

Hier soir, nous avons entendu un honorable membre de la droite s'écrier : Avec une majorité de cinquante-cinq voix nous sommes capables de faire adopter par la Chambre la motion qu'il nous plaira de soumettre, et cela malgré l'opposition. Nous avons donc raison de croire que cette motion serait rejetée, et cela en particulier si nous tenons compte du fait qu'il y a quelques jours à peine l'un des plus formidables réquisitoires que j'aie jamais entendu formuler dans cette Chambre contre un ministre de la Couronne n'en a pas moins été rejeté, bien que ces accusations fussent formulées par un homme distingué, possédant une longue expérience parlementaire, dont l'intégrité est reconnue et qui a été durant un certain temps un ministre distingué de la Couronne. Après avoir vu un parti rejeter des accusations aussi directes que celles-ci, je dis que nous étions justifiables de croire que la présente motion aurait le même sort.

L'honorable ministre du Commerce veut maintenant prétendre que le gouvernement a lui-même demandé ces enquêtes. Pourquoi n'en ont-ils pas agi ainsi dans le cas du scandale du Yukon ? Un jour, le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) a demandé une enquête, mais lorsque cette dernière a été proposée, il s'est retranché derrière sa majorité servile et il lui a demandé de rejeter cette proposition. Ils sont pleins de bravoure lorsque le danger est loin, mais lorsque ce dernier est évident, ils se retranchent derrière leur majorité, et empêchent toute enquête pouvant mettre au jour des faits dommageables. L'honorable député a ensuite fait allusion à certains actes de corruption qui auraient été commis dans le passé. L'honorable ministre du Commerce nous avait déjà dit tout ce que pouvait faire un parti au pouvoir, ayant à sa disposition des montants d'argent considérables et du patronage à distribuer, et appuyé de plus par une forte majorité ; or, quelques années à peine après cette prédiction le ministre du Commerce était en position d'accomplir ce qu'il avait prédit. Il a réussi, dis-je, à accomplir tout cela en créant avec le secours de ses amis cette organisation dont le travail a été si efficace dans l'intérêt de ce parti, et dont nous avons beaucoup entendu parler dans les différents districts du Canada. Il est tout à fait convenable que l'honorable député d'Elgin-ouest (M. Casey) vienne au secours de ses amis dans la circonstance actuelle, parce que l'endroit où cette organisation à pu faire son travail le plus efficace, et où le représentant du parti, que je considère comme étant un homme ayant des convictions honnêtes, a été obligé de signer un document dans lequel il reconnaissait la honte de son parti, est bien le comté que représente l'honorable député.

L'honorable député d'Elgin-ouest nous dit qu'il était dans ce comté et qu'il a pris part à l'élection. Je n'ai aucun doute sur ce point ; je n'ai pas le moindre doute qu'il a fait cause commune dans cette circonstance, avec Sim. Hewitt, avec D. F. Macdonald, de Parry-Sound, lequel est au service du parti depuis dix-sept ou dix-huit ans à ma connaissance personnelle et prend part à toutes les élections partielles dans les différentes parties du pays ; avec le capitaine Sullivan et autres.

Ayant pris part à cette élection avec ces personnes, et étant le représentant de ce comté dans la Chambre fédérale, est-il possible de croire que l'honorable député n'avait pas eu connaissance de ce qui a eu lieu dans ce comté ? Il est impossible de croire qu'ayant lui-même pris part à cette élection, il n'ait pas su que les membres de cette organisation, qui avaient fait un travail aussi effectif dans les élections partielles depuis un certain nombre d'années dans les intérêts du parti libéral, étaient dans le comté pour y accomplir leur œuvre néfaste, comme ils l'avaient fait dans d'autres comtés.

A la tête de cette organisation se trouvait M. W. T. R. Preston, qui a été l'organisateur en chef du parti, durant un si grand nombre d'années, et qu'ils ont jugé à propos d'éloigner du pays à un moment où sa présence était la plus nécessaire pour faire connaître certains renseignements qui tout en n'étant pas de nature à faire honneur au gouvernement auraient été cependant de la

plus grande utilité pour le pays et pour les tribunaux. Nous pouvions rencontrer dans le comté tous les membres de cette organisation. J'ai vu Mungovan à Brockville, il n'y a pas encore bien longtemps. Nous savons que le ministre des Douanes (M. Paterson) a déclaré, l'autre soir, qu'il ne connaissait pas Sim. Hewitt, de Brantford.

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : Je ne l'ai pas dit.

M. SPROULE : J'ai cru qu'il s'agissait de Hewitt. J'ai compris que l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) avait dit que l'honorable ministre avait déclaré ne pas connaître un homme élevé dans sa propre ville.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est la première fois que j'entends parler de la chose, dans tous les cas je ne crois pas y avoir donné de réponse. Je n'ai rien dit de tel. Naturellement, je connais Hewitt. J'ai déclaré le connaître, mais j'ai ajouté que je ne l'avais pas vu à Ottawa et que j'ignorais qu'il fût venu ici.

M. SPROULE : J'avais compris que l'honorable député avait dit qu'il ne connaissait pas cet homme, mais s'il admet le connaître, il rend sa position encore plus mauvaise parce que cet homme vient de Brantford, où il a été dressé à bonne école. Il était dans Grey-nord lorsque l'honorable ministre (M. Paterson) était candidat dans ce comté, et aussi lorsque le directeur général des Postes (M. Mulock) était là.

Le MINISTRE DES DOUANES : Vous étiez vous-même dans le comté à cette époque.

M. SPROULE : Hewitt admet qu'il a pris part à la lutte dans ce comté avec ces honorables députés, et il se vante du travail effectif qu'il y a fait pour eux. Le travail qu'il a fait était à leur connaissance ; cela n'a pas empêché l'honorable ministre d'essayer à faire croire à la Chambre, il y a quelque temps, qu'il n'avait pas eu connaissance de ce qui s'était fait lors de cette élection. L'honorable député d'Elgin-ouest prétend qu'il est impossible que ces mêmes hommes se soient trouvés dans Elgin-ouest et dans Ontario-sud et qu'ils y aient commis des actes de corruption.

Nous avons la preuve que les deux affaires ont marché de pair. Voyez, par exemple, ce qui s'est passé dans Ontario-sud où les votes étaient payés de deux à cinq piastres, et ce nommé Hewitt était au nombre de ceux qui sont venus dans Elgin-ouest pour aider à l'exécution de l'organisation. Il était dans Ontario-sud, dans Elgin-ouest, dans Huron-ouest, ainsi que dans tous ces comtés, et cependant l'honorable ministre ne le connaissait pas. L'honorable député prétend qu'il n'est pas raisonnable de croire que ce système fonctionnait à deux endroits en même temps. La preuve faite jusqu'ici nous prouve le contraire. Il est maintenant hors de tout doute que cette organisation a été mise en vigueur dans tous ces comtés pour le plus grand bénéfice du parti libéral.

L'honorable député d'Elgin-ouest nous dit que si une telle organisation existe elle doit être bien connue des membres de l'opposition dans Ontario-sud, et qu'ils y aient commis des actes de corruption. Je suis surpris de voir qu'il ait osé parler de la circonscription de London, après les scandales dont ce comté a été le théâtre de la part des amis de l'honorable député. L'honorable député d'Elgin-ouest a parlé comme si une telle organisation n'existait pas. Nous avons vu l'inventeur et l'organisateur de ce système, M. Preston, télégraphier à M. McNish, une fois qu'il eut réussi à le faire élire.

Félicitez les organisateurs pour moi.

Cela indique bien les services rendus au parti par cette organisation lorsque l'on voit les membres de ce même parti obligé de reconnaître ce que cette organisation a fait pour eux dans une telle circonstance. Il aurait pu envoyer le même télégramme à M. Dryden dans Ontario-sud, à Huron-ouest, à Grey-nord et dans un grand nombre d'autres comtés. Il aurait pu également envoyer ce télégramme au ministre des Douanes, qui a représenté Grey-nord durant plusieurs années dans cette Chambre. Lorsque nous prenons la peine de faire une enquête sur cette élection que découvrons-nous ? Nous avons actuellement en notre possession près de deux cents affidavit signés par des hommes qui ont reçu de l'argent lors de cette élection, afin de voter en faveur de l'honorable député qui siège aujourd'hui dans cette Chambre et ce travail a également été fait par les mêmes hommes qui ont organisé les élections du parti dans d'autres comtés.

Le capitaine Sullivan et Sim. Hewitt étaient là. Hewitt déclare qu'il était dans le comté et qu'il a parlé au directeur général des Postes et au ministre des Douanes. Il leur a dit quel travail effectif il avait fait là, que lorsqu'il rencontrait un orangiste, il était orangiste et que lorsqu'il rencontrait un catholique, il était catholique ; en un mot, il a su se plier aux circonstances et agir de manière à influencer l'opinion publique dans les intérêts du grand parti libéral.

Je dis à la honte de l'honorable ministre des Douanes et de son parti que depuis qu'il représente ce comté, nous avons en notre possession environ deux cents affidavit signés par des hommes qui ont reçu de l'argent à cette époque.

Le MINISTRE DES DOUANES : Prétendez-vous qu'il m'a dit ce que vous venez de répéter ?

M. SPROULE : J'ai déclaré que c'était là ce qu'il avait dit.

Le MINISTRE DES DOUANES : Prétendez-vous qu'il m'a dit la chose ?

M. SPROULE : J'ai déclaré bien clairement qu'il avait dit à d'autres, qu'il avait

eu une conversation avec l'honorable ministre et lui avait dit ce qu'il avait été capable de faire pour lui relativement à ces hommes. Voilà ce que j'ai dit.

Le MINISTRE DES DOUANES : Vous ne déclarez pas qu'il m'a dit la chose.

M. SPROULE : Je dis qu'il a fait ses déclarations à d'autres personnes qui nous les ont transmises. Voilà la source de mes renseignements. J'ai raison d'avoir confiance dans les personnes qui me les ont fournis, et je ne serais pas surpris de constater que l'honorable ministre sait parfaitement à quoi s'en tenir à ce sujet. L'honorable ministre et le directeur général des Postes étaient avec lui dans ce comté lors de cette élection.

Il est consolant de penser que même à cette heure tardive, le parti libéral convient qu'il faut réprimer la corruption électorale. L'autre soir, le ministre de l'Intérieur déclarait que jamais le parti libéral n'avait compromis la bonne renommée du Canada.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : L'honorable député revient sur un débat passé.

M. SPROULE : Je cite une parole prononcée par un ministre dans cette Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : A l'ordre !

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je ferai observer à l'honorable député (M. Sproule) qu'il enfreint le règlement en revenant sur un débat antérieur.

Sir CHARLES TUPPER : Me permettra-t-on de m'informer si un député a droit de faire breveter une expression, que personne ne puisse employer ? Parce qu'un député s'est servi d'une expression quelconque, cela n'empêche pas un autre député de l'employer.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député (M. Sproule) affirme que le ministre de l'Intérieur, au cours d'un débat, l'autre jour, a employé certaines expressions, puis il se met en frais d'étayer son argumentation sur cette expression. L'honorable député n'a pas le droit de baser son argumentation sur ce qui a été dit dans un débat antérieur.

M. SPROULE : C'est parfait, tout le monde ici sait ce que le ministre de l'Intérieur a déclaré l'autre jour. Je le demande au premier ministre : en présence du scandale de la Baie des Chaleurs, en présence des faits et gestes de Pacaud et de la bande de Mercier, qui ont corrompu la province de Québec, tant qu'à la fin, le lieutenant-gouverneur a dû les chasser du pouvoir ; en présence des révélations d'Elgin-ouest et d'Ontario-sud, et de ce qui se passe aujoud'hui au Manitoba, le premier ministre peut-il, la main sur la conscience, affirmer que le parti libéral n'a jamais compromis la bonne renommée du Canada ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député n'a pas le droit de revenir sur une allégation faite au cours d'un débat antérieur, et de discuter cette affirmation.

M. SPROULE : Lorsque le parti libéral cherche à faire croire au pays qu'il est l'emblème de la pureté, j'ai bien le droit de relever cette erreur en m'appuyant sur les multiples preuves à ma portée ; et j'ai parfaitement droit de me faire ici l'écho du sentiment de joie qu'éprouve le pays en apprenant que le parti libéral comprend enfin la nécessité de condamner ces manœuvres frauduleuses et entachées de corruption. J'ai bien le droit, ce me semble, de féliciter le chef du cabinet et ses amis, de ce que, après avoir si longtemps fermé les yeux sur cette corruption, sur ces manœuvres frauduleuses, ils comprennent enfin, bien que sur le tard, qu'il y va de l'intérêt du pays et de la dignité du parti libéral, de faire enquête sur ces faits. Voilà nombre d'années que les révélations relatives aux actes de corruption pratiqués par les comploteurs libéraux choquent le sentiment moral du public, et toutes les honnêtes gens, conservateurs comme libéraux, désirent qu'on y mette un terme. Voilà des années, je l'affirme devant la Chambre et devant le pays, que cette bande de corrupteurs et de machinateurs politiques, exercent leur métier dans l'intérêt du parti libéral. Je rappellerai à la Chambre ce que faisait, il y a quelques années, au cours de l'élection d'Algoma, ce même M. Macdonald qui est venu récemment au secours de la bande de comploteurs à Elgin-ouest. Il se rend dans le comté d'Algoma, réunit les sauvages dans une maison, les conduit aux bureaux de votation pour y déposer leurs bulletins ; puis ils les reconduit à la même maison, les dépouille de leurs vêtements qu'il fait revêtir aux sauvagesses, puis conduit ces dernières au bureau de votation, pour y déposer aussi leurs bulletins.

Voilà ce qui s'est passé, et Macdonald, à sa propre honte, avoua la chose ; que dis-je ? il s'en glorifia, comme d'un bon coup et parce que, paraît-il, il avait réussi par là à faire élire le candidat libéral. Je rencontrai de nouveau cet individu aux îles Manitoulines, lorsque j'y pris part aux élections de 1882. Partout cette organisation était à l'œuvre : partout se rencontrait la même bande, travaillant à faire élire les candidats libéraux. Nous avons vu cette bande à l'œuvre et dans Algoma-est et ouest et dans le district de Parry-Sound. Au cours de l'élection de Grey-nord, nous avons rencontré les mêmes gens à l'œuvre, compères et compagnons du directeur général des Postes (M. Mulock) et du ministre des Douanes (M. Paterson. Là encore, la même bande de comploteurs poursuivait son œuvre néfaste, réussissait à faire élire le candidat libéral. J'ai pris part à l'élection de

Grey-nord, et jamais je n'ai vu de saturnales comparables à la débauche électorale qui s'y est déroulée.

Mais, me dira-t-on, pourquoi n'avez-vous pas dénoncé la chose et demandé aux tribunaux l'invalidation de l'élection ? Ce qui nous en a empêchés, c'est qu'on a troqué la contestation ; et sans cela, nous aurions mis au jour des manœuvres électorales qui auraient couvert d'une honte éternelle les députés de la droite. A l'issue de l'élection de Grey-nord, nous rencontrons la même bande à Wellington-nord ; le capitaine Sullivan, Sim. Hewitt, D. F. Macdonald, W. T. R. Preston, celui-ci, l'organisateur et le manipulateur de l'engin électoral. Puis, ils essayèrent d'élire un ministre à Ontario-sud, et réussirent ; après quoi, nous les retrouvons à l'œuvre à Elgin-ouest, puis le lendemain de l'élection on lisait dans le "Globe," de Toronto : "Voilà la sincère expression de l'opinion publique par le peuple aux bureaux de votation ; voilà la justification de l'existence du gouvernement Hardy." Et c'est ainsi, M. l'Orateur, que l'organe du parti libéral préconisait les manœuvres électorales et l'œuvre de cette sinistre organisation. Ils réussirent à élire un ministre à Ontario-sud, mais son mandat fut invalidé et il dit que la corruption s'était pratiquée à son insu. Heureuse ignorance, apanage de tous ceux qui doivent leur élection à la bande de comploteurs ! M. McNish aussi était innocent ; mais il a octroyé un brevet de moralité au président du scrutin et à ceux qui avaient été soudoyés pour corrompre les électeurs du comté, et il dit aux présidents d'élection que c'était les instruments qu'il fallait pour mener l'œuvre à bonne fin. Ah ! oui, de dignes instruments, en vérité, pour accomplir l'œuvre sinistre qui lui était confiée : la falsification des bulletins, la substitution de personnes, et autres crimes connus aux organisateurs du parti libéral. La bande de comploteurs a également machiné ses intrigues à Perth-sud et à Brockville. Et là, ils ont poussé leurs machinations à un tel point que M. Manhart, le président d'élection, auquel quelques-uns des conspirateurs avaient fait des propositions, leur répondit : "Non, j'ai été honnête jusqu'aujourd'hui, et je désire que l'élection se fasse loyalement."

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : C'est un véritable grit.

M. SPROULE : Oui, un honnête grit s'est rencontré là, et du reste, il s'en trouve un grand nombre dans le pays ; mais par malheur, c'est l'élément corrompu qui prédomine dans le parti libéral. Il y a, au Canada, nombre de bons libéraux qui veulent une franche et sincère expression de la volonté populaire, mais, malheureusement, je le répète, l'élément corrompu est tellement puissant au sein du parti que la corruption coule à pleins bords. Ce président d'élection, à Brockville, refusa donc de se prêter aux machinations de la bande de conspirateurs et leur dit de confier à d'autres leur sale besogne ; puis il démissionna et il leur fallut choisir un instrument plus docile. Au cours de cette élection, l'on trouvait des bulletins épars sur le sol dans les rues de la ville. Qui a fourni ces bulletins ? On croit que c'est le "Recorder," de Belleville ; et à mon avis, la chose n'est guère douteuse.

Quoi qu'il en soit, ce qui s'est passé à Elgin-ouest s'est répété à Brockville relativement à ces bulletins, et l'on s'en est servi pour établir l'identité des électeurs qui votaient en faveur du candidat libéral. M. McNish convint de la vérité de ce fait regrettable que des libéraux fort en vue ont donné asile chez eux aux conspirateurs, pendant qu'ils distribuaient de l'argent pour corrompre les électeurs. J'ai pris part à cette élection et c'est un fait de notoriété publique que ces corrupteurs publics ont passé des semaines dans le comté, occupés à leur œuvre sinistre ; et c'est sous l'empire de cette œuvre sinistre que le député de Brockville détient son mandat dans cette Chambre ! Et l'on vient nous dire que cette élection est un soufflet administré au député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper), et la réponse des honnêtes électeurs de Brockville à son réquisitoire ! Eh ! comment l'a-t-on obtenue, cette réponse ? Par les moyens les plus malhonnêtes qu'il soit possible à un parti d'employer. La même chose s'est répétée à Brant-sud, m'assure-t-on ; la bande de conspirateurs était là. Simeon Hewitt s'y trouvait sans doute, lui, l'habile disciple de ce grand professeur, le député de Grey-nord (M. Paterson) dont il a si longtemps suivi les leçons. La bande de corrupteurs était donc là, faisant son œuvre et avec succès sans doute.

Quels sont les individus impliqués dans ces scandales ? C'est le même groupe d'individus. Ce sont des fonctionnaires du gouvernement local qui, de concert avec les employés du gouvernement fédéral, font fonctionner la machine électorale, pour le compte des libéraux. W. T. R. Preston, l'organisateur du parti, touche ses $2,000 à $3,000 d'appointements annuels, à titre d'agent d'immigration en Angleterre. Du moment que l'on veut assigner ces gens à comparaître devant les tribunaux ils sont introuvables. Le parti les envoie en dehors du pays. Pourquoi a-t-on donné une mission à Preston, en dehors du Canada ? Il y en a qui sont assez peu charitables que de penser que le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) a envoyé Preston hors du pays, afin de l'empêcher de rendre témoignage au cours des poursuites intentées pour l'invalidation de l'élection en question. D'autres se trouvent dans le pays inculte à l'ouest d'Algoma et ils sont introuvables. Le capitaine Sullivan est là, et l'on a beau émettre un mandat de perquisition et lancer toute une meute de constables à ses trousses, au cours d'une contestation d'élection, il est impossible de le trouver. Simeon Hewitt, D. F. Macdonald sont dans le même cas ;

ils s'esquivent après avoir accompli leur œuvre sinistre. Ce sont tous des employés du gouvernement local et de l'administration fédérale.

Le député d'Egin-ouest (M. Casey) me demande pourquoi je me sers du terme "machine." Je lui citerai les paroles d'un de ses propres amis : "c'est parce que nous avons battu avec tant de succès nos adversaires." Cette "machine" n'est pas d'invention moderne. Bien qu'elle ne soit pas brevetée et qu'il ne s'en trouve pas de modèle au ministère de l'Agriculture, elle n'en a pas moins réussi ; et il est impossible d'en inventer une pareille. Il n'y a guère de danger que l'on s'avise de porter atteinte au brevet.

On me dira peut-être que c'est aux tribunaux de décider de ces questions. Je le répète et je désire donner toute la publicité possible à ma déclaration. J'ai toujours vu d'un mauvais œil la pratique en vogue depuis quelques années et qui consiste à troquer ces contestations d'élections. Cette pratique tend à démoraliser le pays et à avilir les deux partis politiques. J'ai toujours prétendu que lorsqu'une pétition est présentée aux tribunaux, elle doit être basée sur le témoignage d'une personne qui affirme, sous la foi du serment, qu'à son avis, la corruption s'est exercée sur une large échelle dans le comté en question ; et celui qui signe cet affidavit, je suppose, n'est pas parjure, mais il a par devers lui des informations qui l'autorisent à affirmer, sinon de science certaine, du moins d'après ses auteurs, que la corruption s'est exercée en grand, comme cela est arrivé au cours de l'élection du député de Grey-nord (M. Paterson). La chose a été affirmée sous la foi du serment dans la demande d'invalidation de cette élection. En pareilles circonstances, on aurait dû pousser jusqu'au bout la contestation d'élection. S'il n'existe pas de preuve de corruption, il n'y a nullement lieu de présenter aux tribunaux une demande d'invalidation de l'élection ; au contraire, s'il existe des preuves que la corruption s'est exercée en grand, il importe de donner toute la publicité possible à la chose.

Dans les deux cas, le pays bénéficierait du résultat. Si l'élection s'est faite honnêtement, le député détiendrait le mandat auquel il aurait droit ; si l'élection est entachée de corruption, le pays verrait à quel degré d'avilissement le parti en question est descendu. Ce système en vogue depuis nombre d'années au pays et qui consiste à troquer ces contestations d'élections, est, à mes yeux, une cause d'avilissement, et il tend à démoraliser les deux partis politiques et le corps électoral tout entier. Le plus tôt nous comprendrons la gravité de la situation, le plus tôt nous mettrons fin à cette pratique, le mieux ce sera et pour le pays et pour l'honneur des deux partis.

Le parti conservateur a essayé de mettre un terme à cet abus. L'hiver dernier, à la législature locale, M. Whitney présenta un bill tendant à la répression de la corruption qui s'exerçait dans de fortes proportions, mais cette mesure fut repoussée par M. Hardy, M. G. W. Ross et leurs amis qui savent que c'est dans leur intérêt propre que fonctionne cet appareil électoral. Ils ont craint de laisser rendre une législation tendant à réprimer les sinistres manœuvres des corrupteurs. Cette loi, une majorité servile l'a repoussée, tout comme l'autre soir, ici même, la majorité a rejeté la proposition tendant à donner toute la publicité possible aux scandaleuses transactions et à la mauvaise administration du gouvernement actuel, au Yukon. Je le répète, il importe grandement d'établir une loi draconienne au sujet des élections, une législation frappant de peines sévères les violateurs de la loi ; et le plus tôt nous le ferons, le mieux ce sera pour la santé morale et politique du pays.

Quel est le vœu du pays ? Il désire la libre, honnête et impartiale expression de l'opinion publique, de la part des deux partis politiques. Cela est-il possible aujourd'hui ? En présence de cette corruption organisée, j'affirme que la chose est impossible, et si les hommes publics, avec tous ces faits sous leurs yeux, connivent à la corruption et ne s'efforcent pas de punir les coupables, l'on ne saurait blâmer le corps électoral, car les électeurs ne sont pas descendus plus bas dans l'abîme de la corruption que ne le sont les représentants du peuple eux-mêmes. On ne le saurait nier, si les membres du parlement connivent à ces actes, nous ne saurions blâmer les électeurs d'offrir leur suffrage en vente au plus offrant et dernier enchérisseur. Nous donnons un mauvais exemple au peuple, et c'est nous qui l'entraînons au mal. Le pays désire une sincère et libre expression de l'opinion publique, et il importe d'établir que cette liberté, cette franche expression d'opinion n'existe pas. J'appuie donc volontiers cette motion. Je suis bien aise de voir que le premier ministre l'ait acceptée, et l'on ne saurait trop se hâter d'apporter la preuve, dans l'intérêt même d'une honnête opinion publique. L'on ne saurait trop tôt mettre un terme à ces abus criants, et si nous réussissons dans cette tâche, ce sera une grande œuvre accomplie, ce sera un grand pas vers la solution de cet important problème : la libre et sincère expression de l'opinion publique au cours de chaque élection, soit locale soit fédérale.

La motion est adoptée.

REPRESENTATION A LA CHAMBRE DES COMMUNES

La Chambre se forme en comité, afin de délibérer sur le bill (n° 126) concernant la représentation à la Chambre des Communes.—(M. Mulock).

(En comité)

Article 1.

M. SPROULE : Si je ne me trompe, le premier ministre a dit qu'il ferait connaître à la Chambre les noms des juges et les instructions qui leur seraient données.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne suis pas en mesure de donner ces renseignements pour le moment ; je prends note, cependant, de la demande de l'honorable député.

M. SPROULE : Puisque le gouvernement stipule dans le bill que la ville de Toronto sera divisée par les juges, il devrait faire la même chose pour la ville d'Ottawa. Le même principe s'applique aussi légitimement à Hamilton et à Ottawa qu'à Toronto.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami ne saurait ignorer les motifs qui ont poussé le gouvernement à aborder le règlement de cette question à l'exclusion de l'autre.

L'objection soulevée par l'honorable député est assez plausible ; mais, comme je l'ai dit, en présentant le bill à la Chambre, il ne s'agit pas ici de faire disparaître toutes les dispostions condamnables des lois de 1882 et de 1892, nous voulons seulement réformer les abus les plus criants. Ce projet de loi n'a qu'un défaut, c'est de ne pas aller assez loin. Il aurait pu aller plus loin, mais, comprenant qu'il ne s'agissait point d'un remaniement de la carte des comtés, qui ne doit avoir lieu qu'après la confection du recensement, nous avons résolu de laisser les choses dans leur état actuel, nous contentant de faire ce qui est absolument nécessaire pour faire disparaître quelques-unes des injustices les plus saillantes. Bien qu'il n'existe pas de doute au sujet de notre juridiction, je n'hésite pas à dire qu'il nous faut en user avec beaucoup de discrétion et nous borner à ce qui est strictement nécessaire pour corriger les injustices qui existent. Tout en soutenant énergiquement que le parlement n'a pas juridiction en la matière, sauf après la confection du recensement, le chef de l'opposition a dû convenir qu'à d'autres époques, le parlement a exercé cette juridiction pour rectifier certaines erreurs de copiste relativement à la redistribution des comtés. Peu importe qu'il s'agisse d'une erreur de copiste ou d'une erreur grave ; si nous avons juridiction, cette juridiction doit s'étendre aux deux cas. L'honorable député nous a dit, il y a quelques jours, que son parti, lorsqu'il était au pouvoir, avait, à bon droit, amendé la loi de redistribution de 1892, afin de rectifier une erreur de copiste. Je prétends que nous avons tout autant le pouvoir de rectifier une faute grave qu'une légère erreur. Si nous avons le pouvoir de rectifier une erreur de copiste, il est également en notre pouvoir et il nous incombe de corriger une grave erreur. C'est tout ce que nous essayons de faire en ce moment.

S'il s'agissait de faire la redistribution des comtés exigée par la loi après chaque recensement, nous serions prêts à prendre en considération l'objection soulevée par l'honorable député, et à y faire droit. Puisque nous ne prétendons que rectifier les plus criantes injustices des lois de redistribution de 1882 et de 1892, nous ne voulons pas aller au delà de ce qui est absolument nécessaire, et par conséquent, nous laissons de côté bien des choses que nous pourrions mettre à l'étude et modifier en d'autres circonstances.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne me propose pas de revenir sur la discussion qui a eu lieu à la deuxième lecture. Je ne prends la parole que pour dire que, tout profond que soit mon respect pour l'avis exprimé par le premier ministre, je ne saurais nullement convenir que le droit de rectifier une erreur verbale ou une inexactitude, rectification absolument nécessaire pour l'application de la loi, entraîne le droit de rendre une loi de redistribution ; car, c'est bien d'une question de droit dont il s'agit, et non pas d'une question de juridiction. A mon avis, le premier ministre a poussé un peu trop loin son argumentation. Toutefois, je ne veux ni revenir sur cette question déjà débattue, ni proposer d'amendement au bill, et j'espère qu'aucun député de la gauche n'en soumettra. Le bill, à mon avis, est une violation de la constitution du pays, qui statue qu'il ne sera rendu de loi de redistribution qu'après le recensement qui a lieu à chaque période décennale. Par conséquent, je ne veux nullement intervenir ni assumer la responsabilité de proposer d'amendement quelconque. Toutefois, si j'étais disposé à le faire, je ne proposerais pas de créer à Ottawa deux collèges électoraux, ni de diviser la ville et le comté d'Halifax en deux circonscriptions électorales. Il y a un inconvénient palpable à faire de deux villes comme Ottawa et Halifax, une unité pour élire deux députés. A Ottawa, on le sait, et la même chose s'applique à la ville et au comté d'Halifax, la population se partage surtout en adhérents de deux cultes, et la coutume qui a prévalu jusqu'ici est que les adhérents de chaque culte présentent chacun leur candidat ; ce qui met les électeurs en lieu de faire un meilleur choix. Voilà pourquoi je ne veux pas proposer d'amendement tendant à modifier cet état de choses, car, à mon avis, il est bien plus convenable que chaque groupe présente un candidat de son culte. Cet argument s'applique avec encore plus de force à la ville d'Ottawa où la population se partage en deux nationalités et en deux cultes, et l'arrangement actuel obvie à beaucoup d'inconvénients qui surgiraient de la division de la ville en deux circonscriptions électorales.

M. SPROULE : Si je ne me trompe, le premier ministre a dit que le but de cette

législation est de réparer une injustice, et que le moyen de le faire est de rétablir les frontières des comtés, là où on les avait fait disparaître.

Or, le premier ministre a bien fait voir que ce n'est pas là son but ; car, autrement, il aurait rectifié les frontières des comtés à l'est aussi bien qu'à l'ouest de l'Ontario. Il n'aurait pas appliqué ce principe au comté de Grey, pour le violer dans le comté de Carleton ; il aurait rectifié les frontières de Lanark comme celle de Bruce. Or, si le but du premier ministre est de réparer cette injustice, pourquoi n'applique-t-il pas ce principe à toutes les parties du pays ? En outre, il stipule que Toronto sera subdivisé par les juges, mais il n'applique ce principe ni à Ottawa ni à Halifax. Il est fort possible, comme l'a fait observer le chef de l'opposition, qu'il se rencontre dans des villes comme Ottawa, Hamilton et Halifax, certaines circonstances ou conditions qui l'autorisent à s'écarter de cette règle. La chose est fort possible et je m'abstiens d'en dire davantage à ce sujet. Toutefois, à mon avis, puisqu'on applique ce principe à Toronto, on pourrait fort bien l'appliquer aux autres villes. Mais, si des circonstances exceptionnelles autorisent le premier ministre à s'écarter de cette règle, je n'ai rien à y redire. Cependant, ce que le premier ministre avance ne s'applique pas au cas signalé ; et s'il fait des efforts pour réparer une injustice et des irrégularités dans l'ouest du pays, il ne fait absolument rien pour les réparer dans l'est.

M. CLANCY : Le comité a dû être frappé de l'observation du premier ministre. Il nous a signalé les efforts tentés en 1893 pour rectifier des erreurs de copiste, à titre de justification de ce bill. Il serait bon, toutefois, de bien s'entendre sur ce sujet. La législation de 1893 ne visait qu'à faire ce que le parlement s'était proposé d'effectuer par une législation précédente.

Le PREMIER MINISTRE : Avait-il ou non ce pouvoir ?

M. CLANCY : J'invoque ce témoignage pour les fins de mon argumentation, et j'irais jusqu'à dire que le parlement avait ce pouvoir. Pourtant, la législation présentée actuellement est de nature à empêcher le parlement de se prononcer avec toute la liberté voulue, et tel que réclamé par l'honorable premier ministre, en 1882. Je voudrais régler d'abord cette question, parce que si la prétention de l'honorable monsieur vaut dans un sens, elle ne peut pas valoir dans l'autre.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député (M. Clancy) a le droit de dire que nous partons de motifs différents. J'avoue qu'en 1893, alors que le gouvernement présentait des amendements à une loi qu'il avait fait adopter l'année précédente, ces amendements devaient rendre la loi complète. A notre tour, nous proposons d'amender la même loi, ainsi qu'ils l'ont fait eux-mêmes. Je le répète, leur intention était de déterminer l'application de cette loi, et nous désirons perfectionner cette loi. Voilà toute la différence. L'intention n'est pas la même, et le résultat est le même, en tant qu'il s'agit de prérogatives accordées à ce parlement. Nous désirons amender cette loi, et nous prétendons en avoir le droit tout autant qu'ils l'ont exercé eux-mêmes. La raison de leur action alors, était unique ; celle qui nous fait agir maintenant repose sur des motifs différents. Ils proposaient des amendements à cette loi—et je suis obligé de croire qu'ils avaient de bonnes intentions—pour corriger l'erreur qu'ils avaient commise, lors de l'adoption de cette loi.

M. CLANCY : Mais il ne s'agit pas ici d'une simple erreur de copiste. Le parlement s'est prononcé d'une manière formelle, et personne dans cette Chambre ne prétendra, s'il veut être sérieux, qu'on puisse adopter ici une législation qui ne reposera pas sur des principes arrêtés. L'honorable monsieur a cité comme exemple un bill qui aurait été présenté pour corriger une erreur de copiste ; mais le parlement, son intention se manifeste par le vote, et cette erreur ne peut détruire la portée de cette intention. Les deux choses ne sont pas du tout semblables.

Le PREMIER MINISTRE : Je rencontrerais, peut-être, les vues de l'honorable monsieur, si je disais que nous voulons corriger les injustices commises en vertu de l'acte 1882.

M. CLANCY : Je suis heureux de voir que l'honorable chef du gouvernement partage mon opinion. J'espère qu'il ira plus loin et qu'il retirera ce bill, ce qui lui permettra de réparer l'erreur qu'il a commise en le présentant en cette Chambre. Je n'ai pas l'intention de prolonger ce débat, et je ne pourrais que répéter les arguments qui ont été invoqués déjà. Pourtant, je voudrais dire ceci ; c'est que les honorables membres de la droite, jusqu'à présent, n'ont pu démontrer la nécessité de la mesure proposée ; ils n'ont pu apporter une seule raison à l'appui de cette mesure, en invoquant le bill de redistribution de 1882. Comme prétexte à la présentation du projet de loi actuellement devant la Chambre, on n'a pas été capable de démontrer qu'aucun député avait été traité d'une manière injuste par le bill en question—je veux parler du bill de 1882.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je suis heureux de profiter de l'occasion qui m'est offerte, et que j'attendais depuis longtemps. J'ai déjà déclaré que quand ce projet de loi sera discuté, on le trouvera si parfait qu'on ne pourrait y avoir objection. L'honorable chef de l'opposition a dit alors, que ce projet de loi était inconstitutionnel, mais il est le seul à entretenir cette opinion. Il y a même jusqu'au député de Westmoreland (M. Powell) qui a déclaré qu'il croyait que

pour le moment le bill était inconstitutionnel, mais il n'a pas osé l'affirmer, parce que le lendemain il pourrait changer d'opinion. D'ailleurs, il s'agit ici d'une question concernant les pouvoirs du parlement, et tout le monde s'accorde à dire que le bill actuel tombe dans les attributions du parlement. Même ceux des honorables députés qui ont déclaré qu'ils lui feraient une lutte à mort, reconnaissent maintenant que ce bill est basé sur l'équité et la justice.

L'honorable député (M. Clancy) déclare qu'il n'y a pas de raison prouvée pour changer la distribution de la carte électorale du pays, tel que fait en 1882. On lui a dit et on lui a répété à mainte et mainte reprises que ce remaniement avait causé de grandes injustices dans le temps. On chassait de leurs comtés respectifs les députés libéraux afin de faire de ces circonscriptions électorales des centres conservateurs, et l'on faisait sanctionner cette loi par le parlement.

Qu'a-t-on vu ? En 1882, les agents du parti tory étaient appelés ici, et on leur demanmandait quel township, ou quelle paroisse devait être placé dans tel ou tel comté, et le résultat fut que le remaniement est devenu une injustice, une infamie dans le temps. Mais quant au projet de loi soumis à la Chambre, on n'a pas appelé ici des agents du parti pour en déterminer les différents articles. C'est un fait que n'importe quel député peut constater par lui-même.

La Chambre se départit de son pouvoir pour le transmettre aux juges, quant aux détails affectés par le bill. C'est reconnaître par le fait même que ce bill est constitutionnel, et il n'y a pas un avocat jaloux de sa réputation qui soutiendrait le contraire. Si les honorables députés veulent combattre le bill par d'autres moyens——

Quelques VOIX : A l'ordre !

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est une autre affaire. Mais qu'il soit bien compris que ce projet de loi est constitutionnel dans tous ses articles et qu'on ne peut trouver à redire à ce point de vue.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

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

Que dans le paragraphe (E.) le mot "quatre" soit retranché et remplacé par le mot "cinq," et que dans le paragraphe (G) après le mot "Elgin," on ajoute le mot "Kent," et qu'on retranche le mot "Kent" après le mot "de," dans le paragrphe "H."

M. BENNETT : Avant que cet amendement soit adopté, je voudrais dire quelques mots au sujet de la représentation du comté de Simcoe. Ainsi que le démontre le recensement de 1891, la population de ce comté s'élève à environ 82,000 âmes. Il ne faut pas perdre de vue que cette population a augmenté d'une manière considérable dans certaines parties de ce comté depuis le dernier recensement. En consultant la carte de Simcoe, on constate que le remaniement projeté se rapportant à Simcoe-nord, est tel que suivant le dernier recensement, cette division électorale contient une population de 28,203 âmes. Si vous ajoutez à ce chiffre la population de Muskoka, qui, d'après le projet actuellement soumis à la Chambre devrait faire partie de ce comté, le chiffre de la population se trouvera porté à 31,381 âmes, si nous consultons le dernier recensement.

Maintenant, si nous considérons ce que nous pourrions appeler la partie sud du comté de Simcoe, abstraction faite du township de Mulmur, qui d'après les dispositions de ce bill se trouverait à faire partie du comté de Dufferin, et si vous ajoutez le township d'Adjala, qui se trouverait détaché de Cardwell, vous constaterez que la population de Simcoe-sud, comme je pourrais appeler cette partie du comté, s'élèverait à 23,143 âmes.

Les juges, lorsqu'il s'agira de diviser le comté de Simcoe en trois circonscriptions électorales, mettront d'abord, pour former la division sud, les townships de Tossoronto Gwillinbury-ouest, Essa, Innesfil, Adjala, Tecumseth et les villages et les villes de ces townships dont la population est de 23,143 habitants. Simcoe-nord, tel qu'il existe aujourd'hui, aurait une population de 28,203 âmes. Et si vous considérez ce qu'est la division de Simcoe-est, déduction faite de la population des sections qu'on détachera de ce comté pour les mettre dans le district de Muskoka, la population serait de 31,381 habitants. En consultant la carte géographique, on constate qu'une partie de Simcoe-nord devrait être ajoutée à la division électorale de Simcoe-sud, si l'on tient compte de la population. Pour suivre le principe de la représentation basée sur la population, il faudrait ajouter à Simcoe-sud, une population d'environ 29,000 habitants. La ville de Barrie cependant, a toujours fait partie de Simcoe-nord, et je présume que les juges, lorsqu'ils feront la délimitation des comtés, ne seront pas prêts à enlever cette ville à la division électorale dont elle a fait partie de temps immémorial ; je pourrais dire, depuis que le comté existe.

Mais s'il fallait prendre le township de Nottawasaga et l'ajouter à Simcoe-sud, la population de ce comté serait augmentée des six mille âmes qui se trouvent dans ce township. Les juges, cependant, se trouveraient en face d'une autre difficulté. Les villes de Collingwood et de Stayner font partie de ce township de Nottawasaga et donnent une population de 6,500 âmes. Alors si ce township était ajouté à Simcoe-sud, ces deux villes se trouveraient pour des fins électorales complètement séparées du township dont elles ont fait partie jusqu'à présent.

Quant à Simcoe-est, dont la population est de 31,381 habitants, on pourra constater par le recensement de 1891, que la population du township de Tay, était de 4,714 âmes. C'est un township relativement nouveau, mais dont les villages dont il se compose, ont augmenté considérablement. Je n'ai pas de doute que sa population est aujourd'hui de 6,000 habitants. Prenons ensuite Midland, dont la population, d'après le recensement de 1891 devait être de 2,088 âmes ; cette population a considérablement augmenté, elle est aujourd'hui de près de 3,000 âmes et elle continue à augmenter, vû les circonstances exceptionnelles qui favorisent cette localité. Toutes ces choses, étant prises en considération la circonscription électorale de Simcoe-est étant divisée, la population se trouverait à être de 31,381 habitants, ou plutôt d'environ 33,000 ou 34,000. On comprendra facilement l'injustice du procédé : on accorderait des représentants à des comtés dont la population est de 21,000 âmes, à des comtés comme je pourrais en citer dans l'Ontario, dont la population ne sera que de 14,000 ou 15,000 âmes, tandis que Simcoe-est, dont la population est de 34,000 habitants, n'aura qu'un simple député. Détacher de la circonscription électorale de Simcoe-est, le township de Tiny, augmenterait la population de Simcoe-nord à au delà de 33,000 âmes ; Simcoe-est aurait alors une population d'environ 30,000 habitants. On comprendra facilement l'anomalie de la chose, parce que des localités dans ces deux comtés voient leur population augmenter rapidement.

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : A tout événement, quelle serait l'unité de la population, si ce comté était divisé ?

M. BENNETT : La population totale des trois divisions est d'environ 82,000 âmes, mais la difficulté vient de ce que Simcoe-sud a des limites naturelles qui lui permettent de concentrer une population de 23,000 habitants, car les townships qui se trouvent dans la partie nord de cette division électorale, contiennent des villes considérables—je veux parler spécialement du township de Nottawasaga. Simcoe-sud deviendrait alors une division électorale, ayant une population de 30,000 âmes.

Dans cette alternative, je prétends qu'il est du devoir du gouvernement de présenter un bill aussi parfait que possible, et dans les circonstances, je crois que la seule chose qu'il y ait à faire, est de baser la représentation d'après une repartition équitable de la population ; et pour le cas particulier que je cite, il faudrait quatre représentants au lieu de trois dans le comté en question.

Sans doute, ce changement nécessiterait un changement dans la représentation de la province. Il faudrait changer les limites d'une autre division électorale. Je n'hésite pas à croire que les juges n'ayant d'autres pouvoirs que ceux d'assigner trois divisions à ce comté, devront nécessairenment en établir une à Simcoe-est, dont la population est de 34,000 âmes, qui augmentent tous les jours à cause des villes qu'il y a dans cette division, et des nouvelles concessions de terrains dans les districts agricoles de cette division. A ce propos, je puis signaler le fait que le comté de Simcoe a virtuellement quatre représentants à la législature de l'Ontario ; ce serait suivre cet exemple si le parlement actuel lui accordait le même nombre de représentants dans cette Chambre.

J'attirerai l'attention du gouvernement, sur le fait que si le bill actuel était adopté, bill qui ne donne que trois représentants à Simcoe, Simcoe-sud aurait une population de 23,000, Simcoe-nord, une population de 28,000 âmes, et Simcoe-est, si l'on considère toutes les circonstances, une population d'environ 34,000 âmes au plus, si l'on considère la topographie de ce comté.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, pas d'après le recensement de 1891.

M. BENNETT : Le recensement de 1891 accuse une population de 31,380 habitants, pour Simcoe-est, mais ce recensement donne à Midland, une population de 2,088, quand je sais pertinemment que cette population est de 3,000 âmes et au delà aujourd'hui. Penetanguishene n'avait d'après le recensement de 1891, que 2,110 habitants ; cependant, je sais que la population de cette petite ville dépasse de beaucoup 2,500 âmes. Si vous ajoutez à cela la ville d'Orillia, dont la population croît sans cesse, je prétends, avec droit, que si le gouvernement veut faire adopter un bill juste et équitable pour toutes les personnes intéressées, il devra accorder à Simcoe quatre représentants au lieu de trois. C'est alors que le principe de la représentation basée sur la population se trouvera appliqué, comme dans les autres parties de la province.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : Mais, comment créer cette division électorale ?

M. BENNETT : On pourrait peut-être faire disparaître le comté d'York ou celui de Brant, ou celui de Durham. Je constate bien le mal, mais c'est au gouvernement d'y remédier. D'après le projet de loi actuellement soumis, Simcoe-sud ne se trouverait à contenir qu'une population de 23,000 âmes, tandis que Simcoe-est en aurait une de 34,000, et, à mon sens, il n'y a pas de raison pour que telle et telle chose existe. Pourquoi, encore une fois, le gouvernement ne donne-t-il pas quatre représentants à Simcoe, comme il serait juste de le faire ?

M. CLANCY : Est-ce que l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) veut faire deux divisions électorales, ne comprenant que 16,000 habitants chacune, dans Brant, parce que le gouvernement est certain d'é-

lire deux de ses partisans et n'accorder que deux députés à Kent, dont la population est de 29,000 âmes ? Kent a beaucoup plus de droit à trois représentants que Brant n'en a à deux. D'après la population, chacune de ces circonscriptions électorales aurait une population de 18,000 âmes dans Kent. Mais, l'honorable monsieur veut se faire un nid dans Brant, et dans ce but, il commet une injustice flagrante envers le comté de Kent. Je puis lui dire que ce dernier comté progresse plus rapidement que celui de Brant. Qu'a à répondre à ce sujet l'honorable député de Kent (M. Campbell) ? Peut-être a-t-il fait voir aux ministres, l'injustice de cette mesure, et qu'il n'a pu réussir dans sa tentative ; mais à tout événement, j'espère que ce n'est pas, avec son consentement que cette injustice se commet dans un comté dont il est le représentant si distingué. Mais va-t-il protester contre cette injustice dont souffriront ses électeurs ?

Va-t-il permettre au ministre des Douanes de diviser Brant en deux circonscriptions électorales, dont la population est de beaucoup moindre que celle de son propre comté ? Le ministre des Douanes nous disait, l'autre soir, que Brant était sacré, parce qu'il existait avant la Confédération ; mais si cet argument peut valoir quelque chose, pourquoi toucher à Cardwell, à Bothwell, qui se trouve dans le même cas que Brant ? Je le déclare au ministre lui-même, ce n'est pas là une défense bien forte de sa conduite. Il essaie de manipuler ce bill, et il prétend pour s'excuser, qu'il veut revenir à la délimitation ancienne des comtés, et pour cela, il fait deux divisions électorales dans son propre comté, quand il empêche d'autres collèges électoraux d'avoir une augmentation dans la représentation, augmentation à laquelle leur population leur donne droit. Essex a beaucoup plus de droit que Brant à avoir deux représentants, et il en est ainsi de Lambton.

Mais l'honorable ministre invoque comme excuse que le bill n'affecte en aucune façon le comté de Norfolk. Est-ce là une raison suffisante ? Est-ce là agir en homme ? Prétend-il s'excuser en n'invoquant que ce prétexte, en ne parlant que de ce comté ? Je serais surpris si l'honorable ministre ne garde pas le silence à ce propos, parce que je considère qu'il vaut mieux pour lui de rester silencieux que d'essayer à défendre l'attitude qu'il a prise et s'exposer ainsi au ridicule.

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : Je ne permettrai pas que l'honorable monsieur m'impose le silence, quand il s'agit de savoir si le bill que nous proposons est juste ou injuste.

Il semble objecter à ce bill parce que Brant aurait deux représentants. Est-ce parce que Brant serait représenté par moi dans une de ces divisions électorales ? Mais c'est mon pays, c'est mon ancienne division électorale, où j'ai demeuré durant plusieurs années. Je considère que cela aurait été une raison pour l'empêcher d'exprimer son ressentiment contre la division projetée dans Brant. Ce comté a autant de droit que les autres divisions électorales du pays.

M. CLANCY : L'honorable ministre semble croire qu'il a plus de droit que d'autres.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, pas plus. Mon honorable ami de Simcoe (M. Bennett) a dit que d'après le recensement de 1891, la question devait être réglée, et que la division la plus considérable de Simcoe devait avoir une population de 31,000 habitants. J'avoue que la représentation, telle que demandée par ce bill n'est pas suivant la population, mais on ne peut déterminer la population de chaque comté d'une manière égale pour tous ces comtés. En vertu de ce projet de loi actuel, qui ne s'occupe pas des frontières de tel ou tel comté, et qui est spécialement destiné à accorder plus de liberté aux électeurs suivant le principe de la représentation basée sur la population, on a soulevé des arguments plus forts que ceux qu'on invoque dans ce bill.

Quand l'honorable député demande pour le comté de Simcoe, un autre représentant, pour une division électorale dont la population ne serait que de 31,000 âmes, et dont l'autre division aurait une population de 28,000, et la troisième 23,000, voudrait-il prétendre que le comté de Brant, qui a une population de près de 37,000 devrait être oublié pour accorder un député de plus à Simcoe, dont la population est moindre de 5,000 âmes, comparée à Brant ? Je lui demanderais de plus si les comtés qui ont droit à deux représentants ne doivent pas les avoir, et si cette représentation ne doit pas être basée, sur l'équité et l'honneur. Etes-vous pour établir une circonscription électorale dans un comté qui a une population beaucoup plus faible ? S'il fallait en agir ainsi, il faudrait faire disparaître le comté de Norfolk dont la population, comparée à celle de Brant, est de 5,000 âmes moins élevée.

M. CLARKE : Pas par le dernier recensement.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, par le recensement de 1891. L'honorable député de Norfolk-sud (M. Tisdale) a déclaré lui-même que si ce comté était divisé pour les fins électorales, il ne pouvait douter que la partie nord élirait un candidat libéral, tandis que le vote de la division du sud du même comté, était douteux. S'il en eût été ainsi, nous aurions été obligés de n'accorder qu'un député à Norfolk. Ce député serait un libéral parce que nous aurions redistribué ce comté de telle façon à élire un partisan du gouvernement, et à empêcher la réélection du député actuel de Norfolk-sud, qui est député depuis nombre d'années. Mais le fait que je cite démontre la justice de ce bill : prenez de plus, le comté de Wentworth, dont la population est,

je crois, de moins de 1,000 âmes, si on la compare à celle de Norfolk. Il s'agit ici d'un comté qui, depuis la Confédération a toujours élu deux candidats libéraux. On aurait dû diviser ce comté en deux circonscriptions électorales qui auraient élu des libéraux ; et Norfolk aurait pu élire un libéral, ce qui aurait empêché les conservateurs de parler contre le bill actuel. C'est tout le contraire qu'on a fait, car le projet de loi, maintenant devant la Chambre, reconnaît le fait que Wentworth a une population moindre que celle de Norfolk, et cependant, Wentworth n'a qu'un représentant, alors que Norfolk en a deux. Si les honorables messieurs de la gauche veulent faire disparaître, ou prendre à leur avantage l'un des comtés qui ont deux représentants dans cette Chambre, ils devraient en équité faire disparaître la circonscription électorale dont la population est la plus faible.

M. CLARKE : Quelle était, d'après l'honorable député, la population du comté de Brant, par le recensement de 1891 ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Elle serait de près de 37,000 habitants. Je n'ai pas de chiffres exacts.

M. CLARKE : J'ai posé cette question à l'honorable ministre parce que j'avais en mains le rapport des élections générales de la province de l'Ontario, pour l'année 1898, ce rapport constate que la population de Brant-nord était de 11,406 habitants, et que celle de la division sud du même comté était de 21,811, ce qui forme un total de 33,217.

Le MINISTRE DES DOUANES : Si l'honorable monsieur voulait lire attentivement l'article qui se rapporte à cette question, il trouvera que les juges, après informations prises, doivent suivre dans la répartition des comtés, le " quantum " de la population, tel qu'il est démontré, non pas par les résultats de la votation dans les différentes divisions électorales de chaque province, mais que c'est le recensement fait dans tout le pays par des fonctionnaires publics, qui doit faire foi. Or, ce rencensement démontre, ce que l'honorable ministre pourra constater, que la population du comté en question est de près de 37,000 âmes.

M. CLARKE : Je prétends que les chiffres que j'ai cités sont extraits du rapport du recensement de 1891.

Le MINISTRE DES DOUANES : Alors il y aurait erreur dans certains détails. Ainsi l'on voit l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) dire qu'il y a des sauvages qui demeurent dans Brant-sud, et il invoque ce prétexte contre le bill actuellement présenté, parce que ces sauvages n'ont pas droit de voter aux élections. Mais, il y a un grand nombre de blancs qui n'avaient pas le droit de voter aux élections dans des différentes divisions électorales, sous l'empire de l'acte du cens électoral adopté par les députés de la gauche. L'honorable député, veut-il dire que ces sauvages et ces blancs ne doivent pas être considérés comme des citoyens et des électeurs par cette Chambre. Est-ce qu'un député ne représente pas tous ceux qui habitent sa division ?

M. CLANCY : Je ne voudrais pas croire que l'honorable ministre veut tromper le comité. Je suis certain qu'il avouera avec moi que la population qui vote dans les élections provinciales de l'Ontario est précisément la même que celle qui vote dans les élections fédérales, parce que ce sont les dispositions des lois provinciales qui régissent actuellement les listes fédérales. Je vais maintenant donner le chiffre exact de la population de Brant et afin qu'il n'y ait pas d'erreur, j'entrerai dans les détails.

Brant-nord, contient les cantons de Brantford ,avec 3,693 âmes, Dumfries-sud 3,137 ; Onondoga, 1,432, et la ville de Paris avec 3,094 habitants, soit en tout 11,406. Brant-sud contient la cité de Brantford avec 12,753 habitants, le canton de Brantford, qui paraît être divisé, 3,261, le canton de Burford, 4,939 et le canton d'Oakland, 858. Il n'y a pas d'autres cantons. Tuscarora n'est pas inclus. Le nombre des sauvages qu'il peut y avoir ne tire pas à conséquence, car on n'en tient pas compte, d'après le système que l'honorable ministre a soumis, et il est inutile de prétendre que l'honorable ministre a 36.00 électeurs. Combien en a-t-il, d'après le gouvernement de l'Ontario ? Il en a 32,217 ni plus ni moins, et il est étonnant de voir un honorable ministre essayer de défendre, ici, une mesure qui ne peut pas être défendue.

Le MINISTRE DES DOUANES : Faites-vous ce discours pour moi ?

M. CLANCY : Je le fais pour moi-même et aussi je l'espère, au profit de l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : L'honorable député parle des juges mais ceux-ci ne devront pas prendre les rapports des membres de l'assemblée législative de l'Ontario, mais le recensement de la Confédération, d'après les tableaux du recensement pour la Confédération, et l'on ne peut même commencer à faire une distinction entre les deux. L'honorable député suppose que les juges devront aller dans chaque comté pour s'assurer du nombre des blancs que l'on devra empêcher de voter parce qu'ils ne sont pas dans les conditions nécessaires. Mais il faut se baser sur la population. Lorsque le recensement a été fait en 1881, on a compté Tuscarora, et d'après cette base, quand chaque 20,000 habitants avait un représentant qui lui était accordé par le gouvernement qui était alors au pouvoir, si l'honorable député avait déduit les sauvages, il ne serait resté que de 16.000 à 17.000 habitants tout comme aujourd'hui. L'ancien gouvernement n'a jamais eu la pensée d'agir selon les opinions

de l'honorable député, mais même s'il les avait adoptées, il y aurait, d'après ses propres données, 33,000 habitants, soit 3,000 de plus que dans le comté de Norfolk ; et si vous prenez un représentant de quelque comté, il vous fait prendre celui du comté le moins populeux. L'honorable député voudrait-il proposer un amendement à l'effet d'enlever un représentant à Norfolk pour l'accorder à un autre comté ?

M. CLANCY : Je dis à l'honorable ministre qu'il y a deux questions à considérer. Norfolk a une division électorale de 15,006 habitants et une autre de 16,692, et Wentworth a deux divisions encore moins peuplées. L'honorable ministre est-il prêt à annihiler Wentworth comme Norfolk, parce que Wentworth est plus petit que Norfolk ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Wentworth est aboli.

M. CLANCY : Non.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui.

M. CLANCY : Il y a deux représentants.

Le MINISTRE DES DOUANES : Wentworth n'a qu'un seul représentant. L'honorable député devrait étudier le projet de loi. Il y a une très légère différence entre la population de Wentworth et celle de Norfolk et si nous avions accordé deux représentants à Wentworth, les libéraux auraient eu deux partisans ici, tandis que si nous en accordons un à Norfolk seulement, il y aurait un libéral, là. Norfolk possède une population un peu plus considérable que Wentworth et nous nous sommes dit qu'à cause de cela, nous lui accorderions deux représentants, bien que grâce à cela M. Tisdale reviendra probablement en cette Chambre ; et nous avons enlevé un représentant à Wentworth, tandis qu'en lui en accordant deux, nous aurions assuré l'élection de deux représentants libéraux. Si l'honorable député veut agir dans ce sens, il faut qu'il prenne comme point de départ le comté le moins peuplé et enlever un représentant à Norfolk avant d'en enlever un à Brant. Ainsi, les critiques des honorables députés de la gauche, comme si je faisais moi-même les limites des comtés, sont sans fondement. Le but exclusivement poursuivi du projet de loi est basé sur la justice absolue autant que nous pouvons en juger. Nous en revenons aux limites des comtés et ces limites n'ont pas été établies par le parti libéral. Dans la plupart des cas, elles ont été établies plusieurs années avant la Confédération ; nous n'avons rien eu à faire avec leur établissement et nous dirons simplement que la représentation sera resserrée dans les limites des municipalités qui ont été érigées non pas par cet acte ou ce gouvernement, mais il y a quarante ou cinquante ans. Où peut-on trouver quelque chose de plus juste ? Où un comté n'a droit qu'à un seul représentant par sa population autant qu'on peut s'en faire une idée, ce comté n'aura qu'un seul représentant et il n'y aura pas alors lieu de requérir les services d'un juge, parce qu'il n'y aura rien à décider. Mais il y a d'autres comtés dont la population a droit à deux représentants, et d'autres à trois, et, où il y a des comtés qu'il faut diviser de manière à leur donner deux ou trois représentants, le gouvernement actuel n'entreprend pas de faire la division, bien qu'il jouisse d'une majorité de quarante ou cinquante voix et qu'il soit en mesure de faire adopter n'importe quelle loi, s'il était mû par les mêmes sentiments qui ont fait agir les honorables députés de la gauche, et s'il pouvait s'abaisser au point de suivre leur exemple. Mais nous avons pris la résolution contraire et avons décidé de soumettre un projet de loi qui prévienne les gerrymanders. Lorsqu'il faudra diviser un comté nous confierons cela à trois des juges les plus éminents du pays, et lorsque la division sera faite, nous ne nous réserverons seulement pas le droit de reviser le jugement ; nous l'acceptons comme décisif.

M. SPROULE : Avez-vous fait cela dans l'est d'Ontario ?

LE MINISTRE DES DOUANES : Quelle espèce d'argument est-ce là, par rapport au projet de loi actuel ? On a fait remarquer que nous abolissons simplement quelques-uns des abus les plus flagrants de l'acte de remaniement et que nous faisons tout simplement ce que le peuple nous a dit de faire aux dernières élections, et que nous le faisons de manière à ce que nulle personne juste ne puisse dire que nous n'agissons pas bien. L'un des honorables députés a osé dire l'autre jour que des partisans avaient été amenés ici pour aider à la rédaction du projet de loi. A quoi cela aurait-il servi d'amener ici quelqu'un pour nous conseiller ? Quand on prétend que des partisans ont été consultés, et qu'ils ont dirigé la rédaction, l'on traite simplement de partisans trois des juges les plus éminents du pays, car toute l'affaire est entre leurs mains. J'admets qu'il y a de la différence dans la population des divers comtés. J'admets que dans le comté de Brant, auquel on accorde deux représentants, chaque député ne représentera pas autant d'habitants qu'en représentent d'autres députés élus dans d'autres comtés. Mais cela ne peut être évité comme on l'a démontré, à maintes reprises, même dans l'acte de remaniement de 1882, où l'on n'a fait nulle attention aux limites des comtés et où un canton était séparé de certains comtés et annexé à d'autres, ce qui a eu pour effet de changer complètement la carte d'Ontario ; il y avait alors plus de différence dans la population qu'en vertu du projet de loi actuel.

M. BERGERON : Pourquoi parlez-vous autant que cela, pourquoi ne pas laisser faire ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Mon honorable ami le député de Bothwell m'a demandé des explications et je les lui donne. A ce sujet, permettez-moi de dire à l'honorable député de Toronto, qui siège à la gauche et qui a prononcé, hier soir, un discours très modéré, sur cette question, que j'ai écouté avec intérêt et attention, et qui a cru, comme d'autres députés de Toronto, qu'en accordant cinq représentants à cette ville nous ne lui donnions pas justice parce que chaque député représentait en moyenne 36,000 âmes, que bien que cela soit plus élevé que la population que les députés des comtés ruraux représentent, comme l'a fait remarquer l'honorable chef de l'opposition, ainsi que les députés de la droite, si l'on n'a pas accordé aux grands centres commerciaux comme Toronto et Montréal le nombre de représentants auquel leur population leur donne droit, c'est parce qu'ils ont une influence et un pouvoir qui se font sentir en dehors de la représentation ; comme je l'ai fait remarquer l'autre jour, si une question est soumise qui mette en cause les intérêts de Toronto, les habiles reporters des journaux de Toronto, qui sont dans la tribune, et qui sont si bien renseignés sur toutes les questions, en donnent la nouvelle immédiatement. Cela est publié dans les journaux du matin, et s'il y a quelque chose qui blesse les intérêts de la ville, et qui portent à faire des réclamations auprès du gouvernement, le peuple de cette ville n'est pas obligé de s'en remettre exclusivement à ses représentants en cette Chambre.

On peut convoquer la chambre de commerce en moins d'une heure si c'est nécessaire. On peut convoquer le conseil municipal et envoyer des députations pour faire valoir les raisons du peuple. Dans les comtés ruraux, c'est très différent. On ne peut communiquer ainsi et on ne peut agir de la sorte. L'honorable député parle d'injustice envers Toronto, mais j'affirme que ce projet de loi donne à Toronto une plus grande somme de justice, qu'il n'a obtenue auparavant.

M. CLARKE : Expliquez cela, s'il vous plaît.

Le MINISTRE DES DOUANES : En vertu de ce projet de loi, il y aurait en cette Chambre un représentant pour chaque 36,000 âmes, en supposant qu'on puisse faire une division égale, tandis que maintenant, il y a un député pour 43,000 âmes. L'honorable député de Toronto-est (M. Ross-Robertson) représente 43,000 habitants et il se plaint ; il dit qu'il désapprouve ce projet de loi parce qu'il implique une injustice. Il est vrai que ce projet de loi ne donne pas à Toronto un représentant pour chaque 22,000 âmes, mais il s'en rapproche de 7,000 plus près que la loi actuellement en vigueur.

M. CLARKE : Quelle population l'honorable député (M. Bertram) de Toronto qui appuie le ministre représente-t-il—le député de Toronto-centre ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Toronto-centre est beaucoup moins populeux. Mais en évaluant la population de Toronto à 180,000 âmes—en tenant compte de celle qui y est annexée, du comté d'York—il y aurait un représentant pour chaque 36,000 âmes, tandis que l'honorable député qui trouve tant à redire en représente 43,000. Si cela ne donne pas à l'honorable député tout ce qu'il veut, pourquoi ne serait-il pas content que ce soit un pas fait dans ce sens ? L'honorable député parle du comté d'York. Le comté d'York, à part la ville de Toronto aura droit à trois représentants. Je désire faire remarquer à l'honorable député et lui demander d'en prendre note, que ce qui a soulevé l'indignation des libéraux en cette Chambre en 1882—indignation qui me consume lorsque j'en parle—c'est que l'acte visait directement ce député-ci, celui-là et cet autre. Au moyen de sa majorité, le gouvernement d'alors a tenté d'assassiner politiquement parlant, un député libéral après l'autre. On frappait Alexander Mackenzie, l'on frappait Charlton, G. W. Ross, Gillies ; l'on chassait sir Richard Cartwright de cette Chambre au moyen d'une loi. D'autres étaient traités de la même manière délibérément. Les journaux torys se réjouissaient de ce que les voix de Mackenzie, Mills et Paterson ne se feraient plus entendre dans les salles législatives. L'acte était destiné à assassiner politiquement les adversaires du gouvernement. Et, lorsque nous avons repris la lutte, certains d'entre nous, cela a été dans des comtés conservateurs et si nous avons vaincu c'est grâce aux votes des conservateurs respectables qui se sont dit : ceci est trop infâme nous ne pouvons pas l'approuver. Voilà ce que je réponds à mon honorable ami (M. Clancy) qui dit que les libéraux sont revenus après l'élection de 1882. Ce n'est pas parce qu'on n'a pas essayé de les assassiner politiquement, mais parce qu'ils ont trouvé un assez grand nombre de conservateurs qui ont désapprouvé l'action de leur chef. Mais le temps a passé, ce sentiment s'est évanoui, et un grand nombre de ces comtés qui avaient été obtenus grâce à cette juste indignation ont été perdus pour le parti libéral. Et le projet de loi actuellement soumis à la Chambre —et je suis fier et content, comme membre du gouvernement et du parti libéral, de pouvoir le dire—ne frappe aucun membre de l'opposition.

M. BENNETT : Vous abolissez Bothwell.

Le MINISTRE DES DOUANES : Mais nous ne visons pas le député actuel de Bothwell (M. Clancy) car son comté actuel, Bothwell, sera inclu dans Kent, où l'honorable député peut se présenter.

M. CLARKE : Et York ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Examinons cela justement et posément. Je suppose qu'Ontario-ouest représenté par l'honorable Orateur, est un comté libéral. Ce comté est aboli. Je suppose que les honorables députés admettront que Middlesex-sud est un comté libéral assez sûr, et il est aboli.

M. HENDERSON : Comment le savez-vous ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je le sais par le projet de loi. Cardwell, représenté par un député (M. Stubbs) qui a donné un juste appui au parti libéral en cette Chambre, est aboli.

Et l'honorable député verra que cela n'est pas fait dans le but de frapper les individus, mais afin de rétablir les limites des comtés. Quels seront les résultats des divisions faites par les juges, je ne puis le dire et personne ne peut le dire. On dit que le député de Bruce-nord (M. McNeill) en souffrira. Un autre député nous dit que la division du comté de Bruce est parfaitement juste. Si elle l'est, je puis dire qu'aucune assemblée de trois juges de la cour Supérieure ne la changera pour la rendre injuste. Et s'ils ne le font pas, l'honorable député est absolument dans le même état qu'auparavant. L'honorable député de Toronto-est (M. Ross-Robertson) a parlé de l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) comme d'un agneau que l'on mènerait à la boucherie. Veut-il prétendre que l'honorable député d'York-ouest souffrira de ce projet de loi ?

M. BENNETT : Certainement.

Le MINISTRE DES DOUANES : En jugeant des effets probables de l'acte de 1882, lorsqu'on était à le discuter, nous avons pris les chiffres de l'élection précédente. Je ne puis voir comment nous pouvions juger autrement de l'effet probable de ce projet de loi. J'ai ici les chiffres des rapports de la dernière élection d'York-ouest. J'y constate que la moitié des quartiers Saint-Paul et Saint-Etienne et le canton d'York sont réunis, et je ne pourrais pas dire quelle proportion du vote a été enregistré dans les quartiers, ni ce qu'elle a été dans le canton. Mais l'honorable député (M. Wallace) au cours de ses remarques a dit qu'en vertu de ce projet de loi, la moitié, à peu près, de son comté serait annexé à Toronto. L'honorable député représente un peu plus de 41,000 âmes actuellement. Ainsi, j'ai supposé que la moitié de la population ci-dessous a voté dans les quartiers de Toronto, et la moitié dans la division ouest d'York, tel que, cela sera fait en vertu de ce projet de loi.

M. CLARKE : L'honorable député fait-il allusion aux chiffres de l'élection de 1896 ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui.

M. CLARKE : L'honorable ministre ne voudrait sûrement pas citer cette élection comme représentant la force respective des partis.

Le MINISTRE DES DOUANES : Pourquoi pas ?

M. CLARKE : Parce que aucun candidat libéral ne s'est présenté en 1896.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je suis étonné d'entendre cela,—qu'aucun candidat libéral ne s'est présenté—car je crois que l'honorable député se sert des chiffres du "Mail" lequel compte chaque vote qui a été enregistré en faveur du député d'York-ouest comme un vote conservateur.

M. CLARKE : Donnez-nous les chiffres maintenant.

Le MINISTRE DES DOUANES: Ce journal compte ses 4,000 voix comme des votes conservateurs. Mais il avait deux adversaires il y avait un patron libéral et un conservateur. Qu'il tienne compte de la force combinée de ses deux adversaires, et il pourra voir où il en est. Prenons maintenant la partie qui est annexée à Toronto, et il lui restera encore la moitié de son comté, où il pourra se présenter, s'il juge à propos de porter sa candidature pour l'une des divisions de Toronto-ouest. J'ose dire que mon bon ami le député de Toronto-ouest (M. Clarke) est assez loyal envers son chef pour le laisser porter sa candidature dans l'un de ces comtés. En prenant sa dernière élection comme base, il commencerait avec une majorité de 1,544 voix. Cependant, il est un danger, a-t-on dit. Maintenant, supposons qu'il ne lui reste que York-ouest, après que l'on aura annexé le reste à la ville, qu'en résultera-t-il ? Il aura pour commencer une majorité de 1,784 voix dans York-ouest ; cependant, l'on parle de lui comme d'un persécuté, et il en parle comme s'il y avait danger pour lui de se présenter là. Telles sont ses majorités sur deux candidats qui avaient réuni leurs forces. L'honorable député dit qu'il n'y avait pas de candidat libéral, et en conséquence, on compte tous les votes qui ont été enregistrés, lorsqu'on calcule la majorité conservatrice. A l'exception du député d'York-est, je n'ai entendu personne dire que ce projet de loi les mettait en danger.

Je n'ai pas pu examiner en détail les chiffres à propos de York-est, mais je sais que le député de York-est, qui représente cette grande partie de la ville depuis plusieurs années, s'il le désire, peut essayer de partager la représentation avec l'honorable député s'il porte sa candidature. Maintenant ce comté sera assez grand pour deux. Ainsi or ne peut indiquer personne qui soit atteint par ce projet de loi. Il est absolument juste et fait contraste avec leur loi.

L'honorable député de Bothwell (M. Clancy), l'autre soir, a cru avoir à se plaindre de ce que j'avais dit, alors que je pro-

testais contre l'acte de 1882, que les amendements proposés par nous avaient été, l'un après l'autre, défaits en silence par la majorité, vingt-deux amendements, tel qu'on le constatera aux " Débats ". L'acte n'a nullement été défendu lorsque ces vingt-deux amendements ont été proposés et personne n'a dit un mot pour le défendre ; bien que chaque article ait énoncé une iniquité, on n'a pas osé le défendre. Permettez-moi de vous lire un échantillon de cela, et ensuite de le comparer aux effets du projet de loi actuel. L'honorable député de Brant-sud d'alors, que je connaissais très bien, a soumis une proposition. Avant de la soumettre il a donné les raisons qui l'y engageaient :

M. PATERSON (Brant). Je désire attirer l'attention du président du comité qui a été chargé de préparer ce bill, et j'aimerais à le voir me regarder pour me prouver qu'il m'entend. Je remarque qu'il ne lève pas la tête, mais néanmoins, je dirai à M. le ministre des douanes, que je désire que la motion que je vais proposer ne soit pas votée sans un mot de réplique.

J'ai dit que la majorité a voté la tête basse ; lorsque je lui ai fait cet appel, lorsque je lui ai demandé de lever la tête et les yeux, et de regarder l'homme qu'il frappait, il est resté la tête baissée :—

" Je crois que nous avons le droit au moins, puisqu'on ne veut pas se rendre à nos plaintes, que l'on nous donne une explication de l'arrangement qui a été fait au sujet de Brant-sud et d'Oxford-sud. Je demande donc à celui qui représente le gouvernement dans le moment actuel, si c'est d'après le principe de la représentation basée sur la population que ce changement a été fait, et si ce n'est pas d'après ce principe je crois que j'ai le droit de savoir et que la Chambre a le droit de savoir sur quel principe le gouvernement s'est basé ? Le gouvernement a enlevé deux townships de Brant-sud et les a ajoutés à la division sud d'Oxford.

Je n'attache pas grande importance au cas de Burford, au point de vue géographique, bien qu'il n'y eût aucune nécessité de remanier cette division, parce quelle avait le nombre voulu d'habitants ; mais permettez-moi d'observer qu'en enlevant le township d'Oakland, de Brant-sud et en l'ajoutant à Oxford-sud, vous enlevez une population de 939 âmes à une division qui n'en a qu'un petit nombre au-dessus de 20,000 et vous l'ajoutez à une division qui a déjà une population de près de 25,000 âmes.

Le gouvernement se vantait de ce que ses principes étaient ceux de l'égalité, et cependant, il a enlevé ce canton d'un comté qui avait 20,000 habitants et l'a transféré à un comté qui en avait 25,000 ;—

Le township d'Oakland n'appartient pas géographiquement à Oxford-sud, et s'il ne touche pas d'un côté à Burford, que vous attachez à Oxford-sud, Oakland serait éloigné de douze milles du point le plus rapproché du comté d'Oxford, et comme ce township fait un triangle, le résultat du changement est loin de donner au comté une forme symétrique. Ce township n'est éloigné que de huit milles de la ville de Brantford, chef-lieu du comté, où tous les habitants viennent faire leur commerce, tandis que la ville d'Ingersoll, qui est le principal centre de la division d'Oxford-sud, dont elle fait maintenant partie, en est éloignée d'à peu près quarante ou cinquante milles, je propose donc : que le dit bill ne soit pas maintenant lu pour la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé de nouveau à un comité général avec mandat et pouvoir de le modifier, en disposant que le canton d'Oakland formera partie du district électoral de la division sud du comté de Brant.

C'était là ce que je proposais. Le gouvernement prétendait que le principe fondamental de son acte était l'égalisation de la population.

M. CLANCY : Quels sont les autres libéraux qui ont parlé de cet article, pour défendre l'honorable ministre ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Avais-je besoin de quelque libéral pour me défendre ? N'était-ce pas tellement évident que même un conservateur qui aurait encore pu rougir quelque peu aurait appuyé mon amendement ? L'honorable député ne voit-il pas la justice de cette proposition ? La majorité siégeait ici soi-disant pour légiférer dans le sens de l'égalité de la population et cependant elle enlevait un canton ayant 939 habitants à un comté qui n'en avait guère plus de 20,000 et le donnait à un autre comté qui en avait presque 25,000. Ne l'auraient-elles pas remis à sa place si elle avait pu rougir ? Mais elle ne le pouvait plus. Si elle avait remis ce canton à sa place, Brant-sud aurait encore eu moins d'habitants que le comté dans lequel elle l'avait inclus. Je continue à lire :

M. PATERSON : Je désire une réponse à ma question.

M. GUTHRIE : Assurément qu'à une demande si formelle et si persistante, le gouvernement devra répondre.

M. PATERSON : N'y a-t-il personne à la droite de l'Orateur qui aura le courage de répondre ?

Personne n'a répondu, mais on a voté en silence pour défaire cet amendement, quatre-vingt-dix-neuf contre quarante-deux. Et ce fut ainsi pour chacun des vingt-deux amendements proposés, chacun démontrant une iniquité comme celle que j'ai indiquée. Pas un mot pour défendre la loi. L'honorable député de Toronto-est (M. Ross Robertson) se lève, cet honorable député qui fait profession de justice, d'indépendance et de faire son devoir, et nous dit : Je veux que le projet de loi soit formulé dans cet esprit, je ne veux pas d'un projet de loi qui permette aux juges indépendants de ce pays d'indiquer les limites des comtés. Maintenant, je crois que j'ai répondu à l'honorable député de Bothwell. Il peut répéter encore sa question comme un perroquet. Il veut enlever de certains comtés qui ont deux représentants en vertu de ce projet de loi, et les accorder à quelqu'autre comté.

Eh bien ! alors, qu'il commence, en toute justice, par les comtés qui ont une petite population, et dans ce cas il ne peut commencer par le comté de Brant, même s'il désire commettre l'acte ridicule dont il parle, consistant à exclure quelques milliers de sauvages de l'endroit simplement parce qu'en vertu du cens électoral de l'Ontario ces sauvages, prétend-il, n'ont pas droit de vote. Ils peuvent voter s'ils ont les aptitudes requises, tout comme dans le cas

des blancs, et il y a dans cette division un grand nombre de blancs qui n'avaient pas, non plus, droit de vote en vertu du bill de ces messieurs concernant le cens électoral. Proposent-ils, afin d'assurer cette fin, de faire déterminer par les juges quels sont ceux qui ont droit de vote dans cette division ? Il suffit de poser cette question pour démontrer comme la chose paraîtrait ridicule dans ce sens-là. J'admets qu'il y a des inégalités, et qu'il doit nécessairement y en avoir ; mais quand ces messieurs, méconnaissant tout à fait les frontières de comté dans l'Ontario, pourraient faire à loisir en cette province tous les remaniements favorisant à peu près l'égalisation de la population, s'ils eussent voulu accomplir sincèrement ce dessein, on constate ce qu'ils ont fait dans cette loi que nous cherchons à abroger, laquelle renferme de plus grandes différences sous ce rapport qu'on n'en trouvera dans ce bill que nous demandons à la Chambre d'adopter.

M. JAMES CLANCY (Bothwell) : Je ne trouve pas qu'il lui soit nécessaire, si l'honorable ministre a une bonne cause, d'apporter tant de chaleur et d'énergie à la défendre.

M. CLARKE : De la chaleur à blanc.

Le MINISTRE DES DOUANES ; Un peu de l'ancienne indignation.

M. CLANCY : L'honorable ministre éprouve l'ancienne indignation d'il y a 18 ans. J'aurais cru que 18 années lui apprendraient quelque chose. L'embarras qu'il a fait il y a 18 ans était ridicule. Un expérience de 18 ans aurait dû lui démontrer l'inexactitude de toutes les assertions qu'il a faites alors. Il sait que le parti libéral n'a pas souffert de préjudice. Il a été prouvé hors de tout doute qu'il y a eu——

M. GIBSON : L'intention n'en était pas moins là.

M. CLANCY : Mon honorable ami dit que l'intention n'en était pas moins là. Si la population avait à dépendre de ses intentions, elles seraient en vérité fort peu dignes de confiance.

M. GIBSON : M. le Président, je pense que ma conduite en cette Chambre ou au dehors est toute aussi digne de confiance que celle de l'honorable député, et qu'elle peut être comparée à la sienne. Il n'a pas besoin de parler de mérite à la confiance. J'appellerai votre attention, M. le Président, sur le fait qu'il n'a pas le droit de dire que je ne suis pas digne de confiance.

M. CLANCY : J'attendais votre décision, M. le Président. J'ignore qu'il y eût tant d'hommes sensibles ici. Ces messieurs le sont beaucoup, et je ne m'en étonne pas. Ils ont une foule de promesses restées inaccomplies.

M. GIBSON : Ça vaut mieux que des billets restés en souffrance.

M. PATERSON.

M. HENDERSON : M. le Président, je soulève un point d'ordre. Je crois que l'insinuation qu'on vient de faire en cette Chambre est absolument hors d'ordre ; ça n'est pas courtois.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable député (M. Henderson) voudrait-il énoncer le point d'ordre.

M. HENDERSON : Il s'agit d'un simple fait, et je pense que c'est là une injure que les députés ne devraient pas se jeter à la face les uns des autres en cette Chambre. L'honorable député de Lincoln (M. Gibson) a dit que des promesses inexécutées valaient mieux que des billets restés en souffrance, faisant ainsi une insinuation qu'il n'avait pas droit de faire.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Dois-je comprendre que l'honorable député (M. Gibson) a voulu imputer quelque chose de déshonorant à l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) ou a quelque autre membre du comité ? Dans l'affirmative, je le prierais de retirer l'expression.

M. GIBSON : Non, M. le Président, j'ai réclamé votre décision lorsque l'honorable député m'a accusé d'être indigne de confiance.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Dois-je comprendre que l'honorable député (M. Gibson) a accusé certains membres de cette Chambre de ne pas payer leurs billets, ou de quelque chose de cette nature ? Dans l'affirmative, je suppose que l'honorable député retirera son imputation.

M. LANDERKIN : M. le Président——

Quelque VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

M. LANDERKIN : Je parle au sujet du point d'ordre.

M. BERGERON : L'honorable député de Lincoln (M. Gibson) peut parler pour lui-même.

Quelques VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

M. BERGERON : Le Président a rendu sa décision.

M. LANDERKIN : Je parle au sujet du point d'ordre.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable député (M. Landerkin) a le droit de parler, mais je pose la question à l'honorable député de Lincoln (M. Gibson), et j'aimerais que celui-ci y répondît.

M. GIBSON : M. le Président, je ne fais pas allusion à l'honorable député de Bothwell (M. Clancy). Il a dit que nous avions un grand nombre de promesses restées inexécutées, et j'ai rétorqué que les promesses inexécutées valaient mieux que des billets restés en souffrance.

M. BERGERON : Qu'est-ce que cela signifie ?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je suppose que l'honorable député (M. Gibson) n'a adressé d'imputation à personne.

M. GIBSON : Je n'ai rien insinué contre personne.

M. LANDERKIN : Il faisait là l'application d'un principe général.

M. CLANCY : M. le Président, je puis vous assurer que lors même que l'honorable député (M. Gibson) aurait fait une insinuation indigne, je ne serais pas disposé à être trop particulier à son sujet. Je pense qu'il pourrait tout autant me rendre service en faisant une insinuation de cette nature, qu'en me décernant des louanges. Le fait est que je préférerais l'entendre me vilipender, plutôt que faire mon éloge. Toute remarque défavorable que l'honorable député pourrait faire à mon endroit serait à mes yeux un certificat de bon caractère, et par conséquent je ne discuterai pas l'insinuation qu'il a faite.

Pour m'occuper maintenant de l'honorable ministre (M. Paterson), qui a déployé tant de feu et parlé de 22 résolutions dont chacune énonçait une iniquité, ce monsieur voudrait-il consulter les "Débats" qu'il a sous les yeux, et en extraire six de ces résolutions qui sont absolument étrangères à cette mesure ? Cependant, l'honorable ministre a répété cette assertion ; mais j'ose dire qu'il ne se lèvera pas maintenant pour l'affirmer encore.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui.

M. CLANCY : Je désespère de convaincre l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES DOUANES : Les membres de la gauche peuvent se procurer les "Débats" pour les lire à leur avantage.

M. CLANCY : L'honorable ministre en a lu une partie, mais il ne lira pas le reste. Ses assertions restent entièrement dénuées de fondement aujourd'hui, et cependant il les répète, mettant en cause le nom d'un grand homme et disant qu'il s'est tenu le front baissé dans un solennel silence et qu'il ne voulait pas le lever parce qu'il avait honte. Je déclare à l'honorable ministre qu'il pouvait avec autant de convenance et de dignité déclarer qu'il n'y a pas eu un seul mot de prononcé pour ou contre ce bill durant tout le cours du débat. L'une de ces assertions aurait été tout aussi conforme aux faits que l'autre.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je suis capable de vous faire face.

M. CLANCY : Je puis déclarer à l'honorable ministre qu'il a répété ici une assertion—je veux être parfaitement parlementaire—mais je dirai une assertion absolument dénuée de tout ce qui pourrait lui donner le moindre caractère de vérité. Il dit que personne n'a été lésé. J'aimerais savoir pourquoi il s'occupe de Bruce s'il n'y a personne de lésé. Il s'occupe de ce comté parce qu'il espère porter préjudice à l'honorable député de Bruce-nord (M. McNeill). Il ne s'agit nullement de frontières de comté ; quant à lui, il passera la-dessus. Je ne sais pas seulement si l'honorable ministre entreprendra même cela, car il n'y a rien de trop grand qu'il ne puisse tenter en fait d'assertion. Il semble devenu hors de lui, et n'être pas strictement responsable de tout ce qu'il dit. L'objet du bill est non pas de favoriser les conservateurs, mais de leur nuire. Je signalerai un seul cas, et c'est celui de l'honorable député de Bruce-nord.

L'honorable ministre qui préside le ministère du Commerce avec beaucoup de dignité, et pour lequel j'ai appris à avoir un respect plus qu'ordinaire, se plaint d'avoir été chassé de Huron par la loi. Eh bien ! je ne prétends pas que l'auteur de ce bill ou le gouvernement doive considérer son effet relativement à tout député en particulier, à moi-même ou à tout autre. Je ne limite pas le sujet à des bornes aussi étroites, et je ne crois pas que les auteurs du bill de 1882 aient eu l'intention de légiférer de manière à chasser l'honorable ministre de ce parlement. Ne peut-on pas croire plutôt que la défaite de l'honorable ministre s'explique par le fait que les électeurs de Huron-centre voulaient être représentés par une des leurs ? Je pense avoir entendu faire cette remarque, et je trouve qu'elle n'est pas très éloignée de la vérité. Cette circonscription ne pouvait trouver nulle part un homme capable de les représenter si bien, mais elle désirait avoir un des siens pour député, et ainsi le ministre (sir Richard Cartwright) a été obligé de s'adresser à l'un de ces heureux endroits où se trouvent les forteresses libérales. Que ferait l'honorable ministre s'il n'avait pas de châteaux-forts libéraux sur lesquelles il puisse se replier ?

L'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) gémit en cette Chambre parce que le bill de 1882 a enlevé un village à son comté, mais voilà qui pourrait arriver en vertu de tout bill de redistribution.

Je le répète, l'honorable ministre (M. Paterson) et ses amis n'ont pu encore établir un seul cas où un député libéral ait été défait dans aucune des 48 divisions maintenant à l'étude par suite de la loi concernant le remaniement de 1882. Les membres de la droite peuvent parler autant qu'il leur plaira du déplacement de ce canton-ci et de ce canton-là, mais ils le feront en vain tant qu'ils n'auront pas signalé un député libéral lésé par le changement effectué. Ils n'ont pu le faire jusqu'à présent, et la chose leur est absolument impossible.

M. WILLIAM McCLEARY (Welland) : J'ai une question à poser aux ministres touchant ce bill, et j'aimerais qu'on y répondît. Ce bill est présenté en cette Chambre au nom du directeur général des Postes (M. Mulock)

et je suis heureux que le gouvernement ait pu trouver dans ses rangs un homme aussi compétent pour se charger d'une mesure comme celle-là. Le ministre des Douanes (M. Paterson), cependant, semble faire les frais de la plus grande partie de la discussion, et il pourra probablement me fournir l'information que je désire.

Cet honorable ministre (M. Paterson) a dit dans le première partie de ses remarques que ce bill reposait sur une justice absolue, c'est-à-dire, qu'il avait pour but de faire disparaître une grande injustice perpétrée au détriment du parti libéral. S'il jette les yeux sur le paragraphe "b" de ce bill, il verra que le comté que j'ai l'honneur de représenter se trouve sur la liste des circonscriptions remaniés. Le vieux comté de Welland, l'un des plus anciens comtés de l'Ontario, sinon le plus ancien, l'un des premiers comtés colonisés au Canada, a toujours eu depuis la Confédération, relativement aux élections et provinciales et fédérales, les mêmes frontières électorales. Pendant plus de 32 ans la population de Welland a voté dans les mêmes limites de sa division, et jamais avant aujourd'hui on n'y a porté atteinte au moyen d'un "gerrymander", ni on ne l'a remanié de manière à servir des fins de parti.

L'honorable ministre (M. Paterson) ajoute à Welland, par ce bill, deux grandes municipalités qui depuis la Confédération en ont toujours été séparées pour les fins électorales, et lui et ses amis ont fait cela afin de chasser du parlement son représentant conservateur, si possible, et de faire élire un homme de leur parti à sa place. Ils enlèvent au comté de Lincoln le canton de Pelham lequel possède une majorité libérale de 250 à 300 voix, et parfois davantage, pour le placer dans Welland. Ils adjoignent encore au comté de Welland le canton de Wainfleet, où les libéraux ont obtenu la majorité d'une voix à la dernière élection provinciale. En plaçant Pelham dans Welland, ils tâchent de faire de Welland une forteresse libérale, et d'assurer un siège à l'un de leurs propres amis.

J'espère que le ministre des Douanes ne quittera pas la Chambre, car ce monsieur est celui qui a parlé de l'absolue justice de ce bill, et je veux lui démontrer l'infime somme de justice qu'il procure à Welland.

Eh bien ! d'après le dernier recensement, Welland avait une population de 25,000 habitants, et aujourd'hui un recensement constaterait près de 30,000 habitants. Alors, le ministre (M. Paterson) voudra-t-il me dire en quoi il y a de l'absolue justice à augmenter cette population de 6,000 habitants, et à lui accorder un seul député ? Peut-il indiquer le moindre degré de justice dans l'acte de porter atteinte à un comté qui a gardé son état actuel depuis la Confédération, pour porter la population de ce comté à un chiffre presque aussi considérable que celui de la population du comté de Brant, auquel il accorde deux députés ? Quelle justice y a-t-il là ? Si l'honorable ministre (M. Paterson) s'en tenait aux frontières de comté dans toute la province, cet acte pourrait avoir l'ombre d'une excuse, mais l'ombre seulement.

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous nous en tenons aux frontières de comté dans ce bill, n'est-ce pas ?

M. McCLEARY : Ce bill est destiné à favoriser les fins inavouables de ceux qui tâchent de légiférer de manière à exclure les conservateurs du parlement. Il n'a pas pour but de rendre justice. Le ministre des Douanes se replie sur ce bill pour répondre, mais s'il doit maintenir les frontières de comté, pourquoi ne le fait-il pas dans tout l'Ontario ?

Le comté de Welland a une population qui augmente d'année en année. Lors du dernier recensement, la population de ce comté était de plus de 25,000 habitants, et si l'on y adjoint les cantons de Pelham et de Wainfleet, cette population sera accrue de 6,000. Où, je le demande, l'honorable ministre trouve-t-il une seule parcelle de justice dans la manière dont il traite ce comté ? Au contraire, n'est-il pas indigne et mesquin d'essayer d'abattre un adversaire politique au moyen de l'acte que ce bill a en vue ?

Je voudrais savoir par quoi l'on peut justifier cette tentative d'imposer au parti conservateur, dans le comté de Welland, la lourde obligation d'avoir à vaincre la majorité libérale de 300 voix que ce bill ajoutera à la population du comté ?

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député semble parler comme si Welland lui échappait par le fait que ce comté est reconstitué suivant ses limites municipales. S'il en est ainsi, je l'assure que je l'ignorais. Ce comté est traité de la même manière que les autres dans ce bill : ses limites municipales lui sont restituées chose qu'il convenait de faire. Quelle en sera la conséquence au point de vue politique, c'est ce que je ne puis dire ? S'il y avait là-dedans l'iniquité allégué par l'honorable député, mais je ne l'admets pas, il peut se consoler en songeant que la chose ne lui préjudiera pas, s'il lui arrive ce qui m'est arrivée à moi-même ; car lorsque j'ai été victime de l'iniquité de 1882, laquelle consistait à faire d'une forteresse libérale un comté conservateur, j'ai trouvé assez de conservateurs respectables dans ce comté pour obtenir une majorité. Si donc ce bill renferme l'iniquité dont parle l'honorable député, il n'a pas besoin d'avoir peur. Mais Welland a été traité tout comme les autres comtés, et je puis simplement déclarer à l'honorable député que ce qu'il vient de dire est la première nouvelle qui m'indique ce qui pourrait résulter politiquement parlant du changement.

M. E. F. CLARKE (Toronto-ouest) : Je suis convaincu que le ministre des Douanes n'a pas entendu par ses dernières remar-

ques faire croire au comité que ce bill avait rétabli les frontières de comté dans toute la province de l'Ontario. N'est-ce pas le suprême de l'étrangeté de la part des membres de la droite de répéter et de répéter encore, en présence des faits, que le principal principe de ce bill consiste à restituer leurs frontières aux comtés en cette province ? L'examen du bill même démontre que cette assertion est dénuée de tout fondement, et m'est avis que la répétition d'une fausseté surannée ne rapportera aucun profit politique à ces messieurs.

Ce bill n'a pas touché aux frontières de comté dans l'est de l'Ontario. Les comtés de cette partie de la province conservent les frontières qu'ils possédaient en vertu des lois de 1882 et de 1892. Pourquoi alors l'honorable ministre des Douanes et les autres membres de la droite persistent-ils à prétendre avoir rétabli les anciennes frontières de comté ? Comme on l'a signalé maintes et maintes fois, ces messieurs l'ont fait seulement là où ils espéraient retirer un avantage politique de ce changement.

Dans cette partie de la province, qu'ils ont déclarée sans cesse posséder plus de députés que le nombre requis, on n'a pas fait de changements, et pour cause évidente. Depuis 1896, ces messieurs ont fait là un gain sensible, et, suivant le vieil adage ils ont résolu de laisser faire les choses.

Ces messieurs ont demandé quels comtés n'avaient pas été rétablis dans leurs frontières. Or, je mentionnerai les comtés de Russell, Charleton, Lanark, Frontenac, Addington, Renfrew, Peterborough, Grenville et Leeds. Chacun de ces comtés a subi des changements par suite des lois antérieures, et on ne leur a pas restitué leurs anciennes frontières. On les a oubliés à propos, parce que cette omission est de nature à servir au mieux les intérêts du parti.

Ce bill est interprété d'une manière affreuse et étonnante. J'étais presque persuadé, par suite de la vigueur des remarques de l'honorable ministre des Douanes, que le bill rendait justice à la ville de Toronto, mais malheureusement les faits et les chiffres contredisent l'orateur.

L'honorable ministre a mentionné les comtés de Wentworth, de Brant, et de Norfolk. Si j'ai bien noté ses chiffres, il a dit que la population de Wentworth était de 28,142 âmes, celle du comté de Norfolk de 31,718 âmes, et celle du comté de Brant de 33,217 âmes——

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce n'est pas exact.

M. CLARKE : Ces chiffres sont ceux du rapport fait par le greffier de l'assemblée législative de l'Ontario des élections de 1898.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce n'est pas là sur quoi les juges procèderont. Ceux-ci doivent considérer le recensement du Canada.

M. CLARKE : Ces chiffres sont empruntés au recensement du Canada.

Pour donner une idée de la justice dispensée aux circonscriptions par ce bill, je puis déclarer que la population totale de ces trois comtés, si mes chiffres sont exacts, s'élève à 93,137 âmes, et que cette population est représentée par cinq députés en cette Chambre, tandis que la ville de Toronto, qui possède une population de plus du double, doit être représentée par un égal nombre de cinq députés seulement en cette Chambre. Assurément, le gouvernement qui connaissait l'état de choses existant au sujet de la ville de Toronto, a dû être animé du désir de rendre cette piètre justice à cette ville. S'il nous avait accordé seulement une froide justice, il nous aurait attribué une représentation plus considérable ; mais rien n'était plus éloigné de leur pensée.

Le comté où réside l'honorable ministre des Douanes, et qu'il a représenté, possède une population de 33,217 âmes d'après mes chiffres, et d'environ 36,000 âmes d'après les chiffres de l'honorable ministre, et ce comté a un député par 16,600 âmes, tandis que le comté adjacent de Wentworth, qui possède une population de 28,142 âmes, doit avoir seulement un député. D'après quel principe de justice ou d'équité la population de Brant, qui se chiffre à 33,000 âmes, doit-elle avoir deux représentants en cette Chambre, tandis que le comté adjacent de Wentworth, qui renferme 28,000 âmes, doit en avoir un seulement ?

Après tout, quelle est la nature de cette idée consistant à s'attacher si rigoureusement à faire prévaloir l'établissement des frontières de municipalité ou de comté, lorsqu'elle a pour effet de faire perpétrer d'aussi grandes inégalités de représentation ? Si l'honorable ministre consulte l'ancienne loi de redistribution, il constatera que la moyenne de la population des divers comtés était beaucoup plus en harmonie avec la moyenne générale relativement à la province, qu'elle ne d'est en vertu de ce bill.

De quel droit peut-on dire que le comté de Norfolk, qui possède une populataion de 31,000 âmes, doit avoir deux députés, alors que la ville de Toronto obtient seulement un député par 36,000 âmes ? Pour quelle raison, également, peut-on dire que Brant peut avoir deux députés en raison de 33,000 âmes, tandis que le comté adjacent de Wentworth a seulement un représentant en raison de 28,000 âmes, et que la grande région d'Algoma, une province à elle seule, qui devrait avoir une représentation au moins conforme à la moyenne de la population de la province, a seulement un représentant en raison de 40,000 âmes ?

On permet ces inégalités dans ce bill, bien que, comme je l'ai signalé, l'un des principaux griefs exprimés par l'honorable ministre au sujet du bill concernant la redistribution de 1892 ait consisté dans le fait que la partie est de cette province possédait plus de représentants que de droit.

Qu'on me permette maintenant d'attirer l'attention sur ce que mon honorable ami, le député de Wellington-nord (M. McMullen)—que je regrette de ne pas voir à son siège—avait à dire concernant cette question de représentation d'après la population. Il a dit :

L'honorable député de Simcoe a prétendu que Toronto devait avoir sa pleine part de représentation. Je ne conteste pas un instant cette assertion. Je pense qu'il serait parfaitement juste qu'elle l'eût.

Mon honorable ami, le député de Wellington-nord, mentionnait l'ancien député de Simcoe (M. Dalton McCarthy) :

Il est absolument futile d'accorder au peuple le droit de vote si vous ne lui accordez pas en même temps le pouvoir d'exercer pleinement ce droit, de manière qu'il soit justement représenté en cette Chambre. Rien ne justifie de donner au représentant d'un comté deux fois et demie ou trois fois autant d'électeurs qu'un autre député en possède dans un autre comté.

Prenons, par exemple. Simcoe-est, avec une population de 35,000, et Frontenac, avec une population d'environ 13,000. Celui qui a droit de vote dans Frontenac a ce droit deux fois et demi de plus que celui qui vote dans Simcoe-est. Moins il y a de population dans un comté, plus est grand le pouvoir de chaque votant d'envoyer ici des députés. Voilà qui est injuste ; je ne puis comprendre d'après quels principes des comtés où la population est de beaucoup inférieure au chiffre qui sert de base à la représentation, ont le même cens que ceux dont la population est de beaucoup supérieure à ce chiffre.

Puis, pour confirmer cet argument, et condamner le gouvernement du jour, sous prétexte qu'il ne rend pas justice en égalisant le chiffre de la population des comtés de la province représentée en cette Chambre, il a cité, d'une lettre de feu le très honorable John Bright à un ami, l'extrait suivant :

Le cens, en lui-même, ne donne aucun pouvoir réel, s'il n'est acompagné du droit, pour tous ceux qui la possèdent, d'élire un nombre égal de députés. Je pourrais facilement concevoir un bill qui accorderait le suffrage universel dans son sens le plus large, affirmerait, avec plus de force que jamais, la suprématie de l'oligarchie anglaise sur le peuple anglais. Si votre grande cité, avec son étendue et son importance considérable, ne doit pas envoyer au parlement plus de deux députés, tandis que dans une autre partie du royaume, une population et une richesse égales à la sienne, donnent lieu à l'élection de vingt députés, je dis que votre privilège est peu de chose.

Et l'honorable député de Wellington-nord termine comme suit :

Maintenant, je prétends que s'il faut mettre tout le corps électoral de ce Dominion sur un pied d'égalité—et tel devrait être l'objet de ce bill—il faut remanier les comtés de manière à donner, autant que possible, le même nombre d'électeurs à chaque comté.

Avant d'arriver au pouvoir, les honorables députés pensaient ainsi ; pourquoi ne profitent-ils pas de ce bill pour donner suite à cette pensée qu'ils croyaient alors si juste, et pour nous accorder la représentation d'après la population ? Il doit être évident, pour le peuple de ce pays, que ce projet de redistribution, qui n'affecte que la moitié des comtés d'Ontario, savoir : ceux d'entre eux qui n'ont pas assez de députés comparativement aux comtés de l'est de l'Ontario, a été élaboré de cette façon, parce que les honorables députés n'ont eu en vue que de se créer des avantages politiques, au détriment des comtés de l'ouest ; ils doivent pourtant savoir, après ce qui est arrivé à leurs amis dans l'élection locale de mars 1898, qu'ils n'ont rien à espérer du rétablissement des anciennes bornes des comtés dans l'est de la province. Voilà pourquoi ils ont renoncé à leurs principes relativement à la redistribution des comtés de l'est d'Ontario. Mais revenons à la représentation de la cité de Toronto et du comté d'York. La population de ce dernier, tel que représentée aujourd'hui, est de 97,289. Il est divisé comme suit :

Division Est	35,148
Division Nord (représentée par l'honorable directeur général des Postes.	20,284
Division Ouest	41,857
Total	97,289

Le désir qu'ont les honorables députés de la droite de rendre aux comtés leurs anciennes bornes, leur a fait prendre, à même cette population de 97,289, environ 35,000 âmes, et les leur a fait ajouter à la cité de Toronto. Le chiffre qui sert de base à la représentation, dans le comté d'York, est actuellement de 32,500 âmes pour un député ; or, bien qu'ils aient réduit cette population d'environ 35,000, York continue à envoyer en cette Chambre trois députés. Pourquoi ? parce que ces messieurs pensaient faire du bien au parti, en enlevant à York-est environ la moitié de sa population et à York-ouest, plus de la moitié de la sienne. Mais ils se sont trompés, leur intention n'était pas louable, et ils n'obtiendront pas ce qu'ils espéraient. S'il était juste et sage de réduire le chiffre qui sert de base à la représentation du comté d'York, de 32,000 à 21,000, *ne pourrions-nous pas*, en toute honnêteté et en toute justice, demander à l'honorable ministre et aux siens, d'accorder à la cité de Toronto une représentation conforme à la population ? D'après le présent bill, en comptant les quartiers de Toronto actuellement représentés en cette Chambre, il y a là un député par chaque 36,005 âmes. Autrefois, il y en avait un pour chaque 36,000 âmes. Certes, nous n'avons pas lieu d'en remercier le gouvernement. La redistribution des comtés nous donnait droit d'espérer que le chiffre qui sert de base à la représentation dans les autres comtés d'Ontario ayant été fixé à 23,000 pour chaque député, Toronto obtiendrait justice et aurait, au moins, deux ou trois nouveaux députés.

J'ai étudié avec soin toutes les dispositions de ce bill, et je n'y ai vu percer, dans chaque ligne, que le désir d'un avantage politique, que ces messieurs n'obtiendront pas, car à la première occasion qu'ils en auront, les électeurs vont proprement le leur refuser.

M. D. D. ROGERS (*Frontenac*) : A mon grand regret, j'étais forcément absent, hier, quand a eu lieu le débat à l'occasion de la seconde lecture de ce bill, et quand le vote s'est pris. Si j'avais été ici, j'aurais profité de l'occasion pour dire quelque chose, mais aujourd'hui, je n'aurais plus rien à dire, n'étaient-ce les allusions que l'on a persisté à faire un système qui a consisté à redistribuer dans le passé, les comtés, et à y parquer les électeurs. Comment se fait-il que nous n'ayons jamais entendu parler de cette redistribution ou groupement par rapport aux cités ? C'est insulter la population agricole que de dire que tel canton est une ruche libérale et tel autre, un ruche conservatrice ; cela veut dire que les électeurs de ces endroits manquent d'intelligence. L'orateur qui parle de cette manière à un auditoire de cultivateurs devrait soulever les plus énergiques protestations. Les comtés ruraux ont pu être gouvernés par ces procédés, il y a quelques années, mais ce temps est passé ; aujourd'hui, il faut que les hommes politiques justifient la confiance qu'on a mise en eux, et aient l'air de savoir qu'ils s'adressent à des hommes intelligents, capables de se former une opinion indépendante. Il n'y a plus lieu d'employer de vieux clichés comme celui-ci, par exemple : " Ce comté est un des plus beaux et des plus importants du pays ; aussi; suis-je fier de me retrouver, dans le moment, en présence de ses citoyens, électeurs indépendants, qui, j'en suis sûr, auront le courage de suivre les traces de leurs ancêtres qui étaient des conservateurs." En vérité, on croirait que les électeurs de ces endroits ne pensent, ni ne jugent par eux-mêmes. La disparition graduelle et rapide de cette anomalie est due, en grande partie, à l'agitation des Patrons, qui a commencé en 1891. Voici, à ce sujet, un article de leur programme :

Etablir les districts électoraux sur et d'après les comtés tels que constitués pour les fins municipales, autant que pourront le permettre les principes de la représentation d'après la population.

L'insertion même de cet article dans leur programme démontre assez qu'il y avait des griefs à redresser. Tout le pays a compris qu'il existait un mal considérable, et bien que je n'en aie jamais entendu parler, ni dans une loge de Patrons, ni sur les tribunes publiques, libéraux comme conservateurs s'accordent à reconnaître l'existence du mal et la nécessité d'y porter remède.

On a dit et répété en cette Chambre que les cités n'étaient pas équitablement représentées ; pour moi, je suis d'avis qu'elles ont toujours eu plus de députés qu'il ne leur en fallait strictement. Le peuple des districts ruraux, en général, reconnaît comme moi que ce sont les cités qui, à l'exclusion presque complète des comtés ruraux, ont gouverné ce pays dans le passé ; elles ont leurs chambres de commerce, leurs sociétés d'industriels et de banquiers, leurs compagnies de prêts, leurs sociétés ouvrières, dont les efforts ont toujours été unanimes, quand il s'est agi de l'intérêt des cités, car il n'entre pas de politique dans une chambre de commerce, dans une société d'industriels, ni dans aucune autre des associations. Elles s'unissent, dans l'intérêt commun de la cité. Comme l'a démontré le ministre des Douanes (*M. Paterson*), les cités ont aussi la presse qui est l'esclave de ces différentes unions, qui se fait l'interprète de leurs sentiments, et de leurs désirs, et leur fournit un moyen de s'exprimer, que n'ont pas les districts ruraux. Une autre cause de préjudice pour la classe agricole, au sujet de la représentation, c'est notre système presque universel. Je n'ai jamais cru au suffrage universel, et à ce système inique d'enregistrement que l'on a établi dans les comtés d'Ontario. Je ne parle pas seulement au point de vue du parti conservateur, d'autres que les conservateurs critiquent ce système-là ; j'ai entendu moi-même des libéraux le condamner. Un député de certaine cité m'a dit que le système de l'enregistrement avait pour effet d'obliger à payer les gens pour qu'ils se fissent enregistrer, et à acheter ensuite leur vote. Est-il juste que le vote de pareilles gens ait la même valeur que celui de la classe agricole, à nombre égal ; que celui de ces cultivateurs qui ont gagné et ont économisé de $10,000 à $20,000 ? et les cités où il se trouve tant d'électeurs de cette sorte-là doivent-elles bien avoir, au parlement, autant de députés que la classe agricole ? Non, ce serait injuste, car, en vérité, les cités ont déjà deux fois plus de députés qu'il ne leur en faut. Il devrait suffire de deux députés à Toronto, qui a déjà tant d'autres moyens d'exprimer le sentiment de son public, qui a, à cette fin, ses nombreuses associations et ses grands journaux. Cependant Toronto a cinq députés. Plusieurs de ceux à qui j'en ai parlé ont critiqué le bill, sur le principe qu'il donne à Toronto un trop grand nombre de députés ; on m'a même dit qu'il demeurait à Toronto six ou huit députés de cette Chambre et quatre sénateurs. Ces messieurs, même ceux d'entre eux qui représentent des comtés agricoles, doivent être des protecteurs de cette cité, car ils ne peuvent avoir pour les cultivateurs le même intérêt, ni le même sentiment de solidarité que s'ils demeuraient parmi eux. On a objecté au projet d'établir le nombre de députés d'après le recensement de 1891, sur le principe que, depuis ce temps-là, la population avait subi beaucoup de changement. Tout le changement qu'il y a eu, je regrette de le dire, c'est que les comtés ruraux se sont dépeuplés et que la population des villes a augmenté. C'est un point digne de remarque, que, sous le régime protecteur, qu'on nous a tant corné aux oreilles, les villes ont progressé, et que le pays a diminué. Je crois avoir tout à fait raison d'appuyer un bill qui a pour objet de remanier les comtés de manière à leur conserver leurs anciennes bornes, et je regrette vraiment de n'avoir pas été ici, hier soir, pour enregistrer mon vote dans ce sens.

Mais on en a fait assez, pour prouver, qu'on admet le droit des comtés ruraux de se faire représenter. Je crois qu'avant le remaniement qui aura lieu après le prochain recensement, l'opinion publique se sera si bien exprimée, que le bill de redistribution de 1902 accordera aux comtés ruraux une représentation plus équitable.

M. A. McNEILL (Bruce-nord) : Mon honorable ami, le plus jeune député de Halifax, (M. Russell), a donné, hier soir, un argument qui, vu les circonstances, m'a beaucoup étonné ; il a prétendu qu'il ne fallait pas donner l'exemple du remaniement des comtés au gré du parti au pouvoir ; que si cela se faisait, comme dans le présent cas, dans un autre temps que celui où l'on avait généralement trouvé convenable de le faire, c'est-à-dire après le recensement décennal, il y avait danger que cela constituât un précédent, dont on s'inspirerait plus tard, pour commettre encore de pareils actes, et il a dit : Nous devons laisser cela à la conscience du peuple et de ses députés sans crainte de nous tromper, car, à moins d'urgence, pas un parti ne voudrait se rendre coupable d'une pareille iniquité. Je ferai remarquer à la Chambre que ce que mon honorable ami dit ne pouvoir se faire, est précisément à se faire, dans le moment même. Il a été prouvé, sans le moindre contredit, que, quoi qu'il soit arrivé en 1882, les libéraux ne souffrent aujourd'hui d'aucune restriction, au sujet de la représentation ; bien loin de là, ils sont en majorité aujourd'hui dans cette Chambre, bien qu'ils n'aient pas la majorité du vote populaire ; ainsi, on fait, précisément, à l'heure qu'il est, ce que mon honorable ami (M. Russell) a dit qu'il ne fallait pas même supposer qu'un parti ou un gouvernement pût faire. On n'a pas répondu à l'argument que si le projet actuel devient loi, nous aurons créé un précédent des plus dangereux et des plus malheureux. Je voudrais dire un mot du caractère du bill lui-même. Mes honorables amis de l'autre côté de la Chambre ne veulent pas donner aux villes autant de députés qu'aux campagnes, et mon honorable ami, le ministre des Douanes est un des honorables ministres qui a charge de ce projet ; il en est particulièrement responsable, et ce, pour deux raisons : d'abord, parce qu'il est, peut-être, dans cette occasion, le principal porte-paroles. Quand ce bill deviendra loi, l'honorable ministre lui-même demeurera dans un comté dont la population est d'environ 16,000 âmes ; j'entends la population blanche, qui a droit de vote. L'honorable ministre voudra-t-il me dire quelle est la population de Brantford ?

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : 12,000 âmes, d'après de recensement de 1891, mais aujourd'hui, elle est de beaucoup plus que cela.

M. McNEILL : Alors, mon honorable ami va accorder un député à cette grande population urbaine, tandis qu'à Algoma, qui a une population rurale de 40,000——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : 33,000, d'après le recensement.

M. McNEILL : La population d'Algoma a énormément augmenté ; je crois qu'elle est d'au moins 40,000.

M. CLARKE : De près de 50,000, à l'heure qu'il est.

M. McNEILL : Je voudrais savoir comment mon honorable ami concilie cela avec le principe qu'il a posé par rapport aux divisions rurales et urbaines. Dans le comté qu'il va représenter, il permet qu'un électeur urbain vaille deux fois et demie de plus qu'un électeur à la campagne. Pourtant, s'il est, dans la province d'Ontario, un comté qui mérite deux députés, c'est bien celui d'Algoma. Il est très difficile à un seul député de représenter, en cette Chambre, un aussi vaste district, mais à son propre comté, qui a une population de 33,000 âmes, mon honorable ami accorde deux députés et il refuse d'en donner plus d'un à Algoma. Est-ce possible de dire qu'il obéit au principe qu'il a posé ?

Je demande à mon honorable ami, comment il se fait que, d'après le principe de ce bill, il touche au comté de Bruce ? Je ne demande pas qu'on néglige ce comté-là ; qu'il n'y ait pas d'erreur sur ce point. Mon honorable ami de Halifax a dit, hier, que j'avais fait à cette Chambre un discours d'adieu ; je puis assurer à mes honorables amis de l'autre côté de la Chambre que je suis bien loin de leur avoir fait mes adieux, car ce qu'ont fait les honorables députés à l'égard du comté de Bruce m'y a beaucoup fortifié, et le peuple comprendra qu'ils ont manqué à leur devoir, dans le seul but de me faire disparaître de ce comté. Ils disent ne pas s'occuper des comtés qui ne sont pas enfermés dans des bornes définies ; or, le mien se trouve absolument enfermé dans de telles bornes, et cependant ils s'en occupent.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est parce que ce comté a subi la redistribution de 1882.

M. McNEILL : Il est d'autres comtés qui ont subi la redistribution de 1882, et dont, cependant, ils ne se sont pas occupés ; mais, disent-ils, le principe qui nous inspire, c'est celui du rétablissement des bornes des comtés, et c'est pour cela que nous nous occupons des comtés où il y a lieu de l'appliquer. Cependant, il est question de Bruce, quoique ce comté soit absolument enfermé, déjà, dans les bornes voulues. Je ne demande pas aux honorables députés de faire le moindre changement, mais je serais heureux que trois hommes indépendants qu'on enverrait exprès, dans le comté, fissent rapport que ce comté est équitablement divisé. La raison

pour laquelle nous nous occupons de Bruce, dit mon honorable ami, c'est qu'il a subi la redistribution de 1882. J'ai démontré, hier soir, que tel n'est pas le cas, et que la division qu'il a subie, d'après l'acte de 1882, était tout à fait conforme à la justice. Mon honorable ami ajoute qu'en 1882, on a aussi distribué la population d'une manière injuste. Comment se trouve-t-on aujourd'hui ? En 1892, par le cours naturel des choses, on a porté remède à cette redistribution dont il se plaint, et ainsi, la seule redistribution, si on peut l'appeler de la sorte, dont il ait à se plaindre, a été corrigée en 1892. Pourquoi, alors s'occupe-t-il tant du comté de Bruce ? Il n'est pas allégué, et ne peut être allégué, non plus, qu'il se soit fait quelque chose d'injuste en 1882, dans le comté de Bruce, si ce n'est que le canton de Saugeen a été placé dans la division ouest, au lieu d'être laissé dans la division nord.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela n'était-il pas injuste ?

M. McNEILL : C'est la seule injustice qu'on puisse alléguer, et la seule raison qu'on en donne, c'est que la population du temps n'était pas également distribuée. Aujourd'hui, elle l'est. De fait, la division nord de Bruce est plus populeuse qu'aucune autre, aujourd'hui, et ainsi, le cours naturel des événements est venu redresser cette injustice. S'il est besoin de prouver combien il est impossible de défendre ce bill on le prouvera par ce qui a eu lieu dans Bruce, où l'on a remédié, à l'heure qu'il est, à cette injustice dont ils se plaignent. Je voudrais dire encore un mot de Saugeen comme ayant été placé dans la division ouest de Bruce, et attirer, sur ce point, l'attention toute particulière de mon très honorable ami. Je veux lui dire, d'abord, que ce déplacement, au point de vue géographique, était tout à fait justifié. On a laissé dans l'ouest les cantons du lac ; dans l'est, les cantons de l'est et dans le nord, ceux du nord. Division naturelle, comme on le voit. Se trouvant le dernier des cantons du lac, au sud de la péninsule de Bruce, Saugeen est naturellement tombé dans la division ouest pour cette raison. Ainsi, il n'y a rien à blâmer, si ce n'est qu'on a diminué la population des divisions du nord, au profit de celles de l'ouest. La raison qu'on a donnée dans ce temps-là, et qui, je le crois, était bien valable, c'est que la division nord se composait, en grande partie, de terrains naguère inoccupés, mais où il se dirigeait un fort courant de population et tout le monde savait que si on laissait la population égale, pour le moment, quand viendrait la prochaine redistribution, il faudrait encore retailler le comté de Bruce. Que mon honorable ami (M. Paterson), dise maintenant à la Chambre comment il se fait que, dans les circonstances, le comté de Bruce, complètement enfermé entre des bornes municipales de comté, figure dans ce bill.

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : Je ne veux pas faire perdre de temps au comité ; si je fais quelques remarques, ce n'est que par courtoisie à l'adresse de ses membres et je puis le dire à l'adresse de l'honorable député de Bruce-nord, qui parle toujours d'une manière si courtoise. Si cet honorable député est sous l'impression que notre bill vise à le faire disparaître personnellement du comté, il a tort. Le comité se rappelle que l'honorable député a parlé d'un argument de l'honorable député de Halifax (M. Russell) tendant à établir qu'il ne faudrait présenter des bills de ce genre, qu'en cas d'urgence ; or, il est d'avis qu'il n'y a pas urgence. Je crois, pourtant, que si l'honorable député veut bien jeter un regard sur le passé, il finira par admettre qu'il y a urgence ; et comment prétendre le contraire, après que le peuple l'a déclaré aux bureaux, car c'était un des principaux articles du programme libéral, que celui où il était question de présenter un bill comme celui-ci, et les ministres et les députés de ce parti sont par conséquent tenus de le présenter ; c'est là un des principaux devoirs que le peuple les a chargés de venir remplir en cette Chambre. Y manquer, ce serait nous attirer, avec raison, les reproches que les honorables députés nous ont adressés, à tort, jusqu'à présent, et c'est alors qu'on pourrait dire que nous avons menti à nos promesses. Cela, cependant, ne les a pas empêchés d'essayer de paralyser ce projet dont il s'agit, et dont l'honorable député (M. McNeill) doit reconnaître l'urgence, quand le peuple du Canada et notamment celui d'Ontario s'écrie qu'un des principaux articles du programme libéral, c'est la présentation d'un bill afin de faire disparaître le mal qui s'était commis en 1882. Envoyés ici pour présenter ce bill, nous le présentons, et cette division du comté de Bruce que représente l'honorable député (M. McNeill) étant une de celles qui ont le plus souffert de la redistribution de 1882, figure naturellement dans ce bill. Comme le dit le très honorable premier ministre sans parcourir le pays pour tout faire à la fois, nous voulons, d'abord, comme mandataires du peuple, remédier aux abus les plus criants, et c'est pour cela que Bruce n'a pas été oublié. L'honorable député a parlé de moi comme député de Brant.

L'honorable député sait que ce ne fut là qu'un malheureux accident, et que je ne représente plus ici le comté que j'ai longtemps représenté.

M. McNEILL : Je fais mes excuses au ministre.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce n'a été qu'un accident. Il ne serait pas exact de dire que j'ai été battu, car, dans ce cas, le candidat qui m'a défait serait aujourd'hui porteur du mandat, tandis que je vois un bon libéral siégeant ici, à titre de député de Brant. Il ne serait donc pas exact de dire que le comté soit passé à l'ennemi, bien que, sur les entrefaites, j'aie vu le mandat m'é-

chapper. Le député de Bothwell (M. Clancy) prétend que le mandat est échappé au parti libéral, parce que j'ai été repoussé par le peuple. Le peuple m'a-t-il rejeté, pour donner le mandat à un conservateur ? Si un conservateur eût gagné l'élection, il siégerait ici en ce moment à titre de député de ce comté.

M. BERGERON : Les organisateurs du parti se sont mis à l'œuvre depuis.

Le MINISTRE DES DOUANES : En faveur des conservateurs ?

M. BERGERON : Contre lui.

Le MINISTRE DES DOUANES : Les tribunaux ne peuvent priver un député du mandat auquel il a droit. Si le peuple s'était prononcé en faveur d'un conservateur, où est-il ce conservateur ? Il n'est pas ici. Le député qui a été élu à une majorité de plusieurs centaines de voix, approuve ce programme. Je suis ici, à titre de représentant d'un autre comté et j'ai défendu le même programme. Par conséquent, bien qu'il se soit produit un léger accident dans ce comté, le fait que je suis ici, à titre de représentant d'un autre comté, prouve que le peuple demande cette mesure. Nous ne saurions légitimement mettre au rancart le mandat impératif reçu du peuple. Nous avons reçu du peuple mandat de rappeler la loi du remaniement des collèges électoraux portée en 1882, et l'une des dispositions les plus injustes de cette loi s'appliquait au comté de Bruce. C'est au comté de Bruce que s'appliquait l'un des amendemnts proposés par la gauche et repoussés par la droite, en silence, sans un mot d'explication. M. Gillies, l'un des députés de Bruce, comté qui donnait une majorité libérale de 600 voix, si je ne me trompe, à l'époque où cette loi fut portée, proposa l'amendement que voici :

Que le bill en question ne subisse pas maintenant sa troisième lecture, mais qu'il soit arrêté que le comté de Bruce renferme une population de 64,774 âmes, soit une moyenne pour trois circonscriptions électorales, de 21,591.

Que le bill en question détache de la circonscription nord du comté de Bruce une population d'un chiffre assez important pour réduire Bruce-nord à 18,645 âmes, donnant à Bruce-ouest 24,218 et à Bruce-sud 22,355 âmes.

Que le bill en question soit renvoyé au comité général de la Chambre, avec instructions qu'il remanie dans ses attributions de modifier les frontières des trois circonscriptions projetées de Bruce.

On voit donc comment ces messieurs violèrent ce principe réputé sacré à leurs yeux, et lorsqu'un député proposa l'amendement en question, et s'attendait à recevoir une réponse, il régna un silence de mort à la droite. Or, quel fut l'effet politique de ce remaniement à l'époque en question, d'après l'aveu de l'honorable député lui-même. Si ce canton de Saugeen, où se trouvait le village de Port-Elgin, eût été enclavé dans la circonscription nord de Bruce, alors la population des circonscriptions nord et ouest de Bruce eût été à peu près égale ; et en enclavant le canton de Saugeen et Port-Elgin dans Bruce-ouest, au lieu de l'enclaver dans Bruce-nord, et d'égaliser ainsi la population, ces messieurs forçaient John Gillies à entrer en lice avec une majorité conservatrice de 160 voix contre lui. Vous croiriez peut-être que c'était assez lier les mains à ce député ; or, au mépris de toute loyauté et de toute pudeur—je n'accuse pas ici l'honorable député (M. McNeill), car il n'était pas membre de la Chambre à cette époque—ces messieurs enlevèrent à Bruce-nord le canton de Saugeen, qui comptait 200 à 300 voix de majorité libérale et l'enclavèrent dans Bruce-ouest, qui était déjà un château-fort libéral, de sorte que cela portait la majorité libérale à 1,100 voix, si je ne me trompe. M. Gillies lui-même proposa à la Chambre un amendement contre ce remaniement, mais la majorité le repoussa en silence. Or, en présence de ces faits, le peuple nous ayant donné le mandat de redresser ces torts, je le demande au député de Bruce : nous était-il possible de ne pas réparer l'injustice faite au comté de Bruce ? Il est possible que dans le cours du temps, en 1901, les circonstances se modifient relativement à la population, et je ne suis pas en mesure de dire ce qui sera décidé, après le recensement de 1901, relativement à la contiguité des cantons et autres questions que des juges impartiaux mettront à l'étude. Quant à savoir si la délimitation actuelle des frontières des comtés est légitime, comme on l'a prétendu, je ne veux pas me prononcer ni pour ni contre. Si la délimitation actuelle des frontières des comtés est légitime, eu égard au chiffre de la population et à la contiguité des cantons, des juges impartiaux en décideront ainsi, et l'on ne saurait rien appréhender à ce sujet. Je suis bien aise d'entendre l'honorable député (M. McNeill) déclarer qu'il n'appréhende rien au sujet de la justice et de l'équité de la décision que prendront les juges touchant les circonscriptions électorales.

M. McNEILL : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES DOUANES : Alors, tout grief disparaît. J'ai fait observer à l'honorable député que ce bill est d'urgence, parce que le peuple canadien a donné au gouvernement actuel, en l'élevant au pouvoir, un mandat impératif en ce sens, et c'est l'impérieux devoir non seulement de cette branche de la législature, mais du parlement canadien, d'obtempérer aux vœux du peuple. Si, plus tard, le peuple change d'avis et qu'il confie à l'opposition le mandat impératif d'abroger la loi en discussion, ou toute autre législation relative à la représentation du peuple dans la Chambre, ce sera l'impérieux devoir des messieurs de la gauche d'obéir à la volonté du peuple, pourvu que la constitution le décrète ainsi. J'ajoute, toujours dans la même hypothèse, que si ces messieurs saisissaient, à l'avenir, la Chambre d'un bill comme celui-ci, décrétant que les frontières des comtés seront

délimitées par trois juges de la cour Supérieure, il ne se rencontrera pas un seul libéral, au Canada, qui s'y oppose.

Le PREMIER MINISTRE : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES DOUANES : Ces messieurs de la gauche semblent portés à me poser des questions au sujet de ce bill, et la courtoisie me fait un devoir d'apporter une réponse. Ils semblent croire que j'ai eu une assez grande part à l'élaboration de ce bill, tandis que, de fait, je ne m'y suis guère intéressé. Ils appuient surtout sur le fait qu'il est accordé à Brant deux députés, que Brant est libéral et ils oublient qu'un autre député représente maintenant ce comté plus avantageusement que je ne le pourrais faire, et que, ne représentant plus ce comté, je ne saurais, de ce chef, m'intéresser particulièrement à ce bill. Le comté de Brant est libéral, et s'il y existe une telle majorité libérale qu'en dépit de tout remaniement il élit toujours deux députés libéraux, pourquoi les électeurs de Brant n'enverraient-ils pas aux communes des hommes de leur choix ? En quoi la chose serait-elle injuste ? J'en conviens, il y a inégalité de population dans ce comté ; mais cette inégalité se retrouve également dans le bill qu'il s'agit d'abroger et cela dans une plus large mesure qu'entre Brant et l'une des divisions de Toronto, qu'on a citée comme exemple. L'honorable député (M. Clarke) lui-même nous a dit que le comté du directeur général des Postes possède une population de 20,000 âmes, tandis que celle du comté d'York-ouest est de 41,000. En donnant à Toronto un nouveau représentant, chaque député représenterait environ 36,000 âmes, y compris l'augmentation de population.

M. WALLACE : 47,000, d'après le dernier recensement.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, pas avec cinq représentants. 181,000 divisé par 5 donne 36,000. L'amendement proposé à la Chambre donne à Toronto cinq représentants. L'honorable député le voit donc, c'est approximativement l'égalité qu'il demande.

Voyons quelle attitude l'honorable député (M. Clarke) adopte relativement à Toronto. Hamilton est le chef-lieu de Wentworth, pour ainsi dire, et c'est à Hamilton que se trouvent les intérêts des citoyens de Wentworth. Toronto est le centre du comté d'York, et les cultivateurs d'York y font leurs affaires, et les édifices publics sont dans cette ville ; de sorte que les intérêts des cultivateurs, l'honorable député en conviendra, s'identifient dans une large mesure avec Toronto. Sous l'empire de la loi actuelle, que nous voulons abroger, la ville de Toronto, y compris le comté d'York, dont les intérêts s'identifient avec Toronto, possède sept représentants, et il y a en ce moment sur le bureau un amendement qui propose de donner huit représentants à ces circonscriptions électorales. Or, l'honorable député (M. Clarke) veut voter contre cet amendement, ou s'il ne vote pas contre, il ne l'appuie pas. Pour être conséquent avec lui-même, l'honorable député devrait accueillir ce bill avec plaisir. En cherchant à faire rejeter ce bill, il travaille à priver la ville de Toronto, et le comté d'York d'un nouveau représentant. Si l'honorable député fait rejeter ce bill, cela revient à dire qu'à son avis la ville de Toronto et le comté d'York ont un trop grand nombre de représentants. Je lui laisse le soin de débrouiller ce point, me contentant de lui faire observer qu'à tout événement, nous essayons en ce moment à rendre justice à la ville de Toronto et au comté d'York.

M. CLARKE : L'honorable ministre (M. Paterson) m'a mis dans la bouche des paroles que je n'ai point prononcées, lorsqu'il affirme que j'ai déclaré que les intérêts de la ville de Toronto et du comté d'York sont identiques. Quoi qu'il en soit, je me range volontiers à cet avis. Il prétend que je ne fais pas mon devoir envers Toronto, parce que je m'oppose à ce bill. Je m'oppose à ce bill, M. le président, non pas parce qu'il accorde à Toronto un nouveau représentant, mais parce qu'il ne donne pas à cette ville la représentation à laquelle elle a droit. Voilà la raison de mon attitude.

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous accordons un député de plus à Toronto.

M. BERGERON : Et vous y annexez une nouvelle population de 45,000 âmes.

M. CLARKE : L'exposé de faits du ministre des Douanes (M. Paterson) ne trouvera créance chez aucun député qui voudra se donner la peine d'étudier la situation. La population du comté d'York, tel qu'il se trouve en ce moment représenté à la Chambre des communes, est de 97,000 âmes, et celle de Toronto, de 145,000 âmes. Le ministre qui dit que les intérêts de la ville et du comté sont identiques, enlève 35,000 âmes au comté d'York, réduisant ainsi sa population à 62,000 âmes, et tout en continuant à donner au comté un représentant pour chaque groupe de population de 21,000 âmes, il a la hardiesse de venir nous dire qu'il est juste que la ville n'ait qu'un représentant pour chaque groupe de population de 36,000 âmes. S'il croit que les intérêts de la ville et du comté sont identiques, pourquoi ne donne-t-il pas la même mesure de représentation à la ville et au comté ? Il a réduit l'unité de représentation de cette partie de la ville et du comté, comprenant les trois circonscriptions d'York, de 32,000 à 21,000, tandis qu'il n'a nullement réduit l'unité de représentation de la ville de Toronto ; et malgré cela, il prétend rendre en même temps justice à la ville de Toronto et au comté d'York ! Il ne saurait prétendre ainsi rendre justice à ces deux parties, tant qu'il existe une semblable inégalité dans leur représentation, d'autant plus que l'honora-

ble ministre prétend qu'elles ne forment virtuellement qu'une seule circonscription électorale. S'il désire rendre justice à la ville de Toronto, nous pourrions fort bien lui demander de nous donner huit représentants au lieu de cinq. Il donnerait ainsi à la ville de Toronto la même unité de représentation qu'au comté d'York.

Une VOIX : Prenez tout.

M. CLARKE : Nous demandons seulement la représentation basée sur la population, et si nous ne l'établissons pas, nous aurons à en rendre compte à nos commettants à la première occasion qu'ils auront de se prononcer sur notre conduite. Comment le ministre des Douanes peut-il se justifier, aux yeux de la Chambre, d'accorder à sa propre ville de Brantford un représentant pour une population de 18,000 âmes, tandis qu'il n'accorde à Toronto qu'un représentant pour 36,000 âmes ? Je ne m'oppose pas à ce que les villes d'Ottawa, de Brantford, de Kingston et d'Hamilton aient la représentation dont elles jouissent actuellement dans cette Chambre ; mais les honorables députés de la droite n'ont guère droit de s'attendre à recevoir l'appui de Toronto s'ils persistent à traiter cette ville aussi injustement qu'ils le font aujourd'hui. Lorsqu'ils ont enlevé près de 40,000 âmes au comté d'York, y aurait-il eu injustice à réduire en même temps la représentation de ce comté et à lui donner deux députés au lieu de trois ? Avec sa population actuelle de 97,000 âmes et ses trois députés, son unité de population est d'à peu près 32,000 âmes, et lorsque la carte du comté aura été remaniée, comme on se le propose, sa population se réduira à 62,000 âmes, de sorte qu'avec deux représentants, son unité de population sera de 31,000 âmes. Or, voici pourquoi l'on persiste à donner à ce comté trois représentants pour une population de 62,000 âmes ; c'est que ces messieurs espèrent enlever leurs mandats aux députés d'York-est et d'York-ouest (M. Maclean et M. Wallace) ; tandis que s'ils donnaient au comté d'York deux représentants au lieu de trois, les deux mandats resteraient à l'opposition. Les ministres ne font pas de faveur à Toronto en lui donnant cinq députés, car ils laissent ainsi l'unité de représentation virtuellement à son chiffre actuel, 36,000 âmes. Le ministre ne fait pas un loyal exposé de la question, quand il affirme que le gouvernement nous rend justice, il donne au comté d'York au delà de son dû ; et en nous opposant à l'article du bill en discussion et en demandant une plus forte représentation pour la ville de Toronto, nous ne faisons que remplir notre devoir envers la ville dont nous sommes les représentants ici.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Le député de Bruce-nord (M. McNeill), il y a quelques instants, a appelé mon attention sur un point tout spécial. Il veut savoir à quel titre le comté de Bruce figure dans ce projet de loi, puisque la loi qu'il s'agit d'amender ici n'a point porté atteinte à ses frontières. Cette question est tout à fait légitime et mon honorable ami a droit à une réponse. Nous nous proposons dans ce bill d'affirmer le principe des frontières des comtés ; mais ce n'est pas là le seul pricipe que nous voulons affirmer. Nous voulons, en outre, affirmer ce principe-ci : lorsqu'il arrive qu'un comté soit tellement vaste qu'il faille le diviser, cette division se fera par voie d'autorité judiciaire et non pas d'après le caprice, la fantaisie ou l'égoïsme des intéressés.

La loi de 1882 relative à la représentation dans la mesure où le comté de Bruce y est intéressé, n'a pas violé le principe des frontières des comtés ; mais elle a violé l'autre principe, en divisant le comté d'une façon injuste. Mon honorable ami convient lui-même de la chose.

M. McNEILL : Oh ! non.

Le PREMIER MINISTRE : Oui ; car, si je ne me trompe, il a dit qu'on avait commis une injustice en enlevant le canton de Saugeen de ce comté.

M. McNEILL : Pardon ; ce n'est pas là ce que j'ai dit. Voici ce que je me suis efforcé d'établir : l'on peut légitimement prétendre que l'on aurait pu laisser, à l'époque en question, le canton de Saugeen dans le comté de Bruce, car cela aurait contribué à mieux égaliser la population : toutefois, j'ai ajouté ceci : il était parfaitement légitime d'enclaver ce canton dans la circonscription ouest, et cela à un double titre : d'abord, parce que ce canton appartient géographiquement à la circonscription ouest ; et ensuite, bien que pour le moment cela puisse porter atteinte à l'égalité de la population, toutefois, la circonscription nord, tout le monde le sait, voit sa population augmenter si rapidement qu'à moins d'enclaver le canton de Saugeen dans la circonscription nord, il faudra à l'époque du prochain recensement, délimiter de nouveau les frontières du comté de Bruce ; et, à mon avis, c'est là une justification suffisante de ce qui a été fait.

Le PREMIER MINISTRE : Il me semble que mes paroles ne prêtaient guère à rectification, puisque l'honorable député dit que l'on aurait pu prétendre à bon droit que le canton de Saugeen aurait fort bien pu rester enclavé dans la circonscription nord, et qu'il était injuste de l'enclaver dans la circonscription ouest. Or, mon honorable ami dit que la Providence a réparé cette iniquité en donnant à la circonscription nord une augmentation de population. Il se peut que la Providence ait fait cela ; toutefois, il ne serait ni prudent ni légitime d'abandonner à la Providence le soin de réparer les iniquités des députés de la gauche. Bien qu'il puisse sembler présomptueux de notre part de dire que nous coopérons avec la Providence à cet égard, cependant, il ne faut pas se fier

au secours de la Providence en pareille matière, mais il est plus sage d'essayer à corriger par voie légitime un état de choses qui, au dire de l'honorable député, pourrait, à un certain point de vue, paraître injuste. J'abonde absolument dans le sens du ministre des Douanes à cet égard. Quant à mon honorable ami lui-même, ce bill ne vise nullement à l'atteindre, ni lui ni personne. Si le comté de Bruce doit continuer à être représenté par un tory, comme l'affirme l'honorable député, j'avoue franchement que je préfère voir mon honorable ami lui-même détenir ce mandat, de préférence à tout autre tory que je connaisse. J'hésiterais à faire le même aveu au sujet du député d'York-ouest ; toutefois, bien qu'il soit un tory de la plus belle eau, s'il faut que ce comté continue à être représenté ici par un tory, je le verrais d'un aussi bon œil que tout autre détenir ce mandat. Nous ne visons nullement à frapper qui que ce soit, mais nous voulons appliquer un principe, à nos yeux, légitime, et cela non seulement pour le moment, mais encore à l'avenir.

Un mot, maintenant, à l'honorable député de Toronto (M. Clarke) qui prétend que le gouvernement ne saurait compter sur la reconnaissance de Toronto, en retour de la justice que ce bill rend à cette ville. Je pourrais rétorquer l'argument. Il nous dit que nous avons virtuellement laissé Toronto dans la même situation. Eh bien ! dans ce cas-là, les députés de la gauche n'ont pas rendu justice à Toronto, par leur loi de remaniement de la carte électorale. Et, cependant, cela n'a pas empêché la ville de Toronto d'élire mon honorable ami, qui est conservateur.

Par conséquent, quand bien même nous ne ferions rien de mieux que nos prédécesseurs, nous comptons bien que Toronto ne nous traitera pas plus mal qu'elle n'a traité le dernier gouvernement, qui avait également manqué de lui rendre justice, de l'aveu de l'honorable député lui-même. Jusqu'à 1883, la ville de Toronto a été représentée par trois députés. En 1892, elle en obtint quatre ; s'il faut en croire l'honorable député de Toronto, la représentation accordée à cette ville, par la loi de 1892 était tout à fait insuffisante. Aujourd'hui nous remettions les choses sur le pied où elles étaient en 1892. Je le répète, il nous est impossible d'essayer à remédier à tous les abus résultant de la loi de 1882 ; toutefois, ce n'est pas à ce point de vue que je veux m'arrêter. Je l'avoue franchement, à mon honorable ami, il nous est impossible, dans les circonstances actuelles, de donner aux circonscriptions urbaines la même mesure de représentation basée sur la population, que nous accordons aux circonscriptions rurales : car, dans ce cas-là, dans ce pays où la population est disséminée, il y aurait des comtés comparables à des royaumes et à des empires en étendue.

En donnant huit ou neuf députés à Toronto, il nous faudrait réunir trois, quatre et cinq comtés, déjà trop étendus au gré de leurs représentants. Il nous faut tenir compte des conditions physiques du pays. Que l'honorable député envisage la question au point de vue de la justice, et il conviendra qu'il faut accorder à Toronto, à Montréal et à d'autres centres importants de population, une représentation, basée sur la population, inférieure à celle des immenses étendues de pays où la population est plus disséminée. A mes yeux, c'est là une proposition incontestable. Que décrète ce projet de loi ? Nous enlevons 30,000 âmes à York-ouest, pour les donner à Toronto, et nous accordons à cette dernière ville un représentant de plus. Ce n'est pas là une injustice. Les 30,000 habitants que nous enlevons au comté d'York-ouest, que représente actuellement mon honorable ami, (M. Wallace), éliront un autre député, et le reste des électeurs d'York continueront, je suppose, à élire l'honorable député. Y a-t-il l'ombre d'une injustice en cela ? S'il était en notre pouvoir de créer de nouveaux députés dans la province, l'argument de mon honorable ami serait plausible ; mais il sait que nous n'avons pas ce pouvoir. Dans l'état de choses actuel, l'Ontario ne saurait avoir que quarte-vingt-douze députés, et il nous faut trouver des comtés pour les élire. En pareilles circonstances, il me semble que nous avons fait l'impossible pour contenter les intéressés, bien qu'en semblable matière il soit absolument impossible de rendre justice égale à tous. Il n'est guère possible, à mon avis, de perfectionner ce bill. Mon honorable ami nous adresse des reproches au sujet de Brant et d'Algoma. Il dit que nous donnons deux députés à Brant et un seul à Algoma. Or, si nous en donnions deux à Algoma, nous n'en pourrions accorder qu'un seul à Brant, qui a droit à deux députés. Il n'y a qu'un seul argument qui milite en faveur de la proposition accordant deux députés à Algoma, c'est que sa population s'accroît rapidement, et il est probable qu'après le prochain recensement, Algoma aura deux députés, et quelque autre comté, Brant peut-être, en perdra un. Si l'on tient compte de ce fait, l'on ne saurait trouver cette mesure injuste, toute défectueuse qu'elle puisse être.

M. McNEILL : Je dois remercier le premier ministre de la courtoisie de sa réponse. Je dois avouer, toutefois, que j'ai été assez surpris de quelques-unes de ses observations, et d'une remarque en particulier. La Providence, dit-il, est intervenue en faveur de la circonscription-nord de Bruce, et a élevé le chiffre de sa population à un tel point qu'il devient urgent d'égaliser la population. Il admet bien l'intervention providentielle, mais, il ajoute qu'il n'est pas prudent de tout abandonner aux soins de la Providence. Or, c'est bien là l'œuvre de la Providence, et mon honorable ami pense qu'il peut en remontrer à la Providence.

Le PREMIER MINISTRE : Aide-toi et le ciel t'aidera.

M. McNEILL : Mon honorable ami ignore les intentions de la Providence, mais il convient qu'elle a redressé les griefs. Dans ce cas, que vient-on nous parler de griefs, aujourd'hui ? Voilà précisément la réponse que j'ai apportée au député de Brant. Il avoue qu'il a été commis une injustice, mais que le grief a été redressé. J'ai nié qu'il eût été commis une injustice. Les événements ont suivi le cours que nous avions prédit, et ont justifié la sagesse de la ligne de conduite que nous avions adoptée à cette époque. Mon honorable ami a retorqué en lisant la résolution de M. Gillies, demandant que le canton de Saugeen fût enclavé dans la circonscription nord. Etait-ce là répondre à mon argument ? Nous savons parfaitement qu'à cette époque, le parti libéral prétendait que le canton de Saugeen aurait dû demeurer enclavé dans la circonscription nord, mais, en répétant cette allégation, le ministre pense-t-il avoir réfuté mon argument ?

A mon avis, aucun argument ne peut être considéré comme ayant trait au comté de Bruce. Mon très honorable ami, dans la réponse très courtoise qu'il m'a faite, a reconnu cela, parce que, dit-il, la Providence avait porté remède à cet état de choses. Je crois, s'il veut bien me permettre de le lui faire remarquer, qu'il n'a pas du tout surmonté l'obstacle. Les faits sont exactement tels que je les ai représentés, comme l'a admis le très honorable ministre,—ce bill a été soumis pour remédier à un état de choses, dans le comté de Bruce, auquel la Providence a déjà remédié. J'avoue que cela dépasse mon entendement, et je serais content si mon honorable ami voulait l'expliquer. Il a dit qu'il avait été chargé par le peuple de promulguer cette mesure, que ses amis en ce pays avaient déclaré qu'ils approuveraient une loi de ce genre. Voudrait-il dire qu'il est tenu d'adopter une mesure de telle nature dix-huit mois avant le recensement ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Certainement. Si l'honorable député me le demande, je lui dirai que chaque représentant libéral et chacune des personnes qui ont voté pour le parti a compris qu'à la première occasion après qu'il aurait obtenu le pouvoir, le gouvernement soumettrait ce projet de loi. C'est l'une des propositions du programme.

M. McNEILL : Ces personnes ont sans doute compris que cette mesure serait soumise à la première occasion, mais à la première occasion favorable. Mais l'honorable député pourra difficilement faire admettre cela par le comité, à moins qu'il ne soit prêt a démontrer qu'il a expliqué au peuple ce qu'il entendait par le fait de soumettre la mesure à la prochaine occasion. Personne n'avait le droit de supposer, et je ne crois pas que quelqu'un ait supposé, qu'il voudrait violer tous les précédents établis en ce pays depuis trente ans, hormis qu'il ait expliqué catégoriquement que c'était là son intention. L'honorable ministre dit que le peuple est en faveur de cette mesure. L'honorable ministre voudrait-il dire que le peuple est en faveur d'un projet de loi qui ne lui a jamais été soumis ? L'honorable ministre se rappellera que M. Gladstone a obtenu, il y a quelque temps, la majorité du peuple du Royaume-Uni à propos du " Home Rule," et qu'ensuite il s'est présenté de nouveau devant le peuple ; ce dernier qui avait appris la nature de cette mesure, lui a infligé la défaite la plus complète qui ait été infligée, à la connaissance de toute personne vivante dans le Royaume-Uni. Maintenant, je n'ai qu'à répéter ce que j'ai déjà dit : j'ai demandé à mon très honorable ami de me dire pourquoi il s'occupait du comté de Bruce, et il m'a répondu qu'on a fait quelque chose dans le comté de Bruce en 1882, qu'il croit que l'on n'aurait pas dû faire, parce que la population n'était pas égalisée. Elle l'a été depuis ; ainsi, son prétexte pour remanier le comté de Bruce, c'est qu'en 1882, il y avait une inégalité qui n'existe plus maintenant,—une raison étrange !

M. BEATTIE : On a beaucoup parlé de Bruce, Brantford et Toronto, mais l'on n'a encore rien dit de la ville de London que j'ai l'honneur de représenter, et qui a plus raison de se plaindre de cette mesure que tout autre comté de la province d'Ontario, et peut-être que toute autre partie du Canada. Avant la Confédération, la ville de London avait les mêmes limites qu'aujourd'hui. Que veut-on faire au moyen de cette mesure ? On doit prendre une partie de Middlesex-est et une autre de Middlesex-sud, au moyen desquelles la population sera portée à environ 40,000 âmes, et cependant, cette ville ne sera représentée que par un seul député. Je crois cela très injuste. J'ai ici un compte rendu de la population de trois autres comtés : Leeds et Grenville, 13,200 ; Frontenac, 13,300 et Durham-ouest, 13,500 ; ces chiffres, pris ensemble, seraient à peine plus élevés que celui de la population de la ville de London, telle qu'incluse dans la mesure actuelle. Pourquoi ne pas réunir deux de ces comtés et accorder un autre représentant à London ? Je n'ai pas l'intention de parler longuement. Je ne crois pas que ce que je pourrais dire fasse changer le gouvernement d'opinion, maintenant. Mais je crois que le gouvernement me fait un grand compliment lorsqu'il donne à entendre que je puis représenter le grand comté que j'aurai, en vertu de cette mesure, comté qui sera probablement plus considérable que tout autre représenté en cette Chambre.

M. McCLEARY : Le ministre des Douanes m'a fait une réponse très peu satisfaisante à une question que je lui ai faite, et je vais en appeler à l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier). Le ministre des Douanes m'envoie en mission pour convertir trois cents grits, me consolant avec

la remarque à l'effet qu'il a été forcé de convertir autant de tories qu'on avait annexés à son comté, il y a quelque vingt ans. J'ai fait deux voyages de ce genre dans le comté de Welland, et je ne veux pas recommencer. Cela me satisfaisait beaucoup de pouvoir changer une majorité adverse d'entre deux et trois cents voix et une majorité conservatrice d'environ 200. Mais je ne tiens pas à avoir 300 ou 400 grits en plus. Ce que j'ai demandé au ministre des Douanes, c'est ceci : De quel principe de justice s'autorise-t-on—car il dit que ce projet de loi est basé sur la justice—pour remanier l'ancien comté de Welland qui, depuis la Confédération, comprenait dans ses limites les cantons de Bertie, Crowland, Humberstone, Stamford, Thorold et Willoughby et les villages de Chippewa, Clifton, Fort Erié, Thorold et Welland ?

Eh bien ! on peut y ajouter deux communes, ayant plus de 6,000 âmes, qui n'ont jamais voté en ce comté, qui n'ont rien eu à faire avec ce comté, en ce qui concerne les élections. Par quel principe peut-on expliquer cela, si ce n'est, comme je l'ai déjà dit, pour donner un avantage injuste au parti libéral ? Maintenant, il ne faudrait pas dire, comme l'a fait le ministre des Douanes, qu'on a dit au peuple qu'on allait rétablir les limites des comtés, et qu'on fait cela maintenant pour tenir ses engagements. On sait que les ministres ont dit une foule de choses au peuple, qu'ils ont promis beaucoup de choses qu'ils n'ont pas faites. Comme question de fait, ils n'ont jamais dit au peuple qu'ils se serviraient de leur pouvoir pour remanier la province dans leur intérêt, je ne le crois pas du moins. Ils ont pu dire qu'ils annuleraient ce qu'ils appelaient l'ancien acte du cens électoral et tout le monde a cru que, s'ils venaient au pouvoir, ils le feraient. Maintenant, j'aimerais à savoir en vertu de quel principe de justice l'on veut annexer 6,000 habitants au comté de Welland, qui en possède, actuellement, de 28,000 à 30,000.

M. BERGERON : Cette mesure a été soumise par le premier ministre et, comme ni le ministre des Douanes ni le directeur générale des Postes ne veulene répondre à mon honorable ami, le député de Welland, peut-être le très honorable premier ministre le voudra-t-il. Il me semble aussi que c'est l'honorable député de Lincoln (M. Gibson) qui pourrait le mieux répondre.

Le PREMIER MINISTRE : La réponse est dans le projet de loi. On fait du comté de Welland une division électorale telle que constituée pour les besoins municipaux.

M. GIBSON : Comme l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) a dit que je serais peut-être mieux disposé à répondre à l'honorable député de Welland (M. McCleary) que le ministre des Douanes, on me permettra de dire quelques mots à ce sujet. De toutes les questions indiscrètes que le député de Welland a faites en cette Chambre, je n'en ai jamais entendu de semblable à la dernière en ma vie. J'ai ceci à faire remarquer à l'honorable député de Welland : Depuis la Confédération, le canton de Pelham a fait partie du comté de Welland, et il en fait encore partie. Ses amis ont jugé à propos, il y a quelques années, de créer le comté de Monck, et l'on a fait de Pelham une partie de ce comté. Ses amis, en 1892, ont jugé à propos d'anéantir Monck, et ils m'ont transféré le canton de Pelham. Je ne me plains pas de ce que je vais perdre 300 électeurs libéraux, mais mon honorable ami se plaint de ce qu'il va recevoir 300 électeurs libéraux. Maintenant, voici l'état des choses et l'honorable député de Welland devrait avoir assez de décence et de virilité pour le dire à la Chambre : le canton de Pelham pour les besoins législatifs forme partie du comté de Monck ; le canton de Pelham pour les besoins judiciaires et municipaux est maintenant et a toujours été dans le comté de Welland ; et le comté de Pelham quant aux questions fédérales est dans le comté de Lincoln. Maintenant y a-t-il dans tout le Canada, un autre exemple de ce qu'un canton, pour différentes choses, forme partie de trois comtés ? Lorsque ce canton a été transféré au comté de Lincoln, j'ai senti, lorsque je suis allé voir ces gens, qu'on leur en imposait. Ce canton appartient au comté de Welland, et personne en cette Chambre ne sait cela mieux que l'honorable député de Welland. Mais il veut jeter de la poudre aux yeux de cette Chambre, en disant qu'il veut savoir pourquoi. Je demanderai à l'honorable député s'il oserait dire en cette Chambre que le canton de Pelham, quant aux affaires judiciaires et municipales, n'est pas dans le comté de Welland, et qu'on fait une exception particulière dans ce cas. Je suppose que le député de Beauharnois dira que j'ai eu quelque chose à faire à cela. Je désire déclarer au comité que je n'ai jamais vu le projet de loi jusqu'à ce que je l'aie emprunté de l'honorable député de Kent (M. Campbell). En ce qui me concerne personnellement, la perte est de mon côté, car je vais perdre 300 partisans libéraux. Mais rappelons-nous ce qui a amené cela. En 1882 le comté de Lincoln, que j'ai maintenant l'honneur de représenter, était représenté en cette Chambre par M. J. C. Rykert. M. Rykert a vu que le comté lui échappait et il a demandé que les cantons de Caistor et Grimsby, qui ont toujours appartenu au comté de Welland, fussent transférés à Wentworth, et cela a été fait, de façon à lui procurer une majorité facile et plus considérable, car ces deux cantons étaient libéraux. Je suis peiné de ce que l'honorable député de Haldimand (M. Montague) ne soit pas ici, car, peut-être, il pourrait expliquer pourquoi les cantons de Pelham et de Gainsboro ont été ajoutés à Lincoln ; et peut-être le député de Norfolk (M. Tisdale) pourrait-il dire la raison de ces changements.

Ils ont été faits dans l'intérêt de ces deux députés parce que lors de la division du comté de Monck, qui était représenté en cette Chambre par un personnage qui agit maintenant en qualité de percepteur des Douanes aux chutes Niagara, les cantons conservateurs ont été accaparés par le député de Haldimand et le député de Norfolk, tandis que les deux cantons libéraux ont été annexés à mon comté. Pourquoi cela ? Afin de tenir certaine personne en dehors de cette Chambre, comme je l'ai compris. Mais cela a eu pour effet d'affirmer les députés de Haldimand et Norfolk dans les comtés représentés par eux. Je consens à perdre les 300 voix de majorité que me donne le canton de Pelham, afin de remettre le comté de Lincoln dans l'état où il était auparavant, qui est celui dans lequel il est aujourd'hui par rapport aux affaires judiciaires et municipales. Je suis prêt à courir le risque, et s'il y a quelqu'un en cette Chambre qui ait droit de se plaindre de la perte de 300 électeurs, je suis l'un de ceux-là. Mais, avant que les cantons de Pelham et Gainsboro n'eussent été annexés au comté de Lincoln, j'ai eu pour commencer ma carrière parlementaire à faire face à une majorité adverse de 487. Je suis revenu en cette Chambre, après l'élection partielle avec une majorité de 200 voix plus forte que celle que j'avais obtenue à l'élection précédente. En ce qui me concerne, je suis prêt à courir les risques. Je dois dire que je n'ai jamais conseillé à aucun représentant, en cette Chambre, ni ailleurs, de séparer le canton de Pelham du comté de Lincoln, ni d'ajouter au comté de Lincoln aucun autre canton. J'étais convaincu que le gouvernement, instruit des sentiments du parti libéral, d'un bout à l'autre du Canada, rétablirait les limites des comtés, d'après les promesses faites à la convention du parti libéral, assemblée en cette ville en 1893.

M. McCLEARY : Lorsque j'aurai fait voir certains faits au comité, mon honorable ami, le député de Lincoln, ne paraîtra pas être aussi viril qu'il veut le paraître. Il parle de façon à faire entendre qu'il est prêt à perdre ces 300 électeurs libéraux avec un héroïsme digne de sa race. Il dit qu'il est prêt à rencontrer le peuple sans ces 300 électeurs libéraux. S'il voulait être viril et juste, pourquoi ne dit-il pas qu'en vertu de ce projet de loi on lui accorde la majorité qu'il a obtenue du canton de Pelham aux dernières élections, moins 11 voix, à peine ?

M. GIBSON : Donnez les chiffres s'il vous plaît.

M. McCLEARY : Les cantons de Caistor et les deux Grimsby vous donneront une majorité qui est égale à celle que vous aviez eue dans Pelham, moins onze voix.

M. GIBSON : Pas à 150 près.

M. McCLEARY : Cela montre quelle virilité l'honorable député possède. L'honorable député a dit que j'aurais dû avoir assez de décence et de virilité pour dire certaines choses que je n'ai pas dites par rapport à Welland. Je ne dirai pas un seul mot de la nature de ma conduite en cette Chambre. J'essaie de me conduire d'une manière digne d'un représentant du peuple au parlement. Quand je voudrai prendre des leçons de décence et de savoir vivre, je ne m'adresserai pas à l'honorable député de Lincoln. Voici ce que j'ai dit : que la division électorale de Welland était formée des cantons que j'ai mentionnées, aux termes de l'Acte de la Confédération, et que les cantons de Pelham et Wainfleet n'en ont jamais fait partie pour les fins électorales depuis la confédération. Je n'ai jamais dit qu'ils n'en faisaient pas partie pour les fins municipales.

M. GIBSON : Vous ne l'avez jamais dit ?

M. McCLEARY : Tous ceux qui connaissent quoi que ce soit de l'histoire du pays savent cela.

M. GIBSON : Non, tous ne le savent pas.

M. McCLEARY : S'ils ne le savent pas, ils devraient le savoir. L'honorable député n'a pas été assez juste pour dire que Pelham et Wainfleet ne font pas aujourd'hui partie de Monck. Ce comté a été formé lors de la confédération, et ces deux municipalités lui ont été annexées. Je n'ai rien à dire du remaniement de 1892, bien que l'honorable député de Lincoln (M. Gibson) doive de siéger en cette Chambre aujourd'hui à l'annexion de 300 électeurs libéraux de Pelham. Je ne crois pas qu'il se soit plaint beaucoup lorsqu'ils ont été annexés. Ce qu'il y a de sûr, c'est que s'ils n'avaient pas été là en 1896, l'honorable député ne siégerait pas ici comme membre du parlement.

M. GIBSON : Qu'est-ce à dire ?

M. McCLEARY : J'ai dit que si ce n'avait été du remaniement de 1892——

M. COWAN : C'est là le terme qui convient, vous avez fait preuve de franchise.

M. McCLEARY : En 1896, l'honorable député n'aurait pas pu être élu. L'ancien comté de Lincoln a donné une majorité adverse à l'honorable député (M. Gibson), je n'ai pas obtenu de réponse, et l'honorable député de Lincoln n'a pas dit en vertu de quel principe de justice on a remanié l'ancien comté de Welland en vertu de ce projet de loi. Peut-être l'honorable directeur des Postes (M. Mulock) en sait-il quelque chose. Il a dit beaucoup de choses lorsqu'il a proposé la seconde lecture du projet de loi, mais, apparemment, on lui a soufflé son talent oratoire ; peut-être, cependant, pourra-t-il nous éclairer sur la raison pour laquelle l'ancien comté de Welland doit être agrandi dans la mesure indiquée par ce projet de loi, injustement.

M. N. CLARKE WALLACE (York-ouest) : M. le Président, je ne vois pas l'honorable

ministre des Douanes (M. Paterson) à son siège. Il paraît être à peu près le seul champion de ce gerrymander. Le très honorable premier ministre a fait une défense très incertaine de ce projet de loi, tandis que celui qui l'a soumis, le directeur général des Postes, porte beaucoup d'attention aux chiffres du département des Postes, ou bien lit un roman, ou s'occupe de tout, excepté de ce qui occupe l'attention du comité. Il ne paraît pas être en état de nous renseigner à propos de ce projet de loi dont il est le parrain, et au sujet duquel il a promis des renseignements de toutes sortes. L'honorable ministre des Douanes, qui défendait le projet de loi n'en connaissait rien, mais il était à répéter ses anciens discours de 1882, 1883 et 1884. Il s'est même fatigué de cela et maintenant nous ne voyons pas sa face réjouie et souriante en cette Chambre. J'allais fournir quelques chiffres, et comme me l'a fait remarquer un honorable représentant, mais je n'ose pas le répéter au parlement, parce que le langage n'est pas parlementaire et l'honorable député qui me l'a communiqué serait très justement chassé du parlement, si je répétais de la façon la plus atténuée ce qu'il m'a dit à propos de l'honorable ministre des Douanes. Qu'a dit l'honorable ministre ? Il a dit que le comté de Bruce donnait une majorité parfaitement libérale de 600 voix lorsqu'on a fait ce gerrymander. J'ai les rapports de l'avant dernière élection, celle de 1878, lorsqu'il y avait deux divisions électorales dans Bruce. M. Gillies, libéral, de Bruce-nord, a obtenu 1,205 voix et M. Sproat, conservateur, 1,549. Dans Bruce-sud, M. Blake, libéral, en a obtenu 2,598 et M. Shaw, conservateur, 3,673. Additionnez cela et vous aurez la somme de 4,303 votes libéraux, et 4,222 conservateurs ,ce qui donne une majorité libérale de quatre-vingt-une voix. Cependant, l'honorable ministre des Douanes se lève en cette Chambre, mugit comme un bœuf, et dit : regardez cette majorité libérale de 600 voix. Les chiffres n'en indiquent que quarte-vingt-une et il ne peut rien y changer. Voilà un exemple des déclarations qui ont été faites par l'honorable ministre des Douanes. A propos de Bruce, il a donné des explications très détaillées et il a dit qu'on avait volé son comté à ce pauvre Gillies. Quels sont les faits à propos de Bruce ? Tel qu'indiqué au recensement de 1881, il y avait 39,000 habitants dans Bruce-sud, et 25,000 en chiffres ronds dans Bruce-nord. Le gouvernement a reconnu cela dans son acte de redistribution de 1882, et il a fait une redistribution qui, en vertu du dernier recensement, me paraît être aussi juste et aussi exacte que possible, dans le but d'appliquer le principe de la représentation basée sur la population que l'on pouvait désirer en aucun pays. Quels sont les chiffres ? Bruce-sud, 21355 ; Bruce-ouest, 22,377 ; Bruce-nord, 20,821—aucun des trois éloigné de mille unités de celle de la population. C'est là une distribution remarquablement juste du comté. et cependant, nous sommes dénoncés à la brasse, parce que l'ancien gouvernement a fait une redistribution que les juges ne peuvent justement changer aujourd'hui. Il n'est pas étonnant de voir l'honorable député de Bruce-nord (M. McNeill) demander au gouvernement pourquoi il veut changer les limites de son comté.

Le ministre des Douanes a fait allusion à la majorité que j'avais obtenue en 1896, mais chacun en connait les raisons spéciales, et que probablement cela ne se présentera plus ainsi. Je serai toujours satisfait d'une majorité de quelques centaines de voix dans York-ouest même si vous-même, M. le président, (M. Campbell) devenez mon adversaire. Le ministre des Douanes a parlé de ce que j'avais obtenu une majorité de 4,000 voix, et, avec son inexactitude invariable il citait des chiffes à propos du comté d'York, ayant trait à cette partie du comté qui serait annexé à la ville de Toronto, si ce projet de loi est adopté ; il a commis faute sur faute ; je nie l'exactitude de ses chiffres et je puis prouver qu'il s'est trompé, si c'est nécessaire. Quels sont les faits ? York-ouest, avant 1878 avait été un château-fort libéral pendant vingt-quatre années et chaque fois qu'il y avait lutte entre les deux candidats des partis les libéraux y obtenaient la majorité. Ce comté était connu comme étant un château-fort libéral mais les yeux du peuple ont été ouverts, je ne doute pas que l'intelligence s'y soit développé et ainsi les habitants en sont venus à penser qu'ils ne pouvaient plus être libéraux. Mais York-ouest n'a jamais été reconnu comme comté conservateur, bien qu'il soit devenu conservateur très rapidement et ainsi le gouvernement se propose maintenant d'en séparer tous les électeurs conservateurs et d'en faire un comté libéral, si on le laisse faire. Le ministre des Douanes a dit que j'avais obtenu 4,000 voix de majorité. Mais pourquoi cela s'est-il produit ? J'avais deux adversaires, mais ni l'un ni l'autre de ceux-ci n'avait la confiance de quelque partie considérable des électeurs, et ces conditions ne se reproduiront pas de sitôt ; tout le monde sait que cela ne peut pas être donné comme exemple de ce qui arrivera plus tard, et personne ne le sait mieux que le ministre des Douanes. Le gouvernement n'a pas d'excuse pour avoir soumis ce projet de loi, que ses membres eux-mêmes disent n'être pas parfait et qui viole tous les grands principes, entre autres celui de la représentation basée sur la population, ce qui constitue la vraie base de la représentation. Prenons chaque nouvel acte de redistribution, et vous y verrez qu'on y a suivi le principe de la représentation basée sur la population de plus en plus. Nous nous dirigeons vers ce but bien qu'il soit vrai que nous n'avons pas été très vite, mais cependant nous avons toujours avancé. Le vrai principe c'est que 20,000 personnes dans un endroit doivent avoir les

mêmes droits que 20,000 personnes domiciliées ailleurs. L'ancien système de représentation de la Grande-Bretagne, qui a donné lieu à tant de scandales était basé sur le principe à l'effet que 3,000 personnes d'une certaine localité devraient avoir un représentant. En Angleterre chaque nouvelle mesure de redistribution est faite dans le sens de la représentation basée sur la population, mais le projet de loi soumis par ce gouvernement nous ramène en arrière. C'est l'ancien système qui consiste à ne reconnaître aucun principe, parce que la perpétuation des limites des comtés n'est pas un principe. Le gouvernement provincial peut changer ces limites comme il l'entend, et cependant on nous demande de nous prosterner et d'adorer ce fétiche des limites des comtés ? Le principe de la représentation basée sur la population est le principe vrai, et c'est le seul que l'on puisse justifier vis-à-vis du peuple. Je nie que le gouvernement donne justice à la ville de Toronto. L'ex-maire (M. Clarke) nous a dit, ce soir, que Toronto a maintenant une population de 235,000 âmes, mais le gouvernement, en vertu de ce projet de loi nous ramène à l'état de choses qui existait il y a neuf ans.

S'ils étaient justes leur législation devrait être conforme au degré de civilisation actuelle. On oblige les juges à ignorer l'état de choses actuel, comme le gouvernement l'a fait, et ils sont obligés de fermer les yeux sur les progrès que le Canada peut avoir accompli depuis neuf ans. Je proteste de toutes mes forces et le pays continuera de protester contre cette mesure qui est probablement la législation la plus ridicule qui ait jamais été proposée par aucun parlement de ce pays.

Lorsqu'on a demandé au ministre des Douanes, quelle était la raison de ce projet de loi, il a répondu : " C'est parce que nous avons reçu un mandat. Parmi tous les membres de la droite, le ministre de la Justice et le ministre des Douanes, sont les deux hommes qui ont toujours et en toute circonstance tonné contre ce bill de redistribution de 1882. Je n'ai jamais entendu le premier ministre prononcer un discours dans lequel il condamnait formellement cette mesure, il est possible cependant, qu'il l'ait fait d'une manière incidente ; mais la critique de cette mesure a toujours été depuis quinze ou seize ans le grand cheval de bataille de ces deux ministres. Le mandat qu'ils ont reçu du peuple aux dernières élections était qu'ils devaient rester chez eux.

Ces deux honorables ministres n'ont reçu aucun mandat dans ce sens, et je vais le leur prouver. Ils sont arrivés au pouvoir non à cause de leur propre mérite, ou parce que le peuple a voulu approuver leur politique, mais comme je l'ai déjà dit par suite des erreurs commises par le gouvernement conservateur de cette époque. Relativement à ces comtés, qui, d'après le ministre des Douanes, ont eu le plus à souffrir des iniquités du bill de redistribution, le sage principe de la représentation basée sur la population qui distingue toutes les mesures du parti conservateur avait été reconnu. Le gouvernement actuel a-t-il essayé de faire adopter un tel principe dans le bill qui nous est soumis ? Non ; le directeur général des Postes nous a dit qu'il ferait disparaître le principe de la représentation basée sur la population et il a prétendu de plus que le parti conservateur n'avait pas de son côté reconnu ce principe. Je nie cette prétention.

Le bill de 1882 dont l'honorable député désire particulièrement faire disparaître les injustices, était une œuvre merveilleuse d'équité sous ce rapport. Les honorables membres de la droite ont été mis au défi d'indiquer un seul cas dans lequel un libéral avait été défait par suite de ce remaniement. L'honorable ministre a déclaré, ce soir, que John Gillies, de Bruce-nord avait été une de ses victimes, mais le remaniement opéré dans ce comté était des plus équitables. D'après le recensement de 1891 le comté de Bruce-sud contenait 21,350 âmes; Bruce-ouest en contenait 22,377 ; et Bruce-nord en contenait 20,871.

M. McNEILL : Le bill de 1892 a fait de Bruce-nord un comté contenant 22,000 âmes et de Bruce-ouest un comté ayant une population de 20,000 âmes.

M. WALLACE : Je parle du bill de redistribution de 1892. Aucun changement ou décision des juges n'est donc nécessaire de ce côté. Nous ne nous opposons pas à tel ou tel article du bill en particulier, mais au bill lui-même. Quelqu'un a prétendu ce soir dans la Chambre que pas un avocat n'avait osé dire que cette mesure n'était pas constitutionnelle. J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt et d'attention le discours prononcé hier soir par l'honorable député d'Halifax et j'ai conclu de ce qu'il a dit que ce bill était inconstitutionnel. J'ai donc là l'opinion d'un homme sage parce qu'il est reconnu comme étant un avocat distingué au point de vue du droit constitutionnel.

Nous prétendons que ce bill est inutile et qu'il est inconstitutionnel. Nous disons qu'il viole tous les principes de justice et le principe par excellence de la représentation basée sur la population. Quel sera le résultat si malheureusement ce projet de loi est adopté. Il créera un précédent qui pourra être suivi à l'avenir par l'un ou l'autre des deux partis politiques. Si grâce à ce système de remaniement des comtés, les honorables membres de la droite s'aperçoivent qu'ils ont réussi par ce moyen à obtenir un avantage pour leur parti, qu'est-ce qui pourra les empêcher, s'ils ont la chance d'être portés de nouveau au pouvoir aux prochaines élections générales, de remanier de nouveau les divisions électorales trois ans plus tard afin de s'assurer une autre victoire.

Ce projet de loi n'est qu'une bagatelle comparé à ce qu'il ferait alors ou pour me servir des paroles de l'homme distingué qui

s'appelle le ministre des Travaux publics. "Attendez à l'année prochaine et vous verrez ce que nous ferons." Aujourd'hui nous ne faisons qu'effleurer les limites des comtés, mais après le prochain recensement décennal, nous prendrons les quatre-vingt-onze divisions électorales et nous en ferons, si possible, des comtés libéraux. Nous avons protesté contre l'adoption de ce bill hier soir au moyen de notre vote, et nous allons continuer d'en agir ainsi.

M. BENNETT : Au commencement de la séance, comme l'honorable premier ministre était absent j'ai appelé l'attention de l'honorable directeur général des Postes et de l'honorable ministre des Douanes sur le droit qu'a le comté de Simcoe d'obtenir quatre représentants. J'ai fait remarquer qu'il serait impossible à un juge de diviser ces trois comtés de manière à ce qu'il y eût dans chacun d'eux une population de 24,000 âmes. L'honorable ministre des Douanes m'a demandé sur ce point si j'étais capable de lui indiquer un comté dans la province qu'il serait possible de faire disparaître, afin de pouvoir donner quatre représentants au comté de Simcoe.

Il y a quelque temps l'honorable premier ministre a prétendu que les villes ne devaient pas avoir une représentation basée sur la population, aussi considérable que les districts ruraux. Je me suis alors permis de lui faire remarquer que la ville de Kingston devait posséder, d'après le recensement, une population d'environ 19,000 âmes, et qu'elle était voisine du comté de Frontenac qui compte une population de 14,000 à 15,000 âmes. Voici un cas dans lequel deux comtés pourraient être réunis en un seul et constituer une division électorale contenant un chiffre de population raisonnable. Kingston et Frontenac réunis formeraient un comté d'environ 33,000 âmes.

Les trois divisions électorales de Simcoe-est ont chacune une population de 23,000, 27,000 et 34,000, et comme je viens d'indiquer un cas dans lequel il serait possible de réunir deux comtés en un seul et de permettre à Simcoe d'obtenir quatre représentants, je demande à ce que cette proposition soit prise en sérieuse considération.

M. McCARTHY (Simcoe-nord) : Je voudrais pouvoir insister de toutes mes forces en faveur de la proposition que vient d'énoncer l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett). Je comprends toute la force du raisonnement de l'honorable premier ministre lorsqu'il dit que le nombre des comtés dans la province d'Ontario étant fixé à 92 il est difficile pour nous d'augmenter le nombre des représentants d'un comté en particulier. Mais Simcoe est certainement un grand comté ; et en se basant sur l'unité de représentation fixée par la loi, c'est-à-dire 21,000 ou 22,000 âmes, il aurait droit à quatre représentants, et pour ma part je demande au gouvernement de prendre la demande que je lui fais à ce sujet en sérieuse considération.

Il est possible que les remarques faites à ce sujet par les deux autres députés de Simcoe-nord, qui ont fait allusion à celui qui vous parle dans leurs discours, ne puissent être traitées aussi sérieusement. La redistribution actuelle est basée sur le recensement qui a donné lieu au remaniement des comtés de 1891 ou 1892, et dans cette circonstance, aucun de ces honorables députés n'a protesté ou n'a demandé une augmentation. L'honorable député de Simcoe-est a demandé que les limites de son comté fussent réduites en voulant en faire disparaître le township de Muskoka. Cependant tout député a le droit de changer d'idée, et si l'honorable député est maintenant d'avis que l'ancienne administration n'a pas agi à l'égard du comté de Simcoe comme elle aurait dû le faire, et il a le droit de demander au gouvernement actuel de lui rendre justice, et je demande à ce dernier de prendre la question en sérieuse considération.

Tandis que j'ai la parole je vais en profiter pour modifier une déclaration qui a été faite relativement à la part prise par l'ancien député de Simcoe-nord dans la rédaction du bill de redistribution de 1882, et en agissant ainsi, j'espère que l'on ne m'accusera pas de parler de choses qui ne sont plus du domaine de la politique. L'honorable chef de la gauche a approuvé les déclarations faites par l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) et par l'honorable député de Westmoreland (M. Powell), qui disaient que l'ancien député de Simcoe (M. McCarthy) était celui qui avait rédigé ce qu'il appelait cette mesure inique et que j'ai qualifiée de la même manière. A la page 3786 du Volume 2 des "Débats" de 1892, je vois qu'il a dit ce qui suit, en réponse à ceux qui l'accusaient d'être l'auteur de ce bill :

> Mais je nie et répudie l'accusation d'avoir pris une part quelconque dans la rédaction du bill de 1882, si ce n'est d'avoir suggéré de faire disparaître le comté de Simcoe-nord que je représentais à cette époque, pour le faire entrer dans les comtés actuels de Simcoe-est et nord.

Je crois qu'il ne convient pas à ces hommes de vouloir prétendre que l'ancien député de Simcoe était responsable de la rédaction de ce bill, et si l'on tient compte du fait que durant sa vie il a répudié cette accusation et que personne n'a osé en cette circonstance, mettre en doute la véracité de sa déclaration. Les deux autres députés de Simcoe sont plus âgés que moi. L'honorable député de Simcoe-sud (M. Tyrwhitt) est un de mes amis personnels, il siège dans cette Chambre depuis déjà assez longtemps, et il m'a fait l'honneur de me dire qu'il s'était occupé de moi. Je profite de l'occasion qui m'est offerte pour lui dire ainsi qu'à l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) qui si l'un d'entre eux est prêt à proposer comme amendement au projet de loi actuel que le comté de Simcoe obtienne qua-

tre représentants, je me ferai un plaisir d'appuyer cet amendement.

M. SPROULE : Proposez-le vous-même.

M. McCARTHY : Je ne crois pas qu'une telle chose appartienne au plus jeune des députés du comté. Je dis ce que je crois être vrai, voilà tout. Comme mes paroles sont conformes au désir manifesté par mes deux collègues, qui sont mes aînés et qui ont les premiers soulevé cette question, il serait plus convenable de leur part de proposer cette résolution. Je veux maintenant, si on me le permet, dire quelques mots au nom de l'honorable député de Cardwell, (M. Stubbs) dont un des membres de la famille est malade et qu'un télégramme a rappelé chez lui. J'ai déclaré que j'avais des doutes sérieux sur la question de savoir s'il était convenable de faire disparaître le comté de Cardwell. Ce que je viens de dire du comté de Cardwedd s'applique également au comté de Bothwell, parce que ce dernier est dans la même position.

Au cours de la présente discussion, lorsque l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) a fait remarquer que ce bill avait pour effet de faire disparaître le comté et l'honorable député de Cardwell, j'ai entendu un honorable député dire, "il a ce qu'il mérite." Si cette mesure donne à l'honorable député de Cardwell que ce qu'il mérite il en est également de même pour l'honorable député de Bothwell. Ces questions doivent être considérées sans le moindre esprit de parti. Si une communauté d'intérêts a pris naissance dans les deux comtés de Cardwell et de Bothwell depuis la Confédération, qui soit suffisante pour leur donner droit de continuer d'exister à ce titre et d'être représentés dans cette Chambre, bien qu'ils ne soient pas divisés pour les fins judiciaires, je demande au gouvernement de réfléchir avant de se décider à faire disparaître définitivement ces deux comtés.

M. BENNETT : Je ne puis permettre à l'honorable député (M. McCarthy) de m'accuser de ne pas avoir étudié cette question sérieusement. L'honorable député est dans l'erreur. Il est aussi dans l'erreur lorsqu'il dit que j'ai fait allusion à lui au cours du débat.

M. McCARTHY : J'ai voulu faire allusion à l'honorable député de Simcoe-sud (M. Tyrrwhitt).

M. BENNETT : Je puis dire à l'honorable député que j'ai parlé sérieusement cette fois-là, et quant à ce qui concerne cette motion voici ce que j'ai à dire :—quand il s'est agi de Toronto, quelqu'un a proposé qu'un changement fut fait et le gouvernement a accepté cette proposition. Dans le cas actuel je propose que le bill soit amendé de manière à accorder quatre représentants au comté de Simcoe.

M. McMILLAN (Huron-sud) : Je n'ai pas encore pris part à ce débat. S'il existe un comté de l'Ontario qui ait à se plaindre du remaniement de 1882, c'est bien le comté de Huron ; car il a été remanié de la manière la plus honteuse possible. Ce remaniement a été fait exclusivement pour y obtenir des avantages de parti. Ce n'est pas le gouvernement actuel qui est responsable de la chose. Un exemplaire du bill fut envoyé dans le comté, et une assemblée fut tenue à ce sujet, mais on ne put arriver à aucun arrangement. J'ai entendu dire à l'un des hommes politiques les plus en vue du comté, qu'il était un de ceux qui avaient contribué au remaniement du comté, qu'il avait vécu dans ce dernier toute sa vie et qu'il avait fait tout son possible pour aider au parti conservateur, afin de lui permettre de pouvoir obtenir au moins deux représentants sur trois.

Les conservateurs ont remanié Huron-sud de manière à en faire une forteresse libérale. Ils ont pris Osborne dans Huron-sud et l'ont placé dans Perth-nord. La majorité de M. Trow dans Perth-sud était de soixante-dix-sept voix. Ils ont enlevé North-Easthope, qui donnait une majorité libérale de 193 voix, à Perth-sud et l'ont placé dans le comté de Middlesex, laissant M. Trow avec une majorité conservatrice de 115 voix. Les conservateurs respectables de Perth-sud furent tellement indignés de cette manière d'agir qu'à l'élection suivante ils réélurent M. Trow par une forte majorité. Ce n'est pas tout.

On a pris le township de Stephen dans le comté de Huron et on l'a fait entrer dans le comté de Middlesex-nord. On a ensuite pris la ville d'Exeter, dans le comté de Huron, et on l'a placé dans le comté de Middlesex. Le comté de Middlesex, qui avait une population de 58,000 âmes eut quatre représentants, tandis que le comté de Huron qui avait une population de 66,000 âmes n'en eut que trois.

Trois municipalités ayant une population de 8,608 âmes furent enlevées au comté de Huron. Si l'on avait voulu rendre justice à ce comté à cette époque, si un représentant additionnel devait être accordé, il aurait dû être accordé au comté de Middlesex, parce que la population du comté de Huron était de 8,400 âmes plus considérable que celle de Middlesex. Même une fois la redistribution faite ils prirent cette partie du village de Lucknow qui appartenait au comté de Huron, et qui donnait une majorité libérale de trente-neuf et le placèrent dans Bruce-sud qui était, à cette époque, un comté libéral.

Voici comment était répartie la population du comté de Huron avant le remaniement de 1882 : Division-nord, population, 21,862 ; division du centre, population, 22,781 ; division-sud, population, 21,512. La population se trouvait donc divisée aussi également qu'il était possible de le faire. En 1882, ils donnèrent à la division-nord une population de 23,512 âmes. Ce n'est pas là ce que l'on peut appeler une répartition égale

de la population. Ils donnèrent à Huron-est une population de 21,000, et laissèrent Huron-sud avec 21,991 âmes.

L'une des raisons pour lesquelles les conservateurs ont remanié les limites de la division électorale de Huron-centre, c'est que, à cette époque, ce comté était représenté par un des hommes d'Etat les plus remarquables qu'ait produits le Canada. Le remaniement eut lieu et le comté de Huron-centre cessa d'exister. Aux élections précédentes les libéraux avaient remporté ce comté par une majorité de 231 voix. Il est donc évident que le gouvernement de cette époque s'attaquait autant que possible au moyen de ces remaniements à ses adversaires politiques, afin de les chasser de la vie publique. Mais le comté de Huron, bien que remanié, élut deux conservateurs dans une seule élection. L'indignation des conservateurs respectables fut telle que dans Huron-nord, où le gouvernement croyait s'être assuré la victoire, un candidat libéral fut élu. La même chose eût lieu dans le comté de Huron-ouest; les conservateurs respectables furent indignés d'un tel remaniement, parce que toute l'affaire avait eu pour auteur quelques hommes politiques.

Les honorables membres de la gauche prétendent que le gouvernement n'a pas reçu du peuple le mandat de faire adopter ce bill par le parlement. Il y avait lors des dernières élections une organisation puissante dans la province de l'Ontario, connue sous le nom de patrons de l'industrie. Cette association était composée de conservateurs et de libéraux, et ils furent unanimes à demander un remaniement des districts électoraux. C'est ici la première occasion que le gouvernement a de soumettre cette mesure. Si les prédictions des honorables membres de la gauche s'accomplissent, le peuple devra chasser le gouvernement du pouvoir aux prochaines élections sur cette question. C'est là le seul moyen de résoudre la difficulté.

Les conservateurs diront encore au cabinet qu'il n'a pas rempli les promesses qu'il avait faites au peuple en ne faisant pas disparaître le remaniement des comtés. Le parti libéral a pris des engagements sérieux lors de la convention qui a eu lieu en 1893 dans la ville d'Ottawa, et le gouvernement est tenu d'accomplir les promesses mentionnées dans son programme. Les patrons de l'industrie ont eux aussi demandé un bill de redistribution, et sous ce rapport le gouvernement ne fait que remplir les promesses qu'il a faites au peuple. Je puis dire qu'avant de venir à l'ouverture de la présente session, un bon nombre de conservateurs dans le comté de Huron m'ont demandé si un bill de redistribution devait être soumis à la Chambre durant la présente session. Plusieurs conservateurs respectables exprimèrent l'espoir qu'une telle mesure serait soumise, et ils me dirent qu'il était du devoir du gouvernement d'en agir ainsi, s'il voulait remplir les promesses qu'il avait faites.

On a prétendu que le comté de Huron était le comté par excellence des remaniements et que le gouvernement Mowat avait fait là le remaniement le plus honteux qui ait jamais été vu dans la province de l'Ontario. Permettez-moi de dire que le remaniement fait par le gouvernement Mowat dans le comté de Huron a été l'un des arrangements les plus justes qu'il fut possible de faire. Ils se sont contentés de diviser en deux parties les townships de Hullett et de Goderich, et aujourd'hui Huron est un des comtés les mieux divisés qu'il soit possible de trouver.

L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) a dit l'autre soir que si la municipalité n'avait pas été divisée, M. Garrow aurait été battu dans Huron-ouest, parce qu'il n'avait qu'une voix de majorité à part le township de Hullett, dans la partie ouest, qui lui a donné quarante voix de majorité. Mais l'honorable député a négligé de mentionner le township de Goderich, dont une partie avait été prise dans la division sud et placée dans la division ouest, de sorte que M. Garrow eut contre lui une nouvelle majorité conservatrice de soixante-quinze voix.

Je prétends que la division faite par le gouvernement Mowat est une des plus équitables qu'il fût possible d'obtenir. La population se trouvait divisée comme suit : 26,248 dans la division est, 26,478 dans la division sud, et 25,234 dans la division ouest. Voyons maintenant quel était le nombre des électeurs. Il y en avait 5,559 dans la division sud, 6,190 dans la division est, et 6,290 dans la division ouest. De sorte que, soit que vous considériez la population ou le nombre des électeurs, vous restez convaincus qu'il n'était pas possible de faire une distribution plus juste. Je soutiens que si les municipalités n'avaient pas été divisées, les conservateurs, d'après le vote donné, n'auraient jamais eu un représentant additionnel pour le comté de Huron.

Le remaniement de 1882 est un des actes les plus honteux qui aient jamais été accomplis ; celui de 1892 était dans le même genre, et il n'a fait que compléter celui de 1882. Permettez-moi de lire ce que disait à ce sujet l'ancien député de Simcoe (M. McCarthy) :

> Cette mesure ne pouvait être défendue sous prétexte qu'elle établissait une égalité de population ou qu'elle conservait les limites des comtés, et elle ne pouvait pas être défendue non plus au point de vue de la justice. Ce bill de redistribution n'a pas établi l'égalité de population, il a ignoré les intérêts communs, il ne s'est pas occupé de la situation géographique, il a rendu la stabilité impossible, et il a permis de fixer les limites des comtés de manière à leur faire servir les fins de parti.

Voilà ce qui a été fait tant en 1882 qu'en 1892. Il me fait plaisir de constater aujourd'hui que pas un seul membre de l'opposition n'a osé se lever pour défendre le re-

maniement de 1882. Je n'en ai pas entendu un seul dire que cette mesure était juste. Ils se contentent de dire que le bill de redistribution actuel n'était pas nécessaire et que le pays n'en avait pas besoin. Ma position dans le comté de Huron-sud ne sera pas aussi forte qu'elle l'est aujourd'hui, de sorte que le bill de redistribution n'est pour moi d'aucun avantage. J'ai été placé dans un des châteaux-forts libéraux, et le bill actuel ne fait que rendre justice à ce comté.

Nous allons avoir maintenant une population de 66,000 âmes, et nous n'en avions que 58,000 lors des dernières élections, de sorte que le comté de Huron va avoir à peu près l'unité de population. On ne peut prétendre que les juges vont faire cette redistribution afin de servir des intérêts de parti. Les honorables membres de la gauche ont toujours été considérés comme portant beaucoup de respect aux juges, mais j'ai entendu dire par quelques-uns d'entre eux qu'ils croyaient que les juges ne rendraient pas justice. Pour ma part, j'ai pleine confiance dans les juges de la cour Supérieure du Canada, je suis persuadé qu'ils ne se permettront pas de remanier les comtés pour des fins de parti.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock) : Je n'avais pas l'intention de prendre part à la discussion qui a eu lieu ce soir et je préférais écouter ceux qui ont exprimé leurs opinions à ce sujet ; mais du moment que mon honorable ami d'York-ouest (M. Wallace) a exprimé le désir de connaître mon opinion, relativement aux remarques qu'il a faites, je vais me rendre à son désir. Il me fait plaisir de constater que les honorables membres de la gauche ont à cœur que d'autres principes que celui du simple intérêt de parti préside à la redistribution de la représentation. Jusqu'à présent, ils se sont déclarés entièrement en faveur du principe de la représentation basée sur la population.

L'honorable député d'York-ouest a déclaré ce soir que le fait de tenir compte de l'égalité de population était la clef de voûte du sytème représentatif, et que tout changement fait par le parti conservateur avait été basé sur ce principe. J'ai dit que depuis la Confédération tous les gouvernements qui s'étaient occupés du remaniement des comtés n'avaient pas tenu compte de ce principe important. Il est une chose certaine, c'est que le principe de l'égalité de population n'a jamais occupé une place importante.

Je ne discuterai pas cette doctrine, parce que je ne la reconnais pas ; elle n'est pas reconnue dans ce bill, et elle n'a pas été reconnue au Canada depuis que ce dernier pays possède un gouvernement représentatif. Il n'a jamais été admis en Angleterre que l'égalité de population devait l'emporter sur toute autre considération. Ce principe n'est pas reconnu en Angleterre aujourd'hui ; il ne l'a jamais été là où des institutions publiques ont été établies sur le modèle de celles qui existent en Angleterre. Je vais lire, à l'appui de cette proposition, un extrait du livre du professeur Hearn " Government of England ", page 501 :

Les priviléges électoraux n'ont pas été considérés en Angleterre comme étant un droit purement personnel et ils n'ont jamais été exercés sur des qualités purement personnelles. Nos électeurs ont toujours voté, non pas parce qu'ils étaient des hommes, ou même parce qu'ils étaient des franc-tenanciers d'un certain comté, ou parce qu'ils étaient des citoyens ou des électeurs d'une cité ou d'une ville en particulier. Leur droit est limité à l'endroit où ils résident. Nous n'élisons pas notre représentant comme les Athéniens élisaient leurs archontes, comme les Français élisent leur empereur, et comme les Américains élisent leur président. Nous ne prenons pas le vote de chaque électeur, indépendamment de tous les autres électeurs pour tous les membres de la Chambre des communes.

Conformément au système qui a toujours existé parmi nous, chaque localité se charge du devoir de fournir à la branche représentative de la législature un nombre déterminé de députés. Ainsi donc, notre système représentatif est basé sur la représentation non des intérêts ou des opinions ou de la population, mais de la population organisée. Jusqu'ici, cette organisation a pris presque toujours une forme territoriale. En d'autres termes, notre système représentatif a consisté en grande partie dans la représentation des districts. Il considère les hommes non seulement en leur qualité d'hommes, mais aussi comme voisins. En un sens, il est évident qu'un district ne peut avoir d'autres droits que ceux du peuple qui l'habite. Mais les droits d'un district sont ceux de sa population organisée. Ces habitants à cause de leur résidence, ont, si on les compare avec les habitants d'autres endroits, des habitudes différentes, des intérêts particuliers, des associations, des idées particulières sur les affaires publiques, et des sympathies différentes.

Ces habitudes et ces sentiments distinctifs produisent un caractère à part. L'individualité, l'existence indépendante, de chaque corps politique est établie et demande à exprimer sa propre manière de voir et de penser.

Il aborde ensuite la question de la population qu'il regarde comme secondaire dans ces considérations qui doivent prévaloir dans l'arrangement des frontières. Ce principe a toujours été respecté, et il l'a été lors de la redistribution des comtés en 1882. Ces honorables députés qui, aujourd'hui, prêchent l'égalisation, se sont bien tard convertis à cette doctrine.

En 1872, le parti conservateur alors au pouvoir présenta et adopta une mesure de redistribution de collèges électoraux, Sans entrer dans les détails, je dirai que dans la province d'Ontario la population d'une division était de 2,941 et que par le procédé de gradation la population d'autres comtés s'élevait jusqu'à 33,719. Voilà le principe d'uniformité et d'égalisation dans la redistribution de 1872.

Je prends maintenant la redistribution de 1882 dont a parlé l'honorable député d'York. L'unité de population, après le recensement de 1881, était de 20,904, et si vous mettez une marge de 3,000, disons de 19,000 à 20,000,

voyons comment a été respecté ce principe sacré dont parle l'honorable député.

Le recensement de 1881 a été suivi de la redistribution de 1882 qui affectait 59 comtés.

M. WALLACE : Elle affectait 46 comtés.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois que mes chiffres sont exacts, et je dis 59. Dans 41 cas la population était en dehors de l'unité, soit plus élevée, soit moins élevée. Dans 18 comtés seulement, par suite de cette redistribution, la population était de 19,000 et 22,000, ce qui donne une marge de 3,000. Ces messieurs semblaient peu se soucier de l'unité de population.

En 1892, lors d'une nouvelle redistribution, au lieu d'avoir l'unité de population dans chaque comté, cela ne se voyait que dans 22 comtés seulement, et l'on avait négligé ce principe dans 70 comtés.

On a si peu tenu compte de ce principe dans l'acte de 1882, que dans un des comtés auquel l'on avait fait subir des changements, on ne laissait qu'une population de 12,000, tandis que l'on donnait une population de 29,000 à un autre.

Où se trouve le respect inné de l'uniformité de population, lorsque nous consultons les faits ? Nous avons les déclarations des honorables députés, mais les faits sont contre eux. Hier soir, l'honorable député de Bruce-nord (M. McNeill) nous a franchement exprimé son opinion au sujet de l'annexion de Saugeen à Bruce-ouest en 1882. Il a avoué avoir conseillé la chose. Voici ses paroles :

Je désire dire, en outre, qu'en faisant cette recommandation, j'ai été en partie influencé par des considérations d'une nature politique. Tant qu'on laissera ces questions entre les mains des deux partis, chacun sera influencé plus ou moins par des considérations politiques ; et si l'on peut faire deux divisions possibles, d'assez bonnes divisions, le parti au pouvoir choisira toujours la division qui convient le mieux à ses intérêts, et si en agissant ainsi, il ne fait rien d'injuste, il a le droit de le faire tant que la question est laissée entre les mains des partis.

M. McNEILL : Veuillez lire la phrase suivante.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES :

A mon avis, la question ne devrait pas être laissée entre les mains des partis.

Je suis heureux que l'honorable député approuve cette partie de notre bill et je croyais qu'il comprendrait mieux le bill entier. Pour démontrer que les villes n'ont pas toujours une juste représentation proportionnée à celle des comtés ruraux, je puis dire que, aujourd'hui même, en Angleterre où l'unité de population, d'après le dernier recensement, est de 59,000, il y a 7 circonscriptions qui ont une population de 18,000, et 7 une population de plus de 100,000. Ainsi il y a, en Angleterre, un précédent d'inégalité, mais il y en a aussi un dans ce pays et il a été créé par les mesieurs de la gauche. L'honorable député d'York dit qu'ils ont toujours visé à l'unité de population. Or, par l'acte de redistribution de 1882, ils n'ont pas touché aux comtés de Québec, bien qu'ils eussent le pouvoir de le faire et ils portent ainsi toute la responsabilité de leur acte. Dans Montréal ils ont laissé une division avec une population de 67,000 et Montréal-centre avec une population de 25,000. Cet état de choses a duré jusqu'en 1896, alors que la population de Montréal-est comptait près de 100,000, et cependant, cette division est encore représentée par un seul député dans cette Chambre. Et l'honorable député nous dit que son parti est en faveur du principe de la représentation basée sur la population.

Il ne saurait y avoir qu'une seule opinion dans le pays au sujet de ce bill, et c'est que nous voulons rétablir les frontières de comté comme nous avons promis la chose.

Lors de la convention libérale, en 1893, nous avons adopté une résolution par laquelle le parti libéral s'engageait à faire disparaître, à la première occasion, cette partie du bill de gerrymander, et cette occasion, se présente aujourd'hui. Nous ne remplissons peut-être pas notre promesse en entier, mais si les honorables députés veulent une redistribution complète dans l'Ontario maintenant, nous pourrons étudier leurs recommandations.

M. BERGERON : Etes-vous opposé au présent amendement ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'appuie le bill et aussi l'amendement et j'espère amener mon honorable ami à mes vues. Puisque mon honorable ami le désire, je ne le retiendrai pas plus longtemps ce soir ; mais si cela est nécessaire je prendrai part à la discussion plus tard. L'honorable député de Bothwell (M. Clancy) a dit qu'en 1882 le parti conservateur avait redistribué les comtés en se basant sur la population et en vue des plus grands intérêts du peuple ; je lui demanderai si c'est là sérieusement ce qu'il pense. Croit-il sincèrement que Ontario-nord a été réduit dans l'intérêt du peuple ? Ontario-nord part de l'île de Scugog, plusieurs milles en bas, dans la division sud à laquelle il a été attaché, et Ontario-nord s'étendant de 4 à 10 milles en largeur et près de 150 en longueur——

M. CLANCY : Si l'honorable ministre (M. Mulock) veut être franc, ne sait-il pas que le comté municipal d'Ontario a précisément la forme qu'il décrit dans le moment ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député (M. Clancy) ne comprend-il pas ce qui a eu lieu ? Je lui dirai que l'acte de redistribution de 1882 a ajouté à Ontario-nord un nombre de municipalités qui ne font pas partie du comté municipal d'Ontario. Comment l'honorable député peut-il dire que Ontario-nord a été organisé au point de vue de la carte géographique ?

M. CLANCY : Autant que possible.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'était alors une tâche difficile. Le bill actuel vise à l'abolition des huit centres créés par l'acte de 1882 et qui depuis ont volé les comtés d'une partie de leurs électeurs en leur substituant des électeurs n'ayant pas d'intérêts communs. Ainsi, ces 40 changements ont été faits en 1882 et s'il faut en faire autant pour changer l'état des choses, la faute est à nos prédécesseurs et non à nous. Nous avons quelques comtés qui ne sont pas assez forts en population pour exiger plus d'un représentant, et Welland est du nombre. Pour accomplir cela, nous devons faire des changements préjudiciables à nos adversaires et aussi à nos amis. Plusieurs de nos amis sont sérieusement affectés par cette mesure, mais nous n'avons en vue que le principe de la justice.

Mon honorable ami de Bruce-nord (M. McNeill) devrait être content de cette mesure, car il a exprimé son approbation d'un des principaux points.

Depuis la Confédération, il n'a été soumis au parlement aucune mesure offrant de plus grandes garanties contre les abus que celle qui veut que la redistribution des comtés ne soit plus laissée au parlement, mais confiée à un tribunal indépendant des juges de la cour Suprême. Cette seule idée doit recommander la mesure, et j'avais pensé que cela ferait tomber toutes les objections de mon honorable ami de Bruce-nord et nous assurerait son approbation.

M. MULOCK.

M. McNEILL : Je suis revenu dans la Chambre pour poser une question à mon honorable ami. Puis-je demander à l'honorable premier ministre si les juges seront choisis par le gouvernement ou par les juges eux-mêmes ? S'ils doivent être choisis par le gouvernement, l'honorable ministre voudrait-il avoir la bonté de nous les nommer, comme il a donné à entendre qu'il le ferait ?

Le PREMIER MINISTRE: Les juges seront choisis par le gouvernement. Nous n'avons pas encore fait de choix, et je ne puis, dans le moment, nommer ceux que nous avons l'intention de choisir.

M. BERGERON : L'honorable ministre nous a promis les noms il y a quelque temps.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne puis pas les nommer ce soir. Je proposerai que le comité lève sa séance, fasse rapport et demande la permission de siéger de nouveau.

Le comité lève sa séance et fait rapport.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que la séance soit levée.

M. HAGGART : Que se propose-t-on de faire, demain ?

Le PREMIER MINISTRE : Nous continuerons l'étude du même bill, et comme le sujet est presque épuisé, nous espérons terminer la discussion de bonne heure et nous former en comité des subsides.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 12.25 a.m. (vendredi).

INDEX

QUATRIÈME SESSION—HUITIEME PARLEMENT.

BAIN, M. THOMAS *(Wentworth-sud)* :

Comité de l'agriculture et de la colonisation (rapp.), 3468.
Compagnie de prêts et d'agences de Londres et du Canada (à responsabilité limitée)—(B. n° 130), 1re lec., 3674 ; 2e lec., 5382 ; 3e lec., 6332.
Académie Nisbet (sur B.), 3869.
Chenal de Burlington—Réparations aux jetées (sub.), 8019 et suiv.
Stations de démonstration (sub.), 8352 et suiv.
Remerciements à l'occasion de son élection au poste d'Orateur, 9065.
Comité des privilèges et élections (Décision sur int.-Davin), 9192.
Somme supplémentaire pour papeterie (sub.), 10163.
Prorogation—Avis du secrétaire du Gouverneur général, 10271.

BEATTIE, M. THOMAS *(London)* :

Vente des billets de chemin de fer (B.), 912, 1891 ; 2e lec., 4340 ; en comité et 3e lec., 4341.
Vente de carabines par le gouvernement (int.), 1832.
Longueur de la journée de travail (B. n° 82), 1re lec. et explications, 2052.
Pétrole—Impôt (sur m.-Moore), 2143.
Compagnie de prêts et d'épargne de Huron et Erié (B. n° 74), 2e lec., 2309 ; en comité, 4320, 4866 ; 3e lec., 4866.
Facteurs de la poste de London (int.), 4499, 5012 ; (sur sub.), 7559.
Redistribution des comtés (sur B.), 6804.
Appointements aux agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers — Immigration (sub.), 8629. Compagnie du chemin de fer Lac Erié et Rivière Détroit (sur résol.), 9508. Subventions aux chemins de fer (sur B.) 9855.

BEAUSOLEIL, M. CLÉOPHAS *(Berthier)* :

Comité des "Débats—1er rapport, 346 ; (sur 2e rapp.), 1092, 1754, 1768.

BELCOURT, M. NAPOLÉON-A. *(Ottawa)* :

Compagnie du chemin de fer électrique d'Ottawa (B. n° 18), 2e lec., 951 ; en comité, 2169 ; m. pour renvoi au comité des chemins de fer, 2303 ; 3e lec., 3869.
Compagnie canadienne d'assurance contre les accidents de chemins de fer (B. n° 21), 2e lec., 1133 ; 3e lec., 2724.
Compagnie du pont d'Ontario et Québec (B. n° 22), 2e lec., 1133.
Compagnie d'exploitation de bois Bronson (B. n° 70), 2e lec., 2171 ; en comité et 3e lec., 3031.
Compagnie d'assurances de la Confédération contre l'incendie (B. n° 140), 1re lec., 4279 ; 2e lec., 5382 ; en comité et 3e lec., 6879.

BELCOURT, M. NAPOLÉON-A.—*Suite.*

Canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne, (sur observ.-Poupore), 4318, 4880.
Fusionnement de la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry Sound et de la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien sous le nom de "Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien" (B. n° 145), 1re lec., 4822 ; 2e lec., 5382 ; en comité et 3e lec., 7598.
Législation—Sénat—Papeterie (sub.), 5756.
Service civil—Saisie des salaires (sur B.), 5945.
Compagnie d'améliorations du fleuve Yukon et du lac Atlin (B. n° 165), 1re lec., 6137 ; 2e lec., 6412 ; bill retiré, 8958.
Arts, agriculture et archives (sub.), 8245.
Subvention à la ville d'Ottawa (sur B.), 9633 et suiv., 9650, 9657.

BELL, M. ADAM-CARR *(Pictou)* :

Adresse en réponse au discours du trône, 1535.
Vente des journaux sur l'Intercolonial (int.), 1987.
Traitement des ouvriers—Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (demande de doc.), 3342, 3784.
Chemin de fer du comté de Drummond (sur rés. — En comité), 3764, 3765.
M. Ogilvie et la Compagnie anglo-canadienne des placers du Klondike (sur int.-sir Charles-Hibbert Tupper), 3845.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté — Prolongement dans la cité de Montréal) (sur B.): 4437 et suiv., 4655, 4683.
Primes sur le fer et l'acier (sur résolutions), 4996.
Impressions des listes électorales (int.), 6830.
W. H. Trueman, Saint-Jean, N.-B. (int.), 4498.
Chemin de fer Intercolonial (sub.), 7472, 7476.
Sauvages, Nouvelle-Ecosse (sub.), 7505.
Mesures d'hygiène sur les travaux publics (sur B.), 7669.
Commerce privilégié (sur m.-sir Charles Tupper), 7974.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers —Immigration (sub.), 8500.

BELL, M. JOHN-HOWATT *(Prince-est, I.P.E.)* :

Adresse en réponse au discours du trône, 9.
Compagnie du chemin de fer électrique d'Ottawa (sur B.), 2169, 2170.
Amendement au Code criminel (sur B.-Britton), 2190.
Punition de la séduction et de l'enlèvement (sur B.), 2953.
Service postal, I.P.E. (sur m.-Martin), 3161.
Appointements et déboursés des inspecteurs et gardes-pêche (sub.), 4049.
Grève des cantonniers du Grand Tronc (sur observ.-Maclean), 4554.
Service civil—Saisie des salaires (sur B.), 5914.

BELL, M. JOHN-HOWATT—*Suite.*

Mesures contre la tuberculose (sur observ.-Roddick), 6307.
Redistribution des comtés (sur B.), 6531 et suiv.
Ministère des Postes (sub.), 7355-56.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Pour abréger la longueur de la ligne principale en faisant disparaître certaines courbes—Matériel roulant (sub.), 7414.
Pêche du homard (sur observ.-McLennan), 7700.
Ports et rivières, Nouvelle-Ecosse (sub.), 7723.
Port de Summerside (sub.), 7779.
Commerce privilégié (sur m.-sir Charles Tupper), 7913 et suiv.
Ligne télégraphique entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme (sub.), 8200.
Trafic des spiritueux (sur m.-Flint), 8881 et suiv.
Embranchement de Charlottetown à Murray-Harbour (sub.), 9229 et suiv.; (sur B), 9778 et suiv.
Subvention à la ville d'Ottawa (sur B.), 9645.

BELL, M. JOHN-W. *(Addington):*

Exportation de grain (int.), 3105, 3284.
Divers et dépenses imprévues—Milice (sub.), 5484.
Directeur de la poste de Sydenham (int.), 6934.
Peter Vanluven et la banque Dominion (int.), 9186.

BENNETT, M. WM.-H. *(Simcoe-est):*

Adresse en réponse au discours du trône, 610.
Phare de l'Ile Hope (int.), 1849.
Port de Midland (int.), 1850.
Gardien du phare de Giant's-Tomb (int.), 1850.
Exportation des billes de bois (int.), 1850.
Wagons particuliers (int.), 1851.
Route Stikine-Teslin—Rapport de M. Coste (int.), 1901.
Contrat Boon et Armstrong—Collingwood (int.), 1909.
John Frawley, gardien de l'édifice public à Orillia (int.), 1974.
Directeur de la poste à Moonstone, Ont. (int.), 1974.
Juges de cour de Comté—Ontario (int.), 1986.
Emploi de M. R.-C. Miller (int.), 1990.
Ministère de la Justice (sub.), 2086.
Creusement du lac Simcoe (int.), 2211; (observations), 2266.
Amendement à la loi du service civil (sur B.), 2255.
Listes électorales—Dépenses éventuelles (sub.), 2300.
Améliorations aux ports de Port-Colborne et de Port-Dalhousie (sur m.-McCleary), 3311.
Redistribution des comtés (sur B.), 3503, 6632, 6763 et suiv., 6813, 6815.
Directeur de la poste de Galt, Ont. (int.), 3851.
Appointements et déboursés des inspecteurs et gardes-pêche (sub.), 4072 et suiv.
Enquête sur la conduite des juges—Juge Spinks (sur m.-sir Charles-Hibbert Tupper), 4247.
Ostréiculture (sub.), 4265 et suiv.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B.), 4475 et suiv.
Primes sur le fer et l'acier (sur résolutions), 5001; (sur B.), 7661.
Créance de M. McCammon, de Gananoque (sur sub.), 5043.
Service maritime et fluvial (sub.), 5141 et suiv.
Equipement militaire (sub.), 5450.
Prisonniers dans le territoire du Yukon (sub.), 5495.
Phare de l'île Hope (int.), 5512.
Inspection des denrées (sub.), 5606 et suiv.

BENNETT, M. W.-H.– *Suite.*

Politique du gouv. sur la question des produits des forêts—Bois coupé sur les réserves des sauvages (sur sub.), 5688, 5695.
Législation—Sénat—Papeterie (sub.), 5756.
Commission internationale (sub.), 5869.
Amendement à la loi relative aux postes (sur B.), 6121, 6122, 6132.
Bureaux de poste dans les magasins (int.), 6599.
Juges et politique (int.), 4499.
Dommages à Lindsay—Paiements à M. R.-J. McLaughlin (sur int.-Hughes), 4509.
Agrandissement et nouveaux travaux à Saint-Jean—Chemin de fer (sub.), 7184, 7187.
Renvoi du gardien de phare Quick (sur observ.-Cowan), 7230.
Canal de la Trent—Construction (sub.), 7309, 7320.
Ports et rivières, Québec—Chenal du Saint-Laurent (sub.), 7592, 7606 et suiv., 7625, 7629, 7630, 7631.
Edifices publics—Ontario (sub.), 7645-46.
Edifice public d'Orillia—Gardien (sub.), 7717.
Ports et rivières, Nouvelle-Ecosse (sub.), 7718, 7720, 7729, 7770.
Compagnie de pulpe et de papier Anglo-américaine (B. n° 172), 2e lec., 7827.
Mines-de-Bruce—Quai (sub.), 7984 et suiv.
Port de Collingwood—Améliorations (sub.), 8022 et suiv.
Administration du Yukon—Télégramme au "North British Daily Mail" (sur observ.-Davin), 8080.
Quai sur le lac Winnipeg (sub.), 8100 et suiv.
Construction de nouveaux dragueurs (sub.), 8159.
Fermes expérimentales (sub.), 8282 et suiv.
Affaire Galna (sur sub.), 8467 et suiv.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8590 et suiv., 8601 et suiv.
Traitement des ministres des Douanes et du Revenu de l'Intérieur (sur résol.), 8947 et suiv.
Armes, munitions, défense—Equipement (sub.), 9151.
Port-Colborne—Améliorations (sub.), 9276 et suiv., 9306 et suiv.

BERGERON, M. JOSEPH-G.-H. *(Beauharnois):*

Adresse en réponse au discours du trône, 1216.
Terrains loués près de Valleyfield (int.), 1830.
Vétérans de 1864-65 (int.), 1869.
Dépenses du ministre des Travaux publics (int.), 1896.
Voyages d'inspection du ministre des Travaux publics (int.), 1896.
Force hydraulique à Valleyfield (int.), 1898.
Edifice public à Valleyfield (int.), 1898.
Force hydraulique à Beauharnois (int.), 1898.
Explications de nature personnelle—Art. de *La Patrie*, 1970.
Bureau du Conseil Privé de la Reine pour le Canada (sub.), 2077.
Ministère de la Justice (sub.), 2081 et suiv.
Commission géologique (sub.), 2125.
Ministère du Commerce (sub.), 2126.
Canal de Soulanges—Somme payée jusqu'au 31 mars 1899 (int.), 2136.
Amendement au Code criminel (sur B.-Britton), 2181.
Tournée d'inspection du ministre des Travaux publics—Nom du bateau à vapeur dont il s'est servi (int.), 2207.
M. J.-N. Colpron, notaire (int.), 2210.
Listes électorales (sub.), 2325 et suiv.
Canal de Grenville—Percepteur des péages (int.), 2558.

BERGERON, M. J.-G.-H.—*Suite.*

Pêcheries des eaux intérieures—Permis de pêche (int.), 2936.
Convocation du comité des comptes publics (sur observations-sir Charles-H. Tupper), 3270.
Eclusiers sur le canal de Beauharnois (int.), 3295.
Chenal du Saint-Laurent—Steamer *Gallia* (int.), 3373.
Redistribution des comtés (sur B.), 3498, 6805, 6822, 6939, 6946, 6963, 6964, 6965, 6982, 6984, 6986, 6887 et suiv., 6991.
Phares et service côtier—Salaires et allocations—Gardiens des phares (sub.), 3572.
Lieu de construction des wagons pour l'Intercolonial (int.), 3972, 4496.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B.), 4392 et suiv., 4490, 4635 et suiv., 9750.
Dommages causés par l'eau sur le canal de Beauharnois (int.), 4880.
Loi de faillite—Correspondance des Chambres de Commerce (demande de documents), 5014.
Lettre de M. R. J. McLaughlin —Procédure, 5022.
Inspection pour la tuberculose—Comté de Chicoutimi (int.), 5116.
Billets de $1 contrefaits (int.), 5227.
Fourniture de papeterie aux députés (sur rapp.-Gibson), 5405.
Canal de Beauharnois — Destitutions (observations), 5435 et suiv.
Milice et Défense —Crédit supplémentaire pour exercices militaires annuels (sub.), 5438, 5443 ; traitement des employés civils (sub.), 5445 ; propriétés militaires, 5445.
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul (sub.), 5502.
Orateur—Délégation de pouvoirs (observ.) 5517.
Percepteur des douanes à Valleyfield—Plaintes (int.), 5526.
District provisoire du Yukon—Rivières Yukon et Lewes—Améliorations, etc., et lignes télégraphiques—(M. Charleson) 5637, 5639-40, 5645-46, 5654, 5664, 5666, 5678, 5679, 5683.
Sauvages conduits à la prison de Beauharnois (sur sub.) 5719.
Chemin de fer de ceinture de l'Ile de Montréal (sur B.), 6112-13.
Erreurs typographiques dans les procès-verbaux de la Chambre (sur observation-sir Charles-H. Tupper) 6137.
Edifices fédéraux et municipalités (int.), 6385.
Achat de terrain d'Auguste Langevin (int.), 6566.
Impression des listes électorales (sur int.-Bell, Picton), 6830-31.
Dommages à Lindsay—Paiements à M. R. J. McLaughlin (sur int.-Hughes), 4511.
Chemin de fer du Grand-Nord (sur B.), 6970.
Matériel militaire et autres (sub.), 7101.
Habillements et nécessaires (sub.), 7106 et suiv., 7119, 7123, 7125, 7126, 7128.
Juges pour le district de Montréal (sur observ.-Madore), 7241 et suiv.
Intercolonial—Agrandissement et nouveaux travaux à Saint-Jean (sub.), 7282.
M. A.-R. McDonald (sur sub.), 7283, 7284, 7285 et suiv., 7299 ; (int.), 8774.
Canal de Soulanges—Construction (sub.), 7302 et suiv.
Agrandissement du canal Lachine (sub.), 7304-05.
Chenal du lac Saint-Louis — Redressement et approfondissement (sub.), 7306.
Canal de Cornwall—Approfondissement (sub.), 7306.
Canal du Rapide Plat—Approfondissement (sub.), 7306.

BERGERON, M. J.-G.-H.—*Suite.*

Nouveau chaland pour les réparations aux écluses de Saint-Ours (sub.), 7327.
Ministère des Postes (sub.), 7340 ; dépenses éventuelles, 7370-71 ; service postal, 7378 et suiv., 7382 et suiv.
District provisoire du Yukon—Service postal (sub.), 7371, 7373.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Pour abréger la longueur de la ligne principale en faisant disparaître certaines courbes—Matériel roulant (sub.), 7410 et suiv., 7442, 7446, 7450, 7451.
Canal de Beauharnois—Pont en acier et maçonnerie à Saint-Timothée ; arpentages et délimitation des frontières (sub.), 7466 et suiv. ; subsides, dernière épreuve, 10227 et suiv.
Ministère des Travaux publics (sub.), gouvernement civil, 7565 et suiv., 7572, 7576 ; impressions et papeterie—divers, 7575 et suiv.
Ports et rivières, Québec—Chenal du Saint-Laurent (sub.), 7578 et suiv., 7600 et suiv., 7626, 7627, 7631.
Travaux—Rivière Kaministiquia (sub.), 7633.
Edifices publics, Québec (sub.), 7640 et suiv.
Edifices publics, Ontario (sub.), 7646 et suiv.
Mesures d'hygiène sur les travaux publics (sur B.), 7690, 7691, 7692, 7695.
Edifices publics, Ottawa—Ventilation, éclairage, etc. (sub.), 7711 et suiv.
Commerce privilégié (sur m.-sir Charles Tupper), 7969 et suiv.
Mines-de-Bruce—Quai (sub.), 8010, 8016, 8017.
Anse-à-Beaufils—Améliorations de l'entrée du port (sub.), 8123.
Anse-aux-Gascons (Port-Daniel-est), brise-lames (sub.), 8123.
Baie-Saint-Paul—Cap-aux-Corbeaux — Prolongement et réparations du quai (sub.), 8124.
Cap-Santé—Enlèvement de cailloux (sub.), 8124.
Réparations générales et améliorations aux ports, rivières et ponts (sub.), 8125, 8128 et suiv., 8132 et suiv.
Rivière-à-la-Pipe—Quai sur le lac Saint-Jean (sub.), 8137, 8140, 8140, 8141, 8144 et suiv., 8150 et suiv.
Quai à Maria (sub.), 8153 et suiv.
Rivière-du-Loup (en haut)—Creusement du chenal depuis le lac Saint-Pierre jusqu'à Louiseville (sub.), 8155 et suiv.
Rivière Richelieu—Chenal de Belœil—Jetées de direction (sub.), 8156.
Rivière Saguenay (en bas de Chicoutimi)—Creusement (sub.), 8156.
Construction de nouveaux dragueurs (sub.), 8158 8169, 8161.
Agence des travaux publics—C. A. (sub.), 8210 et suiv.
Rivières Lewes et Yukon—Améliorations (sub.), 8212 et suiv.
Arts, agriculture et archives (sub.), 8244.
Annuaire statistique (sub.), 8246, 8248.
Fermes expérimentales (sub.), 8281.
Douanes—Colombie Anglaise (sub.), 8481.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8516, 8519 et suiv., 8526 et suiv.
Service des malles océaniques entre la Grande-Bretage et le Canada (sub.), 8686.
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'intérieur (sur rés.), 8770.
Contruction de cales-sèches (sur B.), 8775 et suiv.
Amendement à la loi relative aux compagnies (sur B.), 8790, 8791, 8793.
Amendement à la loi relative aux liquidations (sur B.), 8796.

BERGERON, M. J.-G.-H.—*Suite.*

Paiement aux syndics de la colonie de Saint-Paul-des-Métis—Grains de semence et instruments aratoires aux colons pauvres (sub.), 9033, 9039.
Solde et transport des officiers et soldats (sub.), 9068.
Habillements militaires—Fourniture des capotes et pantalons (sub.), 9069 et suiv. ; 9092 et suiv. ; 9100 et suiv., (déclaration de couturières), 9101, 9114 et suiv., 9124.
Réclamation de M. F.-X. Mathieu—Frais *re* La Reine *rs* les cautions du colonel de Bellefeuille (sub.), 9132.
Armes, munitions, défense—Equipement (sub.), 9150 et suiv., 9160, 9162.
Ile aux Noix (sur sub.), 9154.
Intercolonial (sub.) améliorations à Lévis, 9170 ; élévateur à grain à Saint-Jean, 9170 : affaire McDonald, 9175 et suiv. ; rapport de M. Bédard, 9176.
Comité des privilèges et élections (sur int.-Davin), 9192.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9328 et suiv., 9442, 9603, 9604 ; (sur B.), 9797 et suiv., 9805 et suiv., 9840.
Cie de chemin de fer et de carrières de Phillipsburg (sub.), 9453.
Prohibition (int.), 9482.
Cie du chemin de fer Kingston et Pembroke (sur résol.), 9510 et suiv.
Cie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique (sur résol.), 9514-15, 9536, et suiv.
Cie du chemin de fer de la Rive-Sud (sur résol.), 9573 et suiv., 9577 et suiv., 9581, 9587.
Pont de Québec (sur résol.), 9600.
Pont d'Yamaska (sur résol.), 9600 et suiv.
Commissaires du havre de Québec (int.), 9618, 9725 ; (sur B.)—Construction d'un élévateur, 9713, et suiv.
Subvention à la ville d'Ottawa (sur B.), 9634, 9636, 9638, 9652.
Documents demandés, 9725 et suiv., 9866.
Libération conditionnelle de détenus aux pénitenciers (sur B.), 9752.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B.), 9758.
Sénat et Chambre des Communes (sur B.), 9867.
Port de Montréal : Améliorations en aval du courant Sainte-Marie—Elévateur (sub.), 9988, 9991 et suiv., 9997 et suiv.
Salmon-River—Comté de Halifax—Hangar sur le quai (sub.), 10020.
Carleton—Prolongement du débarcadère (sub.), 10039.
Newport—Brise-lames (sub.), 10039-40.
Cacouna—Prolongement du quai (sub.), 10041 et suiv.
Les-Eboulements—Réparations au quai (sub.), 10042.
Cap-à-l'Aigle—Addition au quai et réparations générales (sub.), 10042-43.
Saint-Irénée—Achèvement du quai jusqu'au rivage (sub.), 10043.
Kamouraska—construction d'un quai en L (sub.), 10043.
Saint-André-de-Kamouraska—Quai (sub.), 10043.
Ile aux Grues, rive nord—Construction du quai et achat du terrain (sub.), 10043.
Saint-Jérôme (lac Saint-Jean)—Quai (sub.), 10044.
Saint-Gédéon (lac Saint-Jean)—Quai (sub.), 10044.
Baie-de-Honfleur (lac Saint-Jean)—Quai (sub.), 10044.
Débarcadère de Knowlton—Réparations (sub.), 10045.
Sabrevois—Quai (sub.), 10045 et suiv., 10048, et suiv., 10051, et suiv., 10063 ; (m. pour réduction du crédit), 10243.

BERGERON, M. J.-G.-H.—*Suite.*

Rivière du Lièvre—Ecluse et barrage (sub.), 10064.
Beauport—Quai (sub.), 10064.
Sainte-Anne-de-Bellevue—Prolongement du quai (sub.), 10065.
Coteau-Landing—Dragage (sub.), 10065 et suiv., 10082-83. 10086.
Région du Yukon—Sentiers, chemins et ponts (sub.), 10115-16.
Ligne télégraphique à la Colombie-Anglaise et dans la région du Yukon, depuis Bennett jusqu'à Dawson, et embranchement jusqu'à Atlin (sub.), 10119, 10123.
De Quesnel à Atlin, par la rivière Stikine et le lac Teslin, environ 900 milles de ligne télégraphique (sub.), 10124.
Edifices publics—District du Yukon (sub.), 10132.
Cause Wentworth *rs* Mathieu (sub.), 10138.
Paiement à Charles Bremner, de Bresaylor—Fourrures (sub.), 10138.
Paiement à C. Barnett, 120 jours à $2.50 par jour (sub.), 10161, 10162 et suiv.
Exposition de Paris (sub.), 10166 et suiv.
Steamer entre Québec et le Bassin de Gaspé (sub.), 10182.
Communication par steamer entre la Malbaie et la Rivière-Ouelle (sub.), 10183 et suiv.
Enlèvement des vieilles jetées sur la rivière de l'Ours, comté de Digby (sub.), 10186-87.
Juge supplémentaire—Cour territoriale du Yukon (sub.), 10217 et suiv.
Greffier de la Cour territoriale du Yukon—Traitement (sub.), 10220.
Frais de subsistance pour deux juges au Yukon (sub.), 10220.
Chemins de fer et Canaux : Revenu (sub.), 10230 et suiv.
Administration de la justice (sub. dernière épreuve), 10241.
Pertes de billets postaux (int.), 10251.
Violation de la loi concernant le revenu de l'intérieur (int.), 10252.
Renvoi du rabbin Veldt—Pénitencier de Saint-Vincent de Paul (int.), 10271.
Revue de la situation financière (sur m.-Foster), 10280, 10289, 10291.

BERNIER, M. MICHEL-E. *(Saint-Hyacinthe) :*

Compagnie du chemin de fer électrique d'Ottawa (B.), 716.

BERTRAM, M. GEORGE-HOPE *(Toronto-centre) :*

Compagnie du chemin de fer du Nipissingue et de la Baie de James (B. n° 33), 1re lec., 992 ; 2e lec., 1410 ; en comité et 3e lec., 38 9.
Amendement à l'acte concernant les marques de commerce et les dessins de fabrique (B. n° 39), 1re lec., 1094 : 2e lec., 1964 ; en comité et 3e lec., 3875.
Compagnie canadienne de transport de l'intérieur (B. n° 51), 1re lec., 1374 ; 2e lec., 1605 ; en comité et 3e lec., 3517.
Adresse en réponse au discours du trône, 1521 ; (sous-amendement), 1535.
Compagnie Canadienne de force motrice—(nom changé en celui de Compagnie de force Ontario de la Chute Niagara)—(B. n° 77), 1re lec., 2045 ; 2e lec., 2309 ; en comité et 3e lec., 4022.
Société de la caisse de retraite de la banque de la Confédération (B. n° 100), 1re lec., 2431 ; 2e lec., 2678 ; en comité et 3e lecture, 4320.
Compagnie Canadienne de placement et d'épargne Birkbeck (B. n° 106), 1re lec., 2556 : 2e lec., 2724 ; 3e lec., 6332.

BERTRAM, M. GEORGE-HOPE—*Suite.*

Loi relative au travail des aubains (sur observ.-Robertson), 4005.
Primes sur le fer et l'acier (sur résolutions), 4997 et suiv.
Elévateurs au Nord-Ouest (sur observ.-Davin), 5525.
Redistribution des comtés (sur B.), 6721.
Canal de la Trent—Construction (sub.), 7322, 7324.

BETHUNE, M. JOHN-L. *(Victoria, N.-E.)* :

Salle d'armes à Baddeck, C.-B. (int.), 2130.
94e Bataillon (int.), 2130.
Ministère de la Milice et de la Défense (sub.), 5082.
Comté de Victoria, N.-E. (sur observ.-McDougall), 5427, 5430.

BLAIR, HONORABLE M. ANDREW-GEORGE *(Sunbury et Queen, N.-B.)* :

Rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux, 257.
Chemin de fer "Canada Eastern" (rép.), 1829, 3585, 3850.
Rails d'acier pour l'Intercolonial (rép.), 1830.
Terrains loués près de Valleyfield (rép.), 1830.
Cale-sèche de Tate (rép. à int.-Monk), 1847.
Accusations contre J.-R. Secord (rép. à int.-McCleary), 1848.
Wagons particuliers (rép. à int.-Bennett), 1851.
Chemin de fer de la Baie des Chaleurs (rép. à int.-Marcotte), 1858.
Recettes et dépenses de l'Intercolonial depuis le 1er juillet 1898 jusqu'à date (rép. à int.-Foster), 1865.
Chenal du lac Saint-François (rép. à int.-Taylor), 1868.
Canal de Cornwall (rép. à int.-Taylor), 1868.
Intercolonial—Retards (rép. à int.-Gauvreau), 1868.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Courbe Wiltshire-nord (rép. à int.-Martin), 1869.
Barrage de la Roche-Fendue et du Calumet (rép. à int.-Poupore), 1870.
Intercolonial—Revenus — De la Chaudière à Montréal (rép. à int.-Powell), 1871.
Barrage à Nassau (rép. à int.-Kendry), 1872.
Cyrille Roberge (rép. à int.-Gauvreau), 1872.
Croisement du chemin de fer—Avenue Dunn, Toronto (rép. à int.-Clarke), 1873.
Magasins du 8e Hussards (rép. à int.-Douville), 1873.
Surintendant de district Ouellette (rép. à int.-sir Charles Tupper), 1875.
Gages sur l'Intercolonial (rép. à int.-McLellan), 1875.
Billets de faveur sur l'Intercolonial (rép. à int.-Foster), 1876.
Chemin de fer du Comté de Drummond—Achat (Résolutions), 1996.
Enlèvement de la neige sur l'Intercolonial (rép. à int.-Powell), 1980.
Alphonse-T. Leblanc (rép. à int.-Powell), 1980.
Règlements américains appliqués aux chemins de fer (rép. à int.-Clarke), 1986.
M. A.-R. McDonald (rép. à int.-Casgrain), 1987.
Vente des journaux sur l'Intercolonial (rép. à int.-Bell, Pictou), 1987.
Intercolonial—Gare de Fraserville (rép. à int.-Gauvreau), 1989, 2925.
Employés de chemin de fer à la Rivière-du-Loup (rép. à int.-Gauvreau), 1990.
Intercolonial—Gérant général du trafic (rép. à int.-Pope), 1991.

BLAIR, HONORABLE M. ANDREW-GEORGE—*Suite.*

Canal de la Trent—Paiement des ouvriers (rép. à int.-Hughes), 1993.
Canal de la Trent—Réclamation de William Jordan (rép. à int.-Hughes), 1993.
Amendement à l'acte des chemins de fer (B. n° 85), 1re lec., 2127; 2e lec., 3532; en comité, 9755 et suiv., 9764, 9771, 9773; 3e lec., 9774.
Soumissions pour le pont de Québec (rép. à int.-Haggart), 2131.
Canal de Soulanges—Somme payée jusqu'au 31 mars 1899 (rép. à int.-Bergeron), 2136.
Drainage sur les propriétés des chemins de fer (sur B.), 2174; (m. pour comité spécial), 2955; (m. retirée et nouvelle motion), 3874.
Chemin de fer de Saint-Jean à Halifax (rép. à int.-Foster,) 2266.
Chemin de fer du Comté de Drummond—(rép. à int.-Haggart), 2268; rép. à int.-Tupper), 2723.
Ministère des Chemins de fer et Canaux (sub.), 2269 et suiv.; dernière épreuve, 6388.
Listes électorales (sub.), 2314 et suiv.
Rails d'acier pour l'Intercolonial (rép. à int.-McInerney), 2347.
Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau—Tarif (rép. à int.-McInnes), 2350.
Batture dans le nouveau chenal du lac Saint-Louis (rép. à int.-Monk), 2350.
Intercolonial—Employés et gages (rép. à int.-McLellan), 2351.
Elévateur à Halifax (rép. à int.-Borden, Halifax), 2351.
Cailloux au lac Balsam (rép. à int.-Hughes), 2352.
Pont tournant de Rosedale (rép. à int.-Hughes), 2352.
Arbitrage—Canal de Soulanges (rép. à int.-Monk), 2352.
Pont sur la rivière Pigeon (rép. à int.-Hughes), 2505.
Intercolonial—Dépenses portées au compte du capital et des recettes (rép. à int.-Powell), 2558.
Canal de Grenville—Percepteur des péages (rép. à int.-Bergeron), 2558.
Chemins de fer Canadien du Pacifique et Grand Central du Nord-Ouest à la station McGregor (rép. à int.-Roche), 2559.
Usines de l'Intercolonial à la Rivière-du-Loup (rép. à int.-Gauvreau), 2559, 4497.
Intercolonial — Surintendant M. W.-A. Dubé (rép. à int.-Gauvreau), 2560.
Inondations causées par la Grande Rivière (rép. à int.-Montague), 2563.
Intercolonial—Recettes entre la Chaudière et Montréal (rép. à int.-sir Charles Tupper), 2818.
Chemin de fer du Comté de Drummond—(M. demandant que la Chambre se forme en comité pour examiner les résolutions), 2819, 2820, 2821, 2836; (sur int.-Foster—renseignements demandés par M. Powell), 2999; (en comité), 2871, 3405 et suiv., 3410 et suiv., 3763, 3773; (B. n° 133), 1re lec., 3790, 3796 et suiv.; m. pour 2e lec. et observations, 3932 et suiv., 4176; 2e lec., 4190; en comité, 4190 et suiv., 4568 et suiv.; (sur observ.-Foster), 4751; m. pour 3e lec., 4920; 4929 et suiv.; 3e lec., 4985; amendements du Sénat, 9750.
Billets de faveur à M. Eugène Michaud (rép. à int.-Casgrain), 2929.
Chemin de fer dans la Vallée de la Saskatchewan du Nord (rép. à int.-Davin), 3283.
Dépenses sur le canal Saint-Pierre (rép. à int.-Gillies), 3283.
Fret sur l'Intercolonial (rép. à int.-McDougall), 3284.
Crique McLaren—Chemin (rép. à int.-Hughes), 3285.

BLAIR, HONORABLE M. ANDRE W-GEORGE—*Suite.*

Bail à M. Thomas Powers (rép. à int.-Marcotte), 3287.
Employés de l'Intercolonial (rép. à int.-Marcotte), 3287.
Eclusiers sur le canal de Beauharnois (rép. à int.-Bergeron), 3295.
Améliorations aux ports de Port Colborne et de Port-Dalhousie (sur m.-McCleary), 3309.
Loi de 1881, relative au chemin de fer Canadien du Pacifique (rép. à int.-McMillan), 3343.
La banque du Peuple (sur B.), 3515.
Tarif de transport—Farine (rép. à int.-McDougall), 3580, 4748.
Intercolonial—Surintendant (rép. à int.-Gauvreau), 3582.
Ecluse de Saint-Ours—Surintendant (rép. à int.-Monk), 3583.
Canal de Chambly—Enquête (rép. à int.-Monk), 3584.
Achat de wagons-lits pour l'Intercolonial (rép. à int.-Clarke), 3584.
Grève des cantonniers—Grand Tronc (sur int.-Clarke), 3800 et suiv. ; (sur observ.-Maclean), 4520.
Georges Pépin, employé du canal Chambly (rép. à int.-Monk), 3848.
Frank Gosselin (rép. à int.-Stenson), 3854.
Commission des chemins de fer (sur m.-Rutherford), 3894, 3895.
Stephen McNeil, de Beaver-Cove (rép. à int.-Gillies), 3971.
Lieu de construction des wagons de l'Intercolonial (rép. à int.-Bergeron), 3972, 4496.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada et Sa Majesté—Prolongement du chemin de fer Intercolonial dans la ville de Montréal (résolutions—Texte), 3973 ; (en comité), 4088 et suiv. ; 2e lec., 4195 ; (B. n° 138), 1re lec., 4195 ; 2e lect., 4196 ; en comité, 4373 et suiv. ; 3e lec., 4985 ; amendements du Sénat; 9727 et suiv., 9740, 9742, 9744 et suiv.
Loi relative au travail des aubains (sur observ.-Robertson), 3995.
Destitution de Frank-A. Gillies (rép. à int.-McDougal'), 4081.
Chemin de fer Canadien du Pacifique—Tarif spécial (rép. à int.-Maclean), 4083.
Compagnie du chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest (sur B.), 4219.
Intercolonial — Prolongement — Montant retiré par le Grand Tronc (rép. à int.-Foster), 4495.
Chemins de fer au Yukon (sur observ.-Tupper), 4762, 4773, 4786, 4787.
Chemin de fer entre Lachute et Saint-André (rép. à int.-Christie), 4827.
Chemins de fer du gouvernement—Frais d'exploitation (rép. à int.-Foster), 4828.
Intercolonial—Parcours des locomotives et wagons (rép. à int.-Foster), 4829.
M. A.-R. McDonald—Enquête (rép. à int.-Casgrain), 4829, 4830 ; (correspondance—rép. à int.-Bergeron), 8774.
Parcours des locomotives et des wagons—Rapports sur le chemin de fer du comté de Drummond (documents produits), 4912 ; (rép. à m.-Foster), 5335.
Canal de Grenville—Dommages causés aux cultivateurs (rép. à int.-Taylor), 5010.
Intercolonial—Comptoir dans la gare de Lévis—M. Félix Pichette (rép. à int.-Casgrain), 5010.
Lettre de M. R.-J. McLaughlin (sur observ.-Hughes), 5019 et suiv.
Intercolonial—Aide-gérant (rép. à int.-Casgrain), 5117.
Intercolonial—Traverses (rép. à int.-Monk), 5330.
Dr Demers, de Métis (rép. à int.-Dugas), 5331.

BLAIR, HONORABLE M. ANDREW-GEORGE—*Suite.*

Octave Valcour, de Sainte-Flavie (rép. à int.-Dugas), 5331.
Capitaine Reynolds, du "Mulgrave" (rép. à int.-McLennan).
Hugh Morrison (rép. à int.-McLennan), 5332.
Section Alba de l'Intercolonial (rép. à int.-McLennan), 5332.
Section du lac Balsam—Canal de la Vallée de la Trent (rép. à int.-Graham), 5333.
Paiement fait à F.-D. Moore (rép. à int.-Graham), 5333.
Equipement militaire (sub.), 5462.
Comté de Richmond, N.-E.—Dragage (rép. à int.-Gillies), 5511.
Brise-lames d'Arichat-ouest (rép. à int.-Gillies), 5511.
Quai de l'Anse de Babin, Arichat (rép. à int.-Gillies), 5511.
Quai de Descousse (rép. à int.-Gillies), 5512.
Salle d'exercices militaires à Vancouver (rép. à int.-Prior), 5513.
La "Northern Commercial Telegraph Company" (sur observ.-Prior), 5551, 5559 et suiv.
Réglements des compagnies de chemin de fer—Dépêche de l'"Evening Star" de Toronto (rép. à int.-Clarke), 5765.
Intercolonial (sub.)—Construction de bâtiments à neuf stations de locomotives, 5769 ; nouvelles machines aux ateliers de Moncton, 5769 ; matériel roulant, 5770 ; achat du quai à Mount-Stewart, 5770 et suiv.
Canal de la Pointe-Farran—Agrandissement (sub.), 5796.
Chenal du Nord—Approfondissement (sub.), 5796 et suiv.
Canal Lachine—Creusement de la rivière Saint-Pierre (sub.), 5798 et suiv.
Canal de la Trent—W. Quinn, inspecteur du béton (sub.), 5799.
Canal Chambly—Double ligne de téléphone (sub.), 5800.
Canal Cornwall—Réparations, (sub.), 5801.
Réparation au wagon du Gouverneur général, *Victoria* (sub.), 5802 et suiv.
Chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick (sub.), 5805 et suiv.
Canal Welland (sub.)—Remise des arrérages dus par le village de Merritton, 5807 ; aux propriétaires du steamer *Lakeside*, 5809 et suiv.
Paiement à la "Kingston and Montreal Forwarding Co." (sub.), 5811 et suiv.
Réinstallation d'Eugène Blanchette (rép. à int.-Marcotte), 5874.
Fonte en sable vert (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 5874.
Chemins sur le canal Grenville (rép. à int.-Taylor), 6062, 6387.
Chemin de fer de Ceinture de l'île de Montréal (sur B.), 6108.
Achat de terrain d'Auguste Langevin (rép. à int.-Bergeron), 6566.
Chemin de fer Intercolonial—Matériel roulant (rép. à int.-Davin), 6568.
Intercolonial—Section de Lévis—Sainte-Flavie (rép. à int.-Gauvreau), 4496.
Intercolonial—Indicateur (rép. à int.-Gauvreau), 4497.
Machines pour l'Intercolonial (rép. à int.-Gauvreau), 4497.
W.-H. Trueman, Saint-Jean, N.-B. (rép. à int.-Bell, Pictou), 4499.
Dommages à Lindsay—Paiements à M. R.-J. McLaughlin (rép. à int.-Hughes), 4501.
Redistribution des comtés (sur B.), 6940, 6941, 6956 et suiv.
Matériel militaire et autres (sub.), 7101.

BLAIR, HONORABLE M. ANDREW-GEORGE—*Suite.*

Intercolonial—Agrandissement et nouveaux travaux à Saint-Jean (sub.), 7161 et suiv. ; 7249 et suiv.
Intercolonial—Nomination de M. Bruce McDougall (rép. à int.-McDougall), 7201.
Canal de Soulanges—Construction (sub.), 7302 et suiv.
Canal du Sault Sainte-Marie— Construction (sub.), 7303.
Approfondissement du canal Lachine (sub.), 7304.
Chenal du lac Saint-Louis—Redressement et approfondissement (sub.), 7306.
Canal Cornwall—Approfondissement (sub.), 7306.
Canal du Rapide Plat—Approfondissement (sub.), 7306.
Canal des Galops — Approfondissement, etc. (sub.), 7307, 7459 et suiv.
Canal de la Trent—Construction (sub.), 7307 et suiv.
Nouveau chaland pour les réparations aux écluses de Saint-Ours (sub.), 7327.
Canal de la Trent—Pont de Rosedale (sub.), 7327.
Le Long Quai—Articles du *Star* et du *Citizen*—Explications, 7336.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—(Sub.), 7478 ; pour abréger la longueur de la ligne principale en faisant disparaître certaines courbes—Matériel roulant (sub.), 7403 et suiv.
Canal de Beauharnois—Pont en acier et maçonnerie à Saint-Timothée ; arpentages et délimitation des frontières (sub.), 7466 et suiv.
Canal de Chambly (sub.), 7470.
Canal Rideau—Approfondissement de la tranchée dans le roc à Kilmarnock (sub.), 7470.
Canal Murray—Construction d'un débarcadère flottant (sub.), 7470.
Canal Welland (sub.), 7470.
Chemins de fer et Canaux—Divers (sub.), 7471.
Chemin de fer Intercolonial (sub.), 7472 et suiv.
Canaux—Réparations, etc., frais d'exploitation (sub.), 7479.
Ports et rivières—Nouvelle-Ecosse (sub.), 7758.
Ports et rivières—Nouveau-Brunswick—Quai de "Burnt Church" (sub.), 7784.
Documents demandés (par M. McDougall—rép.), 7793 ; (par M. Bergeron, rép.), 9727.
Achat de terrain à Lévis (rép. à int.-Marcotte), 8489.
Service à la vapeur entre Saint-Jean et Liverpool (sub.), 8689.
Exploration—Meilleure route pour un chemin de fer allant au Klondike et entièrement sur le territoire canadien (sub.), 8717 et suiv.
Construction de cales-sèches (sur B.), 8777 et suiv.
Chemin de fer d'embranchement entre Charlottetown et Murray-Harbour, Ile du Prince-Edouard (B. n° 183), 1re lec., 8997 : (sur sub.), 9220 et suiv. ; en comité, 9774, 9778 et suiv. ; 3e lec., 9783.
Habillements militaires (sub.), 9115 et suiv.
Chemin de fer Intercolonial (sub.)—Nouvelles voies de garage, 9163 et suiv. ; travaux d'améliorations aux gares, 9169 ; améliorations à Lévis, 9170 ; élévateurs à grain à Saint-Jean, 9170 ; améliorations à Saint-Jean, 9171 ; embranchement d'Indiantown, 9172 et suiv. ; pour remplacer les attelages actuels des wagons à marchandises par des attelages du type "Master car-builders", 9178 ; travaux à la Pointe-Tupper, 9178 ; améliorations du service télégraphique, 9179 : voitures à voyageurs de première classe, 9179 ; wagons frigorifiques, 9180 ; élévateur à Halifax, 9180.
Reconstruction d'une partie du mur du sud du canal, à l'avenue Atwater (sub.), 9181 et suiv.

BLAIR, HONORABLE M. ANDREW-GEORGE—*Suite.*

Dépenses des témoins—Enquêtes devant le comité des Chemins de fer et Canaux du Conseil privé. Accusations relatives aux tarifs différentiels des compagnies de chemin de fer (sub.), 9183.
Paiement à A.-P. Ross, ex-surintendant du canal de Cornwall (sub.), 9184 et suiv.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9206, 9217, 9325 et suiv., 9602 et suiv. ; (amend. à l'art. 8,), 9614 ; (B. n° 190) 1re lec., 9619 ; 2e lec., 9783 ; en comité, 9787, 9793 et suiv , 9795 et suiv. ; m. pour 3e lec., 9915 ; 3e lec., 9916.
Port-Colborne—Améliorations (sub.), 9305 et suiv., 9313, 9320.
Chemin de fer Canadien du Pacifique et ses embranchements (rép. à int.-Rutherford), 9323.
Cie de chemin de fer le Grand-Nord.—Chemin entre Montcalm et la jonction de Saint-Tite (résol.), 9449.
Cie de chemin de fer et de carrières de Phillipsburg (résol.), 9452 et suiv.
Cie du chemin de fer de la Vallée de Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup (résol.), 9458.
Chemin de fer de Port-Hawkesbury, N. E., à St.-Peter (résol.), 9459.
Chemin de fer de la station de Cross-Creek à Stanley, N.B. (résol.), 9460 et suiv.
Chemin de fer entre Pontypool et Bobcaygeon (résol.), 9463.
Chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique (résol.), 9463 et suiv.
Chemin de fer de la Montagne d'Orford (résol.), 9465 et suiv.
Chemin de fer de Caplan à Paspébiac (résol.), 9466.
Cie du chemin de fer des Comtés-Unis (résol.), 9466, 9570.
Chemin de fer d'Ontario et de la Rivière La Pluie (résol.), 9470 et suiv., 9552 et suiv. : (rép. à int.-Richardson), 9725.
Chemin de fer d'Hawkesbury, Ont., à South Indian (résol.), 9472.
Chemin de fer d'Antler-Station à la montagne de l'Orignal (résol.), 9484 et suiv.
Cie de chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau (résol.), 9506.
Cie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique (résol.), 9506, 9512 et suiv.
Cie du chemin de fer de la Baie de Quinté (résol.), 9506, 9570 et suiv.
Cie du chemin de fer Ontario, Belmont et Northern (résol.), 9507.
Cie du chemin de fer Lac Erié et Rivière Détroit (résol.), 9507 et suiv.
Cie du chemin de fer Kingston et Pembroke (résol.), 9511.
Chemin de fer de Parry-Sound à Sudbury (résol.), 9511 et suiv.
Pont de Québec (résol.), 9591, 9598 et suiv.
Pont à Yamaska (résol.), 9600.
Compromis d'abstention (sur explications-Prior), 9618.
Intercolonial—Mécaniciens (rép. à int.-Stenson), 9723.
Bassin de radoub de Lévis—Agrandissement (sub.), 10011.
Rivière Saint-Nicolas—Quai (sub.), 10035.
Campobello, N.-B.—Brise-lames ; réparations et prolongement (sub.), 10035.
Cap-Hopewell, N.-B.—Quai (sub.), 10035.
Rivière Saint-Jean et baie de Bellisle, N.-B.—Nouveaux quais (sub.), 10036.
Cap Tourmentin—Réparations au brise-lames (sub.), 10036.
Main-River—Quai (sub.), 10037.
Shippégan—Quai (sub.), 10037.

BORDEN, Honorable M. Frederick-W. *(King, N.-E.)* :

Rapport du ministère de la Milice et de la Défense, 431.
Ile de l'Homme-Mort (rép. à int.-Prior), 1659, 1831, 2353, 4756 ; (doc. produits), 3986.
Vente de carabines par le gouvernement (rép. à int.-Beattie), 1832.
Compagnie de transport de Boston et d'Alaska (rép. à int.-Prior), 1844.
La milice au Yukon (rép. à int.-Davin), 1847.
Accident au major Demers (rép. à int.-Casgrain), 1849.
Plaines d'Abraham (rép. à int.-Casgrain), 1850.
Accusations contre le lieutenant-colonel Domville (rép. à int.-Domville), 1855.
Casernes Wolseley, à London (rép. à int.-Calvert), 1856.
Militaires au Yukon—Approvisionnements (rép. à int.-Davin), 1857.
Le 8e Hussards, N.-B. (rép. à int.-Domville), 1861, 2923, 2924, 3102.
Médailles à la milice canadienne (rép. à int.-Hughes), 1863, 2133 ; (rép. à int.-Clarke), 2725, 3113, 3972, 5875, 8647.
Lieutenants-colonels de la milice (rép. à int.-Foster), 1867, 2202.
Vétérans de 1864-65 (rép. à int.-Bergeron), 1869.
Salle d'armes à Sussex, N.-B. (rép. à int.-Domville), 1872.
Milice permanente au Yukon (rép. à int.-Foster), 1908.
Cartouches Snider-Enfield distribuées au 7e bataillon de London de 1895 à 1898 inclus. (rép. à int.-Calvert), 1973.
Ministère de la Milice et de la Défense (sub.), 2087 et suiv. ; dépenses éventuelles, 2285 et suiv.
Salle d'armes à Baddeck, C.-B. (rép. à int.-Bethune), 2130.
94e Bataillon (rép. à int.-Bethune), 2130.
Cartoucherie de Québec (rép. à int.-Ingram), 2206. 9129 ; (rép. à int.-Clancy), 9864.
Certificats d'aptitudes des officiers des corps permanents (rép. à int.-Robertson), 2348.
Réinstallation du lieut.-col. Strathy (rép. à int.-Robertson), 2349.
Examens d'aptitudes des officiers des corps permanents (rép. à int.-Robertson), 2349.
Envoi d'officiers à l'école d'artillerie en Angleterre (rép. à int.-Robertson), 2349.
Service impérial—Brigade canadienne (sur m.-Hughes), 2370.
Concours de tir à la cible (sur m.-Hughes), 2382.
Francis McKenzie, de Christmas Island (int.), 2509, 2924.
Ecole militaire de Frédéricton—Francis McKenzie (rép. à int.-McDougall), 2725.
Compagnie de volontaires d'Edmonton (rép. à int.-Oliver), 2727.
Edifice public à Annapolis Royal (rép. à int.-Mills), 2727.
Médailles aux volontaires canadiens organisés à Chicago en 1866 (rép. à int.-Robertson), 2730.
Système des pensions militaires (sur m.-Hughes), 2746.
Commandement du 8e Hussards (rép. à int.-Morrison), 2924.
Transport des approvisionnements du gouvernement au Yukon (rép. int.-sir Charles-H. Tupper), 2927.
Ministère des Douanes (sub.), 3011.
Destitution de M. Pierre Samson (rép. à int.-Marcotte), 3112.
Bail de M. Thomas Powers, de Lévis (rép. à int.-Marcotte), 3112.
Bois de chauffage aux forts de Lévis (rép. à int.-Marcotte), 3112.

BORDEN, Honorable M. Frederick-W.—*Suite.*

Le major Bliss (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3289, 3365, 3583.
Elèves de l'école militaire de Frédéricton (rép. à int.-McDougall), 3365, 3821.
M. J.-L. Biggar—15e bataillon (rép. à int.-Robertson), 3581.
Corps permanents—Promotions par brevets (rép. à int.-Robertson), 3581.
Effectif de la milice—(rép. à int.-Robertson), 3581.
Règlements de la milice (rép. à int.-Robertson), 3581.
Nominations d'officiers—Corps permanents (rép. à int.-Robertson), 3582.
Modifications à l'acte relatif à la milice (rép. à int.-Robertson), 3582.
Inspection du collège militaire royal (rép. à int.-Robertson), 3821.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (sur B.), 3919 et suiv.
Habillements pour la milice (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 4824.
Ministère de la Milice et de la Défense—Aides aux écritures (sub. supp.), 5029 ; (sub. généraux), 5070 et suiv. ; —crédit supplémentaire pour les exercices militaires annuels, 5438 et suiv. ; traitement des employés civils, 5444, 7080 et suiv. ; propriétés militaires, 5445 et suiv. ; équipement militaire, 5448 et suiv. ; habillements des militaires, 5469 et suiv., 9068 et suiv. ; frais de transport, 5478, 7134 ; divers et dépenses imprévues, 5478 et suiv., 7152 et suiv. ; collège militaire royal, 5490 et suiv., 7144, 7151 ; commission du projet de défense, 5492 ; armes, munitions, 5493, 5871 ; (subsides—dernière épreuve), 6395 ; propriétés militaires et champs de tir, 7093 et suiv. ; matériel militaire et autres, 7096 et suiv. ; habillements et nécessaires, 7103 et suiv. ; approvisionnements, 7130.
Champ de tir—Colombie-Anglaise (rép. à int.-McInnes), 5510.
Milice—Service actif (rép. à int.-Foster), 5514.
Réclamations—Macaulay-Point, Colombie-Anglaise (rép. à int.-Prior), 5515.
Solde des troupes, construction de casernes, transport des troupes, etc., au Yukon (sub.), 6327 et suiv., 6344 et suiv., 7002, 7007, 7009, 7025, 7028 et suiv., 7032, 7040, 7042 et suiv., 7063.
Collège militaire royal—Habillements (rép. à int.-Foster), 6723, 6931.
Exercices annuels de la milice (sub.), 7066, 7069, 7071, 7075.
Fabrique de cartouches du Canada (sub.), 7156-57.
Défenses d'Esquimalt (sub.), 7157.
Monuments sur les champs de batailles (sub.), 7158.
Artillerie—Forteresses (sub.), 7158.
Règlements concernant la distribution des médailles (rép. à int.-Kloepfer), 7329.
Vente de boissons dans les cantines militaires (observations), 7331 et suiv.
Les deux langues—Officiers de la milice (rép. à int.-Tyrwhitt), 8648.
Examens des officiers—Camp de Lévis (rép. à int.-Tyrwhitt), 8649, 9323.
Petits magasins d'armes (sub.), 9129 et suiv.
Uniformes (sub.), 9130 et suiv.
Réclamation de F.-X. Mathieu—Frais *re* la Reine *vs* cautions du col. de Bellefeuille (sub.), 9131.
Compensation à Octave Ouellette—Blessures (sub.), 9131 et suiv.
Compensation à la veuve de feu le capitaine Stewart (sub.), 9135.
Major Maxwell, d'Halifax (sub.), 9136.
Armes, munitions, défense—Equipement (sub.), 9147 et suiv.
Ile aux Noix (sur sub.), 9154 et suiv.

BORDEN, HONORABLE M. FREDERICK-W.—*Suite.*

Recommandations du major général Hutton (rép. à int.-Robertson) 9722.
Revue de la situation financière (sur observations-Foster), 10259.

BORDEN, M. ROBERT-L. *(Halifax):*

Adresse en réponse au discours du trône, 903, 912, 951.
Autorisation à la banque de la Nouvelle-Ecosse à émettre des billets sterling destinés à la circulation dans l'île de la Jamaïque (B. n° 53), 1re lec., 1375; 2e lec., 1605; bill retiré, 6060.
Compagnie de fidéicommis de l'Est (B. n° 54), 1re lec., 1375, 1605; 2e lec., en comité et 3e lec., 3517.
Bureau du Conseil privé de la reine pour le Canada (sub.), 2069 et suiv.
Boitte fraîche—Lois de Terreneuve (int.), 2213, 2723, 6937.
Listes électorales (sub.), 2317 et suiv.
Position officielle de W.-H.-P. Clement (int.), 2341.
Elévateur à Halifax (int.), 2351.
Garantie de Paterson, Tate et Cie (int.), 2505.
Service postal au Yukon (int.), 2731.
Ministère des Douanes (sub.) 3008.
Service maritime et fluvial (sub.), 3086.
Enquêtes sur les naufrages (sub.), 3095,
Convocation du comité des Comptes publics (sur observations-sir Charles-H. Tupper), 3277.
La banque du Peuple (sur B.), 3341, 3514.
Chemin de fer du Comté de Drummond (sur résolutions, en comité), 3452, 3592, 3773; (sur B.), 4971 et suiv.
Observations des marées (sur observ.-sir Charles-H. Tupper), 3551 et suiv.
Phares et service côtier—Salaires et allocations—Gardiens des phares (sub.), 3557.
Amendement à la loi relative aux banques (sur B.), 3789.
Service postal au Yukon (sur observ.-McDougall), 3819.
Refonte des actes relatifs aux commissaires du havre de Québec (sur B.), 3954, 3958.
Amendement à la loi relative aux liquidations (sur B.), 4334, 4336, 4337, 4340.
Bail passé entre la Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la ville de Montréal (sur B.), 4375, 4416, 4576 et suiv.; 4725.
Ministère du Revenu de l'Intérieur—Montant supplémentaire requis pour impressions et papeterie, etc. (sub.), 5030.
Impression du rapport de la commission chargée de faire une enquête sur la pêche du homard (int.), 5040 et suiv.
Ministère des Postes (sub. supp.), 5057 et suiv., 5072.
Procédure—Abus des privilèges parlementaires (sur m.-Davin), 6597.
Elections de Huron-ouest et de Brockville (avis de motion), 6599; (observations), 6724; (motion), 6737; (motion pour renvoyer documents au comité des privilèges et élections), 6824.
Redistribution des comtés (sur B.), 6652 et suiv.
Agrandissement et nouveaux travaux à Saint-Jean (sub.), 7162 et suiv., 7182-83, 7194.
Ministère des Postes (sub.), 7350.
Chemin de fer Intercolonial (sub.), 7477-78.
Marysville, N.-B.—Edifice public (sub.), 7638 et suiv.
Mesures d'hygiène sur les travaux publics (sur B.), 7687.
Phare flottant pour le port d'Halifax (observ.), 8931.

BORDEN, M. ROBERT-L.—*Suite.*

Veuve du major Maxwell, d'Halifax (sur sub.), 9135-36.
Subvention à la ville d'Ottawa (sur B.), 9651.
Salmon River—Comté d'Halifax—Hangar sur le quai (sub.), 10021.

BOSTOCK, M. HEWITT *(Yale et Caribou):*

Cie de télégraphe du Nord (B. n° 7), 1re lec., 633; 2e lec., 951; 3e lec., 3031 (Bill voté sous le titre de Yale-Koutanie), 3051.
Billets de faveur sur les chemins de fer aux membres du Sénat et de la Chambre des Communes (B. n° 37), 1re lec., 1094; m. p. 2e lec. et discours, 2214; motion rejetée, 2223.
Chemin de fer de la Colombie et de l'Ouest (sur B.), 2673, 2964.
Commission des chemins de fer (sur m.-Rutherford), 3875.
Enquête sur la conduite des juges—Juge Spinks (sur m.-sir Charles-H. Tupper), 4257.
Colombie-Anglaise et district du Yukon—Douanes (sub. supp.), 5619.
Redistribution des comtés (sur B.), 6683.
Immigration étrangère (sur observ.-Prior), 6893.
Mesures d'hygiène sur les travaux publics (sur B.), 7684.
Rivière Colombie—Améliorations des passes entre les lacs Laflèche d'en haut et d'en bas (sub.), 8105.
Câble transpacifique (sur résol.), 8394.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B.), 9760.

BOURASSA, M. J.-HENRI-N. *(Labelle):*

Adresse en réponse au discours du trône, 635.
Chemin de fer de Colonisation du Nord (B. n° 29), 912; 2e lec., 1409; 3e lec., 3102.
Comité des *Débats* (sur 2e rapp.), 1764.
Saisie des appointements des employés publics (sur B.), 1949.
Ecole industrielle de la Terre de Rupert (int.), 2558.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B.), 4664.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8555 et suiv.
Suspension des paiements de la banque Ville-Marie (observ.), 8772.
Trafic des spiritueux (sur m.-Flint), 8903 et suiv.
Sénat et Chambre des Communes (sur B.), 9867.
Ile d'Anticosti (sur sub.), 10103 et suiv., 10106 et suiv.

BRITTON, M. BYRON-MOFFAT *(Kingston):*

Adresse en réponse au discours du trône, 319.
Constructions sur les eaux navigables (B. n° 19), 1re lec., 716; m. pour 2e lec., 1877, 1880; 2e lec., 1882; en comité, 1911, 1912, 1913; 3e lec., 2171.
Compagnie Calvin (B. n° 9), 2e lec., 951.
Amendement au Code criminel de 1892 (B. n° 36), 1re lec., 992; m. pour 2e lec. et discours, 2179 et suiv., 2553; 2e lec. remise, 2554.
Amendement à la loi des liquidations (sur B.), 1889, 4335, 4339.
Revision des statuts (int.), 1896.
Drainage sur les propriétés des chemins de fer (sur B.), 1937, 1938, 2957.
Saisie des appointements des employés publics (sur B.), 1946, 5935.

BRITTON, M. BYRON-MOFFAT—*Suite.*

Coalitions commerciales (sur B.), 1963.
Boîtes de scrutin de Macdonald (B. n° 80), 1re lec. et explications, 2051.
Listes électorales (sub.), 2327.
Punition de la séduction et de l'enlèvement (sur B.), 2552.
Longs discours (sur m.-Charlton), 2786.
Compagnies par actions (B. n° 114), 1re lec., 2817.
Compagnie du chemin de fer Grand-Central du Nord-Ouest (sur B.), 4220.
Chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto (sur B.), 5377 et suiv.
Législation—Sénat—Papeterie (sub.), 5755.
Mémoire de frais de MM. O'Connor et Hogg (sub.), 5824.
Réserve navale (int.), 6061.
Amendement à la loi relative aux postes (sur B.), 6116.
Priorité des mesures du gouvernement (sur m.-*Laurier*), 6288.
Redistribution des comtés (sur B.), 6716.
Habillements et nécessaires (sub.), 7112.
Collège militaire royal (sub.), 7145.
Canal des Galops—Approfondissement (sub.), 7465.
Mesures d'hygiène sur les travaux publics (sur B.), 7682.
Rivière-à-la-Pipe—Quai sur le lac Saint-Jean (sub.), 8143, 8147.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8590.
Amendement à la loi relative aux pénitenciers (sur B.), 8780, 8782, 8787.
Armes, munitions, défense—Equipement (sub.), 9147.
Port-Colborne—Améliorations (sub.), 9296.
Cie du chemin de fer Kingston et Pembroke (sur résol.), 9510-11.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9612.
Port de Montréal—Améliorations en aval du courant Sainte-Marie—Elévateur (sub.), 10004.
Portsmouth, Ont.—Réparations au quai (sub.), 10090.
Juge pour une cour d'Ontario (sub.), 10146.

BRODER, M. ANDREW *(Dundas)* :

Adresse en réponse au discours du trône, 299.
Election de Brockville—Secrétaire du scrutin, subdivision n° 2, quartier centre de la ville de Brockville (int.), 2341.
Commerce privilégié (sur m.-sir Charles Tupper), 7979 et suiv.
Stations de démonstration (sub.), 8330 et suiv.
Trafic des spiritueux (sur m.-Flint), 8870 et suiv.

BRODEUR, M. LOUIS-PHILIPPE *(Rouville)* (ORATEUR-SUPPLÉANT) :

Drainage sur les propriétés des chemins de fer (décision sur B.), 2975, 2976, 2979.
Compagnie du chemin de fer de Rutland et Noyan (B. n° 120), 1re lec., 3179 ; 2e lec., 3219 ; en comité et 3e lec., 4023.
Amendement à la loi relative à l'immigration chinoise (Décision—Question de procédure), 4359.
Bail passé entre la Campagnie du Grand Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (Décision : Question d'ordre soulevée par sir Charles-H. Tupper), 4466 ; autorités citées, 4567 ; langue dont doit se servir le président des comités, 4666.
Mot "Impertinent" (Décision), 5631.
Procédure—Abus des privilèges parlementaires (sur m.-Daviu), 6598.
Commerce privilégié (Décision, sur observ.-Charlton), 8772.

BRUNEAU, M. ARTHUR-AIMÉ *(Richelieu)* :

Ports et rivières : Québec—Chenal du Saint-Laurent (sub.), 7626.

CALVERT, M. WILLIAM-SAMUEL *(Middlesex-ouest)* :

Casernes Wolseley, à London (int.), 1856.
Compagnie du chemin de fer de Niagara, Sainte-Catherine et Toronto (B. n° 69), 1re lec., 1966 ; 2e lec., 2171 ; m. p. comité, 5060, 5061, 5271, 5274 ; en comité, 5283 ; (m. p. 3e lec.), 5568 ; 3e lec., 5569.
Cartouche Snider-Enfield distribuées au 7e bataillon de London de 1895 à 1898 inclus. (int.), 1973.
Compagnie d'assurance mutuelle contre l'incendie de London (B. n° 68), 2e lec., 2171 ; en comité et 3e lec., 4212.
Elections contestées—Honoraires des greffiers (int.), 8368.
Chemin de fer de Strathroy et des Comtés de l'Ouest (sub.), 9455 et suiv.

CAMPBELL, M. ARCHIBALD *(Kent, O.)* :

Adresse en réponse au discours du trône, 1081.
Compagnie de mines, de commerce et de transport du Yukon britannique et pour changer son nom en celui de Compagnie de chemin de fer du Yukon britannique (B. n° 57), 1re lec., 1454.
Arrestation de Thos. Meagher (sur m.-Cowan), 2778.
Drainage sur les propriétés des chemins de fer (sur B.), 2985.
Etalons de grains (sur m.-Davin), 3862.
Compagnie d'assurance du Canada sur la vie (B. n° 89 retiré), 4494.
Détermination du poids du grain—Instruments (sur sub.), 5600-02-03.
Service civil—Saisie des salaires (sur B.), 5949.
Chemin de fer de Ceinture de l'Ile de Montréal (sur B.), 6332, 6342.
Compagnie permanente de prêts de la Confédération (sur B.), 6875.
Quarantaine des bestiaux (sub.), 8363 et suiv.
Amendement à la loi relative aux inspections *générales* (sur B.), 9668.
Subventions aux chemins de fer (sur B.), 9851 et suiv.

CARGILL, M. HENRY *(Bruce-est)* :

Primes sur le fer et l'acier (sur rés.), 5003.
Service maritime et fluvial (sub.), 5154.
Equipement militaire (sub.), 5460-61.
Salaires des directeurs de la poste dans les campagnes (sur sub.), 5835.
Service postal (sub.), 7391.
Stations de démonstration (sub.), 8339.
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'Intérieur (sur B.), 9706 et suiv.

CARROLL, M. HENRI-GEORGE *(Kamouraska)* :

Adresse en réponse au discours du trône, 524.
Compagnie du chemin de fer, d'éclairage et de force motrice de Québec (B. n° 84), 2e lec., 2551 ; en comité, 5060, 5270 ; 3e lec., 5271.

CARSCALLEN, M. ALEXANDER-W. *(Hastings-nord)* :

Frais de route et d'entretien du ministre de l'Intérieur (int.), 1834.
Hôtel des Monnaies (int.), 2209 ; (sur m.-McInnes), 3152.

CARTWRIGHT, HONORABLE SIR RICHARD, G. C. M. G. (*Oxford-sud*):

Adresse en réponse au discours du trône, 156, 163.
Explications-Davies—Art. du *Star* (rép. à int.-Tupper), 717.
Débats, comité des (sur 2e rapp.), 1092.
Droits différentiels allemands (rép à int.-Foster), 1866.
Rapport du ministère du Commerce, 1897, 1875.
Coalitions commerciales (sur B.), 1961, 1963.
Iles de la Madeleine—Entreprise du transport des malles (rép. à int.-Macdonald), 2132.
Ministère du Commerce (sub.), 2280 et suiv., 2295.
Bureau du secrétaire du Gouverneur général—Dépenses éventuelles (sub.), 2284.
Conseil privé de la reine pour le Canada—Dépenses éventuelles (sub.), 2284.
Ministère de la Justice—Dépenses éventuelles (sub.), 2284.
Département du Secrétaire d'Etat — Dépenses éventuelles (sub.), 2288.
Bureau de l'auditeur général—Dépenses éventuelles (sub.), 2288.
Exposé budgétaire, discours sur, 2599.
Convocation du comité des comptes publics (sur int.-Foster), 2633; (sur observ.-sir Charles-H. Tupper), 4367.
Paiement de subventions à des lignes de steamers (rép. à int.-Ellis), 2926.
Navires de la Compagnie Allan qui ont quitté Saint-Jean, 1897-1898; (rép. à int.-Foster) 3286.
Médailles pour la milice canadienne (rép. à int.-Clarke), 3294).
La Banque du Peuple (sur B.), 3326.
Amendement à la loi relative au service civil (sur B.), 3352.
Redistribution des comtés (sur B.), 3509.
Elections de Brockville et de Huron-ouest (sur *m.-Borden—Halifax*), 6743.
Administration du Yukon — Télégramme au "North British Daily Mail" (sur observ.-Davin), 8054 et suiv.
Commerce avec les Antilles anglaises, Cuba et Porto-Rico (sur observ.-Kaulbach), 8196.
Service des malles océaniques entre la Grande-Bretagne et le Canada (sub.), 8679 et suiv.
Service à la vapeur entre Halifax, Saint-Jean, Terre-Neuve et Liverpool (sub.), 8691.
Service à la vapeur entre Saint-Jean, Dublin et Belfast (sub.), 8691.
Steamers entre Saint-Jean, Halifax et Londres (sub.), 8691.
Steamers entre Saint-Jean et Digby (sub.), 8692, 8693.)
Steamers entre Saint-Jean et Halifax et les Antilles et l'Amérique du sud (sub.), 8694 et suiv.
Steamers entre la terre ferme et les Iles de la Madeleine (sub.), 8698 et suiv.
Steamers entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme (sub.), 8700 et suiv.
Steamers entre Grand Manan et la terre ferme (sub.), 8702.
Steamers entre le Bassin de Gaspé et Dalhousie (sub.), 8703.
Steamers entre Saint-Jean et Halifax *via* Yarmouth et autres ports (sub.), 8703.
Steamers entre Saint-Jean et le Bassin-des-Mines (sub.), 8704.
Steamers entre Pictou, Murray-Harbour, Georgetown et Montague-Bridge (sub.), 8704.
Steamers entre Québec et le Bassin de Gaspé (sub.), 8704, 10182.
Steamers entre un ou des ports de l'Ile du Prince-Edouard et un ou des ports de la Grande-Bretagne (sub.), 8705 et suiv.

CARTWRIGHT, HONORABLE SIR RICHARD—*Suite.*

Encouragement aux communications et au commerce directs entre le Canada et l'Afrique du sud (sub.), 8710.
Steamers entre Montréal et Manchester et entre Saint-Jean, Halifax et Manchester (sub.), 8712 et suiv.
Application de la loi relative à l'immigration chinoise, etc. (sub.), 8715 et suiv.
Taux d'assurance maritime (rép. à int.-McDougall), 8934.
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'Intérieur (sur résol.), 8951.
Compagnie du chemin de fer d'Ontario et de la Rivière La Pluie (sur résol.), 9564.
Sabrevois—Quai (sub.), 10050-51.
Exposition de Paris (sub.), 10171 et suiv.
Steamers entre Halifax et l'île de Porto-Rico (sub.), 10182.
Election de Gaspé — Déclaration Ennis (sur observ.-Foster), 10249.
Renvoi du rabbin Veldt—Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul (sur int.-Bergeron) 10271-72.

CASEY, M. GEORGE-ELLIOTT *(Elgin-ouest)*:

Adresse en réponse au discours du trône, 200.
Compagnie Canadienne d'Assurance contre les accidents de chemin de fer (B. n° 21), 1re lec., 822.
Compagnie du pont d'Ontario et Québec (B. n° 22), 1re lec., 822.
Drainage sur les propriétés des chemins de fer (B. n° 24), 1re lec., 822; m. p. 2e lec., 1933, 1939; motion pour renvoi à un comité spécial, 2171, 2179, 2955, 2956, 2959, 2975, 2976.
Documents concernant le plébiscite (sur observ.-Foster), 2060.
Câble transpacifique—Impression des documents (m.), 2989
Hôtel des Monnaies (sur m.-McInnes), 3144.
Redistribution des comtés (sur B.), 3497.
Priorité des mesures du gouvernement (sur m.-Laurier), 3675.
Compagnie du chemin de fer d'Edmonton à la Saskatchewan (sur B.), 4325, 4869 et suiv.
Comité des Comptes publics (sur observ.-sir Charles-H. Tupper), 4367.
Grève des cantonniers du Grand Tronc (sur observ.-Maclean), 4519.
Canal de Montréal, Ottawa et Baie-Georgienne (sur observ.-Poupore), 5384.
District provisoire du Yukon—Rivières Yukon et Lewes—Améliorations, etc., et lignes télégraphiques (sub.), 5638.
Elections de Brockville et de Huron-ouest (sur *m.-Borden, Halifax*), 6745.
Stations de démonstration (sub.), 8323 et suiv., 8351-52.
Câble transpacifique (sur résol.), 8395 et suiv.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8518.
Compartiments frigorifiques sur les steamers, etc. (sub.), 8745 et suiv.
Paiement aux syndics de la colonie de Saint-Paul-des-Métis—Grains de semence et instruments aratoires aux colons pauvres (sub.), 9045 et suiv.
Chemin de fer de Strathroy et des Comtés de l'Ouest (sur résol.), 9457 et suiv.

CASGRAIN, M. THOMAS-CHASE *(Montmorency)*:

Adresse en réponse au discours du trône, 267.
Débats, comité des (sur 2e rapp.), 1094.
Demande des documents (int.), 1094.

CASGRAIN, M. THOMAS-CHASE—*Suite.*
Les provinces et le Sénat—Art. du *Soleil* (int.), 1836.
Ecoles du Manitoba (int.), 1837.
Accident au major Demers (int.), 1849.
Plaines d'Abraham (int.), 1850.
Rapatriement des Canadiens-français (int.), 1859.
Les tribunaux de Québec (int.), 1861.
Cyrille-O. Labrecque (int.), 1862.
Directeur de la poste à Saint-Joseph-d'Alma (int.), 1862.
Dr Jules Constantin (int.), 1862.
Vente de spiritueux aux sauvages (int.), 1865.
Douanes—Chambord (int.), 1866.
Bassin de radoub de Saint-Joseph-de-Lévis (int.), 1898.
Quai à la Rivière-du-Loup—Plainte de Joseph Gagné (int.), 1899.
Dr J.-A. Duchesne (int.), 1903, 3367.
Chalands pour le dragage à Roberval (int.), 1903.
Léonce-P. Bilodeau—Hangars de Mistassini et de Tékouapé (int.), 1904, 3366.
Paragraphe dans le *Soleil* (int.), 1904.
Télégraphe sur la côte nord du Saint-Laurent (int.), 1905, 1906, 1979, 3365.
Quai de la Rivière-à-la-Pipe (int.), 1907, 4086.
Bureau de poste—Berthier-en-haut (int.), 1908, 2728.
Service postal—Malbaie et Québec (int.), 1976.
Directeur de la poste à Chambord (int.), 1978.
Directeur de la poste au Lac Bouchette (int.), 1978.
Directeur de la poste à Saint-Prime (int.), 1981.
M. A.-R. McDonald (int.), 1987.
Directeur de la poste de Saint-Jérôme-du-Lac-Saint-Jean (int.), 2201.
Listes électorales—Dépenses éventuelles (sub.), 2301, 2309, 2328.
Travaux à Berthier-en-haut (int.), 2729.
Accusations portées contre F.-F. Chamberland (int.), 2925.
Billets de faveur à M. Eugène Michaud (int.), 2929.
Intercolonial—Traverses pour la division de Québec (m. p. doc.), 3281.
W.-T. O'Donahue, de Roberval (int.), 3366.
Réclamation de J. A. Claveau (int.), 3366.
Dr Hall, de Québec (int.), 3367.
Quais à Péribonka et à la Rivière-à-la-Pipe (int.), 3367.
P. Pednault, de Chicoutimi (int.), 3367.
M. J.-C. Blais, ingénieur du ministère des Travaux publics (int.), 3576.
Service postal à Lévis (int.), 3585.
Joseph Verrault, de Lévis (int.), 3586.
Refonte des actes relatifs aux commissaires du havre de Québec (sur B.), 3947 et suiv.; (amendement), 4013.
La Reine *vs* Coulombe *et al* (int.), 3973, 4495.
P.-A. Bourget, directeur de la poste de Lévis (int.), 4084.
Jean Gauthier, directeur de la poste de Métabetchouan (int.), 4084.
Poursuites contre P.-C. Dupuis, de Chambord, pour vente de boisson aux sauvages (int.), 4085.
Le médecin des sauvages de la Pointe-Bleue (int.), 4085.
Dragueur de Roberval (int.), 4086.
M. A.-R. Macdonald—Enquête (int.), 4829, 4830.
Intercolonial—Comptoir dans la gare de Lévis—M. Félix Pichette (int.), 5010.
Intercolonial—Aide-gérant (int.), 5117.

CHAMPAGNE, M. LOUIS-N. *(Wright):*
Compagnie du ch. de fer Ottawa et Gatineau (B. n° 17), 1re lec., 716; 2e lec., 951; en comité et 3e lec., 2550.
Comité des *Débats* (sur 2e rapp.) 1761.

CHARLTON, M. JOHN *(Norfolk-nord):*
Séduction et enlèvement (B. n° 2) 431, m. pour 2e lec., 1914; 2e lec., 1916; en comité, 2551, 2553; m. pour 3e lec., 2937, 2944, 2945.
Fusionnement de la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron et de la Compagnie du chemin de fer du Lac Erié et de la Rivière Détroit (B. n° 60), 1re lec., 1561.
Longs discours (m. et discours), 2781, 2797, 2798.
Divorce David Stock (sur B.), 3517 et suiv.
Travaux de la Chambre—Séance du matin (sur m.-Laurier), 7790.
Câble transpacifique (sur résolutions), 8388 et suiv.
Méthode de comptabilité du ministère des Douanes (sur sub.), 8438.
Trafic des spiritueux (sur m.-Flint), 8828 et suiv.
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'intérieur (sur résol.), 8935.
Chemin de fer d'Ontario et de la Rivière La Pluie (sur résol.), 9568,

CHAUVIN, M. LÉON-ADOLPHE *(Terrebonne):*
Adresse en réponse au discours du trône, 519.
Salaire des fonctionnaires (int.), 1867.
Saisie des appointements des employés publics (sur B.), 1945, 5933.
Service postal entre Montréal et Labelle (int.), 1982.
Discours de M. Lomer Gouin (int.), 1997.
Barrage sur la rivière Jésus, et construction d'une passe migratoire (sur m.-Fortin), 3301.
Mesures d'hygiène sur les travaux publics (sur B.), 7681.
Stations de démonstration (sub.), 8355 et suiv.

CHRISTIE, M. THOMAS *(Argenteuil):*
Chemin de fer entre Lachute et Saint-André (m. p. doc.), 4826.
Trafic des spiritueux (sur m.-Flint), 8836.

CLANCY, M. JAMES *(Bothwell):*
Adresse en réponse au discours du trône, 556.
Directeur de la poste à Brantford (int.), 1984, 8485.
Documents concernant le plébiscite (sur observ.-Foster), 2060.
Bureau du Conseil privé de la reine pour le Canada (sub.), 2073 et suiv.
Ministère de la Milice et de la Défense (sub.), 2092, 2093.
Ministère des Douanes (sub.), 2111, 2113, 2118, 3015; dernière épreuve, 10237.
Droits sur le pétrole (sur m.-Moore), 2147, 2148.
Listes électorales (sub.), 2336.
Arrestation de Thos. Meagher (sur m.-Cowan), 2779; (int. sur sub.), 10144, 10146.
Longs discours (sur m.-Charlton), 2792.
Drainage sur les propriétés des chemins de fer (sur B.), 2980.
Service maritime et fluvial (sub.), 3027, 3049 et suiv.
Enlèvement d'obstacles dans les rivières navigables (sub.), 3096.
Embarillage frauduleux des pommes (sur observ.-McMillan), 3780.
Dragage de la rivière Sydenham (int.), 3847.
Amendement à la loi concernant les poids et mesures (sur B.), 3911 et suiv., 9904.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté. Prolongement dans la cité de Montréal (sur B.), 4460, 4574 et suiv., 4613, 9747 et suiv.
Rapport du ministre de la Justice (int.), 4919.

CLANCY, M. JAMES—*Suite.*

Ministère des Finances (sub. supp.) 5034 et suiv.
Gardien du phare de l'Ile Pelée (sur sub.), 5043.
Quarantaine des bestiaux—Tuberculose—Somme supplémentaire nécessaire pour appointements et dépenses (sub.), 5103.
Choléra des porcs et gale des moutons (sub.), 5105.
Equipement militaire (sub.), 5451, 5452, 5455.
Habillements des militaires (sub.), 5470, 5473.
Application de la loi relative au travail des aubains (int.), 5518.
Détermination du poids du grain—Instruments (sur sub.), 5599, 5604.
District provisoire du Yukon—Rivières Yukon et Lewes—améliorations, etc., et lignes télégraphiques (sub.), 5635.
Réserves des sauvages de Brantford (sur sub.), 5708
Législation—Sénat—Papeterie (sub.), 5752.
Priorité des mesures du gouvernement (sur m.-Laurier), 6289.
Mesures contre la tuberculose (sur observ.-Roddick), 6323.
Solde des troupes, construction de casernes, transport des troupes, etc., au Yukon (sub.), 6357, 7032, 7062, 7063, 7064, 7071, 7072, 7074, 7075.
Amendement à la loi relative aux terres fédérales (sur B.), 6433, 6434.
Amendement à la loi relative aux douanes (sur B.), 6453, 6458, 6462.
Redistribution des comtés (sur B.), 6501 et suiv., 6761, 6762, 6766, 6770, 6779, 6781, 6909, 6912.
Appointements des employés civils de la milice (sub.), 7080, 7086.
Agrandissement et nouveaux travaux à Saint-Jean, chemin de fer (sub.), 7177, 7183.
Vente du fil d'engerbage (sur explications-Taylor), 7220 et suiv. ; (sur m.-Taylor), 9953 et suiv.
Renvoi du gardien de phare Quick (sur observ.-Cowan), 7228.
Ports et rivières : Nouvelle-Ecosse (sub.), 7749 et suiv., 7754 et suiv., 7770 et suiv.
Port de Summerside (sub.), 7779-80.
Mines-de-Bruce—quai (sub.), 8012.
Rivière Sydenham—creusement (sub.), 8038.
Ports et rivières, Manitoba (sub.), Lac Manitoba, création de nouvelles décharges, 8098.
Construction de nouveaux dragueurs (sub.), 8165 et suiv.
Monument à l'honorable Alexander Mackenzie (sub.), 8173.
Importation de maïs (int.), 8239, 8649, 8998.
Importation de fil d'engerbage (int.), 8239, 8998.
Annuaire statistique (sub.), 8253 et suiv.
Fermes expérimentales (sub.), 8257, 8273, 8275, 8276, 8280, 8281.
Agriculture et industrie laitière (sub.), 8292 et suiv.
Stations de démonstration (sub.), 8304, 8308, 8319, 8325.
Quarantaine des bestiaux (sub.), 8359 et suiv.
Pour empêcher la propagation de la tuberculose parmi les bestiaux au Canada (sub.), 8365.
Douanes—Cas de fraude (sur sub.), 8429 et suiv.
Douanes—Importation du riz (sur sub.), 8438.
Dr F. B. McCormick, ex-officier de douanes à l'île Pelée (sur sub. int.-Taylor), 8462.
Douanes—Colombie-Anglaise (sub.), 8479 et suiv.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8624 et suiv., 8634.
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'Intérieur (sur résol.), 8957.
Paiement aux syndics de la colonie de Saint-Paul-des-Métis—Grains de semence et instruments aratoires (sub.), 9047.
Intercolonial—Nouvelles voies de garage (sub.), 9167 et suiv.

CLANCY, M. JAMES—*Suite.*

Cie du chemin de fer Lac Erié et Rivière Détroit (sur résol.), 9507 et suiv. ; (sur B.), 9841 et suiv., 9854.
Libération conditionnelle des détenus aux pénitenciers (sur B.), 9623.
Subvention à la ville d'Ottawa (sur B.), 9631, 9653, 9655 et suiv.
Amendement à la loi relative aux inspections générales (sur B.), 3896, 9661 et suiv., 9666.
Cartoucherie de Québec (int.), 9724, 9864.
Subventions aux chemins de fer (sur B.), 9783 et suiv., 9794 et suiv., 9799, 9801 ; (amend. sur 3e lec.), 9915.
Election de Bothwell, 1896 (observ. articles des journaux), 9917 et suiv.
Impressions des listes électorales (sub.), 10160.

CLARKE, M. EDWARD-FREDERICK *(Toronto-ouest)* :

Adresse en réponse au discours du trône, 1482.
Douane de Toronto (int.), 1864.
Croisement du chemin de fer—Avenue Dunn, Toronto (int.), 1873.
Emigration aux Etats-Unis (int.), 1911.
Compagnies de transport du Yukon (int.), 1975.
Exposition en Angleterre (int.), 1976.
Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau—Enquête (int.), 1984.
Règlements américains appliqués aux chemins de fer (int.), 1985.
Contrats du gouvernement—*Sweating system* (int.), 1991.
Gratifications aux immigrants (int.), 1991, 2211.
Bureau de poste de Toronto (int.), 1997.
Compagnie de garantie et d'assurance contre les accidents de la Confédération du Canada (B. n° 76), 1re lec., 2045.
Compagnie permanente de prêts de la Confédération (B. n° 104), 1re lec., 2431 ; 2e lec., 2551 ; 3e lec., 6878.
Médailles pour le service actif du Canada (int.), 2725, 3113, 3294, 3972, 5875, 8647.
Bureau de poste de Toronto—Nominations (m. pour doc.), 2931.
Travail des aubains—Art. de l'*Evening Star* de Toronto (int.), 2932.
Ministère des Douanes (sub.), 3016.
Service maritime et fluvial (sub.), 3018, 3028.
Avantages aux immigrants anglais (int.), 3106.
Loi relative aux aubains (int.), 3113 ; (application, sub.), 10147 et suiv.
Loi concernant les faillites (int.), 3280.
Immigrants arrivés l'année dernière (int.), 3584.
Achat de wagons-lits pour l'Intercolonial (int.), 3584.
Grève des cantonniers—Grand Tronc (int.), 3799, 4879, 5227.
Bill (n° 136, du Sénat)—pour faire droit à Annie Inkson Dowding, 1re lec., 4171 ; 2e lec., 5382 ; en comité et 3e lec., 5809.
Chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto (sur B.), 5378 ; amendement du Sénat, 7598.
Règlements des compagnies de chemin de fer—Dépêche de l'*Evening Star* de Toronto (int.), 5765.
Construction des bureaux de poste (sur sub.), 5830.
Amendement à la loi relative aux postes (sur B.), 6120, 6123, 6131, 6134.
Chemin de fer de Ceinture de l'Ile de Montréal (sur B.), 6338.
Pénitencier de Kingston—Mises à la retraite (int.), 6385.
Redistribution des comtés (sur B.), 6705 et suiv., 6784 et suiv., 6798-99.

CLARKE, M. EDWARD-FREDERICK—*Suite.*

Edifices publics, Ontario (sub.), 7649-50.
Ports et rivières : Nouvelle-Ecosse (sub.), 7751 et suiv., 7768 et suiv.
Construction de nouveaux dragueurs (sub.), 8166 et suiv.
Galerie nationale des beaux arts, Ottawa (sub.), 8171.
Monument à l'honorable Alexander Mackenzie (sub.), 8172,
Douanes—Cas de fraude (sub.), 8429, 8432.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8513 et suiv., 8527, 8578 et suiv., 8635, 8641, 8643 et suiv.
Amendement à la loi relative aux compagnies (sur B.), 8791, 8793 et suiv.
Port-Colborne—Améliorations (sub.), 9314 et suiv.
Amendement à la loi relative au territoire du Yukon (sur B.), 9876.
Coteau-Landing—Dragage (sub.), 10078 et suiv.
Port de Toronto—Détournement de la Don et dragage dans le port (sub.), 10092 et suiv.
Ligne télégraphique à la Colombie-Anglaise et dans la région du Yukon, depuis Bennett jusqu'à Dawson, et embranchement jusqu'à Atlin (sub.), 10118, 10120 et suiv.
Impression des listes électorales (sub.), 10160.
Paiement à C. Barnett, 120 jours à $2.50 par jour (sub.), 10163.
Ligne translatlantique rapide (int. sur sub.), 10185.

COCHRANE, W. EDWARD *(Northumberland-est, O.)* :

Ministère des Douanes (sub.), 3012.
Service maritime et fluvial (sub.), 3028, 3052, 5183 et suiv.
Phares et service côtier—Salaires et allocations—Gardiens des phares (sub.), 3569.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (sur B.), 3918.
Chemin de fer d'Edmonton à la Saskatchewan (sur B.), 4329.
Législation—Sénat—Papeterie (sub.), 5753.
Achat du quai de Mount-Setwart (sub.), 5795.
Service civil—Saisie des salaires (sur B.), 5954-55.
Chemin de fer de Ceinture de l'Ile de Montréal (sur B.), 6338.
Solde des troupes, construction de casernes, transport des troupes, etc., au Yukon (sub.), 6356.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Pour abréger la longueur de la ligne principale en faisant disparaître certaines courbes—Matériel roulant (sub.), 7429-30.
Ministère des Travaux publics—Gouvernement civil (sub.), 7569.
Ports et rivières, Québec—Chenal du Saint-Laurent (sub.), 7584, 7585.
Ports et rivières, Nouvelle-Ecosse (sub.), 7727 et suiv., 7757 et suiv.
Rivière-à-la-Pipe—Quai sur le lac Saint-Jean (sub.), 8149.
Douanes—Colombie-Anglaise (sub.), 8474, 8476.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8514, 8533.
Service des malles océaniques entre la Grande-Bretagne et le Canada (sub.), 8687.
Chemin de fer d'Antler-Station à la Montagne de l'Orignal (sur résol.), 9487.
Port de Montréal : Améliorations en aval du courant Sainte-Marie—Elévateur (sub.), 10000.
Sabrevois—Quai (sub.), 10057 et suiv.
Impression des listes électorales (sub.), 10158-59.

COPP, M. ALBERT-J.-S. *(Digby)* :

Compagnie minière et métallurgique du Canada (à responsabilité limitée)—(B. n° 113), 1re lec., 2817.
Belliveau—Réparations au brise-lames (sub.), 10024.
Trout Cove—Brise-lames, nouveau caisson (sub.), 10025.
Impression des listes électorales (sub.), 10161.

COSTIGAN, HONORABLE JOHN *(Victoria, N.B.)* :

Compagnie du chemin de fer de la Colombie et de l'Ouest (B. n° 26), 2e lec., 1409 ; en comité, 2671 ; m. pour 3e lec., 2959.
Renvoi de W.-J. Christie, du département du Revenu de l'intérieur à Winnipeg (sur m.-Roche), 2428.
Explication de nature personnelle, 3586, 3676.
Ostréiculture (sub.), 4772 et suiv.
Lettre de M. R.-I.-J. McLaughlin—Procédure, 5026.
Redistribution des comtés (sur B.), 6950 et suiv.
Cie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique (sur résol.), 9524.
Subventions aux chemins de fer (sur B.), 9820.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (sur B.), 9908 et suiv.

COWAN, M. MAHLON-K. *(Essex-sud)* :

"Home Life Association of Canada" (B. n° 13), 2e lec., 951.
Saisie des appointements des employés publics (sur B.), 1949.
L'impôt du tabac (int.), 2136.
Amendement à l'Acte des chemins de fer (B. n° 97), 1re lec., 2265.
Culture du tabac—Essex (int.), 2510.
Tabac étranger en feuille (int.), 2510.
Arrestation de Thomas Meagher (m. pour doc. et discours), 2769, 2780.
Amendement à la loi relative à la tempérance. 1864 (B. n° 134), 1re lec., 3898.
Fabrication du sucre de betterave (sur m.-Sproule), 4857.
Cour de l'Echiquier du Canada (sub.), 5,500.
Amendement à la loi relative aux douanes (sur B.), 6464.
Renvoi du gardien de phare Quick (observ.), 7226
Stations de démonstration (sub.), 8309, 8703.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (sur B.), 9907, 9912.

CRAIG, M. THOMAS-DIXON *(Durham-est)* :

Adresse en réponse au discours du trône, 284, 1788.
Coalitions commerciales (sur B.), 1963.
Ministère de la Milice et de la Défense (sub.), 2089, 2090.
Ministère des Douanes (sub.), 2112.
Ministère de la Marine et des Pêcheries (sub.), 2122.
Punition de la séduction et de l'enlèvement (sur B.), 2552.
Exposé budgétaire, discours sur, 2619.
Longs discours (sur m.-Charlton), 2787.
Punition de la séduction et de l'enlèvement (sur B.), 2940.
La banque du Peuple (sur B.), 3336.
Amendement à la loi relative au service civil (sur B.), 3355.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (sur B.), 3921.
Loi relative au travail des aubains (sur observ.-Robertson), 4007.

CRAIG, M. THOMAS-DIXON—*Suite.*

Vente du fil d'engerbage (sur explications-Taylor), 7211.
Primes sur le fer et l'acier (sur B.), 7664.
Câble transpacifique (sur résol.), 8391 et suiv.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers Immigration (sub), 8568.
Trafic des spiritueux (sur m.-Flint), 8876 et suiv.
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'intérieur (sur résol.), 8952 et suiv.

DAVIES, HONORABLE SIR LOUIS-HENRY, C. C. M. G. *(Queen-ouest, I. P.-E.):*

Explication de nature personnelle—Article du *Star* de Montréal, 634, 717.
Rapport du ministre de la Marine et des Pêcheries, 716.
Adresse en réponse au discours du trône, 1618.
Démissions des employés préposés aux pêcheries —Comté de Leeds (rép. à int.-Taylor), 1834.
Courants le long du littoral canadien (rép. à int.-Monk), 1840.
Phare de l'île Hope (rép. à int.-Bennett), 1850.
Port de Midland (rép. à int.-Bennett), 1850.
Gardien du phare de Giant's-Tomb (rép. à int.-Bennett), 1850.
Vente du croiseur *Dolphin* (rép. à int.-Sproule), 1871.
Steamers *Governor-Pingree* et *J.-B. Lowe* (rép. à int.-Prior), 1872.
Canal de Soulanges—Travaux (rép.), 1876.
Dépenses du ministre des Travaux publics (rép. à int.-Bergeron), 1896.
Voyage d'inspection du ministre des Travaux publics (rép. à int.-Bergeron), 1896.
Edifice public de Ganonoque—Chauffage (rép. à int.-Taylor), 1897.
Améliorations dans le port de Goderich (rép. à int.-Henderson), 1897.
Bassin de radoub de Saint-Joseph de Lévis (rép. à int.-Casgrain), 1898.
Force hydraulique à Valleyfield (rép. à int.-Bergeron), 1898.
Edifice public à Valleyfield (rép. à int.-Bergeron), 1898.
Force hydraulique à Beauharnois (rép. à int.-Bergeron) 1899.
Quai de la Rivière-du-Loup—Plainte de Joseph Gagné (rép. à int.-Casgrain), 1900.
Route Stikine-Teslin—Rapport de M. Coste (rép. à int.-Bennett) 1901.
Brise-lames de L'Ardoise (rép. à int.-Gillies), 1901.
Brise-lames de Petit-de-Grat (rép. à int.-Gillies), 1902.
Bureau de poste de Victoria, C.-A.—Soumissions pour voûtes de sûreté (rép. à int.-Prior), 1902.
Chalands pour le dragage à Roberval (rép. à int. Casgrain), 1903.
Léonce-P. Bilodeau—Hangars de Mistassini et de Tékouapé (rép. à int.-Casgrain), 1904.
Télégraphe sur la côte nord du Saint-Laurent (rép. à int.-Casgrain), 1906, 1907, 3366.
Quai à la Rivière-à-la-Pipe (rép. à int.-Casgrain), 1907.
Bureau de poste de Berthier (en haut) (rép. à int.-Casgrain), 1908.
Contrat Boon et Armstrong—Collingwood (rép. à int.-Bennett), 1909.
MM. Coste et Lafontaine au Yukon (rép. à int.-Quinn), 1909.
Constructions sur les eaux navigables (sur B.) 1912 et suiv.
Entrepôts frigorifiques pour le poisson (rép. à int.-Martin), 1994.
Boitte fraîche pour pêcheurs (rép. à int.-Martin), 1994.

DAVIES, HONORABLE SIR LOUIS-HENRY—*Suite.*

Intercolonial—Gérant général du trafic, M. A. H. Harris (rép. à int.-Pope), 1996.
Documents concernant le plébiscite (sur observ.-Foster), 2057, 2059.
Règlements relatifs à la pêche (rép. à int.-Kaulbach), 2064.
Bureau du Conseil privé de la reine pour le Canada (sub.), 2076 et suiv.
Ministère de la Marine et des Pêcheries (sub.), 2121, 2122, 2123; dépenses éventuelles (sub.), 2294.
Compagnie d'estacades de Ristigouche (sur B.), 2171, 2676, 2677.
Drainage sur les propriétés des chemins de fer (sur B.), 2178.
Amendement au code criminel (sur B.-Britton), 2194.
Amendement à l'acte de naturalisation (sur B.), 2197.
Coût de l'arbitrage de la mer de Behring (rép. à int.-McIsaac), 2205.
Boitte fraîche—Lois de Terre-Neuve (rép. à int.-Borden, Halifax), 2214, 2723, 6937; (rép. à int.-Kaulbach), 9481.
Pêche du homard (rép. à int.-Russell), 2268; (rép. à int.-McInerney), 2338, 2935; (rép. à int.-McDougall), 3987; (rép. à int.-McLellan), 6139; (sur observ.-McLennan), 7701.
Edifices publics—Entretien et nettoyage (sub.), 2296.
Traitement de l'Orateur suppléant (sub.), 2296.
Listes électorales—Dépenses éventuelles (sub.), 2299 et suiv., 2310, 2312, 2314, 2316, 2317, 2320, 2326, 2327, 2330.
Gardien de phare à l'île Wood (rép. à int.-Martin), 2346; (rép. à m.), 4835, 10142.
Modus vivendi. Privilèges accordés aux navires de pêche des Etats-Unis (rép. à int.-McAlister), 2350.
Phare sur le récif de Brotchie (rép. à int.-McInnes), 2350.
Concours de tir à la cible (sur m.-Hughes), 2381.
Chemins de fer dans l'île du Prince-Edouard (sur m.-Martin), 2407.
Listes électorales—Brockville (rép. à int.-Foster), 2506.
Jetée ou brise-lames à Gabarus (rép. à int.-McDougall), 2725.
Miller's-Landing sur la Fraser (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 2727.
Travaux à Berthier (en haut) (rép. à int.-Casgrain), 2729.
Accusations portées contre F.-F. Chamberland (rép. à int.-Casgrain), 2926.
Creusement de l'entrée du havre de Fourchie (rép. à int.-Gillies), 2930.
Brise-lames de Chapel-Cove, l'Ardoise (rép. à int.-Gillies), 2930.
Bureau de poste de Toronto—Nominations (rép. à m.-Clarke), 2931.
Plébiscite—Comtés de Beauce, Lévis, Montmagny et Kamouraska (sur m.-Moore), 2932.
Pêcheries des eaux intérieures—Permis de pêche (rép. à int.-Bergeron), 2936.
Ministère des Douanes (sub.), 3008.
Service maritime et fluvial (sub.), 3016 et suiv., 3032 et suiv., 5120 et suiv.
Somme payée à Mme Lemieux pour fleurs (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3025 et suiv.
Récompenses pour sauvetages (sub.), 3094.
Enquêtes sur les naufrages (sub.), 3095.
Enregistrement des navires (sub.), 3095.
Enlèvement d'obstacles dans les rivières navigables (sub.), 3096.
Ligne télégraphique entre Skaguay et Dawson (rép. à int.-Prior), 3103.

DAVIES, HONORABLE SIR LOUIS-HENRY—*Suite.*

Bulletins employés à l'élection de Brockville), 3104.
Paiements faits aux officiers et à l'équipage du *Quadra* (rép. à int.-Prior), 3106.
Station pour signaler les tempêtes à McKenny's-Point—Soumissions (rép. à int.-McDougall), 3113.
Loi relative aux aubains (rép.), 3113.
Service postal, I. P. E. (sur m.-Martin), 3172.
Convocation du comité des Comptes publics (sur observations-sir Charles-Hibbert Tupper), 3266.
Observation des marées (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3290, 3821; (sur observations-sir Charles-H. Tupper), 3546 et suiv.
W.-T. O'Donohue, de Roberval (rép. à int.-Casgrain), 3366.
Réclamation de J.-A. Claveau (rép. à int.-Casgrain), 3366.
Léonce-P. Bilodeau, de Roberval (rép. à int.-Casgrain), 3366.
Quais à Péribonka et à la Rivière-à-la-Pipe (rép. à int.-Casgrain), 3367.
P. Pednault, de Chicoutimi (rép. à int.-Casgrain), 3367.
Navigabilité du détroit d'Hudson (rép. à int.-Roche), 3368.
Chenal du Saint-Laurent—Steamer *Gallia* (rép. à int.-Bergeron), 3373.
Divorce David Stock (sur B.), 3518.
Phares et service côtier—Salaires et allocations—Gardiens des phares (sub.), 3553 et suiv.
Navire pour Charlottetown—Entrefilet du *Daily Examiner* (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3575.
Retard apporté à la production des documents (sur observ.-sir Charles-Hibbert Tupper), 3589.
Gardien du phare de la Pointe-Jérôme (rép. à int.-Gillies), 3697.
Bouées de la rivière Richelieu (rép. à int.-Monk), 3822.
M. Ogilvie et la Compagnie anglo-canadienne des placers du Klondike (sur int.-sir Charles-Hibbert Tupper), 3829.
Salaires concernant le service des phares de la Colombie-Anglaise (rép. à int.-McInnes), 3847.
Bancs d'huîtres d'Oyster-Bay, C.-A. (rép. à int.-McInnes), 3847.
Rivage et grève en aval de Steveston, C.-A. (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3848, 4083.
Lettres mentionnées par le ministre de la Marine et des Pêcheries (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3849.
Demandes de documents (rép. à M. Martin), 3903, 6325; (rép. à M. McDougall), 5015.
Refonte des actes relatifs aux commissaires du havre de Québec (sur B.), 3954 et suiv.
Soins des matelots aux hôpitaux de marine et autres dans les provinces maritimes (sub.), 4035 et suiv.
Matelots naufragés (sub.), 4039.
Inspection des bateaux à vapeur (sub.), 4039.
Appointements et déboursés des inspecteurs et gardes-pêche (sub.), 4040 et suiv.
Service des bouées dans le bassin d'Annapolis et de Digby (sur int.-Mills), 4082, 5011.
Etablissements pour l'éclosion du poisson—Colombie-Anglaise (rép. à int.-Prior), 4083.
Protection des eaux navigables (B. n° 137), 1re lec., 4174; 2e et 3e lec., 6135.
M. Russell, inspecteur des steamboats au Yukon (sur m.-sir Charles-H. Tupper), 4175, 4730 et suiv., 4918.
Inspection des steamers de l'Etat et des signaux de brume (sub.), 4261.
Ostréiculture (sub.), 4262 et suiv.
Inspecteur des pêcheries Lenoir (Production de documents), 4289, 4566.

DAVIES, HONORABLE SIR LOUIS-HENRY—*Suite.*

Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B.), 4652.
Pêcheries et protection des pêcheries (sub.), 4735 et suiv.
Boaz Gross, de Hillsboro, N.-B. (rép. à int.-McInerney), 4750.
M. McNeill, de Richmond, N.-E. (rép. à int.-Gillies), 4750.
Chemins de fer au Yukon (sur observ.-Tupper), 4768.
Destitution de W.-A. Gallant (rép. à int.-Ganong), 4824.
Dépêche de M. Peters (rép. à sir Charles-H. Tupper), 4918.
Syndicats de pêche américains et les pêcheurs (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 5011.
Rapport de la commission chargée de faire une enquête sur la pêche du homard—Impression (rép. à M. Borden, Halifax), 5041 et suiv.
Créance de M. McCammon, de Gananoque (sur sub.), 5042.
Règlement relatif aux pêcheries de l'Ontario (sur sub.), 5043.
Chenal du fleuve Saint-Laurent—Somme supplémentaire (sub.), 5107.
Vve Robert Muirhead (sub.), 5201.
John Chisholm (sub.), 5201.
Bâtiment sur les terrains de l'observatoire de Toronto (sub.), 5201.
Réparations au steamer *Acadia* (sub.), 5202.
F. Peters et E.-V. Bodwell (sub.), 5202.
John-S. Hall (sub.), 5205.
Gratification au commandant Wm. Wakeham (sub.), 5205.
Ports et rivières, N.-E. (sub.), 5222.
Port de Chemainus, C.-A. (rép. à int.-Prior), 5334.
Le plébiscite à Montréal—Paiement des dépenses (rép. à int.-Quinn), 5334.
Entreprises accordées sans soumissions—Arrêtés ministériels (sur m.-Davin), 5356 et suiv.
Phare de l'île Hope (rép. à int.-Bennett), 5512.
Communications entre l'île du Prince-Edouard et l'Angleterre (rép. à int.-Martin) 5519.
Saisie de casiers et de cordages dans l'Ile du Prince-Edouard (sur observ.-Martin), 5530.
District provisoire du Yukon—Rivières Yukon et Lewes—Améliorations, etc., et lignes télégraphiques (sub.). 5644, 5665, 5667.
Remorqueur à vapeur "Shamrock" (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 5685.
Service civil—Saisie des salaires (sur B.), 5916, 5918, 5926, 5936, 5937, 5945, 5951, 5952, 5955.
Réserve navale (rép. à int.-Britton), 6061.
Administration du Yukon (sur m.-sir Charles-H. Tupper), 6236 et suiv.
Construction du phare fixe à Upper-Traverse (sub. en dernière épreuve), 6390.
Amendement au code criminel, 1892 (B. n° 168 du Sénat), 1ère lec., 6404.
Amendement à la loi relative aux douanes (sur B.), 6465, 6467.
Pêche du homard—Prolongation de la saison (rép. à int.-Martin), 6567.
"Penberthy Injector Company" (sur B.), 6878.
Garde-pêche Boardman (rép. à int.-Ganong), 4498.
B. Brown, de Campobello, N.-B. (rép. à int.-Ganong), 4498.
James Glass, Charlotte, N.-B. (rép. à int.-Ganong), 4498.
Redistribution des comtés (sur B.), 6922 et suiv. 6939, 6947, 6962.
Sûreté des navires (B. n° 170), 1ère lec., 6928; m. p. 2e lec., 9620; 2e lec. et en comité, 9621; 3e lec., 9622.
Matériel militaire et autres (sub.), 7102.

DAVIES, HONORABLE SIR LOUIS-HENRY—*Suite.*

Renvoi du gardien de phare Quick (sur observ.-Cowan) 7229.
Gardien du phare de l'île Entrance (rép. à int.: McInnes), 7329.
La Reine *vs* Skelton et al (rép. à int.-Davin), 7458, 7791, 8190.
Garde-pêche—District n° 1, N.-B. (rép. à int. Ganong) 7786
Quai sur le lac Winnipeg (sub.), 8103.
Rivière-à-la-Pipe—Quai sur le lac Saint-Jean (sub.), 8141.
Commissaires du havre de Québec—Construction d'un élévateur (sur B.) 9717 et suiv.; 9889 et suiv.; 9893.
Chemin de fer entre Charlottetown et Murray-Harbour (sur B.), 9777, 9781.
Jetée ou brise-lames à Rockey-Point, I.P.-E. (sub.), 10030-31.
Jetée de la Pointe-Occidentale (sub.), 10031.
Anse-au-Canot—Brise-lames (sub.), 10031 et suiv.
Coteau-Landing—Dragage (sub.), 10079 et suiv.
Partie des frais de construction du nouveau steamer *Minto* (sub.), 10186.
Enlèvement des vieilles jetées sur la rivière de l'Ours, comté de Digby (sub.), 10186.
Jetée et phare fixe à la Traverse (sub.), 10187 et suiv.
Aide à l'établissement, etc., d'un entrepôt frigorifique pour la boiture (sub.), 10188 et suiv.
Remboursement à MM. Hall et Myrick, de l'Ile du Prince-Edouard, des droits de douane payés aux Etats-Unis sur poisson et huile de poisson (sub.), 10194 et suiv.; 10202 et suiv.; 10211 et suiv.
Juge supplémentaire—Cour territoriale du Yukon (sub.), 10219.
Revenus de certains quais (rép. à int.-Foster), 10245.
Renvoi du rabbin Veldt—Pénitencier de Saint-Vincent de Paul (rép. à int.-Bergeron), 10271.

DAVIN, M. NICHOLAS-FLOOD (*Assiniboïa-ouest*):

Adresse en réponse au discours du trône, 346, 1823.
Question de privilége—"Un chenapan est un chenapan," 431.
Dépenses du ministre de l'Agriculture (int.), 1841.
Guide officiel du Klondike (int.), 1843.
La milice au Yukon (int.), 1847.
Emploi d'un nommé Bourassa au Yukon (int.), 1849, 1974.
Militaires au Yukon—Approvisionnements (int.), 1857.
Le juge Dugas—Milice au Yukon (int.), 1857.
Taxes sur les femmes au Yukon (int.), 1858.
Constables spéciaux—Police à cheval du Nord-Ouest (int.), 1858.
Fret océanique et fluvial (in. pour doc.), 1876.
Constructions sur les eaux navigables (sur B.), 1880.
Commerce des céréales au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest (sur B.), 1925.
Acte concernant les chemins de fer (B. n° 72), 1re lec., 1969.
Explications de nature personnelle—Art. du *Free Press* du Manitoba, 1969.
M. Emery Lafontaine (int.), 1974.
Hôpital de Bennett (int.), 1995.
Droits sur le pétrole (sur m.-Davis) 2015, 2017; (sur m.-Moore), 2144.
Dettes contractées pour grains de semence—Territoires du Nord-Ouest (m. et discours), 2032, 2040; (sur B.—Amend.), 9868 et suiv.
Amendement à l'Acte des pensions de la police à cheval (B. n° 79), 1re lec. et discours, 2045.

DAVIN, M. NICHOLAS-FLOOD—*Suite.*

Documents concernant le plébiscite (sur observ.-Foster), 2059.
Amendement à l'acte de naturalisation (sur B.), 2198.
Sacs de malles (int.), 2204.
Annulation d'obligations—Grains de semence (int.), 2928; (sur B.), 9480-81.
Restrictions concernant les élévateurs (int.), 2929.
Homesteads abandonnés (int.), 3104.
Loi relative aux homesteads—Intérêt sur préemption (int.), 3109.
Chemin de fer dans la vallée de la Saskatchewan du nord (int.), 3282.
Etalons de grains (m.), 3855.
Siège de M. Costigan—Explications personnelles, 3871.
Commission des chemins de fer (sur m.-Rutherford), 3883.
Grève des cantonniers du Grand Tronc (sur observ.-Maclean) 4551.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal (sur B.), 4693.
Fièvres scarlatines—Les Galiciens (int.), 4916, 6934.
Service maritime et fluvial (sub.), 5195 et suiv.
Entreprises accordées sans soumissions—Arrêtés ministériels (m. et observations), 5336, 5371, 10140.
Canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne (sur observ. Poupore), 5394.
Elévateurs au Nord-Ouest—Art. du *Daily Tribune*—Accusation contre le min. de l'Intérieur (observ.), 5520.
Sauvages—Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (sub.), 5710 et suiv.
Sauvages—Instruments aratoires, outils et quincaillerie (sub.), 5734.
Droits sur les instruments aratoires (m. et discours), 5876 et suiv.; 5909.
Service civil—Saisie des salaires (sur B.), 5941 et suiv.
Amendement à la loi relative aux postes (sur B.), 6126-27-28-29-30-35.
Administration du Yukon (sur m.-Sir Charles-H. Tupper), 6270, 6568, 6590; télégrammes au *Times*, 7554; télégramme au *North British Daily Mail*, 8039 et suiv.
Priorité des mesures du gouvernement (sur m.-Laurier), 6289.
Matériel roulant du chemin de fer Intercolonial (correspondance du *Star* de Moncton), 6325, 6568.
Solde des troupes, construction de casernes, transport des troupes, etc., au Yukon (sub.), 6326, 7019 et suiv.
Amendement à la loi relative aux terres fédérales (sur B.), 6411, 6418, 6423, 6425, 6432, 6439, 6449, 6469-70.
Immigration étrangère (sur observ.-Prior), 6867 et suiv.; 6879 et suiv.
W. T. R. Preston (int.), 6936.
Agrandissement—Nouveaux travaux à Saint Jean—Chemin de fer (sub.), 7192.
Scrip pour les Métis (observ.) 7202.
Vente de fil d'engerbage (sur explications-Taylor), 7212.
Ministère des Postes (sub.), 7351, 7356.
District provisoire du Yukon—Service postal (sub.), 7377.
La Reine *vs* Skelton et al. (int.), 7458, 7791, 8190; (m. pour doc.), 8238, 8367, 9617, 9724, 9917.
Ministère de l'Intérieur (sub.), 7487 et suiv.; 7491 et suiv.
Sauvages—Ecoles (sub.), 7506 et suiv.; 7512 et suiv.; 7518.

DAVIN, M. NICHOLAS-FLOOD—*Suite.*

Gouvernement des Territoires du N.-O. (sub.), 7519, 7521.
Terres fédérales—Imputable sur le capital (sub.), 7521, 7534 et suiv.; 7538, 7544.
Terres fédérales—Imputable sur le revenu (sub.), 7547.
Ministère des Travaux publics—(sub.), Gouvernement civil, 7573; impressions et papeterie—Divers, 7576.
Ports et rivières, Québec—Chenal du Saint-Laurent (sub.), 7584, 7595, 7627.
Mesures d'hygiène sur les travaux publics (sur B.), 7674, 7694.
Edifices publics à Ottawa—Ventilation, éclairage, etc. (sub.), 7712, 7714, 7716.
Ports et rivières, Nouvelle-Ecosse (sub.), 7722.
Commerce privilégié (sur m.-Sir Charles Tupper), 7893 et suiv.
Commerce avec les Antilles anglaises, Cuba et Porto-Rico (sur observations-Kaulbach), 8194.
Pont sur la Saskatchewan—Edmonton (sub.), 8217 et suiv.
Directrice de la poste de Sintulata (int.), 8489, 10143.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8517, 8554, 8586 et suiv.; 8604, 8606 et suiv.
Compartiments frigorifiques sur les steamers, etc. (sub.), 8756 et suiv.
Construction de cales-sèches (sur B.), 8774.
Amendement à la loi relative aux pénitenciers (sur B.), 8781, 8785 et suiv.
Trafic des spiritueux (sur m.-Flint), 8908 et suiv.
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'intérieur (sur résol.), 8943 et suiv.; (sur B.), 9686, 9688.
Appointements etc.; administration du district du Yukon (sub.), 8969 et suiv.
Comité des privilèges et élections (int.), 9190.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9217 et suiv.; 9350 et suiv.; 9443 et suiv.; (sur B.), 9816 et suiv.
Honoraires des sténographes au comité des privilèges et élections (sur rapport du comité des privilèges et élections), 9478.
Chemin de fer d'Antler Station à la montagne de l'Orignal (sur résol.), 9503.
Cie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique (sur résol.), 9550.
Question de privilège — Dépêche au *Daily Patriot* de Charlottetown, 9616.
Libération conditionnelle des détenus aux pénitenciers (sur B.), 9623, 9628, 9630, 9752, 9754.
Subvention à la ville d'Ottawa (sur B.), 9648, 9651-52.
Amendement à la loi relative aux inspections générales (sur B.), 9661 et suiv.; 9670 et suiv.; 9684-85
Fêtes à Chicago—Invitation au premier ministre —Interview avec M. F. M. Fitzpatrick (int.), 9720, 9859 et suiv.; 10245.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B.), 9757.
Amendement à la loi relative au territoire du Yukon (sur B.), 9871-72, 9875, 9877, 9882.
Maison du lieutenant-gouverneur à Régina—Améliorations, etc., (sub.), 10011.
Coteau-Landing—Dragage (sub.), 10073 et suiv.; 10083, 10085.
Bureau du greffier de la cour et chambre des juges—Prince-Albert (sub.), 10147.
Paiement à C. Barnett, 120 jours à $2.50 par jour (sub.), 10162.
Bibliothèque du parlement—Deux messagers pour la session de 1900 (sub.), 10164.

DAVIN, M. NICHOLAS-FLOOD—*Suite.*

Rapides de Saint-André, rivière Rouge (sub.), 10181.
Construction d'une jetée et d'un phare fixe à la Traverse (sub.), 10187.
Remboursement de droits de douane à MM. Hall et Myrick (sub.), 10205.
Juge supplémentaire—Cour territoriale du Yukon (sub.), 10219.
Gratification à lady Edgar (sub.), 10223, 10226.
Tumulte à la bibliothèque (observ.), 10246.
Loi des inspections (observ.), 10250.

DAVIS, M. THOMAS-OSBORNE *(Saskatchewan):*

Adresse en réponse au discours du trône, 432.
Académie Nisbet de Prince-Albert (B. n° 10), 2e lec., 951; m. pour comité, 3869; en comité et 3e lec., 4022.
Droits sur le pétrole (m. et discours), 1998, 2029, 2030; (sur m.-Moore), 2149.
Dettes contractées pour grains de semence—Territoires du Nord-Ouest (sur m.-Davin), 2036.
M. Macdowall et les métis (int.), 2510.
Thomas McKay de Prince-Albert (int.), 2510.
Casernes à Batoche (int.), 2511.
Chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest (int.), 2925.
Rébellion de 1885—commission (m. et discours), 3114, 3131, 3134.
Commission des chemins de fer (sur m.-Rutherford), 3884
Chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest (sur B.), 4222, 4540.
Compagnie du chemin de fer Edmonton et Saskatchewan (sur B.), 4867, 4873.
Droits sur les instruments aratoires (sur m.-Davin), 5901 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord (B. n° 151), 3e lec., 6114.
Compagnie permanente de prêts de la Confédération (sur B.), 6875.
Immigration étrangère (sur observ.-Prior), 6883 et suiv.
Vente du fil d'engerbage (sur explication-Taylor), 7224; (sur m.-Taylor), 9941 et suiv.
Pont sur la Saskatchewan—Edmonton (sub.), 8229, 8232.
Inspecteur Moody, T. N.-O. (int.), 8240.
Casernes de la police à cheval—Prince-Albert (int.), 8488.
Bureau d'enregistrement de Prince-Albert (int.), 8488.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers —Immigration (sub.), 8564, 8618.
Paiement aux syndics de la colonie de Saint-Paul-des-Métis—Grains de semence et instruments aratoires (sub.), 9043.
Machines à forer les puits, T.N.O. (sub.), 9057.
Directeur de la poste de Flesherton, Ont., (int.), 9187.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9407, 9607, 9610 et suiv.
Amendement à la loi relative aux inspections générales (sur B.), 9677, 9582-83.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B.), 9768.
Amendement à la loi relative au territoire du Yukon (sur B.), 9880.
Ile d'Anticosti—Renouvellement du fil (sub.), 10101.
Vétérinaires de la police à cheval du N.-O.—Services rendus au département des Sauvages (sub.), 10136.

DESMARAIS, M. ODILON *(Montréal, St-Jacques):*

Adresse en réponse au discours du trône, 1265.

DOBELL, HONORABLE RICHARD REID (*Québec-ouest*) :

Refonte des actes relatifs aux commissaires du havre de Québec (sur B.), 3948 et suiv.
Service maritime et fluvial (sub.), 5142 et suiv.

DOMVILLE, M. JAMES (*King, N.-B.*) :

Explications de nature personnelle—art. du *Mail and Empire*, 1187.
Adresse en réponse au discours du trône, 1809.
Noms des membres du conseil du Yukon (int.), 1818.
Fonctionnaires fédéraux au Yukon (int.), 1848.
Coupe du bois dans le Yukon (int.), 1851.
Droits des mineurs de couper du bois (int.), 1852.
Bois de chauffage pour les navires dans le Yukon (int.), 1852.
Accusations contre le lieutenant-colonel Domville (int.), 1854.
Le 8e Hussards, N.-B. (int.), 1860, 2923, 2924, 3102.
Salle d'armes à Sussex, N.-B. (int.), 1872.
Magasins du 8e Hussards (int.), 1873.
Renvoi de Charles H. Parker—Dragueur *New Dominion* (int.), 1988.
Rébellion de 1885—Commission—(sur m.-Davis), 3128.
Amendement à la loi relative à la milice (B. n° 135), 1re lec., 4080.
Sur 3e rapport du comité des Comptes publics (sur accusations-Foster), 4171.
Chemins de fer au Yukon (sur observ.-Tupper), 4774.
Agrandissement et nouveaux travaux à Saint-Jean—Intercolonial (sub.), 7265.
Travaux de la Chambre—Séance du matin (sur m.-Laurier), 7791.
Mines-de-Bruce—quai (sub.), 8003 et suiv.
Administration du Yukon — Télégramme au "North British Daily Mail" —(sur observ.-Davin) 8082 et suiv.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8501, 8503 et suiv.
Commerce privilégié (sur m.-McNeill), 8664.
Armes, munitions et défense—Equipement (sub.), 9157 et suiv. ; 9162.
Compagnie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique (sur rés.), 9526 et suiv.

DOUGLAS, M. JAMES-MOFFAT (*Assiniboïa-est*) :

Réglementation du commerce des grains du Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest (B. n° 15), 633—m. p. 2e lec., 1917, 1921 ; 2e lec., 1932 ; m. pour comité spécial, 2214.
Garanties pour avances de grains de semence au Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest (B. n° 16), 633.
Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest (B. n° 23), 1re lec., 822 ; 2e lec., 1133 ; en comité, et 3e lec., 2170.
Spiritueux au Yukon (int.), 1859.
Dettes contractées pour grains de semence—Territoires du Nord-Ouest (sur m.-Davin), 2041.
Compagnie du chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest (amend., sur m. pour 3e lec.), 4212.
Amendement à la loi relative aux inspections générales (sur B.), 9669-70.

DUGAS, M. LOUIS-E. (*Montcalm*) :

Enquête—Chemin de fer du Pas-du-Nid-du-Corbeau (int.), 1867.
M. L. V. Labelle (int.), 1902.

DUGAS, M. LOUIS-E.—*Suite.*

Directeur de la poste à Saint-Esprit (int.), 1978.
Stations de démonstration dans la paroisse de Saint-Jacques, comté de Montcalm (int.), 2128.
Tabac canadien et tabac étranger (int.), 3104.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B.), 4665.
Dr Demers, de Métis (int.), 5330.
Octave Valcour, de Sainte-Flavie (int.), 5331.
Edifices du Parlement et bureau de poste d'Ottawa. Eclairage des cadrans de la tour (int.), 6387.
Stations de démonstration (sub.), 8326 et suiv. ; 8336.

DYMENT, M. ALBERT-EDWARD (*Algoma*) :

Compagnie du chemin de fer Central d'Algoma (B. n° 71), 2e lec., 2171 ; en comité et 3e lec., 6879.
Compagnie du chemin de fer de Sudbury et de Wahnapitæ (B. n° 115), 1re lec., 2922 ; 2e lec., 3032 ; en comité, et 3e lec., 4878.
Compagnie du chemin de fer Ontario et la Rivière La Pluie, (B. n° 121), 1re lec., 3179 ; 2e lec., 3519 ; 3e lec., 4539.
Quais sur l'île Manitouline (sur sub.), 10064.

EARLE, M. THOMAS (*Victoria, C.-A.*) :

Habillements des militaires (sub.), 5469, 5472-73
Sauvages de la Colombie-Anglaise—Ecoles, etc. (sub.), 5745.
Solde des troupes, construction de casernes, transport des troupes, etc., au Yukon (sub.), 6329-30, 6348, 6349, 6351, 6354, 6362, 7039, 7041, 7060, 7063.

EDGAR, HONORABLE SIR JAMES DAVID, C.C.M.G. (Ontario-ouest), Orateur.

Elections contestées, 1.
Vacances, 2, 633, 716.
Certificats d'élections, 2.
Démission de M. Guité, député, 3.
Mort de M. Gladstone—Réponse à la résolution, 3.
Discours du trône, 4.
Rapport des bibliothécaires, 6.
Nouveau député—M. Demers, 346.
Pétition irrégulière, 431, 821, 1091, 1658.
Présentation des bills, 634.
Winnipeg—Représentation (sur int.-Sir Charles Tupper), 634.
Présentation de pétitions—Procédure, 1754.
Le député de Burrard—(observations sur int. de M. Prior), 1853.
Décision sur explications-Bergeron—Art. de *La Patrie*, 1971.
Documents concernant le plébiscite—(Décision sur observ.-Foster), 2058, 2061.
Emigration aux Etats-Unis—Dépêches des journaux—(Décision sur int.-McAlister), 2135.
L'impôt du tabac—(Décision sur int.-Cowan), 2136.
Drainage sur les propriétés des chemins de fer—(Décision sur m. pour nomination d'un comité spécial), 2176.
Chambre des Communes—Dépenses des comités (sub.), 2297, 2299.
Estimations du sergent d'armes (sub.), 2299.
Chemin de fer électrique d'Ottawa—(Décision sur B.), 2308.
Rédaction des interpellations—sur int.-Borden (Halifax) : "Position officielle de W. H. P. Clement, 2342.

EDGAR, HONORABLE M. JAMES-DAVID—*Suite.*

Scrip pour la police à cheval—(Décision sur int.-Oliver), 2508.
Certificat de l'élection de M. Comstock, pour le district électoral de Brockville, 2556.
Observations des marées—Décision : question relative à un débat antérieur, 3291.
Motions d'ajournement (explications et décision sur int.-Sir Charles-H. Tupper) : (M. Ogilvie et la Compagnie anglo-canadienne des placers du Klondike), 3842.
Siège de M. Costigan—(sur explications-Davin), 3871.
Comité des Comptes publics—(Décisions sur observ.-Sir Charles-H. Tupper), 4371.
Lettre de M. R. J. McLaughlin—Procédure (décision), 5023, 5027.
Orateur—Délégation de pouvoirs (sur observ.-Bergeron), 5518.
Législation—Sénat—Papeterie (sub.), 5747 et suiv.
Lettre du major Drummond, secrétaire du gouverneur-général—Sanction royale, 6927.
Livres de scrutin et listes employées lors du vote plébiscitaire—Rapport partiel, 7329.

EDWARDS, M. WILLIAM-CAMERON (*Russell*) :

Compagnie du chemin de fer des comtés du centre (B. n° 55), 1re lec., 1561 ; 2e lec., 1877 ; 3e lec., 3102.
Compagnie du chemin de fer des comtés de Russell, Dundas et Grenville (B. n° 59), 1re lec., 1561 ; 2e lec., 1877 ; 3e lec., 3102.
Primes sur le fer et l'acier (sur résolutions), 4995 ; (sur B.), 7663-64.
Canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne (sur observ.-Poupore), 5392 et suiv.
District provisoire du Yukon—Rivières Yukon et Lewes—Améliorations, etc., et lignes télégraphiques (sub.), 5680 et suiv.
Mesures contre la tuberculose (sur observ.-Roddick), 6306.
Mines-de-Bruce—Quai (sub.), 8006 et suiv.
Commerce privilégié (sur m.-McNeill), 8660 et suiv.
Commissaires du havre de Québec—Construction d'un élévateur (sur B.), 9900.
Vente du fil d'engerbage fabriqué au pénitencier de Kingston (sur m.-Taylor), 9939, 9945.

ELLIS, M. JOHN-VALENTINE (*Saint-Jean, ville*) (*N.-B.*) :

Comité des *Débats* (sur 2e rapp.), 1760 ; (4e rapp.), 2556.
Droits sur le pétrole (sur m.-Davis), 2012.
Service impérial—Brigade canadienne (sur m.-Hughes), 2369.
Indication du poids des colis (int.), 2730.
Paiement de subventions à des lignes de steamers (int.), 2926.
Compagnie du chemin de fer de ceinture de l'île de Montréal (B. n° 112, pour M. Lemieux), 2e lec., 3032.
Service maritime et fluvial, 3046 et suiv.
Hôtel des Monnaies (sur m.-McInnes), 3152.
Amendement à la loi relative aux substances alimentaires en boîtes (B. n° 125), 1re lec., 3364.
Amendement à la loi relative aux banques (sur B.), 3789.
Académie Nisbet (sur B.), 3869.
Amendement à la loi relative à l'immigration chinoise (sur B.), 4359.
Primes sur le fer et l'acier (sur résolutions), 4999.
Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord (B. n° 151), 1re lec., 5115.
Législation—Sénat—Papeterie (sub.), 5751.

ELLIS, M. JOHN-VALENTINE—*Suite.*

Amendement à la loi relative aux postes (sur B.), 6119, 6130.
Amendement à la loi relative aux douanes (sur B.), 6456.
Immigration étrangère (sur observ.-Prior), 6898.
Redistribution des comtés (sur B.), 6947.
Agrandissement et nouveaux travaux à Saint-Jean—Chemin de fer (sub.), 7171, 7172.
Travaux de la Chambre—Séance du matin (sur m.-Laurier), 7791.
Construction de nouveaux dragueurs (sub.), 8164.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8570.
Embranchement de Charlottetown à Murray-Harbour (sub.), 9230.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9612.

ERB, M. DILMAN-KINSEY (*Perth-sud*) :

Mémoire de frais de MM. O'Connor et Hogg (sub.), 5824.

ETHIER, M. JOSEPH-ARTHUR C. (*Deux-Montagnes*) :

Amendement au Code criminel—Procédure après conviction dans les cas où la peine capitale est appliquée (B.), 1re lec. et discours, 2048.
Stations de démonstration (sub.), 8335, 8337.

FEATHERSTON, M. JOSEPH (*Peel*) :

Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8621 et suiv.
Compartiments frigorifiques sur les steamers, etc. (sub.), 8759 et suiv.
Inspection du bétail à Montréal (int.), 10140.

FIELDING, HON. WILLIAM-STEVENS (*Shelburne et Queen, N.-E.*) :

Rapport partiel de l'auditeur-général, 1898, 1185.
Adresse en réponse au discours du trône, 1659.
Dépenses du ministre des Finances (rép. à int.-Gillies), 1895.
MM. Petersen, Tate et Cie—Dépôt (rép. à int.-Wallace), 1899.
Commission royale—Spiritueux (rép. à int.-Sutherland), 1900.
Frais de voyage de l'hon. M. Geo. E. Foster (rép. à int.-McMullen), 1900.
Frais de voyage de sir Charles Tupper (rép. à int.-McMillan), 1901.
Coalitions commerciales (sur B.), 1962.
Discours sur le budget et estimations budgétaires (rép. à int.-Foster), 1969, 2041.
Amendement à l'acte du service civil (rép. à int.-McMullen), 1973.
Comté de Bagot—Dépenses du plébiscite (rép. à int.-Marcotte), 1984.
Droits sur le pétrole (sur m.-Davis), 2015 ; (sur m.-Moore), 2146.
Estimations pour l'exercice expirant le 30 juin 1900—Message de S. E., 2042.
Bureau du secrétaire du Gouverneur général (sub.), 2064.
Bureau du Conseil privé de la reine pour le Canada (sub.), 2068 et suiv.
Département du Secrétaire d'Etat (sub.), 2094.
Département des impressions et de la papeterie (sub.), 2095.
Bureau du contrôleur de la police à cheval du Nord-Ouest (sub.), 2101.
Bureau de l'auditeur général (sub.), 2104 et suiv.

FIELDING, HONORABLE WILLIAM-STEVENS—*Suite*.

Ministère des Finances (sub.), 2108 et suiv.
Ministère du Commerce (sub.), 2126.
Amendement à la loi des assurances (B. n° 86), 1re lec., 2127; 2e lec., 3532; renvoyé au comité des banques et du commerce, 3533; en comité, 6397 et suiv.; 7001; 3e lec., 7001.
Constitution légale des sociétés de bienfaisance (B. n° 87), 1re lec., 2128; bill retiré, 3774.
L'impôt du tabac (rép. à int.-Cowan), 2136.
Rapport de l'auditeur général (prod.), 2199.
Hôtel des Monnaies (rép. à int.-Carscallen), 2210; (sur m. McInnes), 3135.
Exposé budgétaire (rép. à int.-Foster), 2267.
Listes électorales (sub.), 2316 et suiv.
Exposé budgétaire (discours), 2432.
Garantie de Peterson, Tate et Cie (rép. à int.-Borden, Halifax), 2505.
Convocation du Comité des Comptes publics (rép. à int.-Foster), 2633.
Ministère des Douanes (sub.), 3008; dernière épreuve, 10236, 10239.
Intérêt sur la dette de l'Ontario (rép. à int.-Foster), 3104.
Chemin de fer de la Rive Nord—Paiement au gouvernement de la province de Québec (rép. à int.-Foster), 3110.
Subventions aux chemins de fer, 1896, (rép. à int.-Foster), 3295.
Société d'assurance mutuelle (sur int.-Montague), 3372.
Amendement à la loi relative aux banques—Emission de billets en circulation dans la colonie où elles feront des affaires (B. n° 127), 1re lec., 3525; 2e lec. et en comité, 3788 et suiv.; 3e lec., 4012.
Phares et service côtier—Salaires et allocations—Gardiens des phares (sub.), 3570 et suiv.
Comptes entre le gouvernement du Canada et celui de l'Ontario (rép. à int.-Foster), 3576.
Raffineries de pétrole—Licences (résolution), 3674.
Chemin de fer du comté de Drummond (sur résolution—En comité), 3760, 3764, 3765 et suiv.; (sur B.), 3794.
Bail passé entre Sa Majesté et la Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer—Prolongement de l'Intercolonial dans la ville de Montréal (sur rés.), 4147; (sur B.), 4464 et suiv., 4648, 4720 et suiv.
Budget supplémentaire (rép. à int.-Foster), 4171.
Primes sur le fer et l'acier (résolution), 4174; (explications), 4986; (en comité), 5007; (B. n° 161), 5762; 1re lec., 5762; 2e lec. et en comité, 7658 et suiv.; 3e lec., 7664.
Achat de portes en fer pour les édifices publics (rép. à int.-Hodgins), 4293.
Commission aux vendeurs de timbres—Tabac canadien en torquettes (sub.), 4814 et suiv.
Inspection du gaz et de la lumière électrique—Frais de port, combustible, etc. (sub.), 4822.
Fabrication du sucre de betterave (sur m.-Sproule), 4860-61.
Compagnie de prêt et d'épargne de Huron et Erié (sur B.—Amend.), 4866.
"Canada permanent and Western Canada Mortgage Corporation" (sur B.—Amend.), 4867.
Budget supplémentaire, 1899—Message de Son Excellence, 4878.
Nouvelle somme pour impression de billets fédéraux (sub.), 5028.
Appointements d'agents de caisses d'épargnes rurales (sub.), 5028.
Ministère des Finances (sub.-supp.), 5033, 5035.
Paiement à M. Mungovan (sub. supp.), 5036 et suiv.
Ministère des travaux publics (sub. supp.), 5091, 5105 et suiv.

FIELDING, HONORABLE WILLIAM-STEVENS—*Suite*.

Pénitencier de Kingston—Frais de l'enquête Devlin (sub.), 5092.
Reconstruction de l'édifice de l'Ouest (sub.), 5109.
Station de quarantaine, Halifax—Ile Lawlor (sub.). 5109, 9967.
Edifices publics de Montréal—Réparations, etc. (sub.); 5110.
Edifices publics, Ottawa—y compris la ventilation et l'éclairage—Réparations, etc. (sub.), 5205 et suiv.
Ports et rivières, Nouvelle-Ecosse (sub.), 5220.
Billets de $1 contrefaits (rép. à int.-Bergeron), 5227.
Port de Québec—Montant dépensé depuis le 1er janvier 1870 (rép. à int.-Prior), 5331.
Chemin de fer Central (rép. à M. Foster), 5412, 5687.
Comté de Victoria, N.-E., (sur obser.-McDougall), 5415.
Divers et dépenses imprévues—Milice (sub.) 5485.
Pénitencier de la Colombie-Anglaise (sub.), 5507, 5509.
District provisoire du Yukon—Rivières Yukon et Lewes—Améliorations, etc., et lignes télégraphiques (sub.), 5624 et suiv., 5633, 5635, 5647 et suiv., 5673.
Affaire Clarke (sur observ.-sir Charles-Hibbert Tupper), 5768.
Achat du quai à Mount-Stewart (sub.), 5794-95.
Impressions diverses (sub.), 5865.
Héritiers Montpetit (sub.), 5866.
Aide aux victimes d'un ouragan aux Antilles (sub.), 5866 et suiv.
Commission internationale (sub.), 5867.
Coût du plébiscite (rép. à int.-Foster), 5873.
Quais et jetées dans les différentes provinces (rép. à int.-Gillies), 5875.
Rapport du ministère des Travaux publics pour l'exercice 1898 (production), 6060.
Ligne télégraphique au Yukon (rép. à int.-Foster), 6061, 6137.
Compagnies de prêts (B. n° 164—du Sénat), 1re lec., 6137; 2e lec., 6397; en comité, 8495; 3e lec., 8496.
Amendement à la loi des liquidations (B. n° 163 du Sénat), 1re lec., 6137; 2e lec., 7001; renvoyé au comité des banques et du commerce, 7001; en comité, 8795; 3e lec., 8796.
Changements à l'éclairage de l'horloge du parlement (rép. à int.-Marcotte), 6138.
Cale-sèche d'Esquimalt (rép. à int.-Prior), 6139.
Salle d'exercices militaires de Vancouver (rép. à int.-Prior), 6139, 7786.
Cales-sèches (résolution), 6139, 8492 et suiv.; (B. n° 177), 1re lec., 8494; 2e lec. et en comité, 8774 et suiv.; 3e lec., 8779.
Chemin de fer de ceinture de l'Ile de Montréal (sur B.), 6341.
Solde des troupes, construction des casernes, transport des troupes, etc., au Yukon (sub.), 6357, 7027, 7031, 7036.
Edifices du parlement et bureau de poste d'Ottawa—Eclairage des cadrans et de la tour (rép. à int.-Dugas), 6387.
Nouveau budget supplémentaire (rép. à int.-Foster), 6468; (rép. à int.-Sir Charles Tupper), 7249.
Subsides—Résolutions—Dixième des montants contenus dans les estimations non adoptées par le comité, 6471; (B. n° 169), 1re lec., 6473; 2e, lec., en comité et 3e lec., 6601.
Allocations pour frais de route des députés (rép. à int.-Maxwell), 6724.
Inondation des terres de Sainte-Geneviève (rép. à int.-Monk), 6933.
Redistribution des comtés (sur B.), 6978, 6981.

FIELDING, Honorable William-Stevens—*Suite.*

Frais de gestion (sub.), 7002.
Matériel militaire et autres (sub.), 7100, 7103.
Inter-colonial—Agrandissement et nouveaux travaux à Saint-Jean (sub.), 7168, 7176, 7177, 7193, 7252, 7267 et suiv.
Surintendant des assurances (sub.), 7480 et suiv.
Jetée à Port-George, comté d'Annapolis (rép. à int.-Mills), 7552.
Ministère des Travaux publics—Gouvernement civil (sub.), 7555; impressions et papeterie—Divers (sub.), 7575 et suiv.
Ports et rivières, Québec: Chenal du Saint-Laurent (sub.), 7578 et suiv.; 7600 et suiv.; 10009.
Abraham Aronsberg (sur B.), 7596, 7598.
Travaux: Rivière Kaministiquia (sub.), 7633.
Edifices publics, N.-E. (sub.), 7634 et suiv.
Marysville, N.-B.—Edifice public (sub.), 7637 et suiv.
Edifices publics, Québec (sub.), 7640 et suiv.
Edifices publics, Ontario (sub.), 7642 et suiv.
Budget supplémentaire—Exercice finissant le 30 juin 1900—Message de S.E., 7658
Fermes expérimentales: Nouveaux édifices, améliorations, etc. (sub.), 7709.
Edifices publics à Ottawa: Ventilation, éclairage, etc. (sub.), 7710.
Ports et rivières, Nouvelle-Ecosse (sub.), 7719 et suiv.
Travaux publics: Ile du Prince-Edouard—China-Point, reconstruction de la jetée principale (sub.), 7772 et suiv.; Souris, Knight's-Point, pour solidifier le brise-lames, 7776 et suiv.; port de Summerside, 7778 et suiv.
Campbellton—Réparations au remplissage du quai (sub.) 7785.
Chatham, N.-B.—Reconstruction et réparations du quai de la douane (sub.), 7785.
Brise-lames de Clifton—Bloc de bois créosoté—Talus de pierre et réparations (sub.), 7785.
Frais de cale-sèche, Victoria, C.-A. (rép. à int.-Prior), 7787.
Travaux de la Chambre—Séance du matin (sur m.-Laurier), 7790.
Port-Colborne et Port-Maitland (rép. à int.-Montague), 7792, 8650, 9193.
Port de Bowmanville (sub.), 7983.
Mines-de-Bruce—Quai (sub.), 7984 et suiv.
Chenal de Burlington—Réparations aux jetées (sub.), 8018 et suiv.
Port de Collingwood—Améliorations (sub.), 8022 et suiv.
Goderich: Reconstruction du brise-lames et réparations aux jetées—Creusement du port (sub.), 8030, 8032.
Rivière La Pluie—Améliorations du chenal navigable (sub.), 8036 et suiv.
Rivière Sydenham—Creusement (sub.), 8038 et suiv.
Administration du Yukon—Télégramme au *North British Daily Mail* (sur observ.-Davin), 8065 et suiv.
Ports et rivières, Manitoba (sub.): Lac Manitoba—Création de nouvelles décharges, etc., 8096; quai sur le lac Winnipeg, 8098.
Territoires du N.-O.—Réparations et améliorations générales des ponts, ports et rivières (sub.), 8104.
Colombie-Anglaise—Rivière Colombie: Améliorations en amont de Golden; améliorations des passes entre les lacs Laflèche d'en haut et d'en bas (sub.), 8104 et suiv.
Rivière Fraser—Améliorations du chenal (sub.), 8107.
Rivière Koutanie (sub.), 8109.
Quarantaine de William's-Head (sub.), 8119.

FIELDING, Honorable William-Stevens—*Suite.*

Ports et rivières en général (sub.), 8121 et suiv.; 8125 et suiv.
Anse-à-Beaufils—Améliorations de l'entrée du port (sub.), 8123.
Anse-aux-Gascons (Port-Daniel-est), brise-lames (sub.), 8123.
Cap-Santé Enlèvement de cailloux (sub.), 8124.
Rivière-à-la-Pipe—Quai sur le lac Saint-Jean, près de l'embouchure de la rivière (sub.), 8137, 8140.
Iles de la Madeleine—Brise-lames (sub.), 8153.
Maria—Quai (sub.), 8153 et suiv.
Eclairage des édifices publics du Canada (sub.), 8157.
Construction de nouveaux dragueurs (sub.), 8157 et suiv.
Chemins et ponts (sub.), 8168.
Ponts sur l'Outaouais (sub.), 8169.
Pont de la rue Maria, Ottawa (sub.), 8169.
Pont des Sapeurs, Ottawa (sub.), 8170.
Arpentages et inspections (sub.), 8171.
Statue de la Reine (sub.), 8172.
Monument à l'honorable Alexander Mackenzie (sub.), 8172.
Galerie nationale des beaux-arts, Ottawa (sub.), 8171.
Commerce avec les Antilles anglaises, Cuba et Porto-Rico (surobserv.-Kaulbach), 8192 et suiv.; 8195.
Perception de droits de glissoirs et estacades (sub.), 8196.
Frais de réparation et d'exploitation—Ports, docks et glissoirs (sub.), 8197 et suiv.
Ligne télégraphique entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme (sub.), 8199.
Lignes télégraphiques, T.N.-O. (sub.), 8202.
Lignes télégraphiques—Colombie-Anglaise (sub.), 8203 et suiv.
Service télégraphique et service des signaux en général—Perception du revenu (sub.), 8208 et suiv.
Agence des travaux publics—Colombie-Anglaise (sub.), 8210 et suiv.
Rivières Lewes et Yukon—Améliorations (sub.), 8212 et suiv.
Pont sur la Saskatchewan—Edmonton (sub.), 8217 et suiv.
Chenal du lac Saint-Louis (rép. à int.-Monk), 8240.
Douanes—Marchandises importées d'Angleterre (sur sub.), 8451 et suiv.
Bail du gouvernement à New-Westminster, C.-A. (rép. à int.-Prior), 8486.
Casernes de la police à cheval—Prince-Albert (rép. à int.-Davis), 8488.
Bureau d'enregistrement de Prince-Albert (rép. à int.-Davis), 8488.
Secrétaire du ministre des Finances (rép. à int.-Tyrwhitt), 8489.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8620.
Harry W. Clark—Dragueur *Canada* (rép. à int.-Foster), 8647.
Compartiments frigorifiques sur les steamers, etc. (sub.), 8748 et suiv.
Dépenses éventuelles—Haut-commissaire, (sub.), 8765.
Commissaires du havre de Québec (B. n° 178), 1re lec., 8768; m. pour 2e lec., 9708 et suiv.; 2e lec, 9720; en comité, 9882.
Commissaires du havre de Montréal (B. n° 179), 1re lec., 8769; 2e lec., et en comité, 9901 et suiv.
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'Intérieur (rés.) 8769; (en comité), 8935 et suiv.; (B. n° 182), 1re lec., 8958; 2e lec., et en comité, 9685; 3e lec., 9708.

FIELDING, HONORABLE WILLIAM-STEVENS—*Suite.*

Suspension des paiements de la banque Ville-Marie (sur observ.-Bourassa), 8772 et suiv. ; (sur observ.-Monk), 9067.
Amendement à la loi relative aux compagnies (B. n° 160—du Sénat). En comité, 8790 et suiv. ; 3e lec., 8794.
Subventions aux chemins de fer (résolutions, 8925 ; (rép. à int.-Kaulbach), 8933 ; (en comité), 9206 ; (sur B.), 9803 et suiv. ; 9807.
Phare flottant pour le port de Halifax (sur observ.-Borden), 8932.
Veuve du major Maxwell, d'Halifax (sur sub.), 9137.
Peter Vanluven et la banque Dominion (rép. à int.-Bell, Adding on), 9186.
Nomination de McGregor et de Norwood (sur question de privilège Sir Charles Tupper) 9189.
Subvention à la ville d'Ottawa (résolution et observations), 9194 et suiv. ; (B. n° 187), 1re lec., 9205 ; m. pour 2e lec., 9631 ; 2e lec., 9649 ; En comité, 9649 ; 3e lec., 9660.
Port-Colborne—Améliorations (sub.), 9261 et suiv.
Chemin de fer de Windsor, N.-E., à Truro (sur résol.), 9459.
Chemin de fer de la station de Brookfield, N.-E., à Eastville (sur résol.), 9459.
Chemin de fer d'Indian Gardens à Shelburne (sur résol.), 9470.
Sénat et Chambre des Communes (B. n° 191) ; 1re lec., 9722 ; 2e lec., et en comité, 9867 ; 3e lec., 9868.
Budget supplémentaire—exercice expirant le 30 juin 1900—Indemnité et traitement de feu sir James Edgar, 9857.
Amendement à la loi relative au territoire du Yukon (sur B.), 9879.
Commissaires du havre de Québec—Construction d'un élévateur (sur B.), 9891 et suiv., 9896, 9898.
Edifice Langevin—Solde et intérêts dus à l'entrepreneur (sub.), 9960.
Eclairage à l'électricité—Edifices publics d'Ottawa (sub.) 9961 et suiv.
Edifices militaires, Ottawa—Nouveaux magasins (sub.), 9964.
Observatoire d'Ottawa (sub.), 9965.
Bureaux de poste et de douane de Digby (sub.), 9969.
Edifice public à Victoriaville (sub.), 9978.
Port de Montréal—Améliorations en aval du courant Sainte-Marie—Elévateur (sub.), 9987 et suiv.
Bassin de radoub de Lévis—Agrandissement (sub.), 10010.
Maison du lieutenant-gouverneur à Régina—Améliorations, etc., (sub.) 10011.
Yarmouth Bar, N.-E.—Brise-lames (sub.), 10012.
Brise-lames de Lockeport (sub.), 10014.
L'Ardoise—Brise-lames (sub.), 10015.
Baie de Gabarus—Brise-lames (sub.), 10015.
Porter's-Lake—Dragage et brise-lames à l'entrée du chenal (sub.), 10016 et suiv.
Salmon-River, comté de Halifax—Hangar sur le quai (sub.), 10020 et suiv.
Young's Landing—Quai (sub.), 10021.
Saw's-Pit—Quai (sub.), 10021.
Jordan-Bay-est—Réparations aux brise-lames (sub.), 10022.
Newellton, Cape Island—Quai (sub.), 10022.
Shag-Harbour—Quai (sub.), 10022 et suiv.
West-Berlin—Travaux de protection (sub.), 10025.
Chezzetcook—Quai (sub.), 10028 et suiv.
Blackbrook—Quai (sub.), 10039.
New-Carlisle—Réparations au quai (sub.), 10039.
Carleton—Prolongement du débarcadère (sub.), 10039.

FIELDING, HONORABLE WILLIAM-STEVENS—*Suite.*

Newport—Brise-lames (sub.), 10039 et suiv.
Cacouna—Prolongement du quai—Achèvement (sub.), 10042.
Sabrevois—Quai (sub.), 10045, 10052, 10055.
Rivière du Lièvre—Ecluse et barrage (sub.), 10064.
Beauport—Quai (sub.), 10064
Coteau-Landing—Dragage (sub.), 10065, 10076 et suiv., 10081 et suiv.
Portsmouth, Ont.—Réparations (sub.), 10089.
Pont du Portage-du-Fort (sub.), 10096.
Ligne télégraphique de Chéticamp et Meat-Cove (sub.), 10096 et suiv.
Ile d'Anticosti—Renouvellement du fil télégraphique entre la rivière aux Becs-scie et la baie des Anglais (sub.), 10097.
Région du Yukon—Sentiers, chemins et ponts (sub.), 10110 et suiv.
Ligne télégraphique de la Colombie-Anglaise et dans la région du Yukon, depuis Bennett jusqu'à Dawson, et embranchement jusqu'à Atlin (sub.), 10117 et suiv.
De Quesnel à Atlin, par la rivière Stikine et le lac Teslin, environ 900 milles de ligne télégraphique (sub.), 10124, 10128.
Edifices publics—District du Yukon (sub.), 10132 et suiv.
Route muletière d'Edmonton vers le district du Yukon (sub.), 10134.
Plébiscite partiel (sub.), 10137.
Impression du dictionnaire anglais-micmac du Dr Rand (sub.), 10137.
Impression des listes électorales (sub.), 10155 et suiv.
Canal du Sault Sainte-Marie—Réclamation Ryan et Cie (sub.), 10177.
Paiement à Heney et Borthwick—Compensation pour travaux de drainage (sub.), 10177.
Steamer entre Halifax et l'île de Porto-Rico (sub.), 10183.
Gratification à Lady Edgar (sub.), 10222, 10223, 10226.
Paiement aux héritiers de feu l'honorable M. J. F. Wood (sub.), 10226 et suiv.
Revue de la situation financière (sur m.-Foster), 10269, 10272 et suiv.
Bill (n° 192) Subsides pour l'exercice expirant le 30 juin 1900 ; 1re et 2e lec., 10271 ; en comité, 10271 ; 3e lec., 10271.

FISHER, HON. SIDNEY-ARTHUR *(Brome)* :

Rapport du ministère de l'Agriculture, 1374.
Adresse en réponse au dis[illegible] du trône, 1454.
Dépenses du ministre de l'Agriculture (rép. à int.-Davin), 1841.
Le ministre de l'Agriculture sur le plébiscite (rép. à int.-Moore), 1842.
Exposition de Paris en 1900 (rép. à int.-Lemieux 1845 ; (sub.), 10164 et suiv. ; 10174 et suiv.
M. L. V. Labelle (rép. à int.-Dugas), 1903.
Dr J. A. Duchesne (rép. à int.-Casgrain), 1903, 3367.
Station de démonstration—Tabac (rép. à int.-Dugas), 2128.
Station de démonstration—Volailles (rép. à int.-Martin), 2129.
Station de démonstration—Arbres frutiers, etc., (rép. à int.-Martin), 2129.
Aspersion des arbres fruitiers (rép. à int.-Martin), 2129.
Ministère de l'Agriculture (sub.), 2274 et suiv. ; dépenses éventuelles (sub.), 2289 et suiv.
Culture du tabac—Essex (rép. à int.-Cowan), 2510.
Exclusion du bétail (rép. à m.-Montague), 3281.
Dr Hall, de Québec (rép. à int.-Casgrain), 3367.

FISHER, HONORABLE M. SYDNEY-ARTHUR—*Suite.*

Embarillage frauduleux des pommes (sur observ.-McMillan), *3780.*
Dragage de la rivière Sydenham (rép. à int.-Clancy), *3847.*
Travaux publics à Beloeil—Rivière Richelieu (rép. à int.-Monk), 3854.
Port de Victoria, C.-A. (rép. à int.-Prior), 3854.
Rapport sur les archives du Canada, *4086.*
Fabrication du sucre de betterave (surm.-Sproule), 4863 et suiv.
Ministère de l'Agriculture (sub.-supp.), *5046 et* suiv.
Fermes expérimentales (sub.), solde dû sur l'achat du lot 1, concession B, sur la rivière Rideau, 5092.
Exposition d'Omaha (sub.), 5093.
Impression, etc., des rapports des brevets canadiens et autres (sub.), 5093.
Livres pour la bibliothèque du bureau des brevets d'invention (sub.), 5093.
Quarantaine—Montant transféré au ministère des Travaux publics (sub.), 5094.
Quarantaine des bestiaux—*Somme supplémentaire nécessaire* pour appointements et dépenses (sub.), 5095 et suiv.
Établissement photographique pour les bureaux des brevets (sub.), 5111.
Chauffage, etc., (sub.), 5111.
Inspection pour la tuberculose—Comté de Chicoutimi (rép. à int.-Bergeron), 5117.
La peste bubonique (rép. à int.-Prior), *6002.*
Mesures contre la tuberculose (sur observ.-Roddick), 6309 et suiv.
Arts, agriculture et archives (sub.), *8244-45.*
Annuaire statistique (sub.), *8246 et suiv.*
Statistiques générales (sub.), *8256.*
Aide aux sociétés d'agriculture (sub.), *8257.*
Fermes expérimentales (sub.), *8268 et suiv.*
Impression et distribution des bulletins et rapports des fermes (sub.), *8283 et suiv.*
Agriculture et industrie laitière (sub.), *8284 et* suiv.
Stations de démonstration (sub.), *8300 et suiv.*; 8761.
Encouragement à l'industrie laitière (sub.), *8358.*
Quarantaine—Traitements et dépenses imprévues dans les districts organisés et hygiène publique dans d'autres districts (sub.), *8358.*
Lazaret de Tracadie (sub.), 8358.
Hôpitaux de Winnipeg et de Saint-Boniface (sub.), 8359.
Quarantaine des bestiaux (sub.), 8360 et suiv.
Pour empêcher la propagation de la tuberculose parmi les bestiaux au Canada (sub.), 8364, 8366.
Subventions aux chemins de fer (rép. à int.-Tupper), 8650.
Steamers entre un port ou des ports de l'Ile du Prince-Edouard et un port ou des ports de la Grande-Bretagne (sub.), *8707.*
Compartiments frigorifiques sur les steamers, etc., (sub.), *8723 et* suiv.
Commissaires du havre de Montréal (sur B.), 9903.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (sur B.), 9911 et suiv.
Edifices publics—Quarantaine de Saint-Jean—Améliorations (sub.), 9976.
Port de Montréal—Améliorations en aval du courant Sainte-Marie—Elévateur (sub.), *9994* et suiv.; 10006 et suiv.
Débarcadère de Knowlton—Réparations (sub.), 10045.
Sabrevois—Quai (sub.), 10051.
Inspection du bétail à Montréal (rép. à int.-Featherston), 10140.

FITZPATRICK, HON. CHARLES (*Québec-Comté*) :

Ministère de la Justice (sub.), 2080 et suiv.
Amendement au Code Criminel (sur B.-Britton), 2 91.
Amendement et refonte des actes relatifs aux *commissaires du havre de Québec* (B. n° 91), 1re lec., *2201*; 2e lec., 3938; (en comité), 3939 et *suiv.*; 3e lec., *4013*; amendements du Sénat, *6115.*
Infraction aux lois de douane (rép. à int.-Foster), 2210.
Arrestation de Thos. Meagher (sur m.-Cowan), *2779*; (rép. à m.-Clancy), 5518.
Punition de la séduction et de l'enlèvement (sur B.), 2944.
Drainage sur les propriétés des chemins de fer (sur B.), 2975, 2979.
La banque du Peuple (sur B.), 3338.
Résidence du juge Martin (rép. à int.-Sir Charles-H. *Tupper*), 3577.
Résidence du juge en chef de la Colombie-Anglaise (rép. à int.-Sir Charles-Hibbert Tupper), 3577.
Amendement à la loi relative aux banques (sur B.), 3789.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (*sur B.*), 3916 et suiv.
Shérif du territoire du Yukon (rép. à int.-Sir *Charles-H. Tupper*), 3970.
Vente du fil d'engerbage fabriqué au pénitencier de Kingston (rép. à int.-Taylor), 3971.
La Reine vs Coulombe et al (rép. à int.-Casgrain), *3973, 4495.*
Enquête sur la conduite des juges—juge Spinks (sur m.-Sir Charles-H. Tupper), 4240.
Rapport du ministre de la Justice (rép. à int.-*Clancy*), *4919.*
District du juge Choquette (rép. à int.-Taylor), *5117.*
La cour de l'Echiquier et les dettes des chemins de fer (B. n° 159), 1re lec., 5409; en comité et 3e lec., 6116.
Prisonniers dans le territoire du Yukon (sub.), *5495.*
Entretien d'un juge au Yukon (sub.), 5496.
Frais de voyage du juge McGuire, retour du Yukon (sub.), *5496.*
Approvisionnements du juge Dugas (sub.), 5496.
Achat de livres de droit pour les juges et le barreau du Yukon (sub.), 5496.
Papeterie pour le Yukon (sub.), 5496.
Bibliothèque canadienne du droit à Londres (*sub.*), *5496.*
Dépenses du juge en chef Strong pour séances du comité judiciaire du Conseil privé (sub.), 5497.
Application de la loi du travail des aubains (sub), 5498; (rép. à int.-Sir Charles-H. Tupper), 5515.
Cour de l'Echiquier du Canada (sub.), 5499.
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul (sub.), 5502; commission d'enquête (rép. à int.-*Monk*), 5510.
Pénitencier de *Dorchester* (sub.), 5503.
Pénitencier du Manitoba (sub), 5504.
Pénitencier de la Colombie-Anglaise (sub.), 5505.
Approvisionnements pour les juges McGuire et Dugas (rép. à int.-Sir Charles-H. Tupper), 5515.
Législation—Sénat—Papeterie (sub.), 5757.
Affaire Clarke (sur observ.-Sir Charles-H. Tupper), 5767.
La Couronne *vs* la *British American Bank Note Co.* (rép. à int.-Fraser, Lambton), 6063.
Juges et politique—Art. du *Star* (rép. à int.-Bennett), *4500.*

FLINT, M. THOMAS-BARNARD (*Yarmouth*) :

Adresse en réponse au discours du trône, 1709.
Droits sur le pétrole (sur m.-Moore), 2156.

FLINT, M. THOMAS-BARNARD—*Suite.*

Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Baie d'Hudson et du Yukon—(m. pour prolongation de délai), 2201.
Amendement à l'acte de tempérance du Canada (B. 109), 1re lec., 2633.
Trafic des spiritueux (int.), 5382; (m. et observations) 879, et suiv.
Appointements des employés civils de la milice (sub.), 7086.
Ports et rivières, Nouvelle-Ecosse (sub.), 7763.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B.), 9756.
Amendement à la loi relative au territoire du Yukon (sur B.), 9877.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (sur B.), 9910.
Arcadia—Enlèvement d'obstacles—Rivière Chebogue (sub.), 10013.
Chegoggin—Prolongement du brise-lames (sub.), 10014.
Shag-Harbour—Quai (sub.), 10024.

FORTIN, M. THOMAS *(Laval)*:

Amendement à la loi des liquidations (B. n° 31) m. pour 2e lec., 1882, 1888; 2e lec., 4332; en comité, 4332, 4334, 4337, 4338, 4339; 3e lec., 4880.
Saisie des appointements des employés publics (sur B.), 1942, 5919, 5921 et suiv.; 5933, 5935.
Droits sur le pétrole (sur m.-Moore), 2150.
Champ de Mars de Montréal—Occupation par les autorités municipales) sur m.-Monk), 2162.
Barrage sur la rivière Jésus et construction d'une passe migratoire (m. pour document et discours), 3296.
Emploi d'un sténographe au comité des priviléges et élections (m.), 7200.
Juges pour le district de Montréal (sur observ.-Madore), 7231; (explications de nature personnelle), 7652, 7656.
Séances du comité des priviléges et élections (m.), 7792.
Habillements militaires (sub.), 9094.
Honoraires des sténographes au comité des priviléges et élections (sur rapp. du comité des priviléges et élections), 9477, 9478.

FOSTER, HON. M. GEORGE-EULAS *(York, N.-B.)*:

Adresse en réponse au discours du trône, 111, 1641.
Clôture du débat sur l'adresse, 993.
Troubles à *Skaguay (int.)*, 993.
Demande de documents—Licences accordées pour dragage, *et permis de terrains* miniers, 1454.
Recettes et dépenses de l'Intercolonial depuis le 1er juillet 1898 (int.), 1865.
Droits différentiels allemands (int.), 1866.
Lieutenants-colonels de la milice (int.), 1867, 2202.
Spiritueux au Yukon (int.), 1874, 5686, 8095.
Billets de faveur sur l'Intercolonial (int.), 1875.
Violation des droits de douane (int.), 1904.
Milice permanente au Yukon (int.), 1907.
Documents concernant le plébiscite (int.), 1910, 1972; (observations), 2053, 2058.
Discours sur le budget et estimations budgétaires (int.), 1969.
Travaux sur le lac Manitoba (int.), 1981.
Police à cheval au Yukon (int.), 1981.
Malles pour Dawson depuis le 1er juillet 1898 (int.), 1982.
Billets-poste (int.), 1997.
Bureau du secrétaire du Gouverneur général (sub.), 2064.
Bureau du Conseil privé de la Reine pour le Canada (sub.), 2065 et suiv.

FOSTER, HONORABLE M. GEORGE-EULAS—*Suite.*

Ministère de la Justice (sub.), 2080 et suiv.
Département du secrétaire d'Etat (sub.), 2094.
Département des impressions et de la papeterie (sub.), 2095.
Ministère de l'Intérieur (sub.), 2095 et suiv.
Bureau du contrôleur de la police à cheval du Nord-Ouest (sub.), 2101.
Département des Affaires des Sauvages (sub.), 2103.
Bureau de l'auditeur général (sub.), 2104 et suiv.
Ministère des Finances (sub.), 2108 et suiv.
Ministère des Douanes (sub.), 2111, 2113, 2116, 3000 et suiv.
Commission géologique (sub.), 2123.
Infraction aux lois de douanes (int.), 2210.
Chemin de fer de Saint-Jean à Halifax (int.), 2265.
Règlements concernant les mines du Yukon (int.), 2267.
Exposé budgétaire (int.), 2267.
Ministère des Chemins de fer et Canaux (sub.), 2269 et suiv.; 2295.
Ministère de l'Agriculture (sub.), 2274 et suiv.; 2290, 2293.
Ministère du Commerce (sub.), 2281 et suiv.; 2295.
Conseil privé de la Reine pour le Canada—Dépenses éventuelles (sub.), 2284.
Ministère de la Justice—Dépenses éventuelles (sub.), 2284.
Ministère de la Milice et de la Défense—Dépenses éventuelles (sub.), 2285, 2287.
Ministère de la Marine et des Pêcheries—Dépenses éventuelles (sub.), 2294.
Traitement de l'Orateur suppléant (sub.), 2296.
Chambre des Communes—Dépenses des comités (sub.), 2296, 2298.
Estimations du sergent d'armes (sub.), 2299.
Listes électorales (sub.), 2321 et suiv.
Sucres importés des Antilles anglaises (int.), 2347.
Listes électorales—Brockville (int.), 2506.
Envoi des listes électorales (int.), 2557.
EXPOSÉ BUDGÉTAIRE, discours sur, 2563.
Convocation du comité des Comptes publics (int.), 2633; (sur observations-Sir Charles-Hibbert Tupper), 3262, 4365 et suiv.
Listes des électeurs—Officiers en défaut (int.), 2734.
Chemin de fer du comté de Drummond (sur m.-Blair pour comité), 2820, 2821, 2838; (renseignements demandés par M. Powell), 2999; (sur B.), 3933 et suiv.; 4175, 4190 et suiv.; 4750, 4920 et suiv.
Plébiscite—Comtés de Beauce, Lévis, Montmagny et Kamouraska (sur m.-Moore), 2937.
Intérêt sur la dette de l'Ontario (int.), 3103.
Baux pour dragage au Yukon et dans les T.N.-O. (int.), 3109.
Chemin de fer de la Rive Nord—Paiement au gouvernement de la province de Québec (int.), 3110.
Directeur de la poste à *Rusagonis*, N.-B. (int.), 3283.
Navires de la Compagnie Allan qui ont quitté Saint-Jean, N.-B., 1897-98 (int.), 3286.
Subventions aux chemins de fer, 1896 (int.), 3294; (sur résol.), 9325 et suiv.; 9344 et suiv.; (sur B.), 9797, 9801 et suiv.; 9811, 9814, 9816, 9833, 9839.
Redistribution des comtés (sur B.), 3485.
Phares et service côtier—Salaires et allocations—Gardiens des phares (sub.), 3553 et suiv.
Comptes entre le gouvernement du Canada et celui de l'Ontario (int.), 3576.
Chemin de fer du Canada-est (int.), 3585, 3850.
M. Ogilvie et la Compagnie anglo-canadienne des placers du Klondike (sur int.-Sir Charles-H. Tupper), 3825.

FOSTER, HONORABLE M. GEORGE-EULAS—*Suite.*

Importation de planches et de matrices par les compagnies de billets de banque (m. pour documents), 3855.
Inspection du pétrole et du naphte (sur B.), 3910.
Refonte des actes relatifs aux commissaires du havre de Québec (sur B.), 3950.
Bail passé entre la Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la ville de Montreal (sur rés.), 4093; (sur B.), 4373 et suiv.; 4486 et suiv.; 4568 et suiv.; 9740 et suiv.
Budget supplémentaire (int.), 4171.
Retard apporté à la production des documents (observations), 4196.
Ostréiculture (sub.), 4278.
Intercolonial—Prolongement—Montant retiré par le Grand-Tronc (int.), 4495.
Chemins de fer au Yukon (sur observ.-Tupper) 4764, 4767, 4779.
Allocation aux percepteurs des douanes sur droits perçus par eux en 1898-99 (sub.), 4810.
Commission aux vendeurs de timbres—Tabac canadien en torquettes (sub.), 4810.
Chemins de fer du gouvernement—Frais d'exploitation (int.), 4828.
Intercolonial—Parcours des locomotives et wagons (int.), 4829; (m. pour doc.), 5335.
Prolongement de l'Intercolonial à Montréal—Demande de documents (int.), 4879; inutilité de certains documents produits (observ.), 4912.
Lettre de M. R. J. McLaughlin—Procédure, 5023 et suiv.
Nouvelle somme pour impression de billets fédéraux (sub.), 5028.
Appointements d'agents de caisses d'épargnes rurales (sub.), 5028.
Nouvelles sommes pour dépenses éventuelles (sub.), 5028.
Ministère de la Milice et de la Défense—Aides aux écritures, etc. (sub.), 5029; crédit supplémentaire pour les exercices militaires annuels, 5439 et suiv.; 5871.
Ministère des Finances (sub. supp.), 5034.
Paiement à M. Mungovan (sub. supp.), 5037.
Ministère des Postes (sub. supp.), 5086 et suiv.
Ministère des Travaux publics (sub. supp.), 5090, 5091.
Chenal du fleuve Saint-Laurent—Somme supplémentaire (sub.), 5107, 10009.
Reconstruction de l'édifice de l'ouest (sub.), 5109.
Service maritime et fluvial (sub.), 5168 et suiv.; dernière épreuve, 6389.
Edifices publics, Ottawa—Y compris la ventilation et l'éclairage—Réparations, etc. (sub.), 5205 et suiv.
Entreprises accordées sans soumissions—Arrêtés ministériels (sur m.-Davin), 5349 et suiv.
Fourniture de papeterie aux députés (sur rapp.-Gibson), 5403, 5406.
Chemin de fer Central—Documents demandés, 5412, 5686; (sub.), 5805.
Propriétés militaires (sub.), 5445.
Equipement militaire (sub.), 5457.
Habillements des militaires (sub.), 5472.
Frais de transport—Militaires (sub.), 5478.
Divers et dépenses imprévues—Milice (sub.), 5478 et suiv.
Pénitencier de la Colombie-Anglaise (sub.), 5507-08.
Milice—Service actif (int.), 5513.
Percepteur des douanes à Valleyfield—Plaintes (sur int.-Bergeron), 5527.
La *Northern Commercial Telegraph Company* (sur observ.-Prior), 5584 et suiv.

FOSTER, HONORABLE M. GEORGE-EULAS—*Suite.*

District provisoire du Yukon—Rivières Yukon et Lewes—Améliorations, etc., et lignes télégraphiques (sub.), 5627 et suiv.; 5634, 5643, 5658, 5677.
Commission géologique—Paiement à M. John McLeish (sub.), 5688.
Sauvages—Suppression du trafic des spiritueux—Anciennes provinces (sub.), 5729.
Sauvages—Construction d'une prison à Saint-Régis (sub.), 5730.
Sauvages—Manitoba et Territoires du Nord-Ouest—Pensions et commutations (sub.), 5730.
Sauvages—Instruments aratoires, outils et quincaillerie (sub.), 5733, 5737.
Législation—Sénat—Papeterie (sub.), 5753.
Achat du quai à Mount-Stewart (sub.). 5770 et suiv.
Service postal—District de la Rivière La Pluie (sur sub.), 5844.
Police à cheval du Nord-Ouest (sub.), 5861.
Coût du plébiscite (int.), 5872.
Ligne telegraphique au Yukon (int.), 6061, 6137.
Administration du Yukon (sur m.-Sir Charles-H. Tupper), 6204 et suiv.; télégramme au *North British Daily Mail* (sur observ.-Davin) 8057 et suiv.
Chemin de fer de ceinture de l'île de Montréal (sur B.), 6332-33.
Solde des troupes, construction de casernes, transport des troupes, etc., au Yukon (sub.), 6343 et suiv.
Postes—Somme nécessaire pour le service (sub.), 6365 et suiv.
Amendement à la loi relative aux assurances (sur B.), 6398 et suiv.
Amendement à la loi relative aux terres fédérales (sur B.), 6409, 6411, 6427, 6430, 6434, 6443, 6448, 6470.
Nouveau budget supplémentaire (int.), 6468.
Subsides—(Sur résolutions demandant un dixième des montants contenus dans les estimations), 6472.
Qualité des cartes postales (demande de doc.), 6600.
Collège Militaire Royal—Habillements (int.), 6723, 6931.
Mines-de-Bruce—Quai (sur B), 7987 et suiv.; 7992 et suiv.; 8005 et suiv.; 8014 et suiv.
Rivière La Pluie—Améliorations du chenal navigable (sub.), 8036 et suiv.
Quai sur le lac Winnipeg (sub.), 8101.
Colombie-Anglaise—Rivière Colombie—Améliorations en amont de Golden; améliorations des passes entre les lacs Lafièche d'en haut et d'en bas (sub.), 8104 et suiv.; rivière Fraser—Améliorations du chenal (sub.), 8108.
Ports et rivières en général (sub.), 8121, 8125 et suiv.
Rivière-à-la-Pipe—Quai sur le lac Saint-Jean (sub.), 8137 et suiv.
Maria—Quai (sub.), 8153.
Ligne télégraphique entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme (sub.), 8199.
Lignes télégraphiques, T.N.-O. (sub.), 8202 et suiv.
Lignes télégraphiques, Colombie-Anglaise (sub.), 8203 et suiv.
Service télégraphique et service des signaux en général—Perception du revenu (sub.), 8208 et suiv.
Rivières Lewes et Yukon—Améliorations (sub.), 8213 et suiv.
Annuaire statistique (sub.), 8247, 8251.
Agriculture et industrie laitière (sub.), 8297 et suiv.
Stations de démonstration (sub.), 8302.

FOSTER, HONORABLE M. GEORGE-EULAS—*Suite.*

Câble transpacifique (sur résol), 8405 et suiv.
Douanes—Cas de fraude (sur sub.), 8417 et suiv. ; 8423 et suiv.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers —Immigration (sub.), 8527 et suiv. ; dépenses imprévues, 8666 et suiv.
Harry W. Clark—Dragueur *Canada* (int.), 8647.
Appointements, etc.—Administration du Yukon (sub.), 8679, 8977 et suiv. ; 9010 et suiv.
Service des malles océaniques entre la Grande-Bretagne et le Canada (sub.), 8685.
Steamers entre Saint-Jean et Halifax, et les Antilles et l'Amérique du Sud (sub.), 8695.
Amendement à la loi relative aux pénitenciers (sur B.), 8780 et suiv.
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'intérieur (sur résol.), 8936 ; (sur B.), 9690 et suiv. ; 9703, 9704, 9705.
Droits d'exploitation des dépôts de houille, C.A. (int.), 8999.
Question du Transvaal (sur résol.), 9003.
Nomination d'un juge pour le comté de Queen, I.P.-E. (sur int.-Martin), 9008.
Paiement aux syndics de la colonie de Saint-Paul-des-Métis—Grains de semence et instruments aratoires aux colons pauvres (sub.), 9033 et suiv.
Mort de M. l'Orateur Edgar, 9062.
Habillements militaires (sub.), 9074 et suiv., 9112, 9127.
Armes, munitions, défense—Equipement (sub.), 9152 et suiv.
Embranchement de Charlottetown à Murray-Harbour (sub.), 9240 et suiv.
Canal du Sault-Sainte-Marie-Réclamations Ryan et Cie (sub.), 9256 et suiv., 10177.
Port-Colborne—Améliorations (sub.), 9267, 9303.
Chemin de fer de Strathroy et des Comtés de l'Ouest (sur résol.), 9457.
Chemin de fer de la Montagne d'Orford (sur résol.), 9465 et suiv.
Chemin de fer des Comtés-Unis (sur résol.), 9466 et suiv.
Honoraires des sténographes au comité des priviléges et élections (sur rapp. du comité des priviléges et élections), 9477, 9478.
Chemin de fer d'Antler-Station à la Montagne-de-l'Orignal (sur résol.), 9486, 9488 et suiv., 9493.
Compagnie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique (sur résol.), 9512 et suiv. ; 9523, 9528 et suiv. ; 9532 et suiv. ; 9545 et suiv.
Compagnie du chemin de fer d'Ontario et de la Rivière La-Pluie (sur résol.), 9558, 9560 et suiv.
Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud (sur résol.), 9573, 9581 et suiv.
Pont de Québec (sur résol.), 9595 et suiv.
Libération conditionnelle des détenus aux pénitenciers (sur B.), 9624, 9627, 9630-31, 9754.
Subvention à la ville d'Ottawa (sur B.), 9649 et suiv., 9655, 9659.
Commissaires du havre de Québec (sur B.), 9709 et suiv. ; 9882, 9884 et suiv. ; 9890, 9899.
Nomination de M. J.-B. Charleson—Crédits (int.), 9724.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B.), 9758.
Comité des Comptes publics (sur m.-Wallace), 9858.
Pénitencier de la Montagne de Pierre—Impression du rapport (int.), 9858.
Fêtes de Chicago—Invitation au premier ministre (sur observ.-Davin), 9864.
Amendement à la loi relative au territoire du Yukon (sur B.), 9871 et suiv.
Commissaires du havre de Montréal (sur B.), 9904.
Edifice public à Victoriaville (sub.), 9977.

FOSTER, HONORABLE M. GEORGE-EULAS—*Suite.*

Port de Montréal—Améliorations en aval du courant Sainte-Marie—Elévateur (sub.), 9988, 10005 et suiv.
Bassin de radoub de Lévis—Agrandissement (sub.), 10010.
Porter's-Lake—Dragage et brise-lames à l'entrée du chenal (sub.), 10018 et suiv.
Young's-Landing—Quai (sub.), 10021 et suiv.
Saw's-Pit—Quai (sub.), 10021 et suiv.
Jardan-Bay, Ont.—Réparations au brise-lames (sub.), 10022.
Newellton, Cape Island—Quai (sub.), 10022.
Shag-Harbour—Quai (sub.), 10022.
Belliveau—Réparations au brise-lames (sub.), 10024.
Trout-Cove—Brise-lames, nouveau caisson (sub)., 10025.
West-Berlin—Travaux de protection (sub.), 10025.
Crique-Parker—Prolongement du quai (sub.), 10025.
Cacouna—Prolongement du quai—Achèvement (sub.), 10041-42.
Saint-Gédéon (lac Saint-Jean)—Quai (sub.), 10044.
Sabrevois—Quai (sub.), 10046-47, 10055 et suiv., 10059, 10061.
Coteau-Landing—Dragage (sub.), 10083 et suiv.
District de la Rivière du Cygne—Remboursement de frais de voierie au gouvernement du Manitoba (sub.), 10095-96.
Ligne télégraphique de Chéticamp et Meat-Cove (sub.), 10097.
Région du Yukon—Sentiers, chemins et ponts (sub.), 10110, 10113 et suiv.
Ligne télégraphique à la Colombie Anglaise et dans la région du Yukon, depuis Bennett jusqu'à Dawson, et embranchement jusqu'à Atlin (sub.), 10118 et suiv.
De Quesnel à Atlin, par la rivière Stikine et le lac Te-lin, environ 900 milles de ligne télégraphique (sub.), 10124 et suiv.
Remboursement à MM. Hall et Myrick des droits de douane payés aux Etats-Unis sur le poisson et l'huile de poisson (sub.), 10139, 10194 et suiv., 10206 et suiv. ; 10214.
Comité des priviléges et élections—Rapport contradictoire du comité (int.), 10140.
Comité des comptes publics—Impression du rapport (int.), 10141.
Heney et Borthwick—Compensation pour travaux de drainage (sub.), 10177.
Rivière-La-Pluie—Ecluse et barrage (sub.), 10178 et suiv.
Rapides de Saint-André—Rivière-Rouge (sub.), 10180.
Communication par steamer entre la Malbaie et la Rivière-Ouelle (sub.), 10184-85.
Juge supplémentaire—Cour territoriale du Yukon (sub.), 10218.
Gratification à lady Edgar (sub.), 10222, 10224.
Paiement aux héritiers de feu l'honorable M. J. F. Wood (sub.), 10227.
Montant nécessaire pour le service postal (sub. dernière épreuve), 10228 et suiv.
Revenus de certains quais (int.), 10245.
Election de Gaspé—Déclaration-Ennis (observ.), 10247.
Revue de la situation financière, 10252 et suiv ; (m.), 10266.

FRASER, M. DUNCAN-C. *(Guysborough):*

Adresse en réponse au discours du trône, 956.
Compagnie de mines, de commerce et de transport du Yukon britannique, et pour changer son nom en celui de Compagnie du chemin de fer du Yukon britannique (B. n° 57), 2e lec., 1877.,

FRASER, M. DUNCAN-C.—*Suite.*

Explications de nature personnelle—Article de la *Gazette* de Montréal, 2052.
Punition de la séduction et de l'enlèvement (sur B.), 2951.
Réunion du comité des Comptes publics (sur int.-Sir Charles Tupper), 2992; (sur observ.-Sir Charles-Hibbert Tupper), 3274.
Rébellion de 1885—Commission (sur m.-Davis), 3129.
Câble transpacifique—Art. du *Citizen* (int.), 3296.
Soumissions—Habillements pour la milice (m.), 3898.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (sur B.), 3925.
Rapport du comité des comptes publics (m.), 4171; (W.-J. Christie), 4493.
Compagnie d'aciéries de la Nouvelle-Ecosse (à responsabilité limitée) (B. n° 139), 1re lec., 4279; 2e lec., 5382; 3e lec., 6610.
Comité des comptes publics (sur observ.-sir Charles-H. Tupper), 4364; (surobserv.-Hughes), 7201; (séances du comité), 8795.
Chemins de fer au Yukon (sur observ.-Tupper), 4766.
Service maritime et fluvial (sub.), 5186 et suiv.
Comté de Victoria, N.-E. (sur observ.-McDougall), 5420 et suiv.
Construction des bureaux de poste (sur sub.), 5833.
Amendement à la loi relative aux douanes (sur B.), 6462-63.
Mesures d'hygiène sur les travaux publics (sur B.), 7673.
Annuaire statistique (sub.), 8248-49.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8560 et suiv.
Paiement aux syndics de la colonie de Saint-Paul-des-Métis—Grains de semence et instruments aratoires aux colons pauvres (sub.), 9048.
Libération conditionnelle des détenus aux pénitenciers (sur B.), 9623.

FRASER, M. JOHN *(Lambton-est)*:

Omission dans le vote (Explication), 1877.
Compagnie d'assurance mutuelle contre l'incendie de London (B. n° 68), 1re lec., 1906.
Droits sur le pétrole (sur m.-Davis), 2002.
La Couronne *vs.* la "British American Bank Note Co." (int.), 6063.

FROST, M. FRANCIS-THÉODORE *(Leeds et Grenville)*:

Adresse en réponse au discours du trône, 1406, 1410.
Compagnie de chemin de fer et de houille de la Vallée du Daim (B. n° 119), 2e lec., 3519; en comité et 3e lec., 4212.

GANONG, M. GILBERT-W. *(Charlotte)*:

Adresse en reponse au discours du trône, 1115, 1133.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures—Vente du poisson (B. n° 143), 1re lec., 4494.
Destitution de W. A. Gallant (int.), 4824.
James Glass (sur sub.), 4499, 5045.
Douanier à Lepreau (int.), 5334.
Construction des burraux de poste (sur sub.), 5843.
Garde-pêche Boardman (int.), 4498.
B. Brown, de Campobello, N.-B. (int.), 4498.
Service postal (sub.), 7386.
Pêche du homard (sur observ.- McLennan), 7706.
Ports et rivières: Nouvelle-Ecosse (sub.), 7738.
Garde-pêche—District n° 1, N.-B. (int.), 7786.
Construction de nouveaux dragueurs (sub.), 8161.

GAUVREAU, M. CHARLES-AUGUSTE *(Témiscouata)*:

Adresse en réponse au discours du trône, 1359.
Intercolonial—Retards (int.), 1868.
Cyrille Roberge (int.), 1872.
Port de Fraserville (int.), 1984.
Intercolonial—Gare de Fraserville (int.), 1988, 2 25.
Employés de chemin de fer à la Rivière-du-Loup (int.), 1990.
Usines de l'Intercolonial à la Rivière-du-Loup (int.), 2559, 4496.
Intercolonial—Surintendant M. W. A. Dubé (int.), 2560.
Intercolonial—Résidence du surintendant (int.), 3582.
Directeur de la poste à Sainte-Eulalie, Nicolet (int.), 4292.
Intercolonial—Section de Lévis-Sainte-Flavie (int.), 4496.
Intercolonial—Indicateur (int.), 4497.
Intercolonial—Machines (int.), 4497.

GIBSON, M. WILLIAM *(Lincoln et Niagara)*:

Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique (B. n° 61), 1re lec., 1770; 2e lec., 1972; en comité et 3e lec., 4212.
Compagnie d'assurance du Canada sur la vie (B. n° 62), 1re lec., 1770; 2e lec., 1972; 3e lec., 3714.
Compagnie du canal de force motrice et de fourniture de Welland (à responsabilité limitée)—(B. n° 67), 2e lec., 2308; en comité et 3e lec., 303.
Bail passé entre la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer et Sa Majesté—Prolongement dans la ville de Montréal (sur rés.), 4158 et suiv.
Service maritime et fluvial (sub.), 5151 et suiv.
Compagnie du chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto (sur B.), 5271, 5277.
Fourniture de papeterie aux députés (rapp. du comité des impressions), 5403 et suiv.; 5763.
Pénitencier de la Colombie-Anglaise (sub.), 5507-08.
Législation—Sénat—Papeterie (sub.), 5755.
Redistribution des comtés (sur B.), 6779-80; 6805.
Agrandissement et nouveaux travaux à Saint Jean—Chemin de fer (sub.), 7195, 7197.
Canal de la Trent—Construction (sub.), 7309 et suiv.; 7316.
Ports et rivières—Nouvelle-Ecosse (sub.), 7766 et suiv.
Port de Collingwood—Améliorations (sub.), 8026 et suiv.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8630.
Port-Colborne—Améliorations (sub.), 9273 et suiv.; 9286 et suiv.; 9309, 9320.

GILLIES, M. JOSEPH-A. *(Richmond, N.-E.)*:

Compagnie du chemin de fer de l'Alaska et du Nord-Ouest (B. n° 44), 2e lec., 1410.
Dépenses du ministre des Finances (int.), 1895.
Brise-lames de l'Ardoise (int.), 1901.
Brise-lames de Petit-de-Grat (int.), 1902.
Frank Harper, directeur de la poste à Dawson (int.), 1977.
Creusement de l'entrée du havre de Fourchie (int.), 2930.
Brise-lames de Chapel-Cove, L'Ardoise (int.), 2930.
Punition de la séduction et de l'enlèvement (sur B.), 2942.

GILLIES, M. JOSEPH-A.—*Suite.*

Droits de la France sur les côtes de Terreneuve (int.), 3100.
Dépenses sur le canal Saint-Pierre (int.), 3283.
Phares et service côtier—Salaires et allocations—Gardiens de phares (sub.), 3559.
Gardien du phare de la Pointe-Jérôme (int.), 3697.
Brise-lames à Petite-Rivière (int.), 3971.
Stephen McNeil, de Beaver-Cove (int.), 3971.
Appointements et déboursés des inspecteurs et gardes-pêche (sub.), 4076 et suiv.
Destitution de M. Lenoir (int.), 4566.
Bail passé entre la compagnie du Grand-Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal (sur B.), 4696.
M. McNeill, de Richmond, N.-E. (int.), 4750.
Chemins de fer au Yukon (sur observ.-Tupper), 4769, 4770, 4774.
Droits sur le tabac (m. remise), 4830.
Comté de Victoria, N.-E. (sur observ.-McDougall), 5423 et suiv.
Divers et dépenses imprévues—Milice (sub.), 5484.
Cour de l'Echiquier du Canada (sub.), 5499.
Comté de Richmond, N.-E.—Dragage (int.), 5511.
Brise-lames d'Arichat-ouest (int.), 5511.
Quai de l'Anse-de-Babin, Arichat (int.), 5511.
Quai de Descousse (int.), 5512.
Sauvages Micmacs—Frais des médecins (sub.), 5746.
Salaires payés aux directeurs de la poste (sur sub.), 5837-38.
Quais et jetées dans les différentes provinces (int.), 5875.
Service civil—Saisie des salaires (sur B.), 5932-33.

GILMOUR, M. JAMES *(Middlesex-est.)* :

Nord-Ouest—Colons des provinces de l'Est (int.), 2560.
Embarillage frauduleux des pommes (sur observ.-McMillan), 3782.
Redistribution des comtés (sur B.), 6999.
Vente du fil d'engerbage (sur explications-Taylor), 7225.
Stations de démonstration (sub.), 8338.

GRAHAM, M. DUNCAN *(Ontario-nord)* :

Section du lac Balsam—Canal de la vallée de la Trent (int.), 5333.
Paiement à F. D. Moore—Canal de la vallée de la Trent (int.), 5333.

GUILLET, M. GEORGE *(Northumberland-ouest, O.)*:

Compagnie du chemin de fer de Cobourg, Northumberland et du Pacifique (B. n° 98), 1re lec., 2337 ; 2e lec., 2678 ; 3e lec., 3102.
Imprimerie—Travail le dimanche (int.), 3904.
Sauvages, Nouvelle-Ecosse (sub.), 7509.
Mines-de-Bruce—Quai (sub.), 8012.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8604.

HAGGART, HONORABLE M. JOHN-GRAHAM *(Lanark-sud)* :

Drainage sur les propriétés des chemins de fer (sur B.), 1936, 1937.
Documents concernant le plébiscite (sur observ.-Foster), 2056, 2057.

HAGGART HONORABLE M. JOHN-GRAHAM—*Suite.*

Bureau du Conseil privé de la reine pour le Canada (sub.), 2075.
Ministère de la Milice et de la Défense (sub.), 2090, 2091.
Soumissions pour le pont de Québec (int.), 2131.
Chemin de fer du comté de Drummond—Documents (int.), 2268.
Ministère des Chemins de fer et Canaux (sub.), 2269, 2273, 2274.
Listes électorales—Dépenses éventuelles (sub.), 2300.
Compagnie d'estacades de Ristigouche (sur B.), 2677.
Chemin de fer du comté de Drummond (sur m.-Blair pour comité sur résolutions), 2848 ; (en comité), 3375 et suiv. ; 3410 et suiv. ; (sur B.), 3796 et suiv. ; 4189.
La Banque du Peuple (sur B.), 3326, 3336, 3340 ; amend. du Sénat, 7599.
Amendement à la loi concernant le revenu de l'intérieur (sur B.), 3907 et suiv.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la ville de Montréal (sur rés.), 4135 ; (sur B.), 4389 et suiv. ; 4700, 4707, 4710, 4728 ; amendements du Sénat, 9734 et suiv.
Service maritime et fluvial (sub.), 5154.
Achat du quai à Mount-Stewart (sub.), 5789-90, 5793-94.
Chenal du Nord — Approfondissement (sub.), 5797 et suiv.
Canal Cornwall—Réparations (sub.), 5801.
Canal Welland—Remise des arrérages dus par le village de Merritton (sub.), 5808.
Service civil—Saisie des salaires (sur B.), 5947-48.
Chemin de fer de ceinture de l'île de Montréal (sur B.), 6340.
Amendement à la loi relative aux terres fédérales (sur B.), 6442.
Administration du Yukon (sur m.-Sir Charles-H. Tupper), 6586.
" Penberthy Injector Company " (sur B.), 6878.
Redistribution des comtés (sur B.), 6904, 6908, 6912, 6944, 6946, 6960.
Chemin de fer du Grand-Nord (sur B.), 6970-71.
Ministère des postes (sub.), 7366.
Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard—Pour abréger la longueur de la ligne principale en faisant disparaître certaines courbes—Matériel roulant (sub.), 7415, 7418, 7423, 7426, 7427, 7430, 7434 et suiv. ; 7443, 7444.
Canal des Galops—Approfondissement (sub.), 7459 et suiv.
Chemin de fer Intercolonial (sub.), 7474, 7476.
Canaux : Réparations, etc., frais d'exploitation (sub.), 7479.
Ports et rivières, Québec : Chenal du Saint-Laurent (sub.), 7583, 7591, 7595, 7603 et suiv. ; 7615 et suiv. ; 7622 et suiv. ; 7626 et suiv.
Marysville, N.-B.—Edifice public (sub.), 7639.
Primes sur le fer et l'acier (sur B.), 7659, 7662.
Mesures d'hygiène sur les travaux publics (sur B.), 7693.
Chemin de fer Intercolonial (sub.), nouvelles voies de garage, 9163, 9165 et suiv. ; 9169. Travaux d'améliorations aux gares, 9169. Améliorations à Lévis, 9169. Elévateur à grain à Saint-Jean, 9170 ; améliorations à Saint-Jean, 9171 ; embranchement d'Indiantown, 9172 ;
Reconstruction d'une partie du mur du sud du canal, à l'avenue Atwater (sub.), 9181 et suiv.
Embranchement de Charlottetown à Murray-Harbour (sub.), 9238 et suiv. ; (sur B.), 9778, 9782 et suiv.

HAGGART, Honorable M. John-Graham—*Suite.*

Canal du Sault Sainte-Marie — Réclamations Ryan et Cie (sub.), 9246 et suiv.; 9253 et suiv.; 9261.
Port-Colborne—Améliorations (sub.), 9290 et suiv.; 9293.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9423 et suiv.; (sur B), 9792 et suiv.
Chemin de fer d'Antler-Station à la Montagne de l'Original (sur résol.), 9489 et suiv.
Cie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique (sur résol.), 9538 et suiv.; 9543.
Libération conditionnelle de détenus aux pénitenciers (sur B.), 9630.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B), 9760, 9762, et suiv.
Commissaires du havre de Québec—Elévateur (sur B.), 9889 et suiv.
Commissaires du havre de Montréal (sur B.), 9902.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (sur B.) 9912.
Port de Montréal—Améliorations en aval du courant Sainte-Marie. Elévateur (sub.), 10002 et suiv.
Coteau-Landing—Dragage (sub.), 10077, 10083.
Ligne télégraphique à la Colombie-Anglaise et dans la région du Yukon, depuis Bennett jusqu'à Dawson, et embranchement jusqu'à Atlin (sub.), 10118.
Heney et Borthwick—Compensation pour travaux de drainage (sub.), 10177.
Communication par steamer entre la Malbaie et la Rivière-Ouelle (sub.), 10184.
Remboursement à MM. Hall et Myrick, de l'Ile du Prince-Edouard, des droits de douane payés aux Etats-Unis sur poisson et huile de poisson (sub.), 10200.

HALEY, M. Allen *(Hants)*:

Compagnie minière et métallurgique du Canada (à responsabilité limitée)—(B. n° 113); 2e lec., 3032; en comité et 3e lec , 5809.

HENDERSON, M. David *(Halton)*:

Adresse en réponse au discours du trône, 1095.
Absence des ministres d'Ottawa (int.), 1834.
Vol de let res recommandées (int.), 1844,
Fil d'engerbage (int.), 1853; (sur m.-Taylor), 9943 et suiv.
Améliorations dans le port de Goderich (int.), 1897.
Chemin de fer de Lindsay, Haliburton et Mattawa (prolongation de délai)—(m.), 1965.
Compagnie du chemin de fer électrique d'Ottawa (sur B.), 2170.
Hôtel des Monnaies (sur m.-McInnes), 3147.
Redistribution des comtés (sur B.), 3493, 6780, 6971, 6993.
Divorce David Stock (sur B.), 3519.
Académie Nisbet (sur B.), 3870.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (sur B.), 3921, 3928, 3929, 9905 et suiv., 9909 et suiv.
Compagnie du chemin de fer Grand-Central du Nord-Ouest (sur B.), 4221.
Refonte des statuts du Canada (int.), 4290.
Bail passé entre la Compagnie du Grand-Tronc et Sa Majesté—Prolongement dans la cité de Montréa (sur B.), 4456 et suiv; 4642 et suiv.
Compagnie du chemin de fer Edmonton en Saskatchewan (sur B.), 4869, 4877, (amendement), 4878.
Primes sur le fer et l'acier (sur résolution), 5005.

HENDERSON, M. David—*Suite.*

Chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine To- et ronto (sur B.), 5062.
Equipement militaire (sub.), 5451-52.
Habillements des militaires (sub.), 5475.
District provisoire du Yukon—Rivières Yukon et Lewes—Améliorations, etc., et lignes télégraphiques (sub.), 5641.
Mémoire de frais de MM. O'Connor et Hogg (sub.), 5826.
Amendement à la loi relative aux postes (sur B.), 6120, 6124, 6125.
Amendement à la loi relative aux terres fédérales (sur B.), 6445, 6446, 6447.
Amendement à la loi relative aux douanes (sur B.), 6465 66.
Compagnie permanente de prêts de la Confédération (sur B.), 6877.
Exercices annuels de la milice (sub.), 7065, 7070, 7077.
Appointements des employés civils de la milice (sub.), 7083.
Vente du fil d'engerbage (sur explications Taylor), 7214 et suiv.
Canal de la Trent—Construction (sub.), 7323.
Ministère des postes (sub.), 7367.
Abraham Aronsberg (sur B.), 7596.
Ports et rivières—Québec—Chenal du Saint-Laurent (sub.), 7633.
Edifices publics—Ontario (sub.), 7644, 7648.
Commerce privilégié (sur m.-Sir Charles Tupper), 7932 et suiv.
Chenal de Burlington—Réparations aux jetées (sub.), 8022.
Goderich—Creusement du port (sub.), 8032.
Oakville—Réparations à la jetée et dragage (sub.), 8035.
Rivière Sydenham—Creusement (sub.), 8039.
Annuaire statistique (sub.), 8246 47.
Fermes expérimentales (sub.), 8276 et suiv.
Stations de démonstration (sub.), 8307.
Douanes—Marchandises importées d'Angleterre (sur sub.), 8450 et suiv.
Appointements des agents et employés au Canada en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8572, 8623.
Steamers entre Saint-Jean et Digby (sub.), 8692-93.
Trafic des spiritueux (sur m.-Flint), 8920.
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'intérieur (sur résol.), 8949.
Exportation de grains en Allemagne (int.), 8998.
Chemin de fer d'Ontario et de la Rivière La Pluie (sur résol.), 9567.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B.), 9765, 9769.
Shéguindah—Dé arcadère (sub.), 10094.
Exposition de Paris (sub.), 10173.

HEYD, M. Charles-Bernhard *(Brant-sud)*:

Exposé budgétaire, discours sur, 2709.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (sur B.), 3923.
Commission aux vendeurs de timbres — Tabac canadien en torquettes (sub.), 4812.
Réserve des sauvages de Brantford (sur sub.), 5705.
Redistribution des comtés (sur B.), 6558 et suiv.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8627 et suiv.

HODGINS, M. William-T *(Carleton, O.)*:

Achat de portes en fer pour les édifices publics (int.), 4293.

HODGINS, M. WILLIAM-T.—*Suite.*

Boîtes d'acier pour le département des Affaires des Sauvages (int.), 4498, 5013.
Service postal—Ottawa et Cyrville (int.), 8999.

HOLMES, M. ROBERT *(Huron-ouest)*:

Coalitions commerciales (sur B.), 1961.
Amendement à la loi relative au service civil (sur B.), 3351.
Edifices publics, Ottawa—Y compris la ventilation et l'éclairage—Réparations, etc. (sub.), 5207.
Goderich—Reconstruction du brise-lames et réparations aux jetées—Creusement du port (sub.), 8031 et suiv.
Trafic des spiritueux (sur m.-Flint.), 8917 et suiv.

HUGHES, M. SAMUEL *(Victoria-nord, O.)*:

Adresse en réponse au discours du trône, 647.
Chemin de fer de jonction de Pontiac au Pacifique (B. n° 34), 1re lec., 992.
Chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves (B. n° 35), 1re lec., 992.
Juge doyen du comté d'Ontario (int.), 1863.
Médailles à la milice canadienne (int.), 1863, 2133.
Agent des sauvages à Rama (int.), 1992, 2133.
Paiements à R. J. McLaughlin (int.), 1992, 4500.
Chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau—Mort d'un nommé Thornbury (int.), 1992
Canal de la Trent—Paiement des ouvriers (int.), 1993.
Canal de la Trent—Réclamation de William Jordan (int.), 1993.
Glissoirs de Fénélon-Falls (int.), 1994.
Bureau de l'auditeur général (sub.), 2107.
Ministère des Douanes (sub.), 2112.
Commission géologique (sub.), 2125.
Route d'Edmonton au Yukon—MM. Dibblee et Dupont (int.), 2133.
Paiements à M. Noble (int.), 2204,
Enveloppes timbrées (int.), 2206.
Enveloppes vertes timbrées (int.), 2208.
Creusement de la rivière Pigeon (int.), 2210, 2352.
Nettoyage de la rivière Scugog (int.), 2210.
Chemin de fer de la Baie de James (B. n° 73) 2e lec., 2308; en comité et 3e lec., 3469.
Paiements à R. J. McLaughlin, et à McLaughlin et McDairmaid, de Lindsay (int.), 2340; lettre de M. R. J. McLaughlin (sur observ.-Mulock), 5017.
Pont tournant de Rosedale (int.), 2352.
Service impérial—Brigade canadienne (m. et discours) 2354, 2373, motion retirée, 2379.
Concours de tir à la cible (m.), 2379, 2383; (m. retirée), 2383.
Pont sur la rivière Pigeon (int.), 2505.
Corps permanents canadiens—Pensions (motion remise), 2511.
Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Haliburton et Mattawa (B. n° 95), 2e lec., 2551; en comité et 3e lec., 3517.
Système des pensions militaires (m. et discours), 2732, 2750; motion retirée, 2750.
Claims au Yukon (int.), 3107.
Crique McLaren—Chemin (int.), 3285.
Grève des cantonniers du Grand-Tronc (sur observ.-Maclean), 4555, 4561.
Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Sud-Ouest (B. N° 157) 2e lec., 5559; en comité et 3e lec., 6412.
Redistribution des comtés (sur B.), 6954.
Milice—Solde et allocation (sub.), 7031.
Exercices annuels de la milice (sub.), 7067, 7069, 7074, 7078, 7079.

HUGHES, M. SAMUEL—*Suite.*

Matériel militaire et autres (sub.), 7102.
Milice—Habillements et nécessaires (sub.), 7104, 7105.
Milice—Approvisionnements (sub.), 7134.
Milice—Frais de transport (sub.), 7135.
Collège militaire Royal (sub.), 7151.
Milice—Dépenses imprévues et diverses (sub.), 7153, 7156.
Comité des Comptes publics (observ.), 7201.
Renvoi de James Devlin (int.), 7225.
Canal de la Trent—Construction (sub.), 7307, 7308, 7310, 7313, 7326.
Canal de la Trent—Pont de Rosedale (sub.), 7327, 7328.
Vente de boissons dans les cantines militaires (sur observ. du ministre de la Milice), 7335.
Troupes canadiennes en cas de guerre au Transvaal (observ.), 7337-38.
Mini tère des postes (sub.), 7340.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Pour abréger la longueur de la ligne principale en faisant disparaître certaines courbes—Matériel roulant (sub.), 7451.
Annuaire statistique (sub.), 8250, 8255.
Statistiques générales (sub.), 8256.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8619, 8623, 8643.
Paiement aux syndics de la colonie de Saint-Paul-des-Métis—Grains de semence et instruments aratoires aux colons pauvres (sub.), 9034, 9036, 9044 et suiv.; 9048, 9050.
Armes, munitions, défense—Equipement (sub.), 9155 et suiv.; 9161.
Chemin de fer d'Ontario et de la Rivière LaPluie (sur résol.), 9563.
Pont de Québec (sur résol.), 9600.
Conduite des soldats au Yukon (observ.), 9986.
Chenal du fleuve Saint-Laurent (sub.), 10009.
Porter's-Lake—Dragage et brise-lames à l'entrée du chenal (sub.), 10018.

HURLEY, M. JEREMIAH-M. *(Hastings-est)*:

Compagnie du pont Belleville-Prince-Edouard (B. n° 162), 1re lec., 5958; 2e lec., 6343; en comité et 3e lec., 7498.

INGRAM, M. ANDREW-B. *(Elgin-est)*:

Compagnie de prêts l'Atlas (B. n° 30), 1re lec., 912; 2e lec., 1133; en comité et 3e lec., 5809.
Compagnie du chemin de fer Méridional du Canada (B. n° 43), 1re lec., 1186; 2e lec., 1410.
Cartoucherie de Québec (int.), 2205; (sur sub.), 9128.
Listes électorales (sub.), 2320.
Loi relative au travail des aubains (sur observ.-Robertson), 4009.
Appointements et déboursés des inspecteurs et gardes-pêche (sub.), 4051.
Enquête sur la conduite des juges—Juge Spinks (sur m.-Sir Charles-H. Tupper), 4258.
Ostréiculture (sub.), 4262.
Amendement à la loi concernant les élections fédérales (B. n° 142,, 1re lec., 4361.
Grève des cantonniers du Grand Tronc (sur obs.-Maclean), 4558.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B.), 4631 et suiv.; 7641.
Règlements relatifs aux pêcheries de l'Ontario (sur sub.), 5643.
Amendement à la loi électorale (int.), 7225, 7331.
Ministères des postes (sub.), 7341, 7343, 7358; service postal, 7380 et suiv.; 7385-86.

INGRAM, M. ANDREW-B.—*Suite.*

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Pour abréger la longueur de la ligne principale en faisant disparaître certaines courbes—Matériel roulant (sub.), 7446 et suiv.; 7449 et suiv.; 7457.
Chemin de fer Intercolonial (sub.), 7475, 7477.
Salle d'exercices à Saint-Thomas (sur sub.), 9133.
Chemin de fer de Strathroy et des Comtés de l'Ouest (sur rés.), 9456.
Cie du chemin de fer Lac Erié et Rivière Détroit (sur résol.), 9510.
Prolongement du chemin de fer de Tilsonburg, Lac Erié et Pacifique, de Tilsonburg à Ingersol (sur résol.), 9595.
Pont de Québec (sur résol.), 9591.
Subvention à la ville d'Ottawa (sur B.), 9648.
Service postal entre Saint-Thomas et Aylmer-ouest (int.), 9723.

IVES, HONORABLE WILLIAM-BULLOCK (*Sherbrooke*):

Permis de chemin de fer (sur B.), 2218.
Ministère du Commerce (sub.), 2282.
Chambre des Communes—Dépenses des comités (sub.), 2297.
Améliorations des ports de Port-Colborne et de Port-Dalhousie (sur m.-McCleary), 3321.
Comité de l'agriculture et de la colonisation (sur rapport-Bain), 3468.
Loi relative au travail des aubains (sur observ.-Robertson), 3998.
Amendement à la loi concernant les falsifications (sur B.), 4018.
Grève des cantonniers du Grand Tronc (sur obs.-Maclean), 4522.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B.), 4630, 4715.
Chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto (sur B.), 5061.
Bois coupé sur les réserves des sauvages (sur sub.), 5698.

JOHNSTON, M. THOMAS-GEORGE (*Lambton-ouest*):

Droits sur le pétrole (sur m.-Davis), 2022, 2030.

JOLY DE LOTBINIÈRE, HONORABLE SIR HENRI, C.C. M.G. (*Portneuf*):

Inspection du blé—Députations, 1561.
Perception de l'impôt du tabac (rép. à int.-McDougall), 1834.
Inspection de la potasse (rép. à int.-Penny), 1873.
Réclamation de J. P. O. Allaire (rép. à int.-La-Rivière), 1909.
Département du Revenu de l'intérieur (sub.), 2119, 2120, 2121, 2288, 2289.
Droits sur le pétrole (sur m.-Moore), 2147.
Amendement à la loi du service civil (sur B.), 2251.
Renvoi de W.J. Christie, du département du Revenu de l'intérieur à Winnipeg (sur m.-Roche), 2428.
Tabac étranger en feuille (rép. à int.-Cowan), 2510.
Indication du poids des colis (rép. à int.-Ellis), 2730.
Tabac canadien et tabac étranger (rép. à int.-Dugas), 3105.
Exportation de grain (rép. à int.-Bell, Addington), 3105.
Amendement à la loi concernant les falsifications (B. n° 123), 1re lec., 3364; 2e lec., 4017; en comité, 4017; 3e lec., 4023.
Amendement à la loi concernant le Revenu de l'intérieur (B. n° 124), 1re lec., 3364; 2e lec. et en comité, 3784 et suiv.; 3906 et suiv.; 3e lec., 3909.

JOLY DE LOTBINIÈRE, HONORABLE SIR HENRI—*Suite.*

Amendement à la loi relative aux poids et mesures (B. n° 128), 1re lec., 3575; 2e lec., 3911; en comité, 3911 et suiv.; 9904 et suiv.; 3e lec., 9915.
Explications Costigan, 3696.
Inspection du pétrole et du naphte (B. n° 131, explications et 1re lec.), 3774; 2e lec. et en comité, 3909 et suiv.; 3e lec., 4017.
Inspection du blé (B. n° 132)—Explication et 1re lec., 3776; (bill retiré), 5118.
Embarillage frauduleux des pommes (sur observ.-McMillan), 3783.
Spiritueux au Yukon (sur observ.-Prior), 3815.
Étalons de grains (sur m.-Davin), 3864.
Inspection générale (sur B.-Penny), 3896.
Correspondance Barrett-Costigan et le ministère du Revenu de l'intérieur—Perception du revenu, (production de documents), 3899.
Raffineries de pétrole au Canada (résolution), 3910, 4016, renvoyés au comité général sur le bill concernant l'inspection du pétrole et du naphte), 4016.
Affaire Curless (rép. à int.-Taylor), 4081.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures—Vente du poisson (sur B. Ganong), 4494.
Accise—Salaires des fonctionnaires, etc., (sub.), 4788 et suiv.; 4807.
Service de protection (sub.), 4808 et suiv.
Allocation payée aux percepteurs des douanes sur droits perçus par eux en 1898-99, (sub.), 4810, 5599.
Commission aux vendeurs de timbres—Tabac canadien en torquettes (sub.), 4810 et suiv.
L. A. Fréchette—Traduction spéciale (sub.), 4821.
Salaires des fonctionnaires, etc., des poids et mesures (sub.), 4821.
Bateau de passage entre Buffalo, N.-Y., et Crystal-Beach, Canada (rép. à int.-McCleary), 5012.
Département du Revenu de l'intérieur—Montant supplémentaire pour impressions et papeterie, etc. (sub.), 5030.
Amendement à la loi relative à l'inspection générale (B. n° 156), 1re lec., 5119; 2e lec. et en comité, 9660 et suiv., 3e lec., 9685.
District du lac Atlin—Brasseries (rép. à int.-McInnes), 5510.
Inspection des poids et mesures et de la lumière électrique (sub. supp.), 5599.
Détermination du poids du grain—instruments (sur sub.), 5599, 5606.
Inspection des denrées (sub.), 5606 et suiv.
Stations de démonstration (sub.), 8316 et suiv.; 8327 et suiv.
Amendement à la loi relative aux pénitenciers (sur B.), 8785.
Loyer du lot 1, bloc 13, New-Westminster, C.-A. (rép. à int.-Prior), 8999.
Commissaires du havre de Québec—Elévateur (sur B.), 9884.
Violation de la loi concernant le Revenu de l'intérieur (rép. à int.-Bergeron), 10252.
Revue de la situation financière (sur observ.-Foster), 10262.

KAULBACH, M. CHARLES-EDWIN (*Lunenburg*):

Règlements relatifs à la pêche (int.), 2063.
Service maritime et fluvial (sub.), 3024.
Chemin de fer du Comté de Drummond—Achat (sur B.), 4176.
Construction des bureaux de poste (sub.), 5827, 5834.
Pêche du homard (sur observ.-McLennan), 7707 et suiv.
Ports et rivières—Nouvelle-Ecosse (sub.), 7748, 7771.

KAULBACH, M. CHARLES-EDWIN—*Suite.*

Commerce avec les Antilles anglaises, Cuba et Porto-Rico (int.), 8096; (observ.), 8191, 8196.
Construction de nouveaux dragueurs (sub.), 8162, 8163.
Subventions aux chemins de fer (int.), 8933; (sur résol.), 9505.
Taux d'assurance maritime (rép. à int.-McDougall), 8933.
Chemin de fer de Liverpool, *vid* Caledonia (sur résol.), 9468.
Chemin de fer d'Indian-Gardens à Shelburne (sur résol.), 9470.
Pêcheurs de Terreneuve et pêcheurs du Canada—Boitte (int.), 9481.

KENDRY, M. JAMES *(Peterborough-ouest):*

Barrage à Nassau (int.), 1872.
Grève des cantonniers du Grand-Tronc (sur observ.-Maclean), 4557.

KLOCK, M. JAMES-B. *(Nipissing):*

Canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne (sur observ.-Poupore), 4900.

KLOEPFER, M. CHRISTIAN *(Wellington-sud):*

Coût de la Commission internationale (int.), 1830.
Règlements concernant la distribution des médailles (int.), 7329.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers —Immigration (sub.), 8571.

LANDERKIN, M. GEORGE *(Grey-sud):*

Compagnie du Canal de force motrice et de fourniture de Welland (à responsabilité limitée), 1re lec., 1966.
Bills d'intérêt privé—Prolongation de délai (m.), 2201, 5402.
Compagnie du chemin de fer et des mines de la Saskatchewan (B. n° 92), 1re lec., 2265; 2e lec., 2551; en comité et 3e lec., 4023.
Redistribution des comtés (sur B.), 3488, 6638.
Bill (n° 144—du Sénat) pour faire droit à Abraham Aronsberg, 1re lec., 4747; 2e lec., 5382; en comité, 7498, 7596; 3e lec., 7827.
Chemin de fer de Niagara, Sainte-Catherine et Toronto (sur B. amend.), 5061.
Compagnie de prêt et de placement l'Impériale du Canada (B. n° 150), 1re lec., 5115.
Comté de Victoria (sur observ.-McDougall), 5429.
Administration du Yukon (sur m.-sir Charles-H. Tupper), 6583.
Bill (n° 181—du Sénat) pour faire droit à Isaac Stephen Van Wart, 1re lec., 8924; 2e lec., 9057; 3e lec., 9551.

LANG, M. JOHN *(Peterborough-est):*

Transport du courrier de la gare du chemin de fer au bureau de poste de Lang (int.), 3850.
Transport du courrier de Havelock au bureau de poste de Oak-Lake (int.), 3850.
Ports et rivières, Nouvelle-Ecosse (sub.), 7723.

LARIVIÈRE, M. ALPHONSE-A.-C. *(Provencher):*

Comité des *Débats* (sur 2e rapp.), 1763.
Terrains concédés à l'Université du Manitoba —Demande de documents, 1770.
Indemnité aux propriétaires de Saint-Norbert, Man. (int.), 1909.
Réclamation de J.-P.-O. Allaire (int.), 1909.

LARIVIERE, M. ALPHONSE A.-C.—*Suite.*

Saisie des appointements des employés publics (sur B.), 1951.
Listes électorales (sub.), 2311, 2312.
Réunion des comités de la Chambre (observations), 2339.
Documents demandés, 3101.
La banque du Peuple (sur B.), 3329, 3334; amendements du Sénat, 7599.
Chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto (sur B.), 5375 et suiv.
Fourniture de papeterie aux députés (sur rapp.-Gibson), 5404, 5407.
Distribution des *Débats* (sur sub.), 5760.
Amendement à la loi relative aux terres fédérales (sur B.), 6412, 6417, 6421, 6444.
Abraham Aronsberg (sur B.), 7597.
Paiement aux syndics de la colonie de Saint-Paul-des-Métis—Grains de semence et instruments aratoires (sub.), 9038.

LAURIER, TRÈS HONORABLE SIR WILFRID, G.C.M.G. *(Québec-est):*

Bill (n° 1) prestation des serments d'office, 4.
Prise en considération du discours du trône (m.), 6.
Comités permanents (m.), 6, 163; (listes), 541; (rapport du comité spécial), 546.
Comité des *Débats* (m.), 6; (sur 2e rapp.), 1761.
Députés décédés (m.), 6.
Adresse en réponse au discours du trône, 86; (m.), 1828.
Message de Son Excellence—Commission d'Economie interne, 162.
Rapport du secrétaire d'Etat, 431.
Bibliothèque du parlement—Comité (m.), 546.
Impressions—Comité (m.), 546.
Vacances de Pâques (m.), 547.
Rapport de l'auditeur général (rép. à int.-Tupper), 547, 716; (rép. à int.-Wallace), 822.
Affaires de la Chambre (rép. à int.-Tupper), 821.
Représentation de Winnipeg (rép. à int.-Tupper, 823; (rép. à int.-Roche), 1846, 8490.
Salle de lecture (rép. à int.-Sproule), 993.
Clôture du débat sur l'adresse, 993, 1035.
Annexes à l'Acte concernant le cens électoral (rép. à int.-Powell), 1095.
Frontière de l'Alaska (rép. à int.-Tupper), 1095, 1187.
Le câble transpacifique (rép. à int.-Tupper) 1375.
L'île de l'Homme-Mort (rép. à int.-Prior), 1375.
Sociétés de bienfaisance (rép. à int.-Montague), 1376.
Importation du bois canadien aux Etats-Unis (rép. à int.-Tupper), 1657.
Spiritueux dans le Yukon (rép. à int.-Sproule), 1657.
Taxe impériale sur les obligations coloniales (rép. à int.-Tupper), 1659, 1828.
Terrains concédés à l'université du Manitoba (rép. à int.-LaRivière), 1770.
Coût du plébiscite (rép.), 1830.
Coût de la Commission internationale (rép.), 1831.
Membres du gouvernement (rép. à int.-McDougall), 1833.
Absence des ministres d'Ottawa (rép. à int.-Henderson), 1835.
Listes des électeurs (rep. à int.-sir Charles-Hibbert Tupper), 1835, 1836.
Les provinces et le Sénat—Article du *Soleil* (rép. à int.-Casgrain), 1837.
Ecoles du Manitoba (rép. à int.-Casgrain), 1838.
Fil d'engerbage fabriqué au pénitencier de Kingston (rép. à int.-Taylor), 1841; (sur m.-Taylor), 9949 et suiv.

LAURIER, TRÈS HONORABLE SIR WILFRID—*Suite.*

Directeur de la poste à Montréal (rép. à int.-Taylor), 1842.
Vol de lettres recommandées (rép. à int.-Henderson), 1845.
Typographie dans les pénitenciers (rép. à int.-Monk), 1848.
Frais de voyage de l'hon. M. G. E. Foster (rép. à int.-McMullen), 1849.
Dépenses de Sir Charles Tupper (rép. à int.-McMillan), 1851.
Législation antichinoise (rép. à int.-Prior), 1853.
Fil d'engerbage (rép. à int.-Henderson), 1853.
Service postal—Ile du Prince-Edouard (rép. à int.-Martin), 1853.
Le député de Burrard (rép. à int.-Prior), 1854.
Anticosti—Correspondance avec le gouvernement britannique (rép. à int.-Taylor), 1856.
Le juge Dugas et la milice à Dawson (rép. à int.-Davin), 1858.
Constables spéciaux—Police à cheval du Nord-Ouest (rép. à int.-Davin), 1858.
Les tribunaux de Québec (rép. à int.-Casgrain), 1861.
Directeur de la poste à Saint-Joseph-d'Alma (rép. à int.-Casgrain), 1862.
Juge doyen du comté d'Ontario (rép. à int.-Hughes), 1863.
Plébiscite—Leeds-sud (rép. à int.-Taylor), 1864.
Salaire des fonctionnaires (rép. à int.-Chauvin), 1867.
Fret océanique et fluvial (rép.), 1876.
Constructions sur les eaux navigables (sur B.), 1881.
Amendement à la loi des liquidations (sur B.), 1887.
Vente des billets de chemin de fer (sur B.), 1891.
Revision des statuts (rép. à int.-Britton), 1896.
Commission des chemins de fer (rép. à int.-McMillan), 1905.
Indemnité aux propriétaires de Saint-Norbert, Man. (rép. à int.-LaRivière), 1909.
Documents concernant le plébiscite (rép. à M. Foster), 1910; (sur observ.-Foster), 2055, 2062.
Emigration aux Etats-Unis (rép. à M. Clarke), 1911.
Commerce des céréales au Manitoba et dans les Territoires du N.-O. (sur B.), 1932.
Drainage sur les propriétés des chemins de fer (sur B.), 1935, 2959, 2977, 2987.
Saisie des appointements des employés publics (sur B.), 1941.
Chemin de fer de Lindsay, Haliburton et Mattawa (sur m.), 1965.
Directeur de la poste à Bastican (rép. à int.-Marcotte), 1983.
Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau—Enquête (rép. à int.-Clarke), 1984.
Juges de cours de comté—Ontario (rép. à int.-Bennett), 1986.
Paiements à R. J. McLaughlin (rép. à int.-Hughes), 1992.
Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau—Mort d'un nommé Thornbury (rép. à int.-Hughes), 1992.
Listes électorales de la Nouvelle-Ecosse (rép. à int.-Mills), 1995.
Discours de M. Lomer Gouin (rép. à int.-Chauvin), 1997.
Bill concernant les droits d'auteur (rép. à int.-Robertson), 1997.
Bureau du Conseil privé de la reine pour le Canada (sub.), 2066 et suiv.
Champ de Mars de Montréal—Occupation par les autorités municipales (sur m.-Monk), 2162.
Besogne des tribunaux à Montréal—Frais de voyage des juges (sur m.-Monk), 2166, 2168, 5764.

LAURIER, TRÈS HONORABLE SIR WILFRID—*Suite.*

Amendement à l'acte de naturalisation (sur B.), 2199.
Paiements à M. Noble (rép. à int.-Hughes), 2204.
Loi Scott—Comté de Brome (rép. à int.-Pope), 2206.
Usage de la langue française dans les Territoires du Nord-Ouest (rép. à int.-Monk), 2208.
L'honorable juge Gagné (rép. à int.-Savard), 2209.
Quarantaine pour les immigrants (rép. à int.-Sproule), 2212.
Permis de chemin de fer (sur B.), 2222.
Amendement à la loi du service civil (sur B.), 2234, 2236; motion pour renvoi à six mois, 2237.
Poursuites électorales dans la province du Manitoba (sur m.-sir Charles-Hibbert Tupper), 2265.
Règlements concernant les mines du Yukon (rép. à int.-Foster) 2267.
Paiements à R. J. McLaughlin et à McLaughlin et McDairmaid, de Lindsay, (rép. à int.-Hughes), 2340.
Coût du plébiscite à certains bureaux de scrutin de la Colombie-Anglaise (rép. à int.-Prior), 2341.
Election de Brockville—Secrétaire du scrutin, subdivision n° 2, quartier centre de la ville de Brockville (rép. à int.-Broder), 2341.
Législation au sujet des loteries (rép. à int.-Monk), 2343.
Saisie du sloop *Dorothy* (rép. à int.-Prior), 2390.
Recensement—Nouveau mode (sur m.-McInnes), 2411.
Renvoi de W. D. Ball (sur m.-Wilson), 2415.
Priorité des mesures du gouvernement (m.), 2431, 3586, 3675, 6288.
Rapport du Commissaire Ogilvie sur les affaires du Yukon (rép. à int.-sir Charles Tupper), 2432, 5764.
Listes électorales du Nouveau-Brunswick (rép. à int.-McInerney), 2556.
Envoi des listes électorales (rép. à int.-Foster), 2557
Melle Annabella Hubert, d'Arichat, (rép. à int.-McDougall), 2561, 3284.
Bills relatifs à la redistribution des comtés et au Sénat (rép. à int.-sir Charles Tupper), 2561.
Frontière de l'Alaska—Rumeurs au sujet du *modus vivendi* (rép. à int.-sir Charles Tupper), 2562; (art. de la *Gazette*—sur observ.-Prior), 3872; (dépêche à la *Gazette*—sur observ.-Tupper), 4756; (art. du *Citizen*—sur observ.-Prior), 6936; (sur observ.-Tupper), 8184 et suiv.
Législation antijaponaise de la Colombie-Anglaise (rép. à int.-sir Charles Tupper), 2562; (rép. à m.-Prior), 5228, 5335, 5515, 5517, 5763, 5874.
Mesures d'hygiène sur les travaux publics (B. n 105)—du Sénat—1re lec., 2632; m. pour 2e lec. et observations, 7665, 7685; 2e lec., 7687; en comité, 7687, 7694; 3e lec., 7695.
Le câble transpacifique (rép. à int.-Morrison), 2723.
Câble transpacifique (documents déposés), 2989; (rép. à int.-Fraser), 3296.
Listes des électeurs—Officiers en défaut (rép. à int.-Foster), 2724.
Nominations faites par un gouvernement sortant de charge (sur m.-sir Charles Tupper), 2760.
Longs discours (sur m.-Charlton), 2793.
Chemin de fer du comté de Drummond (sur m.-Blair pour comité sur résolutions), 2822, 2850; (sur B.), 4750.
Représentation du territoire du Yukon à la Chambre des Communes (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 2927.
Réclamation contre le gouvernement—Cie de mines et de transport du Yukon britannique (rép. à int.-Morrison), 2930.

LAURIER, TRÈS HONORABLE SIR WILFRID—*Suite.*

M. A. H. Harris, gérant-général du trafic de l'Intercolonial (rép. à m.-McDougall), 2931.
Plébiscite—Comtés de Beauce, Lévis, Montmagny et Kamouraska (sur m.-Moore), 2932, 5765.
Le travail des aubains—Art. de l'*Evening Star*, de Toronto, (rép. à int.-Clarke), 2933; (rép. à int.-McCleary), 3905; (sur observ.-Robertson), 3989; (application de la loi—sub.), 10148.
Conférence de Washington—(rép. à int.-sir Charles Tupper), 2933; dépêche à la *Gazette* (rép. à int.-Wallace), 3371; dépêche à l'*Evening Telegram* (rép. à int.-Robertson), 3696; (sur observation sir Charles Tupper), 3811; dépêche du *Star* (rép. à sir Charles Tupper), 4194.
Listes d'électeurs de Winnipeg (rép. à int.-Wallace), 2934.
Spiritueux au Yukon (rép. à int.-Prior), 2934; 3000; (sur observ.-Prior), 3816.
Message de Son Excellence—Réponse à l'adresse, 2990.
Bill de redistribution (rép. à int.-sir Charles Tupper) 2990, 3871, 3899.
Réunion du comité des comptes publics (rép. à int.-sir Charles Tupper), 2990, 2992.
Ministère des Douanes (sub.), 3014.
Droits de la France sur les côtes de Terreneuve (rép. à int.-Gillies), 3100.
Rébellion de 1885—Commission (sur m.-Davis), 3133.
Loi concernant les faillites (rép. à int.-Clarke), 3281.
Navires américains enregistrés à Dawson (sur m.-sir Charles-H. Tupper), 3325.
La banque du Peuple (sur B.), 3334, 3341, 3513.
Production de documents incomplets (sur observations-sir Charles Hibbert Tupper), 3342.
Fête de la Reine—Ajournement (sur int.-McMullen), 3370; (avis de motion), 3409; (motion pour ajourn.), 3468.
Affaire Christie (sur m.-Roche), 3372.
Redistribution des comtés (B. n° 126)—Explications du bill, 3469, 3483, 3490, 3493, 3512, (rép. à int.-McDonald, King, I.P.-E.), 3476; 1re lec., 3524; (observ. avant 2e lec.), 5228; (en comité), 6759, 6761, 6799, 6800, 6805, 6823, 6908, 6910, 6911, 6912, 6926, 6927, 6938, 6942, 6945, 6965, 6983 et suiv.; 6992.
Loi Scott—Brome (rép. à int.-Moore), 3579.
Retard apporté à la production des documents (sur observ.-sir Charles-H. Tupper), 3589.
Grève des cantonniers—Grand Tronc (sur int.-Clarke), 3803, 4879; (sur observ.-Maclean), 4518; (rép. à int.-Maclean), 4747, 5227.
Rapport du commissaire Ogilvie (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3820.
M. Ogilvie et la compagnie anglo-canadienne des placers du Klondike (sur int.-sir Charles-H. Tupper), 3839.
Commission des chemins de fer (sur m.-Rutherford), 3891.
Fraudes électorales au Manitoba (rép. à sir Charles-H. Tupper), 3901, 4080.
Imprimerie—Travail le dimanche (rép. à int.-Guillet), 3904.
Renvoi du gouvernement Turner—Colombie-Anglaise (Documents produits), 3985.
Responsabilité des ministres (sur m.-sir Charles Tupper), 4029.
Protocole—Commission anglo-américaine (Production), 4279, 4288.
Refonte des statuts du Canada (rép. à int.-Henderson), 4290.
Canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne (sur observ.-Poupore), 4317.
Amendement à la loi relative à l'immigration chinoise (sur B.), 4359.

LAURIER, TRÈS HONORABLE SIR WILFRID—*Suite.*

Exclusion des Japonais, C.-A.—Veto fédéral (rép. à int.-McInnes), 4364.
Comité des comptes publics (sur observ.-sir Charles-H. Tupper), 4365; (sur m.-Wallace), 9858.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B.), 4388, 4394, 4449, 4468, 4470, 4472, 4487, 4589 et suiv.; 4704.
Immigrants doukhobortses en quarantaine (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 4564.
Réciprocité entre les Etats-Unis et les Antilles anglaises (rép. à int.-Wallace), 4566.
Service rapide sur l'Atlantique (rép. à int.-McNeill), 4757, 5435.
Chemins de fer au Yukon (sur observ.-sir Charles Tupper), 4759, 4784, 4788.
Obligations ou garanties enregistrées aux termes du chap. 19 des S. R. du Canada (rép. à int.-Tupper), 4822, 5009.
John Tanner—Réclamation contre le gouvernement espagnol (rép. à int.-Russell), 4823.
Quai de la Pointe-Claire (rép. à int.-Monk), 4824.
Prolongement de l'Intercolonial à Montréal—Demande de documents (rép. à int.-Foster), 4880.
Rapport de la police à cheval du Nord-Ouest, 1898, 5013.
Loi de faillite—Correspondance des chambres de commerce (rép. à M. Bergeron), 5015.
Lettre de M. R. J. McLaughlin—Procédure, 5024.
Nouvelles sommes pour dépenses éventuelles (sub.), 5028.
Subvention à la ville d'Ottawa (résolution—Texte), 5118.
Cour d'appel au Yukon (rép. à int.-Prior), 5330.
Trafic des spiritueux (rép. à int.-Flint), 5383.
Voyage de M. Coste au Yukon et en Angleterre (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 5383.
Fourniture de papeterie aux députés (sur rapp.-Gibson), 5406, 5407.
Frontière de l'Alaska et câble transpacifique (rép. à int.-sir Charles Tupper), 5410.
Transport des marchandises par le Pas-de-White (rép. à int.-Wallace), 5411.
Comté de Victoria, N.-E. (sur observ.-McDougall), 5430.
Milice et défense—Crédit supplémentaire pour les exercices militaires annuels (sub.), 5442.
La "Northern Commercial Telegraph Company" (sur observ.-Prior), 5577 et suiv.
Cause de Spellman (sub.), 5614.
Statuts de la législature de la Colombie-Anglaise (Prod. de documents), 4493; (rép. à int.-Prior), 5685.
Achat du quai à Mount-Stewart (sub.), 5782.
Police à cheval du Nord-Ouest (sub.), 5849 et suiv.
Directeur de la poste de Montréal (rép. à int.-Quinn), 5873.
Droits sur les instruments aratoires (sur m.-Davin), 5891.
Administration du Yukon (sur m.-sir Charles-H. Tupper), 6193 et suiv.; 6572.
Edifices fédéraux et municipalités (rép. à int.-Bergeron), 6385.
Pénitencier de Kingston—Mises à la retraite (rép. à int.-Clarke), 6385.
Anniversaire de la naissance de sir Charles Tupper, 6388.
Amendement à la loi relative aux terres fédérales (sur B.), 6414, 6425.
Subsides (sur résolutions demandant un dixième des montants contenus dans les estimations), 6473.
Procédure—Abus des privilèges parlementaires (sur m.-Davin), 6596, 6597.

LAURIER, TRÈS HONORABLE SIR WILFRID—*Suite.*

Elections de Brockville et de Huron-ouest (sur m.-Borden, Halifax), 6737, 6826.
Compagnie d'Estacades de Ristigouche (sur m. pour renvoyer bill au comité), 6827.
Impression des listes électorales (rép. à int.-Bell, Pictou), 6830.
Immigration étrangère (sur observ.-Prior), 6847 et suiv.
Commissions sous le grand sceau (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 4499.
Dommages à Lindsay—Paiements à M. R. J. McLaughlin (sur int.-Hughes), 4502.
Soumissions pour fil d'engerbage (rép. à int.-Taylor), 6933.
Relations commerciales et autres avec les Etats-Unis (rép. à m.-McCarthy), 6937.
Libération conditionnelle des détenus aux pénitenciers (B. n° 171), 1re lec., 7001; 2e lec. et en comité, 9622 et suiv.; 9630 et suiv.; 9750 et suiv.; 3e lec., 9755.
Milice—Solde et allocation, etc. (sub.), 7012-13.
Habillements et nécessaires (sub.-Incident-Bate), 7121.
Milice—Frais de transport (sub.), 7137.
Vente du fil d'engerbage (sur explications-Taylor), 7211.
Renvoi de James Devlin (rép. à int.-Hughes), 7225.
Amendement à la loi électorale (rép. à int.-Ingram), 7226, 7331.
Juges pour le district de Montréal (sur observ.-Madore), 7237; (sur explication-Fortin), 7657.
M. A. R. McDonald (sur sub.), 7295 et suiv.
Résolution relative au Sénat (rép. à int.-Sir Charles Tupper), 7330, 7458, 8238; résolution retirée, 8769.
Le Long Quai—Articles du *Star* et du *Citizen* (sur explications-Blair), 7337.
Troupes canadiennes en cas de guerre au Transval (sur observ.-Hughes), 7338.
Terres fédérales: Imputable sur le capital (sub.), 7536.
Décès de l'honorable M. W. B. Ives, 7553.
Décès de l'honorable M. Geoffrion, 7651.
Acte des aubains de la Colombie-Anglaise (rép. à int.-Prior), 7789, 8241, 8487, 8773.
Travaux de la Chambre—Séance du matin (m.), 7789.
Commerce privilégié (sur m.-sir Charles Tupper), 7810 et suiv.; (sur m.-McNeill), 8243, 8368, 8490, 8650, 8654; (sur int.-Tupper), 8771.
Amendement à la loi des pénitenciers (B. n° 173—du Sénat), 1re lec., 7893; 2e lec. et en comité, 8779; 3e lec., 8790.
Anse-aux-Gascons (Port-Daniel-est), brise-lames (sub.), 8123.
Rivière-à-la-Pipe—Quai sur le lac Saint-Jean, près de l'embouchure de la rivière (sub.), 8137.
Rivière-du-Loup (en haut)—Creusement du chenal depuis le lac Saint-Pierre jusqu'à Louiseville (sub.), 8155-56.
Lignes télégraphiques—Territoires du N.-O. (sub.), 8202 et suiv.
La Reine *vs* Skelton (rép. à m.-Davin), 8238, 8367.
Inspecteur Moody, T.N.-O. (rép. à int.-Davis), 8241.
Intercolonial—Améliorations à la gare de Lévis (rép. à int.-Marcotte), 8241.
Stations de démonstration (sub.), 8329.
Maraude sur la côte du Pacifique (rép. à int.-Prior), 8368.
Elections contestées—Honoraires des greffiers (rép. à int.-Calvert), 8369.
Dr F. B. McCormick, ex-officier de douanes à l'Ile Pelée (sur sub.—Int.-Taylor), 8462, 8465.

LAURIER, TRÈS HONORABLE SIR WILFRID—*Suite.*

Saisie de bateaux et de filets appartenant à des pêcheurs canadiens (rép. à int.-Prior), 8651.
Police à cheval du Nord-Ouest (sub.), 8762.
Listes électorales—Dépenses éventuelles (sub.), 8767.
Pensions payables par suite de l'invasion fénienne (sub.), 8767.
Pensions—Rébellion de 1885 (sub.), 8767.
Amendement à la loi relative aux compagnies (sur B.), 8790 et suiv.
Correspondance échangée entre lord Aberdeen et sir Charles Tupper au sujet du changement de cabinet (rép. à int.-sir Charles Tupper), 8931.
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'intérieur (sur résol.), 8936 et suiv.; 8939 et suiv.; (sur B.) 9688 et suiv.; 9704.
Question du Transvaal (observ. et résolution), 9000.
Nomination d'un juge pour le comté de Queen, I.P.-E. (rép. à int.-Martin), 9008, 9009; (rép. à int.-Macdonald), 9066.
Paiement aux syndics de la colonie de Saint-Paul-des-Métis—Grains de semence et instruments aratoires aux colons pauvres (sub.), 9038, 9040, 9047.
Mort de M. l'Orateur Edgar, 9061.
Election d'un nouvel orateur, 9063, 9065.
Habillements militaires (sub.), 9122 et suiv.; 9125, 9127.
Amendement à la loi relative à la Cour de l'Echiquier (B. n° 184—du Sénat), 1re lec., 9186; 2e lec., 9323.
Amendement à la loi relative aux expropriations (B. n° 185—du Sénat), 1re lec., 9186; 2e lec., en comité et 3e lec., 10244.
Amendement à la loi relative au territoire du Yukon (B. n° 186—du Sénat), 1re lec., 9186; 2e lec. et en comité, 8870; 3e lec., 9882.
Nomination de McGregor et de Norwood (sur question de privilège-sir Charles Tupper), 9189.
Comité des privilèges et élections (sur int.-Davin), 9190, 9192.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9212 et suiv.; 9380 et suiv.; (sur B.), 9783 et suiv., 9791, 9794, 9799 et suiv.; 9814 et suiv.; 9836, 9840 et suiv.; 9856.
Port-Colborne—Améliorations (sub.), 9267.
Amendements faits par le Sénat à la loi relative au cens électoral (rép. à int.-Montague), 9322; (rép. à int.-Martin), 9479-80.
Cie du chemin de fer le Grand-Nord—Chemin entre Montcalm et la jonction de Saint-Tite (sur rés.), 9449.
Chemin de fer de la Montagne d'Orford (sur résol.), 9466.
Chemin de fer de Caplan à Paspébiac (sur résol.), 9466.
Cie du chemin de fer des Comtés-Unis (sur résol.,) 9467, 9615.
Vente de billets sur les chemins de fer (sur B.—Amend. du Sénat), 9477.
Honoraires des sténographes au comité des privilèges et élections (sur rapp. du comité des privilèges et élections), 9479.
Prohibition (rép. à int.-Bergeron), 9482.
Chemin de fer d'Antler-Station à la Montagne de l'Orignal (sur résol.), 9487, 9494.
Cie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière Détroit (sur résol.), 9509-10.
Cie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique (sur résol.), 9530 et suiv.
Cie de chemin de fer d'Ontario et de la Rivière La Pluie (sur résol.), 9562 et suiv.
Cie du chemin de fer de la Rive-Sud (sur résol.), 9571 et suiv.; 9577 et suiv.; 9584 et suiv.

LAURIER, TRÈS HONORABLE SIR WILFRID—*Suite.*

Prolongement du chemin de fer de Tilsonburg, Lac-Érié et Pacifique, de Tilsonburg à Ingersoll ou Woodstock, Ont. (sur résol.), 9590.
Pont de Québec (sur résol.), 9591 et suiv.; 9600.
Pont d'Yamaska (sur résol.), 9601.
Commissaires du havre de Québec (rép. à int.-Bergeron), 9618-19, 9725; (sur B.), 9711 et suiv., 9883, 9827 et suiv.; 9890 et suiv.; 9895 et suiv.
Représentation de Huron-Ouest (rép. à int.-Maclean), 9619.
Fêtes à Chicago—Invitation au premier ministre (rép. à int.-Davin), 9721, 9862, 10245.
Cartoucherie de Québec (rép. à int.-Clancy), 9724.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B.), 9757, 9759, 9761 et suiv.
Amendement à la loi relative à la juridiction de la cour de l'Echiquier au sujet des dettes des chemins de fer (B. n° 188), 2e lec., en comité et 3e lec., 9858.
Pénitencier de la Montagne-de-Pierre (rép. à int.-Foster), 9859.
Election de Bothwell, 1896 (sur observ.-Clancy), 9919.
Edifice public à Victoriaville (sub.), 9977.
Port de Montréal: Améliorations en aval du courant Sainte-Marie—Elévateur (sub.), 9990.
Bassin de radoub de Lévis—Agrandissement (sub.), 10010.
Cacouna—Prolongement du quai—Achèvement (sub.), 10041-42.
Les Eboulements—Réparations au quai—Achèvement (sub.), 10042.
Cap-à-l'Aigle—Addition au quai et réparations générales (sub.), 10042-43.
Kamouraska—Construction d'un quai en L (sub.), 10043.
Saint-André-de-Kamouraska (sub.), 10043.
Ile aux Grues, rive nord—Construction du quai et achat du terrain (sub.), 10043.
Saint-Jérôme (lac Saint-Jean)—Quai (sub.), 10044.
Baie-de-Honfleur (lac Saint-Jean)—Quai (sub.), 10045.
Débarcadère de Knowlton—Réparations (sub.), 10045.
Sabrevois—Quai (sub.), 10046 et suiv.; 10054.
Ile d'Anticosti—Renouvellement de fil télégraphique entre la rivière aux Becs-scie et la Baie des Anglais (sub.), 10098, 10101, 10108.
Ligne télégraphique à la Colombie-Anglaise et dans la région du Yukon, depuis Bennett jusqu'à Dawson, et embranchement jusqu'à Atlin (sub.), 10121 et suiv.
De Quesnel à Atlin, par la rivière Stikine et le lac Teslin, environ 900 milles de ligne télégraphique (sub.), 10125.
Cause Wentworth *vs* Mathieu (sub.), 10137.
Paiement à Charles Bremner—Fourrures (sub.), 10139, 10192 et suiv.
Somme payée à MM. Hall et Myrick en remboursement des droits de douane payés par eux aux Etats-Unis sur le poisson et l'huile de poisson (sub.), 10139.
Comité des privilèges et élections—Impressions du rapport (m.), 10140.
Entreprises accordées sans soumissions (sur int.-Davin), 10141.
Comité des comptes publics—Impression du rapport (m.), 10141.
Rémunération des sténographes au comité des privilèges et élections (m.), 10141.
Réclamation de Thomas Meagher, pour arrestation (rép. à int.-Clancy—Documents), 10195, 10221.
Département de la police à cheval—Appointements d'un commis de 2e classe (sub.), 10146.
Juge pour une cour d'Ontario (sub.), 10146.

LAURIER, TRÈS HONORABLE SIR WILFRID—*Suite.*

Augmentation de solde—Police fédérale (sub.), 10151.
Impression des listes électorales (sub.), 10151 et suiv.; 10159 et suiv.
Somme supplémentaire—Traduction en dehors de la session (sub.), 10163.
Heney et Borthwick—Compensation pour travaux de drainage (sub.), 10178.
Communication par steamer entre la Malbaie et la Rivière-Ouelle (sub.), 10183 et suiv.
Juge supplémentaire—Cour territoriale du Yukon (sub.), 10217 et suiv.
Traitement du greffier de la cour territoriale du Yukon (sub.), 10220.
Frais de subsistance pour deux juges dans le territoire du Yukon (sub.), 10220.
Entretien des prisonniers dans le territoire du Yukon (sub.), 10222.
Gratification à lady Edgar (sub.), 10225.

LAVERGNE, M. LOUIS *(Drummond et Arthabaska):*

Compagnie du chemin de fer d'Arthabaska (B. n° 46), 1re lec., 1186; 2e lec., 1410; 3e lec., 3102.
Revue de la situation financière (sur observ.-Foster), 10262.

LEGRIS, M. JOSEPH-HORMISDAS *(Maskinongé):*

Adresse en réponse au discours du trône, 1367.
Travaux—Rivière Nicolet (int.), 3580.

LEMIEUX, M. RODOLPHE *(Gaspé):*

Adresse en réponse au discours du trône, 241.
Le Canada à l'Exposition de Paris en 1900 (int.), 1845.
Compagnie du chemin de fer de Ceinture de l'île de Montréal (B. n° 112), 1re lec., 2817; 3e lec. suspendue, 5913, 6337; 3e lec., 6412.
La "North American Transportation Company" (observ.), 5686.
Utilité des "Débats" (sur sub.), 5759.
Juges pour le district de Montréal (sur observ.-Madore), 7235.
Steamers entre la terre ferme et les îles de la Madeleine (sub.), 8697 et suiv.
Steamers entre le Bassin de Gaspé et Dalhousie (sub.), 8703.

LOGAN, M. HANCE-J. *(Cumberland):*

Cie du chemin de fer Alaska-Yukon (B. n° 5), 1re lec., 633; 2e lec., 951.
Loi relative au travail des aubains (sur observ.-Robertson), 4012.
Trafic des spiritueux (sur m.-Flint), 8920 et suiv.

MACDONALD, M. AUGUSTINE-COLIN *(King, I. P.-E.):*

Adresse en réponse au discours du trône, 1284.
Entrepôts de douane—I.P.-E.—M. J.-G. Scrimgeour (int.), 2132.
Iles de la Madeleine—Entreprise du transport des malles (int.), 2132.
Chemins de fer dans l'Ile du Prince-Edouard (sur m.-Martin), 2408, 2409.
Service maritime et fluvial (sub.), 3037, 3038, 3047, 3048, 3062, 5181 et suiv.
Service postal, I. P.-E. (sur m.-Martin), 3170.
Représentation, I. P.-E. (int. sur B. de redistribution), 3476; (sur B.), 6923-24.

MACDONALD, M. AUGUSTINE-COLIN—*Suite.*

Bail passé entre la Compagnie du Grand-Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B), 4647.
Pêche du homard (sur sub.), 5042; (sur observ.-McLennan), 7705.
Primes de pêche—Ile du Prince-Edouard (m. suspendue), 5875.
Matériel militaire et autres (sub.), 7099.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Pour abréger la longueur de la ligne principale en faisant disparaître certaines courbes—Matériel roulant (sub.), 7405, 7407, 7409, 7410.
Ports et rivières—Nouvelle-Ecosse (sub.), 7759.
Souris, Knight's-Point—Pour solidifier le brise-lames (sub.), 7777.
Construction de nouveaux dragueurs (sub.), 8161.
Ligne télégraphique entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme (sub.), 8199.
Stations de démonstration (sub.), 8315.
Steamers entre un ou des ports de l'Ile du Prince-Edouard et un ou des ports de la Grande-Bretagne (sub.), 8709.
Nomination d'un juge pour le comté de Queen, I. P.-E. (sur int.-Matin), 9008; (int.), 9066.
Armes, munitions, défense—Equipement (sub.), 9148.
Embranchement de Charlottetown à Murray-Harbour (sub.), 9242.
Canal du Sault Sainte-Marie — Réclamation Ryan et Cie (sub.), 9247 et suiv.
Cardigan-nord—Réparations à la jetée (sub.), 10034.
Entrepôt frigorifique pour la boitte (sub.), 10190 et suiv.

MACDONALD, M. PETER *(Huron-est):*

"Home Life Association of Canada" (B. n° 13), 633; 3e lec., 2724.
Adresse en réponse au discours du trône, 1297.
Longs discours (sur m.-Charlton), 2789.
Amendement à la loi concernant les falsifications (sur B.), 4021.
Redistribution des comtés (sur B.), 6620.
Abraham Aronsberg (sur B.), 7597.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8608 et suiv.

MACDONELL, M. JOHN-ALEXANDER *(Selkirk):*

Améliorations aux chambres des comités (sur observatives-Penny), 3343.
Ports et rivières, Manitoba (sub.)—Lac Manitoba—Création de nouvelles décharges, 8092; quai sur le lac Winnipeg, 8100, 8101, 8103.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9368.

MACKIE, M. THOMAS *(Renfrew-nord):*

Entreprises accordées sans soumissions—Arrêtés ministériels (sur m.-Davin), 5346.
Canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne (sur observ.-Poupore), 5390.
Mines-de-Bruce—Quai (sub.), 8010.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8531.
Chemin de fer du Portage-du-Fort à Bristol (sur résol.), 9165.

MACLEAN, M. WILLIAM-FINLAY *(York-est, O.):*

Chemin de fer Canadien du Pacifique—Tarif spécial (int.), 4083.

MACLEAN, M. WILLIAM-FINLAY—*Suite.*

Directeur de la poste à Toronto-est (int.), 4292.
Grève des cantonniers du Grand-Tronc (observations), 4516; (int.), 4747, 5227.
Chemins de fer au Yukon (sur observ.-Tupper), 4787.
Chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest (sur B.), 4795.
Immigration étrangère (sur observ.-Prior), 6855.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9337 et suiv., 9396 et suiv., (sur B.), 9785.
Représentation de Huron-ouest (int.), 9619.
Libération conditionnelle des détenus aux pénitenciers (sur B.), 9628.
Subvention à la ville d'Ottawa (sur B.), 9641, 9651, 9654.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B.), 9755, 9758, 9759; (amend.), 9759, 9766, 9772.

MACPHERSON, M. THOMAS-HENRY *(Hamilton):*

Cie du chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest (B. n° 8), 1re lec., 633; 2e lec., 951.
Compagnie du chemin de fer Central du Nord-Ouest (B. n° 90), 1re lec., 2201; 2e lec., 2339.
Commerce privilégié (sur m.-sir Charles Tupper), 7964.

MCALISTER, M. JOHN *(Ristigouche):*

Adresse en réponse au discours du trône, 1163.
Le commissaire LeBel (int.), 1873.
Compagnie d'estacades de Ristigouche (B. n° 65), 1re lec., 1966; m. p. 2e lec., 2171; 2e lec. remise, 2550; bill suspendu, 2676; 2e lec., 2724; (renvoyé au comité), 6826; bill retiré, 8997.
Emigration aux Etats-Unis—Dépêches des journaux (int), 2134.
Compagnie canadienne d'assurance de bienfaisance mutuelle (à resp. limitée)—(B. n° 99), 1re lec., 2337; 2e lec., 2551.
Modus vivendi—Privilèges aux navires de pêche des Etats-Unis (int.), 2350.
Chemin de fer du Manitoba et du Sud-est (B. n° 157), 1re lec., 5227.
Compagnie du chemin de fer Téméscouata (m.), 5764; (B. n° 166), 1re lec., 6136; 2e lec., 6343; en comité et 3e lec., 6879.
Salaires des directeurs de la poste (sur sub.), 5839-40.
"Penberthy Injector Company" (sur B.), 6879.
Redistribution des comtés (sur B.), 6977, 6981.
Quai à Maria (sub.), 8154.
Embranchement de Charlottetown à Murray-Harbour (sub.), 9234, 9245.
Campbellton—Réparations au quai (sub.), 10037-38.
New-Carlisle—Réparations au quai (sub.), 10039.
Carleton—Prolongement du débarcadère (sub.), 10039.
Newport—Brise-lames (sub.), 10040-41.
Entrepôt frigorifique pour la boitte (sub.), 10191.

MCCARTHY, M. LEIGHTON-GOLDIE *(Simcoe-nord):*

Autorisation au Commissaire des brevets d'invention pour venir en aide à George-L. Williams (B. n° 12), 1re lec., 633; 2e lec., 951; en comité et 3e lec., 3031.
Adresse en réponse au discours du trône, 1022.
Bill (n° 88)—du Sénat—pour faire droit à David Stock, 1re lec., 2632; 2e lec., 2724; en comité, 3517.
Chemin de fer de la Colombie et de l'Ouest (sur B.), 2965.

McCARTHY, M. LEIGHTON-GOLDIE—*Suite.*

Commission des chemins de fer (sur m.-Rutherford), 3888.
Chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest (sur B.), 4804.
Entreprises accordées sans soumissions—Arrêtés ministériels (sur m.-Davin), 5348.
Compagnie impériale de prêts et de placements (B. n° 151), 2e lec., 5559; 3e lec., 6332.
Redistribution des comtés (sur B.), 6692 et suiv., 6813.
Relations commerciales et autres avec les Etats-Unis (m. pour doc.), 6937.
Port de Collingwood—Améliorations (sub.), 8024 et suiv.
Amendement à la loi relative aux liquidations 8795 et suiv.
Port-Colborne—Améliorations (sub.), 9310 et suiv.
Chemin de fer d'Ontario et de la Rivière La Pluie (sur résol.), 9563.

McCLEARY, M. WILLIAM *(Welland)*:

Accusations contre J.-R. Secord (int.), 1848.
Compagnie du pont de Buffalo et de Fort-Erié (B. n° 96), 2e lec., 2551; en comité et 3e lec., 3517.
Améliorations aux ports de Port-Colborne et de Port-Dalhousie (m. et discours), 3304.
Loi concernant le travail des aubains (int.), 3904; (sur observ.-Robertson), 4001.
Canal Welland—Port-Colborne (sur observ.-Montague), 4027.
Bateau de passage entre Buffalo, N.Y., et Crystal Beach, Canada (int.), 5012.
Chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto (sur B.), 5069, 5277.
Edifices publics, Ottawa—y compris la ventilation et l'éclairage—Réparations, etc. (sub.), 5213.
Directeur de la poste de Humberston (int.), 6567.
Redistribution des comtés (sur B.), 6782 et suiv., 6804, 6807, 6808.
Port-Colborne—Améliorations (sub.), 9272 et suiv., 9297 et suiv., 9311-12, 9318.

McCLURE, M. FIRMAN *(Colchester)*:

Adresse en réponse au discours du trône, 512.
Appointements des employés civils de la milice (sub.), 7089.
Abraham Aronsberg (sur B.), 7597.
Ports et rivières—Nouvelle-Ecosse (sub.), 7761, 7770.
Mines-de-Bruce—Quai (sub.), 8008.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8610 et suiv.
Trafic des spiritueux (sur m.-Flint), 8853 et suiv.

McCORMICK, M. GEORGE *(Muskoka et Parry Sound)*:

Compagnie du chemin de fer de la Baie de James (B. n° 73), 1re lec., 2045.
Sauvages de Rama et corvée statutaire (int.), 2726.
Bois de la réserve de Duceis (int.), 2726.
Chemin de fer de Parry-Sound à Sudbury (sur résol.), 9511.

McDOUGALL, M. HECTOR-F. *(Cap-Breton)*:

Adresse en réponse au discours du trône, 1376.
Coût du plébiscite (int.), 1830.
Membres du gouvernement (int.), 1833.
Perception de l'impôt du tabac (int.), 1834.

McDOUGALL, M. HECTOR-F.—*Suite.*

Francis Mackenzie, de Christmas Island (int.), 2509, 2924, 2725.
Mlle Annabella Hubert, d'Arichat, (int.) 2561, 3284.
Jetée ou brise-lames à Gabarus (int.), 2724.
M. A. H. Harris, gérant général du trafic de l'Intercolonial (m. pour doc.), 2931.
Service maritime et fluvial (sub.), 3023, 3054 et suiv.
Station pour signaler les tempêtes à McKeen's-Point—Soumissions (int.), 3112.
Fret sur l'Intercolonial (int.), 3284.
Service postal entre Orangedale et Margaree (int.), 3288.
Elèves de l'école militaire de Frédéricton (int.), 3364, 3821.
Tarif de transport—Farine (int.), 3580, 4748.
Prolongement vers l'est—Remboursement de la subvention (int.), 3582.
Chemin de fer du Comté de Drummond (sur rés.—En comité), 3769; (sur B.), 3790.
Service postal du Yukon (observations), 3817; (sur observ.-Taylor), 4373.
Trafic le dimanche sur l'Intercolonial (int.), 3901.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (sur B.), 3925.
Pêche du homard (int.), 3986.
Appointements et déboursés des inspecteurs et gardes-pêche (sub.), 4063 et suiv.
Destitution de Frank A. Gillies (int.), 4081.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B.), 4433, 4708, 4726, 4728.
Commission aux vendeurs de timbres—Tabac canadien en torquettes (sub.), 4813, 4815, 4819.
Directeur de la poste de Sydney-nord—Destitution (rép.), 4919, 5014.
Primes sur le fer et l'acier (sur résolutions), 4994; (amend.), 4995.
Documents demandés, 5015, 6600, 7792.
Ministère des Postes (sub.), 5049 et suiv.
Ministère de la Milice et de la Défense (sub.), 5074 et suiv.
Ports et rivières, Nouvelle-Ecosse (sub.), 5220 et suiv.
Comté de Victoria, N.-E. (observations), 5412, 5421.
Impression des listes électorales (sur int.-Bell), 6830.
Intercolonial—Nomination de M. Bruce McDougall (int.), 7201.
Ports et rivières—Nouvelle-Ecosse (sub.), 7734, 7737, 7742 et suiv., 7746 et suiv., 7752 et suiv., 7763, 7769.
Mines-de-Bruce—Quai (sub.), 8000.
Rivière-à-la-Pipe—Quai sur le lac Saint-Jean (sub.), 8143, 8145 et suiv.
Annuaire statistique (sub.), 8255.
Agriculture et industrie laitière (sub.), 8295 et suiv.
Stations de démonstration (sub.), 8344.
Douanes—Marchandises importées sous l'empire du tarif de faveur (sur sub.), 8443 et suiv., 8469 et suiv.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Les anciennes provinces (sur sub., int.), 8498 et suiv., 8512.
Steamers entre Baddeck, Grand-Narrows et Iona (sub.), 8711 et suiv.
Compartiments frigorifiques sur les steamers, etc. (sub.), 8744 et suiv.
Taux d'assurance maritime (int.), 8933-34.
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'Intérieur (sur résol.), 8956.

McGREGOR, M. WILLIAM *(Essex-nord)* :

Fusionnement de la compagnie du chemin de fer Erié et Huron et de la Compagnie du chemin de fer du lac Erié et de la Rivière Détroit (B. n° 60), 2e lec., 1877 ; 3e lec., 3519.
"Fac-simile" de timbres-poste (int.), 2926.
Redistribution des comtés (sur B.), 3502.
Loi relative au travail des aubains (sur observations-Robertson), 4008.
Pouvoirs accordés au commissaires des brevets afin de faire droit à la pétition de la "Penberthy Injector Co." (B. n° 141), 1re lec., 4360 ; 2e lec., 5382 ; en comité et 3e lec. 6878.
Amendement à la loi relative aux terres fédérales (sur B.), 6449.
Immigration étrangère (sur observ.-Prior), 6901.
Abraham Aronsberg (sur B.), 7597.
Mines-de-Bruce—quai (sub.) 8009.
Quai sur le lac Winnipeg (sub.), 8099.
Service télégraphique et service des signaux en général—perception du revenu (sub.), 8209.
Stations de démonstration (sub.), 8321.
Quarantaine des bestiaux (sub.), 8362.
Douanes—Colombie-Anglaise (sub.), 8481 et suiv.
Appointements, etc.—Administration du district du Yukon (sub.), 8991 et suiv.
Subventions aux chemins de fer (sur B.), 9852.
Coteau-Landing—Dragage (sub.), 10087.

McHUGH, M. GEORGE *(Victoria-sud, O.)* :

Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool (B. n° 66), 1re lec., 1966 ; 2e lec., 2308 ; 3e lec., 312.
Grève des cantonniers du Grand-Tronc (sur observations-Maclean), 4563.
Lettre de M. R. J. McLaughlin (sur observations-Hughes), 5021.
Amendement à la loi relative aux douanes (sur B.), 6465.
Dommages à Lindsay—Paiements à M. R. J. McLaughlin (sur int.-Hughes), 4511.
Canal de la Trent—Construction (sub.), 7319.
Chemin de fer entre Pontypool et Bobcaygeon (sur résol.) 9462 et suiv.
Rivière Scugog—Dragage du chenal (sub.), 10090.
Rivière Otonabee—Améliorations de la navigation (sub.), 10090.

McINERNEY, M. GEORGE-V. *(Kent, N.-B.)* :

Adresse en réponse au discours du trône, 692.
Listes électorales—Dépenses éventuelles (sub.), 2301.
Pêche du homard (int.), 2338, 2935.
Rails d'acier pour l'Intercolonial (int.), 2347.
Listes électorales—Nouveau-Brunswick (int.), 2556.
Service maritime et fluvial (sub.), 3016.
Boaz Gross, de Hillsboro, N.-B. (int.), 4749.

McINNES, M. WILLIAM-WALLACE-BURNS *(Vancouver)* :

Amendement à l'acte de naturalisation (B. n° 37), 1re lec., 993 ; m. pour 2e lec. et discours, 2195 ; 2e lect., remise, 2554.
Acte à l'effet d'imposer certaines restrictions à l'immigration (B. n° 48), 1re lec., 1186.
Amendement à la loi concernant le territoire du Yukon (B. n° 64), 1re lec., 1829.
Phare sur le récif de Brotchie (int.), 2350.
Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau—Tarif (int.), 2350.
Recensement—Nouveau mode (m.), 2409.
Compagnie du chemin de fer Bedlington et Nelson (B. n° 107), 1re lect., 2556 ; 2e lec. 2678 ; en comité et 3e lect., 4023.

McINNES, M. WILLIAM-WALLACE-BURNS—*Suite.*

Chemin de fer d'Esquimalt et de Nanaïmo (int.), 2557.
Amendement au Code criminel, 1892 (B. n° 111), 1re lec., 2722.
Hôtel des Monnaies (m. et discours), 3135.
William Beaumont de Cowichan (int.), 3846.
Salaires concernant le service des phares de la Colombie-Anglaise (int.), 3847.
Bancs d'huîtres d'Oyster-Bay, C.-A. (int.), 3847.
Exclusion des Japonais, C.-A. — Veto fédéral (int.), 4364.
Compagnie du chemin de fer du district d'Edmonton ; nom changé en celui de "Compagnie du chemin de fer d'Edmonton, du Yukon et du Pacifique" (B. n° 158), 1re lec., 5408.
District du lac Atlin—Brasseries (int.), 5510.
Champ de tir—Colombie-Anglaise (int.), 5510.
Sauvages de la Colombie-Anglaise (sub.), 5721, 5743.
Compagnie permanente de prêts de la Confédération (sur B. amend.), 6870 et suiv.
Gardien du phare de l'île Entrance (int.), 7328.

Mc ISAAC, M. COLIN-F. *(Antigonish)* :

Compagnie d'exploitation de bois Bronson et Weston et pour changer son nom en celui de Compagnie Bronson (B. n° 70), 1re lec., 1966.
Compagnie du chemin de fer central d'Algoma (B. n° 71), 1re lec., 1966 ;
Coût de l'arbitrage de la mer de Berhing (int.), 2205.
Chemin de fer du comté de Drummond (sur résolutions, en comité), 3610.

McLELLAN, M. BERNARD DONALD *(Prince-ouest, I.-P.-E.)* :

Gages sur l'Intercolonial (int.), 1875, 2351.
Service postal, I.-P.-E. (sur m.-Martin), 3167.
Prolongement de la saison de la pêche du homard (int.), 6139.
Remboursement des droits de douane à MM. Hall et Myrick, de l'île du Prince-Edouard (sub.), 10201, 10202.

McLENNAN, M. RODERICK R. *(Glengarry)* :

Adresse en réponse au discours du trône, 1419.
Chemin de fer du Comté de Drummond (sur résol. En comité). 3714.
Embarillage frauduleux des pommes (sur observ.-McMillan), 3783.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la ville de Montréal (sur B.), 4377 et suiv., 4602.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Pour abréger la longueur de la ligne principale en faisant disparaître certaines courbes—Matériel roulant (sub.), 7445, 7447.
Travaux—Rivière Kaministiquia (sub.), 7634.
Edifices publics, Ontario (sub.), 7642.
Mines-de-Bruce—Quai (sub.), 8012.
Port de Collingwood—Améliorations (sub.), 8025, et suiv.
Station de démonstration (sub.), 8354, 8355.
Armes, munitions, défense—Equipement (sub.), 9154.

McLENNAN, M. ANGUS *(Inverness)* :

Amendement à la loi concernant les falsifications (sur B.), 4022.
Capitaine Reynolds, du *Mulgrave* (int.), 5331.

McLENNAN, M. ANGUS—*Suite.*

Hugh Morrison (int.), 5332.
Section Alba de l'Intercolonial (int.), 5332.
Pêche du homard (observations), 7695.
Agriculture et industrie laitière (sub.), 8287, 8291, 8292.
Steamers entre la terre ferme et les îles de la Madeleine (sub.), 8696 et suiv.

McMILLAN, M. JOHN *(Huron-sud):*

Dépenses de sir Charles Tupper (int.), 1851, 1901.
Commission des chemins de fer (int.), 1905; (sur m.-Rutherford), 2522.
Drainage sur les propriétés des chemins de fer (sur B.), 2983.
Vente des œufs—Amendement à l'acte des poids et mesures (B. n° 122), 1re lec., 3282.
Loi de 1881 relative au chemin de fer Canadien du Pacifique (int.), 3343.
Embarillage frauduleux des pommes (observ. et citation d'un article du *World* de Toronto), 3778, 3780.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (sur B.-amend.), 3930, 3932.
Mesures contre la tuberculose (sur observ.-Roddick), 6304.
Redistribution des comtés (sur B.), 6815.
Vente du fil d'engerbage (sur explications-Taylor), 7218.
Ministère des Postes (sub.), 7359.
Commerce privilégié (sur m.-sir Charles Tupper), 7881.
Annuaire statistique (sub.), 8252, 8255.
Fermes expérimentales (sub.), 8258 et suiv., 8272, 8275, 8278, 8279, 8283.
Stations de démonstration (sub.), 8305, 8321, 8347 et suiv.
Compartiments figorifiques sur les steamers, etc. (sub.), 8754 et suiv.

McMULLEN, M. JAMES *(Wellington-nord):*

Service civil du Canada (B. n° 63), 1re lec., 1770; m. pour 2e lec. et discours, 3344, 3353.
Frais de voyage de l'hon. M. G.-E. Foster (int.), 1849, 1900.
Funérailles de sir John Thompson (int. retirée), 1864.
Saisie des appointements des employés publics (sur B.), 1948, 5917.
Amendement à l'Acte du service civil (int.), 1973.
Documents concernant le plébiscite (sur observ.-Foster), 2061.
Ministère de la Justice (sub.), 2084, 2085.
Ministère de la Milice et de la Défense (sub.), 2089.
Bureau de l'Auditeur général (sub.), 2104 et suiv.
Droits sur le pétrole (sur m.-Moore), 2154.
Permis de chemin de fer (sur B.), 2219 et suiv.
Chemin de fer électrique d'Ottawa (sur B.), 2307.
Chemin de fer du Comté de Drummond (sur m.-Blair pour comité sur résolutions), 2843; (sur B.), 4979 et suiv.
Ministère des Douanes (sub.), 3004.
Service maritime et fluvial (sub.), 3074, 3087.
Documents demandés, 3102.
Convocation du comité des Comptes publics (sur observations-sir Charles-Hibbert Tupper), 3244.
Fête de la Reine—Ajournement (int.), 3370.
Corporation générale de fidéicommis du Canada (B. n° 129), 1re lec., 3674; 2e lec., 3871; en comité et 3e lec., 5809.
Embarillage frauduleux des pommes (sur observ.-McMillan), 3782.
M. Ogilvie et la Compagnie anglo-canadienne des placers du Klondike (sur int.-sir Charles-H. Tupper), 3838.

McMULLEN, M. JAMES—*Suite.*

Commission des chemins de fer (sur m.-Rutherford), 3887.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la ville de Montréal (sur rés.), 4150; (sub.), 4596, 4634; amendement du Sénat, 9736 et suiv.
Comité des Comptes publics (sur observ.-sir Charles-H. Tupper), 4365.
Fabrication du sucre de betterave (sur m.-Sproule), 4861.
Ministère des Finances (sub. supp.), 5033 et suiv.
Chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto (sur B.), 5062 et suiv., 5278.
Habillements des militaires (sub.), 5472-73.
District provisoire du Yukon—Rivières Yukon et Lewes—Améliorations, etc., et lignes télégraphiques (sub.), 5663.
Sauvages—Instruments aratoires, outils et quincaillerie (sub.), 5734.
Législation—Sénat—Papeterie (sub.), 5757.
Salaires des directeurs de la poste (sur sub.), 5835.
Droits sur les instruments aratoires (sur m.-Davin), 5893 et suiv.
Chemin de fer de Ceinture de l'Ile de Montréal (sur B.), 6334.
Amendement à la loi relative aux terres fédérales (sur B.), 6447-48.
Redistribution des comtés (sur B.), 6489 et suiv.
Milice—Solde et allocation (sub.), 7032, 7033, 7034.
Agrandissement et nouveaux travaux à Saint-Jean—Chemin de fer (sub.), 7184 et suiv.
Vente du fil d'engerbage (sur explications-Taylor), 7213.
Ministère des Travaux publics (sub.), 7562.
Annuaire statistique (sub.), 8249, 8254.
Stations de démonstration (sub.), 8354-55.
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'intérieur (sur résol.), 8941 et suiv.; (sur B.), 9695 et suiv.
Appointements, etc.—Administration du district du Yukon (sub.), 8963.
Comité des privilèges et élections (sur int.-Davin), 9191.
Embranchement de Charlottetown à Murray-Harbour (sub.), 9232 et suiv., 9236 et suiv.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9389 et suiv.; (sur B.), 9792, 9830 et suiv.
Chemin de fer d'Ontario et de la Rivière La-Pluie (sur résol.), 9566.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B.), 9766.
Sabrevois—Quai (sub.), 10058 et suiv.
Coteau-Landing—Dragage (sub.), 10072 et suiv., 10082 et suiv.
Loi relative à l'emploi des aubains—Application (sub.), 10149-50.
Remboursement de droits de douane à MM. Hall et Myrick (sub.), 10204.

McNEILL, M. ALEXANDER *(Bruce-nord):*

Argent payé à la milice—Explications de nature personnelle, 1376.
Bureau du Conseil privé de la reine pour le Canada (sub.), 2072 et suiv.
Listes électorales (sub.), 2316.
Service impérial—Brigade canadienne (sur m.-Hughes), 2376.
Chemin de fer du comté de Drummond (sur m.-Blair pour comité sur résolutions), 2867.
Punition de la séduction et de l'enlèvement (sur B.), 2941, 2951.
Rébellion de 1885 Commissio (sur m.-Davis), 3132.

McNEILL, M. ALEXANDER—*Suite.*

Grève des cantonniers du Grand-Tronc (sur observ.-Maclean), 4524.
Service rapide sur l'Atlantique (int.), 4756, 5434.
Chemins de fer au Yukon (sur observ.-Tupper), 4778.
Primes sur le fer et l'acier (sur résolutions), 5005.
Redistribution des comtés (sur B.), 5242, 6601 et suiv., 6611 et suiv., 6791 et suiv., 6800, 6802, 6803, 6823, 6907, 6910, 6911, 6941, 6942, 6943, 6961.
Canal de Beauharnois—Destitutions (sur observ.-Bergeron), 5438.
Habillements des militaires (sub.), 5471, 5473-74.
Détermination du poids du grain—Instruments (sur sub.), 5603.
Législation—Sénat—Papeterie (sub.), 5755, 5758.
Achat du quai à Mount-Stewart (sub.), 5789.
Mémoire de frais de MM. O'Connor et Hogg (sub.), 5821.
Administration du Yukon (sur m.-sir Charles-H. Tupper), 6254.
Immigration étrangère (sur observ.-Prior), 6896.
Agrandissement et nouveaux travaux à Saint-Jean—Chemin de fer (sub.), 7187, 7197.
Vente du fil d'engerbage (sur explications-Taylor), 7220.
Ministère des Travaux publics—Gouvernement civil (sub.), 7558 et suiv., 7570, 7571.
Ports et rivières—Québec—Chenal du Saint-Laurent (sub.), 7631-32.
Commerce privilégié (sur m.-sir Charles Tupper), 7827 et suiv.; (m.), 8242 et suiv., 8551; (int.), 8368, 8490, 8650.
Fermes expérimentales (sub.), 8282.
Agriculture et industrie laitière (sub.), 8284 et suiv.
Câble transpacifique (sur résol.), 8403.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8525.
Compartiments frigorifiques sur les steamers, etc. (sub.), 8750.
Question du Transvaal (sur résol.), 9004 et suiv.
Paiement aux syndics de la colonie de Saint-Paul-des-Métis—Grains de semence et instruments aratoires aux colons pauvres (int.), 9035, 9039.
Armes, munitions, défense—Equipement (sub.), 9146 et suiv.
Port-Colborne—Améliorations (sub.), 9269 et suiv., 9299.
Docteur Patrick Scott—Réserve de Saugeen (int.), 9724.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B.), 9759, 9771.

MADORE, M. J.-ALEXANDRE-CAMILLE *(Hochelaga):*

Adresse en réponse au discours du trône, 682.
Compagnie des poudres de Hamilton (B. n° 78), 1re lec., 2045.
Juges pour le district de Montréal (observ.), 7230.

MALOUIN, M. ALBERT *(Québec-centre):*

Cie des steamers de Québec (B. n° 14), 1re lec., 633; 2e lec., 941; 3e lec., 2724.

MARCIL, M. JOSEPH-EDMOND *(Bagot):*

Bail passé entre la Compagnie du Grand-Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B.), 4426 et suiv.
Redistribution des comtés (sur B.), 6986, 6988-89.

MARCOTTE, M. FRANÇOIS-ARTHUR *(Champlain):*

Adresse en réponse au discours du trône, 532.
Comité des Débats (sur 2e rapp.), 1768.
Chemin de fer de la Baie des Chaleurs (int.), 1858.
Saisie des appointements des employés publics (sur B.), 1950.
Directeur de la poste à Batiscan (int.), 1983, 1986, 2340.
Comté de Bagot—Dépenses du plébisite (int.), 1983.
Amendement à loi du service civil (sur B.), 2233.
Donkhobortses, Finlandais, Mennonites et Galiciens (int.), 2506.
Rapatriement des Canadiens (int.), 3108.
Destitution de M. Pierre Samson (int.), 3111.
Bail de M. Thomas Powers, de Lévis (int.), 3112, 3286.
Bois de chauffage aux forts de Lévis (int.), 3112.
M. Agapit Ouellet (int.), 3287.
Employés de l'Intercolonial (int.), 3287.
Bureau de poste de Guay, Lévis (int.), 3288.
Plaintes des mineurs du Yukon (int.), 3343.
Navigabilité de la rivière Batiscan (int.), 3583.
Refonte des actes relatifs aux Commissaires du havre de Québec (sur B.), 3950.
Bail entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B.), 4669 et suiv.
Intercolonial—Réinstallation d'Eug. Blanchette (int.), 5874.
Changements à l'éclairage de l'horloge du parlement (int.), 6138.
Appointements des employés civils de la milice (sub.), 7089 et suiv.
Intercolonial—Améliorations à la gare de Lévis (int.), 8241.
Achat de terrain à Lévis (int.), 8489.
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'Intérieur (sur résol.), 8945.

MARTIN, M. ALEXANDER *(Queen-est, I.P.-E.:)*

Service postal—Ile du Prince-Edouard (int.), 1853; (m. pour doc.), 3154.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Courbe à Wiltshire-nord (int.), 1869.
Dépenses pour les jetées, I.P.-E. (int.), 1970.
Service postal—Mount-Albion, I.P.-E. (int.), 1985.
Directeur de la poste à Brookside, I.P.-E. (int.), 1985.
Entrepôts frigorifiques pour le poisson (int.), 1994.
Boitte fraîche pour pêcheurs (int.), 1994.
Stations de démonstration—Volailles (int.), 2129.
Stations de démonstration—Arbres fruitiers, etc. (int.), 2129.
Aspersion des arbres fruitiers (int.), 2129.
Dragage—Port de Pinette (int.), 2130.
Transport des malles entre l'Intercolonial et le cap Tourmentin (int.), 2344.
Gardien de phare à l'île Wood (int.), 2346; (m. pour doc.), 4830 et suiv., 10142.
Chemins de fer dans l'Ile du Prince-Edouard (m. pour doc. et discours), 2386, 2390.
Jetée à China-Point, I.P.-E. (int.), 2509.
Demandes de documents, 3902, 3903, 6325.
Brise-lames de Souris (int.), 4290.
Changements dans le service postal à Grand-View, I.P.-E. (int.), 5011.
Communications entre l'Ile du Prince-Edouard et l'Angleterre (int.), 5518.
Saisie de casiers et de cordages dans l'Ile du Prince-Edouard (observations), 5528 et suiv.
Achat du quai à Mount-Stewart (sub.), 5778.
Pêche du homard—Prolongation de la saison (int.), 6567.

MARTIN, M. ALEXANDER—*Suite.*

Redistribution des comtés (sur B.), 6913 et suiv., 6924 et suiv.
Ministère des Postes (sub.), 7362.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard (sub.), 7478; pour abréger la longueur de la ligne principale en faisant disparaître certaines courbes—Matériel roulant (sub.), 7403 et suiv., 7408, 7409, 7413.
Travaux publics—Ile du Prince-Edouard—Reconstruction de la jetée principale (sub.), 7772 et suiv.
Souris, Knight's-Point, pour solidifier le brise-lames (sub.), 7776.
Port de Summerside (sub.), 7778, 7780 et suiv.
Annuaire statistique (sub), 8255-56.
Agriculture et industrie laitière (sub.), 8294, 8299.
Steamers entre un port ou des ports de l'Ile du Prince-Edouard et un port ou des ports de la Grande-Bretagne (sub.), 8705 et suiv.
Appointements, etc.—Administration du district du Yukon (sub.), 8967.
Nomination d'un juge pour le comté de Queen, I. P.-E. (int.), 9007.
Embranchement de Charlottetown à Murray-Harbour (sub.), 9221, et suiv., 9227, 9235 et suiv., 9243; (sur B.), 9774 et suiv., 9780.
Amendements à la loi relative au cens électoral (int.), 9479.
Anse-au-Canot—Brise-lames (sub.), 10032, 10034.
Entrepôt frigorifique pour la boitte (sub.), 10189 et suiv.
Remboursements de droits de douane à MM. Hall et Myrick, de l'Ile du Prince-Edouard (sub.), 10202 et suiv., 10216 et suiv.

MARTINEAU, M. PIERRE-RAYMOND-L. *(Montmagny):*

Adresse en réponse au discours du trône, 22.

MAXWELL, M. GEORGE-RITCHIE *(Burrard):*

Adresse en réponse au discours du trône, 1035.
Amendement à l'acte relatif à l'immigration chinoise (B. n° 49), 1re lec., 1186; m. pour 2e lec., 4341.
Compagnie du chemin de fer des mines du Klondike (B. n° 103), 1re lec., 2431: 2e lec., 2724; en comité et 3e lec., 4023.
Appointements et déboursés des inspecteurs et gardes-pêche (sub.), 4056, 4059-60.
Allocation pour frais de route des députés (int.), 6724.

MEIGS, M. DANIEL-BISHOP *(Missisquoi):*

Cie de chemin de fer et de carrières de Phillipsburg (sub.), 9450 et suiv.

MILLS, M. JOHN-B. *(Annapolis):*

Adresse en réponse au discours du trône, 1733.
Listes électorales de la Nouvelle-Ecosse (int.), 1995.
Edifice public à Annapolis-Royal (int.), 2432, 2727.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (sur B.), 3919, 9905.
Service des bouées dans le bassin d'Annapolis et de Digby (int.), 4082, 5010.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal (sur B.), 4694.
Jetée à Port-George, comté d'Annapolis (int.), 7552.

MILLS, M. JOHN-B.—*Suite.*

Edifices publics, Ontario (sub.), 7647.
Primes sur le fer et l'acier (sur B.), 7658.
Travaux de la Chambre—Séance du matin (sur m.-Laurier), 7791.
Percepteurs des douanes qui se livrent au commerce (sur sub. int.), 8471.
Steamers entre Saint-Jean et Digby (sub.), 8693.
Directeur de la poste—Port-George, comté d'Annapolis (int.), 8997, 9187, 9722.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B.), 9768.
Subventions aux chemins de fer (sur B.), 9802, 9804 et suiv., 9807.
Crique-Parker—Prolongement du quai (sub.), 10025 et suiv.
Cap Tourmentin—Réparations au brise-lames (sub.), 10036.
Impression des listes électorales (sub.), 10153 et suiv., 10158.

MONET, M. DOMINIQUE *(Laprairie et Napierville):*

Adresse en réponse au discours du trône, 547.
La banque du Peuple (sur B.), 3330.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B.), 4665.
Chemin de fer de ceinture de l'île de Montréal (sur B. amendement), 6105, 6106, 6412.
Chemin de fer du village de Saint-Rémi à Stottsville (sur résol.), 9461.

MONK, M. FREDERICK-D. *(Jacques-Cartier):*

Adresse en réponse au discours du trône, 249.
Cie d'assurance du Canada contre les accidents (B. n° 3), 633; 2e lec., 951; en comité et 3e lec., 5060.
Cie d'assurance du Canada sur les glaces (B. n° 4), 1re lec., 633; 2e lec., 951; en comité, 5060; 3e lec., 5270.
Amendement à la loi du service civil (B. n° 50), 1re lec., 1284; m. pour 2e lec. et discours, 2224.
Comité des *Débats* (sur 2e rapp.), 1766.
Courants le long du littoral canadien (int.), 1840.
Cale sèche de Tate (int.), 1847.
Typographie dans les pénitenciers (int.), 1847.
Réparations du bureau de poste de Montréal (int.), 1990, 2131.
Droits sur le pétrole (sur m.-Davis), 2027.
Quai de la Pointe-Claire (int.), 2130, 4824.
Champ de Mars de Montréal—Occupation par les autorités municipales (m. pour documents et discours), 2159.
Besogne des tribunaux à Montréal—Frais de voyage des juges (m. pour documents), 2163, 5764.
Amendement à l'acte de naturalisation (sur B.), 2196.
Améliorations du port de Montréal (int.), 2206.
Usage de la langue française dans les Territoires du Nord-Ouest (int.), 2208.
Listes électorales (sub.), 2325.
Législation au sujet des loteries (int.), 2342.
Batture dans le nouveau chenal du lac Saint-Louis (int.), 2351.
Arbitrage—Canal de Soulanges (int.), 2352.
La banque du Peuple (sur B.), 3332, 3339, 3340.
Ecluse de Saint-Ours—Surintendant (int.), 3583.
Canal de Chambly—Enquête (int.), 3584.
Bouées de la rivière Richelieu (int.), 3822.
M. Alexander Walmsley (int.), 3822.
George Pepin, employé du canal Chambly (int.), 3848.
Pont Yule, à Chambly (int.), 3853.
Travaux publics à Belœil-Rivière Richelieu (int.), 3854.

MONK, M. FREDERICK-D—*Suite.*

Matrices pour *timbres-poste (int.)*, 3969.
Intercolonial—Traverses (int.), 5330.
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul—Commission d'enquête (int.), 5509.
Titre des sauvages (sur sub.), 5726.
Distribution des *Débats* aux universités (sur sub.), 5760.
Salaires des directeurs de la poste (int.), 6932.
Transport des malles, comté de Jacques-Cartier (int.), 6932.
Inondation des terres de Sainte-Geneviève (int.), 6933.
Chenal du lac Saint-Louis (int.), 8240.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8544 *et suiv.*, 8559.
Suspension des paiements de la banque Ville-Marie (observ.), 9066.
Habillements militaires (sub.), 9095, 9127-28.
Joseph Larose, de Saint-Laurent (sur sub.), 9134.
Approfondissement de la rivière Saint-Pierre, Lachine (sub.), 9180.
Reconstruction d'une partie du mur du sud du *canal, à l'avenue Atwater* (sub.), 9181.
Chemin de fer *de Strathroy et des Comtés* de l'Ouest (sur résol.), 9456 et suiv.
Chemin de fer *entre Pontypool et* Bobcaygeon (sur résol.), 9461, 9463.
Cie de chemin de fer d'Ontario et de la Rivière-La Pluie (sur résol.), 9563.
Cie de chemin de fer de la Rive-Sud (sur résol.), 9575.
Pont de Québec (*sur résol.*), 9598, 9600.

MONTAGUE, HONORABLE M. WALTER-H. *(Haldimand)* :

Adresse en réponse au discours du trône, 1057.
Sociétés de bienfaisance (int.), 1375.
Inondations causées par la Grande Rivière (int.), 2563.
Exclusion de l'étail (m. pour doc.), 3281.
Mises à la retraite—Ministère de l'Agriculture (m. pour doc.), 3281.
Société d'assurance mutuelle (int.), 3372.
Redistribution des comtés (sur B.), 3494.
Personnes au service de la quarantaine (int.), 3853.
Amendement à la loi concernant les *poids et mesures* (sur B.), 3931, 3931.
Loi *relative au travail* des aubains (*sur observ.*-Robertson), 3997.
Amendement à la loi concernant les falsifications (sur B.), 4019, 4021, 4022.
Canal Welland—Port-Colborne (*observ.*), 4023.
Bail passé entre la *Compagnie* du Grand Tronc et Sa *Majesté*—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B.), 4592 *et suiv.*, 4684.
Département du revenu de l'intérieur—Montant *supplémentaire requis pour impressions* et papeterie, etc. (sub. supp.), 5030 et suiv.
Paiement à M. Mungovan (sub. supp.), 5036, 5037.
Ministère de l'Agriculture (sub. supp.), 5046 et suiv.
Ministère des Travaux publics (sub. supp.), 5091.
Service maritime et naval (sub.), 5183 et suiv.
Service civil—Saisie des salaires (sur B.), 5939, 5950, 5951.
Chemin de fer de Ceinture de l'Ile de Montréal (sur B.), 6111.
Amendement à la loi relative *aux terres fédérales* (sur B.), 6432, 6432, 6440, 6441.
Amendement à la loi relative aux douanes (sur B.), 6453, 6454, 6455, 6456, 6457, 6460, 6461, 6464, 6465, 6467.
Dommages à Lindsay—Paiements à M. R. J. McLaughlin (sur int.-*Hughes*), 4513.

MONTAGUE, HONORABLE M. WALTER-H.—*Suite.*

Matériel militaire et autres (sub.), 7102.
Habillements et nécessaires (sub.), 7106.
Collège militaire Royal (sub.), 7149-50.
Intercolonial—Agrandissement et nouveaux travaux à Saint-Jean (sub.), 7172, 7175, 7181, 7188, 7189, 7192, 7193, 7198, 7199, 7249 et suiv., 7275 *et suiv.*
Le Long Quai—Artitles du *Star* et du *Citizen* (*sur explications-Blair*), 7337.
Port-Colborne et Port-Maitland (*int.*), 7792, 8650, *9193.*
Commerce *privilégié* (sur m.-sir Charles Tupper), 7965 et suiv.
Mines-de-Bruce—Quai (sub.), 7991, 7997.
Chenal de Burlington—Réparations aux jetées (sub.), 8017 et suiv.
Port de Collingwood—Améliorations (sub.), 8028, 8030.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers —*Immigration* (sub.), 8585 et suiv., 8620, 8625, 8632 *et suiv.*, 8641 *et suiv.*
Service à la vapeur entre Saint Jean, N.-B., et *Liverpool* (*sub.*), *8689 et suiv.*
Habillements militaires (sub.), 9082 et *suiv.*, 9119 et suiv.
Intercolonial—Nouvelles voies de garage (sub.), 9163 et suiv.
Port-Colborne—Améliorations (sub.), 9263 et suiv., *9288, 9292, 9300* et suiv., 9321.
Amendements faits par le Sénat à la loi relative *au cens électoral* (int.), 9322.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9329.

MOORE, M. ALVIN-HEAD *(Stanstead)* :

Adresse en réponse au discours du trône, 329.
Le ministre de l'Agriculture sur le plébiscite (int.), 1841.
Compagnie de prêts *et d'épargne* de Huron et *Ontario* (*B. n° 74*), 1re lec., 2045.
Pétrole—*Impôt* (*m. et discours*), 2137, 2146, 2150.
Listes électorales—Dépenses éventuelles (sub.), 2300.
Plébiscite—Comtés de Beauce, *Lévis*, Montmagny et Kamouraska (m.), 2392, 5765.
Punition de la séduction et de l'enlèvement (sur B.), 2948.
Loi Scott—Brome (int.), 3579.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (*sur B.*), 3922.
Habillements des militaires (sub.), 5474.
Mémoire de frais de MM. O'Connor et Hogg (sub.), 5822, 5825, 5843.
Amendement à la loi relative aux postes (sur B.), 6127, 6134.
Exercices annuels de la milice (sub.), 7077.
Commerce *privilégié* (*sur m.-sir Charles* Tupper), 7865.
Annuaire statistique (sub.), 8251.
Fermes *expérimentales* (sub.), 8281.
Trafic des spiritueux (sur m.-Flint), 8836 et suiv.

MORIN, M. JEAN-BAPTISTE *(Dorchester)* :

Chemin de fer du comté de Drummond (sur résol. —*En comité*), 3770.
Milice—Dépenses *imprévues et diverses* (sub.), 7154-55.
Cie du chemin de fer de la Rive sud (*sur résol.*), 9589.
Communications par *steamer* entre la Malbaie et la Rivière-Ouelle (sub.), 10185-86.

MORRISON, M. AULAY *(New-Westminster)*:

Compagnie du chemin de fer de Brandon et du Sud-Ouest (B. n° 47), 1re lec., 1186; 2e lec., 1410; en comité et 3e lec., 2308.
Compagnie Canadienne du chemin de fer du Yukon (B. n° 52) 1re lec., 1374; 2e lec., 1877.
Adresse en réponse au discours du trône, 1771.
Commissaire des mines d'or (int.), 1838.
Inspecteur forestier au Yukon (int.), 1838.
Conseiller de l'administrateur du Yukon (int.), 1839.
Nationalités des employés au bureau du Commissaire des mines d'or (int.), 1839.
Le major Walsh (int.), 1839.
Fonctionnaires fédéraux au Yukon (int.), 1839.
Traitements des fonctionnaires au Yukon (int.), 1840.
"The Yukon Mining, Trading and Transportation Company" (B. n° 94), 1re lec., 2265; 2e lec., 2551.
Compagnie du chemin de fer de Glenora (B. n° 101), 1re lec., 2431; 2e lec., 2678.
Compagnie de chemin de fer Yukon-Pacifique (B. n° 102), 1re lec., 2431; 2e lec., 2678.
Le câble transpacifique *(int.)*. 2723.
Commandement du 8e Hussards (int.), 2924.
Réclamation contre le gouvernement—Cie de mines et de transport du Yukon britannique (int.), 2930.
Compagnie du chemin de fer Suburbain d'Ottawa (B. n° 117) 1re lec., 2993; 2e lec., 3519; service maritime et fluvial *(sub.)*, 3093.
Chemin de fer du Comté de Drummond (sur résolution—En comité), 3414 et suiv.
Enquête sur la conduite des juges—Juge Spinks (sur m.-sir Charles-H. Tupper), 4253.
Compagnie de télégraphe commercial du Nord (à responsabilité limitée)—(B. n° 152), 1re lec., 5115; 2e lec., 5559; en comité et 3e lec., 5913.
Législation—Sénat—Papeterie (sub.), 5756.
Compagnie du chemin de fer de Ceinture de Montréal (m. p. comité), 6105, 6110.
Milice—Solde et allocations, etc. (sub.), 7014.
Rivière Fraser—Améliorations du chenal (sub.), 8108.
Stations de démonstration (sub.), 8348 et suiv.
Baie de Gabarus—Brise-lames (sub.), 10016.

MULOCK, HONORABLE WILLIAM *(York-nord, O.)*:

Rapport du Directeur général des Postes, 163.
Distribution de discours politiques (rép. à int.-*Tupper*), 1186.
Câble entre le Canada et l'Australie (résolutions), 1767; (observ.), 8369 *et suiv.*, 8405 et suiv.; (B. n° 176), 1re lec., 8409; 2e lec., en comité et 3e lec., 8494.
M. John R. Dargaval (rép. à int.-Taylor), 1972.
M. W. R. Singleton (rép. à int.-Taylor), 1973.
Directeur de la poste à Moonstone (rép. à int.-Bennett), 1974.
Bureau de poste de Dawson—Emploi d'un nommé Bourassa (rép. à int.-Davin), 1975.
Facteurs à Victoria, C.-A. (rép. à int.-Prior), 1976.
Service postal—Malbaie et Québec (rép. à int.-*Casgrain*), 1977.
Frank Harper, directeur de la poste à Dawson (rép. à int.-*Gillies*), 1978.
Directeur de la poste à Chambord (rép. à int.-*Casgrain*), 1978.
Directeur de la poste au Lac Bouchette (rép. à int.-Casgrain), 1978.
Directeur de la poste à Saint-Esprit (rép. à int.-Dugas), 1979.
Directeur de la poste à Morton (rép. à int.-Taylor), 1979, 3179.

MULOCK, HONORABLE M. WILLIAM—*Suite.*

Directeur de la poste à Saint-Prime (rép. à int.-Casgrain), 1981.
Malles pour Dawson depuis le 1er juillet 1898 (rép. à int.-Foster), 1982.
Service postal entre Montréal et Labelle (rép. à int.-*Chauvin*), 1983.
Directeur de la poste à Brantford, (rép. à int.-Clancy), 1984, 8485.
Service postal—Mount-Albion, I.-P.-E. (rép. à int.-*Martin*), 1985.
Directeur de la poste à Brookside, I.-P.-E. (rép. à int.-Martin), 1985.
Bureau de poste de Batiscan (rép. à int.-Marcotte), 1986, 2340.
Contrats du gouvernement—*Sweating system* (rép. à int.-Clarke), 1991.
Bureau de poste de Toronto (rép. à int.-Clarke), 1997.
Billets-poste (rép. à int.-Foster) 1998.
Documents concernant le plébiscite (sur observ.-Foster), 2060.
Directeur de la poste de Saint-Jérôme-du-Lac-Saint-Jean (rép. à int.-Casgrain), 2202.
Sacs de malles (rép. à int.-Davin), 2204.
Bureau de poste de Mackenzie (rép. à int.-Roche), 2205.
Enveloppes timbrées (réponse à inter.-Hughes), 2207.
Enveloppes vertes timbrées (rép. à int.-Hughes), 2208.
Transport des malles entre l'Intercolonial et le cap Tourmentin (rép. à int.-Martin), 2344.
Service postal entre Waltham et Chapeau (rép. à int.-*Poupore*), 2349.
Directeur de la poste de Berthier en haut (rép. à int.-Casgrain), 2729.
Service postal au Yukon (rép. à int.-Borden, Halifax), 2731; (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 2731; (sur observ.-McDougall), 3818.
"Fac-simile" de timbres-poste (rép. à int.-McGregor), 2926.
Service postal sur le littoral du Pacifique (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3282.
Directeur de la poste à Rusagornis, N.-B. (rép. à int.-Foster), 3283.
M. Agapit Ouellet, (rép. à int.-Marcotte), 3287.
Bureau de poste de Guay, Lévis (rép. à int.-Marcotte), 3288.
Service postal entre Orangedale et Margaree (rép. à int.-McDougall), 3288.
Service à Lévis (rép. à int.-Casgrain), 3585.
Joseph Verrault, de Lévis (rép. à int.-Casgrain), 3586.
M. Alexander Walmsley (rép. à int.-Monk), 3822.
Service par vapeur à l'île Vancouver (rép. à int.-Prior), 3823.
Enveloppes timbrées de deux cents (rép. à int.-Quinn), 3823.
William Beaumont, de Cowichan (rép. à int.-McInnes) 3846.
Franchise postale *(rép. à int.-Taylor)*, 3849.
Transport du courrier de la gare du chemin de fer au bureau de poste de Lang (rép. à int.-Lang), 3850.
Transport du courrier de Havelock au bureau de poste de Oak-Lake (rép. à int.-Lang), 3850.
Directeur de la poste de Galt, Ont. (rép. à int.-Bennett), 3851.
Bureaux de poste—Comté d'Inverness (rép. à int. sir Charles-H. Tupper), 3851.
Matrices pour timbres-poste (rep. à int.-Monk), 3969.
P. A. Bourget, directeur de la poste de Lévis (rép. à int.-Casgrain), 4084.
Directeur de la poste à Métabetchouan (rép. à int.-Casgrain), 4085.

MULOCK, HONORABLE M. WILLIAM—*Suite.*

Directeur de la poste à Toronto-est (rép. à int.-Maclean), 4292.
Directeur de la poste à Sainte-Eulalie, Nicolet (rép à int.-Gauvreau), 4292.
Service postal du Yukon—Lettre de W. F. Latimer (sur observ.-Taylor), 4372.
Destitution du directeur de la poste de Sydney-nord (rép. à int.-McDougall), 4919, 5014.
Changements dans le service postal à Grand-View, I.-P.-E. (rép. à int.-Martin), 5012.
Facteurs de la poste de London (rép. à int.-Beattie), 4499, 5013.
Lettre de M. R. J. McLaughlin, 5015, 5022, 5026.
Ministère des Postes (sub.), 5049 et suiv., 5071 et suiv., 5087 et suiv., 7339 et suiv.; somme nécessaire pour le service, 6365 et suiv.; dernière épreuve, 6397; dépenses éventuelles, 7370-71; service postal, 7378 et suiv.
Amendement à la loi relative aux postes (B. n° 155), 1re lec., 5115; m. pour 2e lec., 6116; 2e lec., 6119 et suiv.; 3e lec., 6135.
Redistribution des comtés (B. n° 126), m. pour 2e lec., et observations), 5228 et suiv.; (sur observ.-McNeill), 6605, 6608, 6609, 6610, 6611; (amend.), 6763, 6819 et suiv., 6905 et suiv.; m. p. 3e lec., 6938; 3e lec., 7001.
Augmentation d'appointements à M. A. Bolduc (sub.), 5815 et suiv.; (dernière épreuve), 6393-94.
Mémoire de frais de MM. O'Connor et Hogg (sub.), 5818 et suiv. 5825, 5826, 5830, 5832, 5841, 5842, 5845, 5846, 5847.
Destitutions au bureau de poste de Montréal (rép. à int.-Quinn), 6060.
Administration du Yukon (sur m.-sir Charles-H. Tupper), 6274 et suiv.
Edifice public de Victoria (sub.—en dernière épreuve), 6391.
Directeur de la poste de Humberston (rép. à int.-McCleary), 6567.
Bureaux de poste dans les magasins (rép. à int.-Bennett), 6599.
Salaires des directeurs de la poste (rép. à int.-Monk), 6932.
Transport des malles, comté de Jacques-Cartier (rép. à int.-Monk), 6932.
Directeur de la poste de Sydenham (rép. à int.-Bell, Addington), 6934.
District provisoire du Yukon—Service postal (sub.), 7371 et suiv.
Commerce privilégié (sur m.-Sir Charles Tupper), 7854 et suiv.
Directrice de la poste de Sintulata (rép. à int.-Davin), 8489, 10144.
Directeur de la poste—Port-George, comté d'Annapolis (rép. à int.-Mills), 8997, 9187, 9722.
Service postal—Ottawa et Cyrville (rép. à int.-Hodgins), 8999.
Habillements militaires (sub.), 9077 et suiv., 9104 et suiv., 9111 et suiv.
Directeur de la poste de Flesherton, Ont. (rép. à int.-Davis), 9187.
Port-Colborne—Améliorations (sub.), 9268 et suiv., 9291 et suiv.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9369, 9606, 9609; (sur B.), 9821 et suiv.
Chemin de fer d'Antler-Station à la Montagne de l'Orignal (sur résol.), 9498.
Amendement à la loi relative aux inspections générales (sur B.), 9665.
Service postal entre Saint-Thomas et Aylmer-ouest (rép. à int.-Ingram), 9724.
Port de Toronto—Détournement de la Don et dragage dans le port (sub.), 10090 et suiv.
Rivière La Pluie—Ecluse et barrage (sub.), 10178 et suiv.

MULOCK, HONORABLE M. WILLIAM—*Suite.*

Montant nécessaire pour le service postal (sub.—dernière épreuve), 10228 et suiv.
Pertes de billets postaux (rép. à int.-Bergeron), 10251.

OLIVER, M. FRANK *(Alberta)*:

Adresse en réponse au discours du trône, 1820.
Droits sur le pétrole (sur m.-Davis), 2024; (sur m.-Moore), 2145.
Dettes contractées pour grains de semence—Territoires du Nord-Ouest (sur m.-Davin), 2039.
Compagnie du chemin de fer d'Edmonton et de la Saskatchewan (B. n° 93), 1re lec., 2265; 2e lec., 2551; en comité, 4321, 4867, 4873, 4874, 4876, 4878.
Terres de la Compagnie du chemin de fer Calgary et Edmonton (int.), 2345.
Scrip pour la police à cheval (int.), 2508.
Chemin de fer de la Colombie et de l'Ouest (sur B.), 2672; amend., 2673, 2966.
Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Baie d'Hudson et du Yukon (B. n° 110), 1re lec., 2722; 2e lec., 3032; en comité et 3e lec., 4878.
Compagnie de volontaires d'Edmonton (int.), 2727.
Commission au sujet du chemin de fer Canadien du Pacifique (sur m.-Richardson), 2812.
Rébellion de 1885—Commission (sur m.-Davis), 3125.
Hôtel des Monnaies (sur m.-McInnes), 3151.
Commission des chemins de fer (sur m.-Rutherford), 3890.
Chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest (sur B.), 4805.
Compagnie du chemin de fer d'Edmonton, Yukon et Pacifique (B. n° 158), 2e lec., 5559; en comité et 3e lec., 6879.
Administration du Yukon (sur m.-sir Charles-H. Tupper), 6283.
Sauvages: Ecoles (sub.), 7510 et suiv., 7516.
Terres fédérales: Imputable sur le capital (sub.), 7539, 7543.
Mesures d'hygiène sur les travaux publics (sur B.), 7675.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8537 et suiv.
Paiement aux syndics de la colonie de Saint-Paul-des-Métis—Grains de semence et instruments aratoires aux colons pauvres (sub.), 9048 et suiv.
Dépenses de l'expédition de secours—Nécessiteux le long des rivières du Liard et Dease (sub.), 9060.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9386 et suiv., 9448, 9614.
Chemin d'Ontario et de la Rivière LaPluie (sur résol.), 9470 et suiv.
Cie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique (sur résol.), 9513 et suiv., 9521 et suiv., 9549.
Amendement à la loi relative aux inspections générales (sur B.), 9666 et suiv.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B.), 9769.

OSLER, M. EDMUND-BOYD *(Toronto-ouest)*:

Adresse en réponse au discours du trône, 316.
Compagnie canadienne permanente d'hypothèque du Canada-ouest (B. n° 75), 1re lec., 2045; 2e lec., 2339; en comité, 4320, 4866; 3e lec., 4867.
Compagnie de garantie et d'assurance contre les accidents de la Confédération du Canada (B. n° 76), 2e lec., 2309; en comité et 3e lec., 4321.

OSLER, M. EDMUND-BOYD—*Suite.*

Hôtel des Monnaies (sur m.-McInnes), 3150.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B.), 4633.
Réserve des sauvages de Brantford (sur sub.), 5700, 5704.
Législation—Sénat—Papeterie (sub.), 5752.
Redistribution des comtés (sur B.), 6719.
Ministère des Postes (sub.), 7361.
Edifices publics à Ottawa: Rideau Hall (sub.), 7715.
Ports et rivières, Nouvelle-Ecosse (sub.), 7720, 7722, 7757, 7759, 7761-62.
Commerce privilégié (sur m.-sir Charles Tupper), 7963.
Câble transpacifique (sur résol.), 8393.
Compartiments frigorifiques sur les steamers, etc. (sub.), 8738.
Port-Colborne—Améliorations (sub.), 9265.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9376 et suiv.

PARMALEE, M. CHARLES HENRY *(Shefford):*

Trafic des spiritueux (sur m.-Flint), 8866; (résol.), 8870.

PATERSON, HONORABLE M. WILLIAM *(Grey-nord):*

Troubles à Skaguay (rép. à int.-Foster), 994.
Adresse en réponse au discours du trône, 1188.
Primes payées sur le fer (rép. à int.-Wallace), 1843.
Nom d'un employé au Yukon (rép. à int.-Davin), 1848.
Douane de Toronto (rép. à int.-Clarke), 1864.
Douanes—Chambord (rép. à int.-Casgrain), 1866.
Paragraphe dans le *Soleil* (rép. à int.-Casgrain), 1904.
Violation des droits de douanes (rép. à int.-Foster), 1904.
Ministère des Douanes (sub.), 2110 et suiv., 3000 et suiv.
Entrepôts de douane—I.P.-E.—M. J. C. Scrimgeour (rép. à int.-Macdonald), 2132.
Sucres importés des Antilles anglaises (rép. à int.-Foster), 2347.
Exposé budgétaire, discours sur, 2664, 2678.
Navires américains enregistrés à Dawson (rép. à int.-sir Charles-Hibbert Tupper), 2726, 3294.
Steamer *John C. Barr* (rép. à int.-sir Charles-Hibbert Tupper), 2726.
Exportations de blé et de farine (rép. à int.-Wallace), 2728.
Exportation du grain (rép. à int.-Bell, Addington), 3284.
Lois relatives au cabotage (rép. à int.-sir Charles H. Tupper), 3285.
Le capitaine John Irving (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3286.
Phares et service côtier—Salaires et allocations—Gardiens des phares (sub.), 3572.
Importation de planches et de matrices par les compagnies de billets de banques (rép. à m.-Foster), 3855.
M. Bresby, officier des douanes à Skaguay (rép. à int.-Taylor), 4823.
Amendement à la loi relative aux douanes (B. n° 154), 1re lec., 5009; 2e lec. et en comité, 6451 et suiv.; 3e lec., 6938.
Redistribution des comtés (sur B.), 5302 et suiv., 6762, 6767 et suiv., 6794 et suiv.
Douanier à Lepréau (rép. à int.-Ganong), 5335.
Pénitencier de la Colombie-Anglaise (sub.), 5508.
Percepteur des douanes à Valleyfield—Plaintes sur int.-Bergeron), 5526.

PATERSON, HONORABLE M. WILLIAM—*Suite.*

Compte en suspens au port de Montréal (sub.), 5608 et sulv.
Cause de Spellman (sub.), 5613.
Appointements et dépenses éventuelles—Ontario (sub. supp.), 5615.
Colombie-Anglaise et district du Yukon (sub. supp.), 5616.
Impressions et papeterie—Douanes (sub. supp.), 5620.
Entretien et réparations—Croiseurs du gouvernement (sub. supp.), 5622 et suiv.
District provisoire du Yukon—Rivières Yukon et Lewis—Améliorations, etc., et lignes télégraphiques (sub.), 5641.
Douanes—Appointements et dépenses casuelles (sub. supp.), 5870.
Croiseur dans les eaux de la Colombie-Anglaise (sur sub.), 5871.
Droits sur les lieuses, etc. (rép. à int.-Wallace), 6061.
Administration du Yukon (sur m.-sir Charles-H. Tupper), 6255 et suiv.
Milice—Solde et allocation (sub.), 7059, 7062.
Importation de maïs (rép. à int.-Clancy), 8239, 8649, 8998.
Importation de fil d'engerbage (rép. à int.-Clancy), 8239, 8998.
Evaluation des navires dans le Yukon (rép. à int.-Prior), 8240.
Douane—Cas de fraude (sur sub.), 8412 et suiv.
Cour de douane (sur sub.—rép. à int.-Quinn), 8457.
Dr F.-B. McCormick, ex-officier de douanes à l'Ile Pelée (sur sub.—int.-Taylor), 8463.
Affaire Galna (sur sub.—int.-Bennett), 8468 et suiv.
Percepteurs des douanes qui se livrent au commerce (sur sub.—int. Mills), 8472.
Douanes—Ontario, Manitoba, Colombie Anglaise (sub.), 8473 et suiv.
John Steinhalt, de Dawson (rép. à int.-Prior), 8490.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8632 et suiv.
Douanes—District du Yukon et frontière (sub.), 8763.
Exportation de grains en Allemagne (rép. à int.-Henderson), 8998.
Amendement à la loi relative aux inspections générales (sur B.), 9667-68.
Subventions aux chemins de fer (sur B.), 9807 et suiv., 9828, 9831.

PENNY, M. EDWARD-GOFF *(Montréal, Saint-Laurent):*

Amendement à la loi relative à l'inspection générale (B. n° 55), 1re lec., 1375; 2e lec., 3895; bill retiré, 5384.
Loi tendant à préciser la dimension des colis de menus fruits (B. n° 56), 1re lec., 1375; suspension de l'étude du bill, 3344; 2e lec., 3896; bill retiré, 5384.
Comité des *Débats* (sur 2e rapp.), 1757.
Inspection de la potasse (int.), 1873.
Compagnie de poudre de Hamilton (B. n° 78), 2e lec., 2309; en comité et 3e lec., 3517.
Cruauté envers les animaux (B. n° 116), 1re lec., 2989.
Améliorations aux chambres des comités (observations), 3343.
Cour de l'Echiquier du Canada (sub.), 5502.

PETTET, M. WILLIAM-VARNEY *(Prince-Edward):*

Canal de la Trent—Construction (sub.), 7307.

PETTET, M. WILLIAM-VARNEY—*Suite.*

Vente de boissons dans les cantines militaires (sur observ. du ministre de la Milice), 7336.
Compagnie du pont de Belleville-Prince-Edward (sur B.), 7498.
Edifices publics, Ontario (sub.), 7643.

POPE, M. RUFUS-HENRY *(Compton)* :

Adresse en réponse au discours du trône, 408.
Intercolonial—Gérant général du trafic (int.), 1991, 1996.
Loi Scott—Comté de Brome (int.), 2206.
EXPOSÉ BUDGÉTAIRE, discours sur, 2699.
Chemin de fer du Comté de Drummond (sur B.), 4183.

POUPORE, M. WILLIAM-JOSEPH *(Pontiac)*:

Compagnie de mines et de chemin de fer Zénith (B. n° 20), 1re lec., 821 ; 2e lec., 1133 ; en comité et 3e lec., 7598.
Ratification d'un arrangement entre la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et la Compagnie électrique de Hull (B. n° 25), 1re lec., 911 ; 2e lec., 1133 ; 3e lec., 2339.
Compagnie du chemin de fer d'embranchement du Portage-du-Fort à Bristol (B. n° 42), 1re lec., 1186 ; 2e lec., 1410 ; en comité et 3e lec., 4878.
Compagnie de chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique (B. n° 34), 2e lec., 1410 ; en comité et 3e lec., 2171.
Compagnie de chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves (B. n° 35), 2e lec., 1410 ; 3e lec., 3102.
Barrage de la Roche-Fendue et du Calumet—Réclamation (int.), 1869.
Chemin de fer électrique d'Ottawa (sur B.), 2308.
Service postal entre Waltham et Chapeau (int.), 2349.
Corporation épiscopale catholique romaine de Pembroke (B. n° 108), 1re lec., 2556 ; 2e lec., 2724 ; 3e lec., 3519.
Destitution d'Edward Davis, de Coulonge (int.), 3972.
Canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne (observations), 4293.
Entreprises accordées sans soumissions—Arrêtés ministériels (sur m.-Davin), 5347.

POWELL, M. HENRY-A. *(Westmoreland)* :

Annexes à l'acte concernant le cens électoral (int.), 1094.
Adresse en réponse au discours du trône, 1143.
W. H. Lynch (int.), 1863.
Intercolonial—Revenus—De la Chaudière à Montréal (int.), 1871.
Enlèvement de la neige sur l'Intercolonial (int.), 1980.
Alphonse T. Leblanc (int.), 1980.
Intercolonial—Dépenses portées au compte du capital et des recettes (int.), 2557.
Chemin de fer du comté de Drummond (sur m.-Blair, pour comité sur résolutions), 2852 ; (sur résolutions, en comité), 3632.
Service postal, I.P.-E. (sur m.-Martin), 3175.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la ville de Montréal sur rés.), 4145 et suiv. ; (sur B.), 4409 et suiv., 4710, 4713, 4716, 4718 et suiv.
Grève des cantonniers du Grand Tronc (sur obs.-Maclean), 4529.
Edifices publics, Ottawa—Y compris la ventilation et l'éclairage—Réparations (int.), 5218.

POWELL, M. HENRY-A.—*Suite.*

Réparations au wagon du gouverneur général *Victoria* (sub.), 5803.
Canal Welland—Aux propriétaires du steamer *Lakeside* (sub.), 5810.
Service civil—Saisie des salaires (sur B.), 5930, 5956.
Administration du Yukon (sur m.-sir Charles-H. Tupper), 6264.
Chemin de fer de ceinture de l'Ile de Montréal (sur B.), 6339.
District provisoire du Yukon (sub.), 6379.
Redistribution des comtés (sur B.), 6697 et suiv., 6947 et suiv., 6952, 6956, 6972 et suiv.
Canal de la Trent—Construction (sub.), 7315 et suiv.
Service postal (sub.), 7398.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Pour abréger la longueur de la ligne principale en faisant disparaître certaines courbes—Matériel roulant (sub.), 7439 et suiv.; 7448, 7453 et suiv.
Mesures d'hygiène sur les travaux publics (sur B.), 7679, 7694.
Subvention à la ville d'Ottawa (sur B.), 9657 et suiv.

PRÉFONTAINE, M. RAYMOND *(Maisonneuve)* :

Banque du peuple (B. n° 6), 1re lec., 633 ; 2e lec., 951 ; m. pour comité, remise, 3032 ; m. pour comité, adoptée, 3336 ; m. pour 3e lec., 3513 ; 3e lec., 3517 ; amendements du Sénat, 7598.
Compagnie de Navigation Richelieu et Ontario (B. n° 27), 1re lec., 912 ; 2e lec., 1133 ; en comité et 3e lec., 3031.
Chemin de fer de ceinture de l'Ile de Montréal (sur B.), 6111.

PRIOR, HONORABLE EDOUARD-G. *(Victoria, C.-A.)* :

Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie (B. n° 28), 1re lec., 912 ; 2e lec., 1133 ; en comité et 3e lec., 2671.
Adresse en réponse au discours du trône, 994.
Ile de l'Homme-Mort (int.), 1375, 1659, 1831, 2353, 4756 ; (m. pour impression des documents), 3986.
Compagnie de transport de Boston et d'Alaska (int.), 1844.
M. F. C. Wade (int.), 1846.
Législation anti-chinoise Art. du "Daily News Advertiser" (int.), 1852.
Le député de Burrard (int.), 1854.
Vente de terrain près d'Ashcroft—Chemins de fer C. A. (int.), 1870.
Steamers "Governor-Pingree" et "J. B. Lowe" (int.), 1871.
Ouvriers étrangers au lac Bennett, C.-A. (int.), 1875.
Bureau de poste de Victoria, C.-A. (int.), 4290—Soumissions pour voûtes de sûreté (int.), 1902.
Facteurs à Victoria, C.-A. (int.), 1976.
Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest (B. n° 8), en comité et 3e lec., 2171.
Douanes—Difficultés à la frontière de l'Alaska (observations), 2212.
Coût du plébiscite à certains bureaux de scrutin dans la Colombie-Anglaise (int.), 2341.
Le lieut.-gouverneur de la Colombie-Anglaise et l'administration Turner (m. pour doc.), 2383.
Saisie du sloop *Dorothy* (int.), 2389.
Système des pensions militaires (sur m.-Hughes), 2741.
Spiritueux au Yukon (int.), 2934, 3000 ; (observations), 3814.
Ligne télégraphique entre Skaguay et Dawson (int.), 3103.

PRIOR, HONORABLE M. EDWARD G.—*Suite.*

Paiements faits aux officiers et à l'équipage du "Quadra" (int.), 3106.
Retard apporté à la production de documents (observ.), 3778.
Les sauvages Songhees, C.-A. (int.), 3822, 4729; (sur sub.), 5722 et suiv.
Service par vapeur à l'île Vancouver (int.), 3823.
Port de Victoria, C.-A. (int.), 3854.
Frontière de l'Alaska—Art. de la *Gazette* (observations), 3871; art. du *Citizen*, 6935.
Etablissements pour l'éclosion du poisson—Colombie-Anglaise (int.), 4083.
Primes sur le fer et l'acier (sur résolutions), 5002.
Pêche à la truite—Ile de Vancouver—Inspecteurs (sur sub.), 5044.
Ministère de l'Agriculture (sub. supp.), 5047.
Ministère de la Milice et de la Défense (sub.), 5083; (dernière épreuve), 6395.
F. Peters et E. V. Bodwell (sub.), 5203.
Edifices publics, Ottawa—Y compris la ventilation et l'éclairage—Réparations, etc., 5209.
Correspondance échangée entre le gouvernement de la Colombie-Anglaise et le gouvernement fédéral au sujet de la législation anti-japonaise et anti-chinoise de l'administration Turner (demande de doc.), 5228, 5335, 5517, 5763; (int.), 5874.
Cour d'appel au Yukon (int.), 5330.
Eclairage des édifices du parlement (int.), 5330.
Port de Québec (int.), 5331.
Port de Chemainus, C.A. (int.), 5333.
Prisonniers dans le territoire du Yukon (sub.), 5495.
Salle d'exercices militaires à Vancouver (int.), 5513, 6139, 7786.
Réclamation—Macaulay-Point, C.A. (int.), 5515.
La "Northern Commercial Telegraph Company" (observ.), 5534; câblegramme à lord Strathcona, 5765.
District provisoire du Yukon—Rivières Yukon et Lewes—Améliorations, etc., et lignes télégraphiques (sub.), 5678.
Statuts de la législature de la Colombie-Anglaise (int.), 5685.
Augmentation d'appointements à M. A. Bolduc (sub.), 5816.
Mémoire de frais de MM. O'Connor et Hogg (sub.), 5823.
Croiseur dans les eaux de la Colombie-Anglaise (sur sub.), 5871.
La peste bubonique (int.), 6002.
Question de privilège—Télégraphe au Yukon, art. du *Victoria Times*, 6064.
Cale-sèche d'Esquimalt (int,), 6139.
Nomination de députés aux emplois publics (int.), 6387.
Edifice public de Victoria (sub.-en dernière épreuve), 6391.
Immigration étrangère (observations), 6831 et suiv., 6903.
Milice—Solde et allocation (sub.), 7029.
Exercices annuels de la milice (sub.), 7075.
Appointements des employés civils de la milice (sub.), 7083.
Propriétés militaires et champs de tir (sub.), 7093-94.
Ministère des Postes (sub.), 7341.
Somme destinée au secours des Canadiens indigents en pays étrangers autres que les Etats-Unis (sub.), 7549.
Travaux à Banff (sub.), 7551.
Ministère des travaux publics—Gouvernement civil (sub.), 7574.
Mesures d'hygiène sur les Travaux publics (sur B.), 7693.
Frais de cale-sèche—Victoria, C.A. (int.), 7787.

PRIOR, HONORABLE M. EDWARD-G.—*Suite.*

Acte des aubains de la Colombie Anglaise (int.), 7789, 8241, 8486, 8773.
Mines-de-Bruce—Quai (sub.), 8013.
Rivière Columbie—Améliorations des passes entre les lacs Lafièche d'en haut et d'en bas (sub.), 8106.
Quarantaine de Williams-Head (sub.), 8110 et suiv.
Rivières Lewes et Yukon—Améliorations (sub.), 8213, 8215.
Evaluation des navires dans le Yukon (int.), 8239.
Stations de démonstration (sub.), 8330.
Maraude sur la côte du Pacifique (int.), 8367.
Câble transpacifique (sur résol.), 8395.
Bail du gouvernement à New-Westminster, C.A. (int.), 8486.
John Steinhalt, de Dawson (int.), 8489.
Services médicaux aux sauvages de Yale et Caribou (int.), 8647, 8997.
Saisie de bateaux et de filets appartenant à des pêcheurs canadiens (int.), 8650.
Loyer du lot 1, bloc 13, New-Westminster, C.A. (int.), 8998.
Dépenses de l'expédition de secours—Nécessiteux le long des rivières du Liard et Dease (sub.), 9061.
Pointe-Macaulay (sur sub.), 9138 et suiv.
Navire de la Compagnie de la Baie d'Hudson sur la rivière Stikine (int.), 9186.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9421.
Cie de chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique (sur résol.), 9517.
Explication de nature personnelle—Compromis d'abstention, 9617
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'Intérieur (sur B.), 9695.

QUINN, M. MICHAEL-JOSEPH-FRANCIS (*Montréal, Sainte-Anne*):

MM. Coste et Lafontaine au Yukon (int.), 1909.
Listes électorales (sub.), 2329.
Enveloppes timbrées de deux cents (int.), 3823.
Le plébiscite à Montréal—Paiement des dépenses (int.), 5334.
Cour de l'Echiquier du Canada (sub.), 5501.
Compte en suspens au port de Montréal (sub.), 5612.
Directeur de la poste de Montréal (int.), 5873.
Destitutions au bureau de poste de Montréal (int.), 6060.
Amendement à la loi relative aux douanes (sur B.), 6458, 6463.
Douane—Estimation des marchandises importées (sub.), 8449.
Cour de douane (sur sub.), 8456, 8458, 8459.
Libération conditionnelle de détenus aux pénitenciers (sur B.), 9753.

RATZ, M. VALENTINE (*Middlesex-nord*):

Droits sur le pétrole (sur m.-Davis) 2028.

REID, M. JOHN-DOWSLEY (*Grenville-sud*):

Grève des cantonniers du Grand Tronc (sur observ.-Maclean), 4556.
Compartiments frigorifiques sur les steamers, etc. (sub.), 8739.

RICHARDSON, M. ROBERT-LORNE (*Lisgar*):

Saisie des appointements des employés du gouvernement (B. n° 38), 1re lec., 993; m. pour 2e lec., 1940; 2e lec., 1953; en comité, 5928 e suiv., 5937, 5938, 5941, 5944, 5953, 5955.

RICHARDSON, M. ROBERT-LORNE—*Suite.*

Comité des débats (2e *rapport*), 1754, 1756; (3e rapport), 2200; (5e rapp.—nomination de M. W. Larose), 5685; *(6e rapport)*, 8924.
Adresse en réponse au discours du *trône*, 1802.
Commerce des *céréales au Manitoba* et dans les territoires du N.-O. *(sur B.)*, 1927.
Droits sur le pétrole (sur m.-Davis), 2026; *(sur* m.-Moore), 2146.
Commission des chemins de fer (sur *m.-Rutherford*), 2541.
Commission au sujet du *chemin de fer Canadien* du Pacifique (m. et discours), 2799.
Chemin de *fer de la Colombie* et de l'Ouest (sur B.), 2973.
Chemin de fer d'Edmonton à la Saskatchewan (sur B.), 4327, 4877.
Chemin de fer Grand-Central du Nord-Ouest (sur B.), 4514, 4790.
Observations de nature personnelle—Assemblée de Picton—Compte rendu du *Mail and Empire*, *5400*.
Fourniture de papeterie aux députés (sur rapp.-Gibson), 5408.
Administration du Yukon (sur m.-sir Charles-H. Tupper), 6284.
Canal de la Trent—Construction (sub.), 7317, *7320*, *7324*.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8567.
Trafic des spiritueux (sur m.-Flint), 8901.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9215 et suiv., 9361 et suiv., 9412, 9439; (sur B.), 9786, 9794; (amendement), 9376.
Cie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique (sur résol.—Amend.), 9551.
Cie du chemin de fer d'Ontario et de la Rivière-La-Pluie (int.), 9724.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B.), 9765.

RINFRET, M. CÔME-ISAÏE *(Lotbinière)*:

Bill (n° 174—du Sénat) *concernant l'usure*, 1re lec., 8239.

ROBERTSON, M. JOHN-ROSS *(Toronto-est)*:

Autorisation au commissaire des brevets d'invention pour venir en aide à Thomas *Robertson* (B. n° 11), 1re lec., 633; 2e lec., 951; en comité et 3e lec., 2671.
Adresse en réponse au discours du *trône*, 1033.
Bill concernant les droits d'auteur (int.), 1997.
Permis de chemin de fer (sur B.), 2221.
Certificats d'aptitudes des officiers des corps permanents *(int.)*, 2348.
Réinstallation du lieutenant-colonel *Strathy* (int.), 2349.
Examens d'aptitudes des officiers des *corps permanents* (int.), 2349.
Envoi d'officiers à l'*école d'artillerie en Angleterre* (int.), 2349.
Commission des *chemins de fer* (sur m.-Rutherford), 2537.
Médailles aux volontaires canadiens organisés à Chicago en 1866 (int.), 2729.
Chemin de fer de la *Colombie et de l'Ouest* (sur B.), 2962, 2974.
Chemin de fer du *Comté de Drummond* (sur résolution—En comité), 3450.
M. J. L. Biggar—15e bataillon (int.), 3580.
Corps permanents—*Promotions par brevet* (int.), 3581.
Effectif de la milice (int.), 3581.
Règlements de la *milice* (int.), 3581.

ROBERTSON, M. JOHN-ROSS—*Suite.*

Nominations d'officiers—Corps permanents (int.), 3582.
Modifications à l'Acte relatif à la milice (int.), 3582.
Explications-Costigan, 3694.
Commission internationale—Dépêche de l'*Evening Telegram* (int.), 3696.
Inspection du collège militaire Royal (int.), 3821.
Loi concernant le travail des aubains (observation), *3987*, 4011.
Grève des cantonniers du Grand Tronc (sur observ.-Maclean), 4550.
Amendement à la loi relative aux postes (sur B.), 6123.
Amendement à la loi relative aux douanes (sur B.), *6459*.
Redistribution des comtés (sur B.), 6547.
Milice—Frais de transport (sub.), 7136.
Milice—Dépenses imprévues et diverses (sub.), 7152.
Fabrique de *cartouches* du Canada (sub.), 7156.
Mesures d'hygiène sur les travaux publics (sur B.), *7667*.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), *9355 et suiv.*
Recommandations du major général Hutton *(int.)*, *9722*.

ROCHE, M. WILLIAM-JAMES *(Marquette)*:

Adresse en réponse au discours du trône, 460.
Représentation de Winnipeg (int.), 1846, 8490.
M. Richard Dickson (int.), 1870.
Vente de terrain du gouvernement (int.), 1871.
Bureau de poste de *Mackenzie (int.)*, *2204*.
Renvoi de W. J. Christie, du département du Revenu de l'intérieur à *Winnipeg (m. p. doc.* et discours), 2416, 3371.
Bureau de poste—Portage-la-*Prairie* (*int.*), *2509*.
Chemins de fer Canadien du *Pacifique et Grand* Central du Nord-Ouest à la *station McGregor* (int.), 2559.
Matériel d'imprimerie à Elkhorn (*int.*), 3105.
Navigabilité du détroit d'Hudson (*int.*), 3368.
Compagnie du chemin de *fer* Grand Central du Nord-Ouest (sur B.), 4217.
Terres publiques et les fonctionnaires (*observ.*), 4752.
Percepteur du revenu à Virden (*motion* retirée), 5335.
Redistribution des comtés (sur B.), *6686*.
Emploi de M. Martin Jérôme (int.), 6724, 7200.
Emploi de M. A. F. Martin (int.), 7554.
Trafic des spiritueux (sur m.-Flint), 8913 et suiv.

RODDICK, M. THOMAS-G. *(Montréal, St-Antoine)*:

Amendement à l'acte concernant les falsifications (sur B.), 4017, 4020.
Mesures contre la tuberculose—Résolutions adoptées *par* la Société médico-chirurgicale de *Montréal* (observations), 6290, 6318.

ROGERS, M. DAVID DICKSON *(Frontenac)*:

Cie Calvin (B. n° 9), 633.
Pétrole—Impôt (sur int.-Moore), 2145.
Permis de chemin de fer (sur B.), 2217.
Ministère des Douanes (sub.), 3014.
Amendement à la loi relative au service civil (sur B.), 3349, 3359.
Primes sur le fer et l'acier (sur résolutions), 5007.
Détermination du poids du grain—Instruments (sur B.), 5604.
Redistribution des comtés (sur B.), 6789.

ROGERS, M. DAVID-DICKSON—*Suite.*

Canal de la Trent—Construction (sub.), 7325, 7327.
Ministère des Postes (sub.), 7353, 7355.
Commerce privilégié (sur m.-sir Charles Tupper), 7949 et suiv.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.) 8533 et suiv.
Compartiments frigorifiques sur les steamers, etc. (sub.), 8740 et suiv.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9410, 9604.
Subvention à la ville d'Ottawa (sur B.), 9647.

ROSAMOND, M. BENNETT *(Lanark-nord)* :

Privilèges d'établissement dans les territoires du Nord-Ouest (int.), 2928, 6064.
Douanes—Marchandises importées d'Angleterre (sur sub.), 8449.
Habillements militaires (sub.), 9104, 9111.

RUSSELL, M. BENJAMIN *(Halifax)* :

Pêche du homard (int.), 2268.
Chemin de fer électrique d'Ottawa (sur B.), 2305.
Phares et service côtier—Salaire et allocations—Gardiens des phares (sub.), 3562 et suiv.
Chemin de fer du comté de Drummond (sur résolutions—en comité), 3662, 3697.
John Tanner—Réclamation contre le gouvernement espagnol (int.), 4823.
Redistribution des comtés (sur B.), 6662 et suiv.
Porter's-Lake—Dragage et brise-lames à l'entrée du chenal (sub.), 10019 et suiv.

RUTHERFORD, M. JOHN-GUNION *(Macdonald)* :

Académie Nisbet de Prince-Albert (B. n° 10), 633.
Commerce des céréales au Manitoba et dans les Territoires du N.-O. (sur B.), 1922.
Compagnie du chemin de fer du Pacifique du Nord et du Manitoba (B. n° 83) ; 1re lec., 2126 ; 2e lec., 2551 ; en comité et 3e lec., 3517.
Commission des chemins de fer (m. et discours), 2512.
Mesures contre la tuberculose (sur observ.-Roddick), 6295.
Appointements, etc.—Administration du district du Yukon (sub.), 8995.
Chemin de fer Canadien du Pacifique et ses embranchements (int.), 9323.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9404, 9405, 9406.
Amendements à la loi relative aux inspections générales (sur B.), 9665-66, 9673, 9680.

SAVARD, M. PAUL-VILMOND *(Chicoutimi et Saguenay)* :

Saisie des appointements des employés publics (sur B.), 1951.
L'honorable juge Gagné (int.), 2209.
Compagnie du chemin de fer du Grand-Nord du Canada (B. n° 118), 1re lec., 2993 ; 2e lec., 3519 ; en comité, 6969 ; 3e lec., 6971.
Bail passé entre la Compagnie du Grand-Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal (sur B.), 4679.
Rivière-à-la-Pipe—Quai sur le lac Saint-Jean, près de l'embouchure de la rivière (sub.), 8138.

SCRIVER, M. JULIUS *(Huntingdon)* :

Bills d'intérêt privé (m.), 911 ; réduction du quorum du comité (m.), 4747 ; délai pour l'affichage des bills d'intérêt privé (m.), 6136 ; séances du comité (m.), 8768.
Abraham Aronsberg (sur B.), 7598.
Sabrevois—Quai (sub.), 10052-53.

SEMPLE, M. ANDREW *(Wellington-centre)* :

Ministère des Postes (sub.), 7362.
Annuaire statistique (sub.), 8246.
Stations de démonstration (sub.), 8311.

SIFTON, HONORABLE M. CLIFFORD *(Brandon)* :

Adresse en réponse au discours du trône, 818, 823.
Frais de route et d'entretien du ministre de l'Intérieur (rép. à int.-Carscallen), 1834.
Commissaire des mines d'or (rép. à int.-Morrison), 1838.
Inspecteur forestier au Yukon (rép. à int.-Morrison), 1839.
Conseiller de l'administrateur du Yukon (rép. à int.-Morrison), 1839.
Nationalité des employés au bureau du commissaire des mines d'or (rép. à int.-Morrison), 1839.
Le major Walsh (rép. à int.-Morrison), 1839.
Fonctionnaires fédéraux au Yukon (rép. à int.-Morrison), 1839.
Traitements des fonctionnaires au Yukon (rép. à int.-Morrison), 1840.
"Guide officiel du Klondike" (rép. à int.-Davin), 1843.
M. F. C. Wade (rép. à int.-Prior), 1846.
Noms des membres du conseil du Yukon (rép. à int.-Domville), 1848.
Fonctionnaires fédéraux au Yukon (rép. à int.-Domville), 1848.
Exportation des billes de bois (rép. à int.-Bennett), 1850.
Coupe du bois dans le Yukon (rép. à int.-Domville), 1851.
Droits des mineurs de couper du bois (rép. à int.-Domville), 1852.
Bois de chauffage pour les navires dans le Yukon (rép. à int.-Domville), 1852.
Règlements miniers au Yukon (rép. à int.-sir Charles-Hibbert Tupper), 1856.
M. Ogilvie, administrateur du Yukon (rép. à int.-Taylor), 1857.
Taxes sur les femmes au Yukon (rép. à int.-Davin), 1858.
Spiritueux au Yukon (rép. à int.-Douglas), 1859 ; (rép. à int.-Foster), 1874.
Rapatriement des Canadiens-français (rép. à int.-Casgrain), 1859.
Cyrille-O. Labrecque (rép. à int.-Casgrain), 1862.
Dr Jules Constantin (rép. à int.-Casgrain), 1862.
W. H. Lynch (rép. à int.-Powell), 1863.
Vente de spiritueux aux Sauvages (rép. à int.-Casgrain), 1865.
Enquête—Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (rép. à int.-Dugas), 1867.
M. Richard Dickson (rép. à int.-Roche), 1870.
Vente de terrain près d'Ashcroft—Chemin de fer C.-A. (rép. à int.-Prior), 1870.
Vente de terrain du gouvernement (rép. à int.-Roche), 1871.
Le commissaire LeBel (rép. à int.-McAlister), 1874.
Ouvriers étrangers au Lac Bennett (rép. à int.-Prior), 1875.
Commerce des céréales au Manitoba et dans les Territoires du N.-O. (sur B.), 1930.
Compagnies de transport du Yukon (rep. à int.-Clarke), 1975.
Exposition en Angleterre (rép. à int.-Clarke), 1976.
Police à cheval au Yukon (rép. à int.-Foster), 1981.
Emploi de M. R. C. Miller (rép. à int.-Bennett), 1990.
Gratifications aux immigrants (rép. à int.-Clarke), 1991, 2211.
Agent des Sauvages à Rama (rép. à int.-Hughes), 1992, 2133.

SIFTON, HONORABLE M. CLIFFORD—*Suite*

Immigrants envoyés des Etats-Unis au Canada (rép. à int.-Wilson), 1995, 2211.
Hôpital de Bennett (rép. à int.-Davin), 1995.
Immigrants envoyés d'Europe au Canada (rép. à int.-Wilson), 1996, 2211.
Dettes contractées pour grains de semence, Territoires du Nord-Ouest (sur m.-Davin), 2037; (B. n° 189), 1re lec., 9480; 2e lec. et en comité, 9868; 3e lec., 9870.
Ministère de l'Intérieur (sub.), 2095 et suiv., 7483 et suiv.
Département des Affaires des Sauvages (sub.), 2161 et suiv.
Commission géologique (sub.), 2123 et suiv.
Route d'Edmonton au Yukon—MM. Dibblee et Dupont (rép. à int.-Hughes), 2133.
Emigration aux Etats-Unis—Dépêches des journaux (rép. à int.-McAlister), 2135.
Paiements à M. Noble (rép. à int.-Hughes), 2204.
M. J. N. Colpron, notaire (rép. à int.-Bergeron), 2210.
Douanes—Difficultés à la frontière de l'Alaska (sur observations-Prior), 2213.
Position officielle de W. H. P. Clément (rép. à int.-Borden, Halifax), 2342.
M. Girouard, registrateur des titres dans le district du Yukon (rép. à int.-sir Charles-Hibbert Tupper), 2344.
Terres de la Compagnie du chemin de fer Calgary et Edmonton (rép. à int.-Oliver), 2345.
Enquête conduite par M. Ogilvie à Dawson—Protestation des mineurs (rép. à int.-Sir Charles-Hibbert Tupper), 2348, 2558.
Spiritueux au Yukon (rép. à int.-sir Charles-Hibbert Tupper), 2506, 3107; (rép. à int.-Foster), 5686, 8095.
Doukhobortses, Finlandais, Mennonites et Galiciens (rép. à int.-Marcotte), 2506.
Scrip pour la police à cheval (rép. à int.-Oliver), 2508.
M. Macdowall et les métis (rép. à int.-Davis), 2510.
Thomas McKay, de Prince-Albert (rép. à int.-Davis), 2510.
Casernes à Batoche (rép. à int.-Davis), 2511.
Chemin de fer d'Esquimalt et de Nanaïmo (rép. à int.-McInnes), 2557.
Ecole industrielle de la Terre de Rupert (rép. à int.-Bourassa), 2558.
Nord-Ouest—Colons des provinces de l'Est (rép. à int.-Gilmour), 2560.
Législation concernant le Yukon (rép. à int.-sir Charles-Hibbert Tupper), 2563.
Sauvages de Rama et corvée statutaire (rép. à int.-McCormick), 2726.
Bois de la réserve Ducies (rép. à int.-McCormack), 2726.
Ordonnances par le commissaire du Yukon (rép. à int.-Sir Charles-H. Tupper), 2729.
Parenté entre le ministre de l'Intérieur et M. Ogilvie (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 2729.
Rapports du major Walsh (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 2730, 3824.
Vente de spiritueux—Permis donnés par le major Walsh (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 2730.
Chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest (rép. à int.-Davis), 2925.
Exploitation du pont et du bac sur la rivière Klondike (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 2927.
Privilèges d'établissement dans les Territoires du Nord-Ouest (rép. à int.-Rosamond), 2928, 6064.
Annulation d'obligations—Grains de semence (rép. à int.-Davin), 2929.

SIFTON, HONORABLE M. CLIFFORD—*Suite.*

Restriction concernant les élévateurs (rép. à int.-Davin), 2929.
Retard apporté à produire les documents publics (sur observ.-sir Charles-H. Tupper), 2998.
Documents demandés (sur observ.-sir Charles-H. Tupper), 3100.
Pont sur la rivière Klondike (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3103.
Homesteads abandonnés (rép. à int.-Davin), 3104.
Matériel d'imprimerie à Elkhorn (rép. à int.-Roche), 3105.
Avantages aux immigrants anglais (rép. à int.-Clarke), 3106.
Claims au Yukon (rép. à int.-Hughes), 3107.
Instructions données au major Walsh (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3108, 3285.
Rapatriement des Canadiens (rép. à int.-Marcotte), 3108.
Baux pour dragage au Yukon et dans les T.N.O. (rép. à int. Foster), 3109.
Loi relative aux homesteads—Intérêt sur préemption (rép. à int.-Davin), 3110.
Commission de M. Ogilvie (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3110.
Second juge au Yukon (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3111.
Nomination de MM. Wade, McGregor et Norwood au Yukon (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3111.
Arrivée du juge McGuire à Dawson (rép. à int.-sir Charles-Hibbert Tupper), 3786, 3986, 4087.
Retard apporté à la production des documents (sur observations-sir Charles-Hibbert Tupper), 3528 et suiv., 3590, 4748.
Propriété de Steveston, C.A. (rép. à int.-sir Charles.-H. Tupper), 3576.
Arrivée de M. Wade à Dawson (rep. à int.-sir Charles-H. Tupper, 3578.
Affermage des lots riverains à Dawson (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3578.
Arpentages au Yukon (rép. à int.-Sir Charles-H. Tupper), 3578.
M. Oglivie—Rapport (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3579, 3820, 3846, 4729; production de l'arrêté du conseil nommant M. Ogilvie commissaire—(Copie du rapport, 3901.
Immigrants arrivés l'année dernière (rép. à int.-Clarke), 3584.
Sauvages Songhees, C.A. (rép. à int.-Prior), 3823, 4729.
M. Ogilvie et la Compagnie Anglo-canadienne des placers du Klondike (rép. à int.-sir Charles-Hibbert Tupper), 3825 et suiv.; 3836; (documents produits), 3986.
Le ministre de l'Intérieur et M. Fawcett (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3849.
M. J. W. Willison (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3849.
M. Phil. Walsh et le major Walsh (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3849.
Personnes au service de la quarantaine (rép. à int.-Montague), 3853.
Pont Yule, à Chambly (rép. à int.-Monk), 3853.
Permis accordé à Archer Martin, de Victoria, d'exporter des spiritueux au Yukon (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 3900.
Poursuites contre P. C. Dupuis, de Chambord, pour vente de boisson aux sauvages (rép. à int.-Casgrain), 4085.
Le médecin des sauvages de la Pointe-Bleue (rép. à int.-Casgrain), 4085.
Shérif du Yukon (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 4289.
Commission du major Walsh (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 4290.

SIFTON, HONORABLE M. CLIFFORD—*Suite.*

Parents de J.-S. Willison (rép. à int.-Sir Charles-H. Tupper), 4290.
Arpenteurs fédéraux—Examen de M. Bauer (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 4729, 4918, 5014.
Commission Ogilvie et copie des témoignages pris à son enquête—(Production de documents), 4747.
Terres publiques et les fonctionnaires (sur observ.-Roche), 4754, 5013.
Chemins de fer au Yukon (sur observ.-Tupper), 4779 et suiv.
Chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest (sur B.), 4803.
Commission géologique (B. n° 146), 1re lec., 4912; 2e lec. et en comité, 6403 et suiv.; 3e lec., 6468.
Amendement à l'acte relatif au ministère de l'Intérieur (B. n° 147), 1re lec., 4913; 2e lec., 6404; en comité, 6405 et suiv.; 3e lec., 6468.
Amendement à l'acte relatif aux terres fédérales (B. n° 148), 1re lec., 4914; 2e lec., 6407; en comité, 6707 et suiv., 6419 et suiv.; m. p. 3e lec., 6468 et suiv.; 3e lec., 6471.
Amendement à l'acte relatif aux titres de biens-fonds, 1894 (B. n° 149), 1re lec., 4916; 2e lec., 6450; en comité, 6451; 3e lec., 6468.
Fièvres scarlatines—Les Galiciens (rép. à int.-Davin), 4916, 5014, 6934.
Modifications à la loi de 1894 relative à la conservation du gibier dans les territoires non organisés (B. n° 153), 1re lec., 5009; 2e lec. et en comité, 6451; 3e lec., 6468.
Département du Revenu de l'Intérieur—Montant supplémentaire requis pour impressions et papeterie, etc. (sub.), 5032.
Obligations et garanties aux termes du chap. 19 S.R.C.—Employés au Yukon (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 5038 et suiv., 5332.
Emploi de Joseph Clarke (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 5512.
Emploi de E. McKeown (rép. à int.-sir Charles-H. Tupper), 5513.
Elévateurs au Nord-Ouest (sur observ.-Davin), 5522.
District provisoire du Yukon—Rivières Yukon et Lewes—Améliorations, etc., et lignes télégraphiques (sub.), 5635.
Commission géologique—Paiement à M. John McLeish (sub.), 5687-88.
Bois coupé sur les réserves des sauvages (sur sub.), 5692.
Réserve des sauvages de Brantford (sur sub.), 5701 et suiv.
Sauvages N.-E. (sub.), 5709.
Sauvages, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (sub.), 5710 et suiv.
Sauvages et métis—Districts d'Athabasca et de la rivière de la Paix (sub.), 5712 et suiv.
Sauvages conduits à la prison de Beauharnois (sur sub.), 5719.
Sauvages de la Colombie-Anglaise (sub.), 5722, 5724 et suiv., 5743 et suiv.
Titre des sauvages (sur sub.), 5726 et suiv.
Transport des sauvages d'Oka à Gibson (sub.), 5728.
Arpentage des réserves des sauvages (sub.), 5728.
Sauvages—Suppression du trafic des spiritueux—Anciennes provinces (sub.), 5729.
Sauvages—Construction d'une prison à Saint-Régis (sub.), 5730.
Sauvages—Manitoba et Territoires du Nord-Ouest—Pensions et commutations (sub.), 5730.
Sauvages—Instruments aratoires, outils et quincaillerie (sub.), 5731 et suiv.
Sauvages—Dépenses générales (sub.), 5740 et suiv.

SIFTON, HONORABLE M. CLIFFORD—*Suite.*

Commission d'enquête—Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau—Différence des dépenses (sub.), 5848.
Police à cheval du Nord-Ouest (sub.), 5852 et suiv.
Arrérages d'appointements—Division des arpentages (sub.), 5864.
Gratification à madame J. A. Cadenhead (sub.), 5864.
Administration du Yukon (sur motion-sir Charles-H. Tupper) 6141 et suiv., 6586 et suiv.; télégrammes au *North British Daily Mail* (sur observ.-Davin), 8091.
Admistration de la justice criminelle dans le territoire à l'est du Manitoba et de Kéwatin et au nord de l'Ontario et de Québec (B. n° 167—du Sénat) 1re lec., 6287; 2e lec., 8190; 3e lec., 8191.
Solde des troupes, construction de casernes, transport des troupes, etc., au Yukon (sub.), 6358.
Ports et rivières: Manitoba—Lac Manitoba—Création de nouvelles décharges, etc., 8096-97.
District provisoire du Yukon (sub.), 6372 et suiv.
Vente de terrains destinés aux fins scolaires (rép.), 6471.
Emploi de M. Martin Jérôme (rép. à int.-Roche), 6724, 7200.
Immigration étrangère (sur observ.-Prior), 6852 et suiv.
Boîtes en acier pour le département des Affaires des sauvages (rép. à int.-Hodgins), 4498.
W. T. R. Preston (rép. à int.-Davin), 6936.
Scrip pour les métis (sur observ.-Davin), 7203.
Emploi et traitement de M. Wade (rép. à int.-sir Charles Tupper), 7248, 7330, 7458.
Budget supplémentaire (int.), 7249.
Sauvages: (sub.), Nouvelle-Ecosse, 7499 et suiv.
Terres fédérales: Imputable sur le capital (sub.), 7521 et suiv., 9054 et suiv.
Terres fédérales: Imputable sur le revenu (sub.), 7547.
Dépenses du gouvernement pour le district de Kéwatin (sub.), 7548.
Sommes destinées au secours des Canadiens indigents en pays étrangers autres que les Etats-Unis (sub.), 7549.
Travaux nécessaires à la réserve des sources thermales près de la station de Banff, T.N.-O. (sub.), 7550.
Emploi de M. A. F. Martin (rép. à int.-Roche), 7554.
Chemins et réserves de chemins de la province du Manitoba (B. n° 175), 1re lec., 8173; 2e lec., 8490; en comité, 8490; 3e lec., 9619.
Galiciens et Doukhobortses (rép. à int.-Taylor), 8487.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8498 et suiv.; dépenses imprévues, 8665 et suiv.
Société protectrice d'immigration pour les femmes (sub.), 8645 et suiv.
Service médicaux aux sauvages de Yale et Caribou (rép. à int.-Prior), 8647, 8997.
Appointements, etc.—Administration du district du Yukon (sub.), 8676 et suiv., 8965 et suiv., 9010 et suiv.
Trafic des spiritueux (sur m.-Flint), 8892 et suiv.
Droits d'exploitation des dépôts de houille, C.-A. (rép. à int.-Foster), 8999.
Paiement aux syndics de la colonie de Saint-Paul-des-Métis—Grains de semence et instruments aratoires aux colons pauvres (sub.), 9031 et suiv.; rapport de M. Ruttan, agent des terres fédérales, 9050 et suiv.

SIFTON, HONORABLE M. CLIFFORD—*Suite.*

Machines à forer les puits, T.N.-O. (sub.), 9056.
Dépenses et appointements—Commission nommée pour s'enquérir des réclamations des métis, T.N.-O. (sub.), 9057.
Dépenses de l'expédition de secours—Nécessiteux le long des rivières du Liard et Dease (sub.), 9058.
Navire de la Compagnie de la Baie d'Hudson sur la rivière Stikine (rép. à int.-Prior), 9187.
Comité des privilèges et élections (sur int.-Davin), 9190, 9191.
Honoraires des sténographes au comité des privilèges et élections (sur rapp. du comité), 9478-79.
Chemin de fer d'Antler-Station à la Montagne-de-l'Orignal, Man. (sur résol.), 9483, 9490 et suiv.
Cie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique (sur résol.), 9550.
Docteur Patrick Scott—Réserve de Saugeen (rép. à int.-McNeill), 9724.
Amendement à la loi relative au territoire de Yukon (sur B.), 9870 et suiv.
Observatoire d'Ottawa—Lettre de l'astronome en chef (sub.), 9973 et suiv.
District de la Rivière du Cygne—Remboursement de frais de voierie au gouvernement du Manitoba (sub.), 10096.
Ile d'Anticosti—Renouvellement de fil télégraphique (sub.), 10102.
Région du Yukon—Sentiers, chemins et ponts (sub.), 10111, 10117.
De Quesnel à Atlin, par la rivière Stikine et le lac Teslin, environ 900 milles de ligne télégraphique (sub.), 10129 et suiv.
Route muletière d'Edmonton vers le district du Yukon (sub.), 10134.
Paiement à M. J. B. Brousseau—Enquête *re* élection des chefs abénakis de Saint-François (sub.), 10135.
Montant supplémentaire pour pensionnat (sub.), 10135.
Montant supplémentaire pour écoles industrielles (sub.), 10135.
Provisions pour les sauvages et les métis pendant les négociations des traités (sub.), 10136.
Vétérinaires de la police à cheval du N.-O.—Services rendus au département des Sauvages (sub.), 10136.
Paiement à Charles Bremner—Fourrures (sub.), 10138.
Bureau du greffier de la cour et chambre des juges—Prince-Albert (sub.), 10147.
Exposition de Paris (sub.), 10173.
Rapides de Saint-André, rivière Rouge (sub.), 10180.

SNETSINGER, M. JOHN-GOODALL *(Cornwall et Stormont) :*

Service maritime et fluvial (sub.), 5194.

SOMERVILLE, M. JAMES *(Wentworth-nord et Brant) :*

Débats, comité des (2e rapp.), 1091, 1093, 1758.
Saisie des appointements des employés publics (sur B.), 1952.
Compagnie du chemin de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix ; nom changé en celui de "Compagnie de chemin de fer, d'éclairage et de force motrice" (B. n° 84), 1re lec., 2126.
Compagnie de chemin de fer et de houille de la Vallée du Daim (B. n° 119), 1re lec. 2993.

SPROULE, M. THOMAS-S. *(Grey-est) :*

Adresse en réponse au discours du trône, 481, 1692.
Compagnie du chemin de fer de la Colombie et de l'Ouest (B. n° 26), 1re lec., 912.
Salle de lecture (int.), 993.
Débats, comité des (sur 2e rapp.), 1093.
Coalitions formées pour gêner le commerce (B. n° 38), 1re lec., 1094 ; m. p. 2e lec., 1953 ; 2e lec., 1964 ; m. pour renvoi au comité des banques et du commerce, 1964 ; en comité et 3e lec., 4880.
Compagnie du chemin de fer de l'Alaska et du Nord-Ouest (B. n° 44), 1re lec., 1186.
Compagnie du canal de Sainte-Claire et Erié (B. n° 45), 1re lec., 1186.
Spiritueux dans le Yukon (int.), 1657.
Vente du croiseur *Dolphin* (int.), 1871.
Drainage sur les propriétés des chemins de fer (sur B.), 1934, 2958, 2978.
Saisie des appointements des employés publics (sur B.), 1946.
Chemin de fer de Lindsay, Haliburton et Mattawa (sur m.), 1965.
Documents concernant le plébiscite (sur observ.-Foster), 2056.
Ministère de la Justice (sub.), 2083, 2087.
Ministère de la Milice et de la Défense (sub.), 2089, 2091.
Département du Secrétaire d'Etat (sub.), 2094, 2288.
Ministère de l'Intérieur (sub.), 2095 et suiv.
Département des Affaires des Sauvages (sub.), 2101 et suiv.
Bureau de l'Auditeur général (sub.), 2104 et suiv. ; dépenses éventuelles (sub.), 2288.
Ministère des Douanes (sub.), 2110 et suiv. ; (dernière épreuve), 10236.
Département du Revenu de l'Intérieur (sub.), 2119, 2120.
Ministère de la Marine et des Pêcheries (sub.), 2121, 2122.
Commission géologique (sub.), 2124, 2125.
Ministère du Commerce (sub.), 2126, 2283.
Droits sur le pétrole (sur m.-Moore), 2157.
Cie du chemin de fer électrique d'Ottawa (sur B.), 2170.
Amendement au code criminel (sur B.-Britton), 2194.
Quarantaine pour les immigrants (int.), 2212.
Amendement à la loi du service civil (sur B.), 2231, 2235, 3350.
Ministère des Chemins de fer et Canaux (sub.), 2271.
Ministère de l'Agriculture (sub.), 2276 et suiv., 2289, 2292, 2294.
Ministère de la Milice et de la Défense—Dépenses éventuelles (sub.), 2286.
Chambre des Communes—Dépenses des comités (sub.), 2297, 2298.
Chemin de fer électrique d'Ottawa (sur B.), 2303 ; (explications), 2338.
Listes électorales (sub.), 2330.
Service impérial—Brigade canadienne (sur m.-Hughes), 2367.
Recensement—Nouveau mode (sur m.-McInnes), 2412.
Chemin de fer du comté de Drummond (sur m.-Blair pour comité sur résolutions), 2844.
Chemin de fer de la Colombie et de l'Ouest (sur B.), 2971.
Réunion du comité des comptes publics (sur int.-sir Charles Tupper), 2992 ; (sur observations-sir Charles-Hibbert Tupper), 3255, 4370.
Service maritime et fluvial (sub.), 3071 et suiv., 5161, 5199 et suiv.
La banque du Peuple (sur B.), 3327, 3337.

SPROULE, M. THOMAS-S.—*Suite.*

Redistribution des comtés (sur B.), 3495, 6675 et suiv., 6759, 6760, 6911, 6912.
Embarillage frauduleux des pommes (sur observ.-McMillan), 3783.
M. Ogilvie et la Compagnie anglo-canadienne des placers du Klondike (sur int.-sir Charles-H. Tupper), 3843.
Etalons de grains (sur m.-Davin), 3862.
Compagnie du chemin de fer d'Edmonton à la Saskatchewan (sur B.), 4325.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B.), 4396 et suiv., 4685 ; amendements du Sénat, 9739 et suiv.
Réduction du quorum du comité des bills d'intérêt privé (sur m.-Scriver), 4747.
Chemins de fer au Yukon (sur observ.-Tupper), 4787.
Fabrication du sucre de betterave (m.), 4841 et suiv.
Canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne (sur observ.-Poupore), 4504 et suiv.
Primes sur le fer et l'acier (sur résol.), 4995.
Edifices publics, Ottawa—Y compris la ventilation et l'éclairage—Réparations, etc. (sub.), 5207 et suiv.
Compagnie du chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto (sur B.), 5273, (amendement) 5558.
Equipement militaire (sub.), 5450, 5453, 5455, 5462.
Habillements des militaires (sub.), 5470.
Divers et dépenses imprévues—Milice (sub.), 5482.
La "Northern Telegraph Company" (sur observ.-Prior), 5559.
Détermination du poids du grain—Instruments (sur sub.), 5601-02.
Bois coupé sur les réserves des sauvages (sur sub.), 5696 et suiv.
Réserves des sauvages de Brantford (sur sub.), 5703 et suiv.
Publication des *Débats* (sur sub.), 5760.
Achat du quai à Mount-Stewart (sub.), 5778.
Paiement à la "Kingston and Montreal Forwarding Co." (sub.), 5612-13.
Mémoire de frais de MM. O'Connor et Hogg (sub.), 5820, 5825.
Amendement à la loi relative aux postes (sur B.), 6124.
Mesures contre la tuberculose (sur observ.-Roddick), 6299 et suiv.
Chemin de fer de Ceinture de l'Ile de Montréal (sur B.), 6333, 6335, 6342.
Administration du Yukon (sur m.-sir Charles-H. Tupper), 6583 ; télégramme au "North British Daily Mail" (sur observ.-Davin), 8088 et suiv.
Procédure—Abus des privilèges parlementaires (sur m.-Davin), 6598.
Elections de Brockville et de Huron-ouest (sur m.-Borden, Halifax), 6749 et suiv.
Explications de nature personnelle—Compte rendu des journaux, 6828.
Dommages à Lindsay—Paiements à R. J. McLaughlin (sur int.-Hughes), 4513.
Milice—Solde et allocation (sub.), 7017, 7032, 7033, 7034, 7035, 7037.
Exercices annuels de la milice (sub.), 7065, 7070.
Appointements et gages des employés civils de la milice (sub.), 7079, 7087.
Propriétés militaires et champs de tir (sub.), 7094-95
Mesures d'hygiène sur les travaux publics (sur B.), 7669, 7687 et suiv.
Ports et rivières—Nouvelle-Ecosse (sub.), 7725, 7730 et suiv., 7739 et suiv., 7745, 7760, 7771.

SPROULE, M. THOMAS-S.—*Suite.*

Port de Summerside (sub.), 7782, 7783.
Commerce privilégié (sur m.-sir Charles Tupper), 7872.
Mines-de-Bruce—Quai (sub.), 7986, 7989, 8002 et suiv.
Goderich—Reconstruction du brise-lames et réparations aux jetées—Creusement du port (sub.), 8030 et suiv.
Rivière-à-la-Pipe—Quai sur le lac Saint-Jean (sub.), 8142.
Construction de nouveaux dragueurs (sub.), 8158, 8159.
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'intérieur (sur résol.), 8957 ; (sur B.), 9693, 9705, 9707.
Appointements, etc.—Administration du district du Yukon (sub.), 8962.
Nomination d'un juge pour le comté de Queen, I.P.-E. (sur int.-Martin), 9010.
Paiement aux syndics de la colonie de Saint-Paul-des-Métis—Grain de semence et instruments aratoires aux colons pauvres (sub.), 9034, 9040 et suiv.
Subvention à la ville d'Ottawa (sur résol.), 9203 et suiv. ; (sur B.), 9642 et suiv., 9647, 9651.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9214, 9603, 9611, 9613 ; (sur B.) 9809, 9812, 9831.
Comité des chemins de fer et canaux (sur m.-Sutherland) 9219.
Embranchement de Charlottetown à Murray-Harbour (sub.), 9220 et suiv. ; 9225 et suiv., 9244.
Port-Colborne—Améliorations (sub.), 9281, 9312 et suiv.
Chemin de fer de Jonction de Ponctiac au Pacifique (sur résol.), 9463 et suiv.
Chemin de fer du Portage-du-Fort à Bristol (sur résol.), 9465.
Chemin de fer d'Antler-Station à la Montagne de l'Orignal (sur résol.), 9501 et suiv.
Cie de chemin de fer d'Ontario et de la Rivière La Pluie (sur résol.), 9563 et suiv.
Cie du chemin de fer de la Rive sud (sur résol.), 9578 et suiv., 9586.
Prolongement du chemin de fer de Tilsonburg, Lac Erié et Pacifique, de Tilsonburg à Ingersoll ou Woodstock, Ont. (sur résol.), 9590.
Pont de Québec (sur résol.) 9596 et suiv.
Commissaires du havre de Québec—Construction d'un élévateur (sur B.), 9715 et suiv., 9893 et suiv.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B.), 9770 et suiv.
Amendement à la loi relative au territoire du Yukon (sur B.), 9875, 9877.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (sur B.), 9912, 9914.
Vente du fil d'engerbage fabriqué au pénitencier de Kingston (sur int.-Taylor), 9930 et suiv.
Port de Montréal : Améliorations en aval du courant Saint-Marie—Elévateur (sub.), 9990.
Sabrevois—Quai (sub.), 10054, 10060 et suiv.
Route muletière d'Edmonton vers le district du Yukon (sub.), 10134.
Vétérinaires de la police à cheval du Nord-Ouest—Services rendus au département des Sauvages (sub.), 10136.
Rémunération des sténographes au comité des privilèges et élections (int.), 10141.
Exposition de Paris (sub.), 10174 et suiv.
Remboursement de droits de douane à MM. Hall et Myrick (sub.), 10204 et suiv., 10214.
Immigration—Appointements des agents, etc., (sub.—dernière épreuve), 10239.

STENSON, M. MICHAEL-THOMAS *(Richmond et Wolfe)*:

Adresse en réponse au discours du trône, 258.
Frank Gosselin (int.), 3854.
Stations de démonstration (sub.), 8312 et suiv.
Intercolonial—Mécaniciens (int.), 9723.

SUTHERLAND, M. JAMES *(Oxford-nord)*:

Adresse en réponse au discours du trône, 1562.
Commission royale—Spiritueux (int.), 1900.
Réunion du comité des comptes publics (sur int.-sir Charles Tupper), 2991; sur observ.-sir Charles-H. Tupper), 4369.
Loi relative au travail des aubains (sur observ.-Robertson), *3999*.
Compagnie du chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest (B. n° 90), m. pour 3e lec., 4212; *sur amendement-Douglas*, 4216, 4539.
Compagnie du chemin de fer d'Edmonton à la Saskatchewan (sur B.), 4321, 4324.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B.), 4656.
Compagnie de chemin de fer, d'éclairage et de force motrice de Québec (sur B.), 5060, 5270.
Chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto (sur B.), 5066 et suiv., 5375 et suiv., 5558.
Fourniture de papeterie aux députés (sur rapp.-Gibson), 5405, 5406.
Equipement militaire (sub.), 5466.
District provisoire du Yukon—Rivières Yukon et Lewes—Améliorations, etc., et lignes télégraphiques (sub.), 5636, 5642.
Chemin de fer de Ceinture de l'Ile de Montréal (sur B.), 6167, 6332, 6339, 6340, 6342.
Chemin de fer du Grand-Nord (sur B.), 6970, 6971.
Compagnie anglaise et américaine de pulpe et de papier (B. n° 172), 1re lec., 7458.
Compagnie de télégraphe Yale-Kootanie (sur amend. du Sénat), 8835.
Appointements, etc.—Administration du district du Yukon (sub.), 8989 et suiv.
Comité des chemins de fer et canaux (rapp.), 9218 et suiv.; (m. demandant que certains bills soient retirés), 9219.
Compagnie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique (sur résol.), 9517, 9536 et suiv.
Compagnie du chemin de fer d'Ontario et de la Rivière à-la-Pluie (sur résol.), 9559.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9604.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B.), 9755, 9759, 9766 et suiv.
Comité des comptes publics (sur m.-Wallace), 9858.
Fêtes de Chicago—Invitation au premier ministre (sur observ.-Davin), 9863.

TALBOT, M. ONÉSIPHORE-ERNEST *(Bellechasse)*:

Adresse en réponse au discours du trône, 281.
Bail entre la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada et Sa Majesté.—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B.), 4422.
M. A. R. McDonald (sur sub.), 7302.
Traitement des ministres des Douanes et du Revenu de l'Intérieur (sur résol.), 8944.
Amendement à la loi relative aux inspections générales (sur B.), 9672.

TARTE, HONORABLE M. JOSEPH-ISRAEL *(Saint-Jean et Iberville)*:

Question de privilège Davin "*un chenapan est un* chenapan," 431.

TARTE, HONORABLE M. JOSEPH-ISRAEL—*Suite.*

Adresse en réponse au discours du trône, 585.
Dépenses pour les jetées, I.P.-E. (rép. à int.-Martin), 1970.
John Frawley, gardien de l'édifice public à Orillia (rép. à int.-Bennett), 1974.
M. Emery Lafontaine (rép. à int.-Davin), 1974.
Ligne télégraphique sur la côte nord de Saint-Laurent (rép. à int.-Casgrain), 1979.
Travaux sur le lac Manitoba (rép. à int.-Foster), 1981.
Port de Fraserville (rép. à int.-Gauvreau), 1985.
Renvoi de Charles-H. Parker—Dragueur *New Dominion* (rép. à int.-Domville), 1988.
Réparations du bureau de poste de Montréal (rép. à int.-Monk), *1990, 2131.*
Glissoir de Fenelon-Falls (rép. à int.-Hughes), 1994.
Quai de la Pointe-Claire (rép. à int.-Monk), 2130.
Dragage—Port de Pinette (rép. à int.-Martin), 2130.
Améliorations du port de Montréal (rép. à int.-Monk), *2206.*
Tournée d'inspection du ministre des Travaux publics—Nom du bateau à vapeur dont il s'est servi (rép. à int.-Bergeron), 2207.
Creusement de la rivière Pigeon (rép. à int.-Hughes), 2210.
Nettoyage de la rivière Scugog (rép. à int.-Hughes), 2210.
Creusement du lac Simcoe (rép. à int.-Bennett), 2211.
Edifice public à Annapolis-Royal (rép. à int.-Mills), 2432.
Jetée à China-Point, I.P.-E. (rép. à int.-Martin), 2509.
Bureau de poste—Portage-la-Prairie (rép. à int.-Roche), 2510.
M. J. C. Blais, ingénieur du ministère des Travaux publics (rép. à int.-Casgrain), 3577.
Travaux—Rivière Nicolet (rép. à int.-Legris), 3580.
Navigabilité de la rivière Batiscan (rép. à int.-Marcotte), 3583.
Demandes de documents (rép. à int.-Martin), *3903, 3904.*
Brise-lames à Petite-Rivière (rép. à int.-Gillies), 3971.
Destitution d'Edward Davis, de Coulonge (rép. à int.-Poupore), 3972.
Dragueur de Roberval (rép. à int.-Casgrain), 4086.
Quai de la Rivière-à-la-Pipe (rép. à int.-Casgrain), 4086.
Bureau de poste de Victoria, C.A. (rép. à int.-Prior), 4290.
Brise-lames de Souris (rép. à int.-Martin), 4291.
Boîtes d'acier pour le département des Affaires des Sauvages (rép. à int.-Hodgins), 5013.
Rapport de M. Coste sur son voyage spécial au Yukon (rép. à sir Charles-H. Tupper), 5015.
Eclairage des édifices du parlement (rép. à int.-Prior), 5330.
Entreprises accordées sans soumissions—Arrêtés ministériels (sur m.-Davin), 5341.

TAYLOR, M. GEORGE *(Leeds-sud)*:

Adresse en réponse au discours du trône, 212.
Comité des Débats (sur 2e rapp.), 1760.
Démission des employés préposés aux pêcheries—Comté de Leeds (int.), 1834.
Fil d'engerbage fabriqué au pénitencier de Kingston (int.), 1840.
Directeur de la poste à Montréal (int.), 1842.
Anticosti—Correspondance avec le gouvernement britannique (int.), 1856.
M. Ogilvie, administrateur du Yukon (int.), 1857.

TAYLOR, M. GEORGE—*Suite.*

Plébiscite—Leeds-sud (int.), 1864.
Chenal du lac Saint-François (int.), 1868.
Canal de Cornwall (int.), 1868.
Canal de Soulanges—Travaux (m. pour doc.), 1876.
Edifice public de Gananoque—Chauffage (int.), 1897.
M. John-R. Dargavel (int.), 1972.
M. W.-R. Singleton (int.), 1973.
Directeur de la poste à Morton (int.), 1979, 3179.
Documents concernant le plébiscite (sur observ.-Foster), 2062.
Amendement à la loi du service civil (sur B.), 2240.
Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Haliburton et Mattawa (B. n° 95), 1re lec., 2265.
Compagnie du pont de Buffalo et de Fort-Erié (B. n° 96), 1re lec., 2265.
Ministère de l'Agriculture (sub.), 2279.
Listes électorales (sub.), 2334.
Listes électorales—Brockville (sur int.-Foster), 2508.
Service maritime et fluvial (sub.), 3029 et suiv., 3039 et suiv., 3063, 5129 et suiv.
Bulletins employés à l'élection de Brockville (int.), 3104.
Amendement à la loi relative au service civil (sur B.), 3357.
Redistribution des comtés (sur B.), 3501.
Phares et service côtier—Salaires et allocations—Gardiens des phares (sub.), 3555. 3566 et suiv.
Franchise postale (int.), 3849.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (sur B.), 3923.
Vente du fil d'engerbage fabriqué au pénitencier de Kingston (int.), 3971; (observ.), 9919 et suiv.; (m.), 9930.
Loi concernant le travail des aubains (sur observ.-Robertson), 3993.
Appointements et déboursés des inspecteurs et gardes-pêche (sub.), 4061.
Affaire Curless (int.), 4081.
Service postal du Yukon—Lettre de W.-F. Latimer (observ.), 4371.
Grève des cantonniers du Grand Tronc (sur observ.-Maclean, 4535; (lettre du trésorier de Leeds), 4806.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté—Prolongement dans la cité de Montréal (sur B.), 4605, 4620, 4622 et suiv.
Pêcheries et protection des pêcheries (sub.), 4735 et suiv.
Commission aux vendeurs de timbres—Tabac canadien en torquettes (sub.), 4820, 4821.
Inspection du gaz et de la lumière électrique—Frais de port, papeterie, etc. (sub.), 4822.
M. Bresby—Officier des douanes à Skaguay (int.), 4823.
Canal de Grenville—Dommages causés aux cultivateurs (int.), 5010.
Paiement à M. Mungovan (sub. supp.), 5038.
Créance de M. McCammon, de Gananoque (sur sub.), 5042 et suiv.
Ministère des Postes (sub. supp.), 5072.
District du juge Choquette (int.), 5117.
Edifices publics, Ottawa—y compris la ventilation et l'éclairage—Réparations, etc. (sub.), 5205 et suiv.
Percepteur des douanes à Valleyfield (sur int.-Bergeron), 5527.
District provisoire du Yukon—Rivières Yukon et Lewes—Améliorations, etc., et lignes télégraphiques (sub.), 5658.
Canal de la Trent—W. Quinn, inspecteur du béton (sub.), 5799.
Canal Chambly—Double ligne de téléphone (sub.), 5800, 5801.

TAYLOR, M. GEORGE—*Suite.*

Salaires des directeurs de la poste (sur sub.), 5840-41.
Commission internationale (sub.), 5869.
Chemins sur le canal Grenville (int.), 6061, 6386.
Amendement à la loi relative aux terres fédérales (sur B.), 6449.
Dommages à Lindsay—Paiements à M. R.-J. McLaughlin (sur int.-Hughes), 4506.
Soumissions pour fil d'engerbage (int.), 6933.
Milice—Solde et allocation (sub.), 7032, 7035, 7038, 7039, 7046 et suiv., 7062.
Appointements des employés civils de la milice (sub.), 7085.
Propriétés militaires et champs de tir (sub.), 7095-96.
Matériel militaire et autres (sub.), 7096-97.
Milice—Habillements et nécessaires (sub.), 7110, 7129; (incident-Bate) 7122.
Milice—Approvisionnements (sub.), 7133.
" Frais de transport (sub.), 7140-41.
" Dépenses imprévues et diverses (sub.), 7153.
Explications de nature personnelle—Vente du fil d'engerbage, 7203 et suiv.
Approfondissement du canal Lachine (sub.), 7304.
Service postal—Directeur de la poste de Morton (sur sub.), 7394 et suiv.
Ports et rivières: Québec—Chenal du Saint-Laurent (sub.), 7612 et suiv., 7624 et suiv.
Edifices publics, Ontario (sub.), 7643.
Edifices à Ottawa: Rideau Hall (sub.), 7713.
Ports et rivières: Nouvelle-Ecosse (sub.), 7724.
Mines-de-Bruce—Quai (sub.), 7995, 8001.
Réparations générales et améliorations aux ports, rivières et ponts (sub.), 8130, 8133.
Rivière-à-la-Pipe—Quai sur le lac Saint-Jean (sub.), 8151.
Douanes—Tarif de faveur (sur sub.), 8440.
Dr F. B. McCormick, ex-officier de douanes à l'Ile Pelée (sur sub.), 8459 et suiv.
Douanes—Colombie-Anglaise (sub.), 8479.
Galiciens et Doukhobortses (int.), 8487.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8516 et suiv.
Compartiments frigorifiques sur les steamers, etc., (sub.), 8752.
Stations de démonstration (sub.), 8762.
Pénitenciers—Dépenses générales (sub.), 8766.
Habillements militaires (sub.), 9117.
Pénitencier de la Montagne de Pierre (sur int.-Foster), 9859.
Amendement à la loi relative au territoire du Yukon (sur B.), 9878.
Sabrevois—Quai (sub.), 10049, 10051.
Coteau-Landing—Dragage (sub.), 10076.
Loi relative à l'emploi des aubains—Application (sub.), 10150.
Impression des listes électorales (sub.), 10158.

TISDALE, HON. M. DAVID (Norfolk-sud):

Compagnie du Canal de Sainte-Claire et Erié (B. n° 45), 2e lec., 1410; en comité et 3e lec., 3031.
Constructions sur les eaux navigables (sur B.), 1879, 1880, 1913, 1914.
Amendement à la loi des liquidations (sur B.), 1884 et suiv.
Drainage sur les propriétés des chemins de fer (sur B.), 1934, 1939, 2175 *et suiv.*
Coalitions commerciales (sur B.), 1962.
Longs discours (sur m.-Charlton), 2790.
Punition de la séduction et de l'enlèvement (sur B.), 2948.
Chemin de fer de la Colombie et de l'Ouest (sur B.), 2968.

TISDALE, HONORABLE M. DAVID—*Suite.*

La Banque du Peuple (sur B.), 3332, 3333.
Redistribution des comtés (sur B.), 3490.
Compagnie de chemin de fer, d'éclairage et de force motrice de Québec (sur B.), 5270.
Service civil—Saisie des salaires (sur B.), 5952.
Chemin de fer de Ceinture de l'île de Montréal (sur B.), 6114.
Habillements et nécessaires (sub.), 7120.
Mesures d'hygiène sur les travaux publics (sur B.), 7694.
Travaux de la Chambre—Séance du matin (sur m.-Laurier), 7790.

TUCKER, M. JOSEPH-JOHN (*Saint-Jean, ville et comté, N.-B.*)

Redistribution des comtés (sur B.), 6950.
Agrandissement et nouveaux travaux à Saint-Jean—Chemin de fer (sub.), 7193.
Amendement à la loi relative aux poids et mesures (sur B.), 9908.

TUPPER, HONORABLE SIR CHARLES, BART. (*Cap-Breton*):

Députés décédés (sur m.-Laurier), 7.
Adresse en réponse au discours du trône, 27, 1572, 1605.
Rapport de l'auditeur général (int.), 547, 716.
Explication de nature personnelle Davies—Art. du *Star*, 634, 717.
Winnipeg—Représentation (int.), 634, 822.
Affaires de la Chambre—Sur discours sir Charles-Hibbert Tupper (int.), 820.
Clôture du débat, 1035.
Débats, comité (sur 2e rapport), 1092, 1093.
Frontière de l'Alaska (int.), 1095, 1187.
Distribution de discours politiques (int.), 1186.
Câble transpacifique (int.), 1375; (sur résolutions), 1968, 8379 et suiv.
Importation du bois canadien aux Etats-Unis (int.), 1657.
Taxe impériale sur les obligations coloniales (int.), 1658.
Surintendan de district Ouellette (int.), 1874.
Commerce des céréales au Manitoba et dans les Territoires du Nord Ouest (sur B.), 1932.
Drainage sur les propriétés des chemins de fer (sur B.), 2172 et suiv.
Permis de chemin de fer (sur B.), 2215.
Amendement à loi du service civil (sur B.), 2237.
Rapport du commissaire Ogilvie sur les affaires du Yukon (int.), 2432.
Bills relatifs à la redistribution des comtés et au Sénat (int.), 2561.
Frontière de l'Alaska—Rumeurs au sujet du *modus vivendi* (int.), 2562; (sur observations-Prior), 3874; (dépêche à la *Gazette*), 4755; (observations), 8179 et suiv.
Législation anti-japonaise de la Colombie-Anglaise (int.), 2562.
Exposé budgétaire, discours sur, 2633.
Lois de cabotage (demande de documents), 2722.
Chemin de fer du Comté de Drummond—Résolutions (int.), 2723.
Système des pensions militaires (sur m.-Hughes), 2748.
Nominations faites par un gouvernement sortant de charge (m. pour doc. et discours), 2751, 2764.
Intercolonial—Recett s sur la partie de la Chaudière à Montréal (int.), 2818.
Chemin de fer du Comté de Drummond (sur m.-Blair pour comité sur résolutions), 2820, 2821, 2823; (sur résolutions—En comité), 3730, 3762, 3763; (sur B.), 3932, 4189.

TUPPER, HONORABLE SIR CHARLES—*Suite.*

M. A. H. Harris, gérant général du trafic de l'Intercolonial (sur m.-McDougall), 2931.
La conférence de Washington (int.), 2933; (observ.), 3804; (dépêche du *Star*), 4194.
Pêcheries des eaux intérieures—Permis de pêche (sur int.-Bergeron), 2937.
Redistrubution des comtés (int), 2990, 3871; (sur B.), 3476, 5256 et suiv., 5284 et suiv.: 6760, 6980.
Réunion du comité des comptes publics (int.), 2990.
Navires américains enregistrés à Dawson (sur m.-sir Charles-Hibbert Tupper), 3325.
Fête de la Reine—Ajournement (sur int.-McMullen), 3370.
Priorité des mesures du gouvernement, (sur m.-Laurier), 3675, 6288
Explications-Costigan, 3688.
Embarillage frauduleux des pommes (sur observ.-McMillan), 3779.
Grève des cantonniers—Grand Tronc (sur int.-Clarke), 3801.
Service postal au Yukon (sur observ.-McDougall), 3818.
M. Ogilvie et la Compagnie anglo-canadienne des placers du Klondike (sur int.-sir Charles-H. Tupper), 3825, 3827 et suiv.
Siège de M. Costigan (sur explications-Davin), 3871.
Commission des chemins de fer (sur m.-Rutherford), 3879.
Amendement à la loi concernant les poids et mesures (sur B.), 3915.
Renvoi du gouvernement Turner—Colombie-Anglaise (impression des documents), 3986.
Loi concernant le travail des aubains (sur observations-Robertson), 3991.
Amendement à la loi concernant les falsifications (sur B.), 4019, 4023.
Responsabilité des ministres (motion), 4028.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada et Sa Majesté—Prolongement du chemin de fer Intercolonial dans la ville de Montréal (sur rés.), 4090, 4094, 4701 et suiv.
Protocole—Commission anglo-américaine (sur explications-Laurier), 4285.
Terres publiques et les fonctionnaires (sur observ.-Roche), 4755.
Chemins de fer au Yukon (observ.), 4757, 4761.
Fabrication du sucre de betterave (sur m.-Sproule), 4857.
Primes sur le fer et l'acier (sur résolution), 4992; (en comité), 5008; (sur B.), 7659.
Fourniture de papeterie aux députés (sur rapp.-Gibson), 5407.
Frontière de l'Alaska et câble transpacifique (int.), 5410.
Comté de Victoria, N.-E. (sur observ.-McDougall), 5416 et suiv., 5429.
La "Northern Commercial Telegraph Company" (sur observ.-Prior), 5557, 5565 et suiv.
Achat du quai à Mount-Stewart (sub.), 5774, 5791-92.
Chemin de fer de Ceinture de l'Ile de Montréal (sur B.), 6109.
Mesures contre la tuberculose (sur observ.-Roddick), 6294.
Anniversaire de la naissance de sir Charles Tupper, 6388.
Service océanique et fluvial (sub.—dernière épreuve), 6390.
Amendement à la loi relative aux terres fédérales (sur B.), 6416.
Administration du Yukon (sur m.-Sir Charles-H. Tupper), 6575; télégramme au "North British Daily Mail" (sur observ.-Davin), 8048 et suiv.

TUPPER, HONORABLE SIR CHARLES—*Suite.*

Procédure—Abus des privilèges parlementaires (sur m.-Davin), 6597.
Elections de Brockville et de Huron-ouest (sur m.-Borden, Halifax), 6738 et suiv.
Dommages à Lindsay—Paiements à M. R. J. McLaughlin (sur int.-Hughes), 4503.
Milice, solde et allocation, etc. (sub.), 7004, 7010, 7011, 7013, 7023.
Matériel militaire et autres (sub.), 7099 et suiv.
Habillements et nécessaires (sub.), 7103.
Juges pour le district de Montréal (sur observ.-Madore), 7247; (sur explication-Fortin), 7655 et suiv.
Emploi et traitement de M. Wade (int.), 7248, 7329.
M. A. R. McDonald (sur sub.), 7284.
Résolution relative au Sénat (int.), 7330, 7458, 8238; (résol. retirée), 8769.
Vente de boissons dans les cantines militaires (sur observ. du ministre de la Milice), 7334.
Troupes canadiennes en cas de guerre au Transvaal (sur observ.-Hughes), 7338.
Service postal (sub.), 7386.
Terres fédérales—Imputable sur le capital (sub.), 7530.
Décès de l'honorable M. W. B. Ives, 7552.
Ministère des Travaux publics—Gouvernement civil (sub.), 7556, 7563.
Ports et rivières, Québec: Chenal du Saint-Laurent (sub.), 7585, 7586.
Décès de l'honorable M. Geoffrion, 7652.
Mesures d'hygiène sur les travaux publics (sur B.), 7685.
Travaux de la Chambre—Séance du matin (sur m.-Laurier), 7790.
Commerce privilégié (m. et observations), 7794 et suiv.; motion, 7808, 7859, 7864; (sur m.-McNeill), 8243, 8656; (int.), 8770.
Commerce avec les Antilles, Cuba et Porto-Rico (sur int.-Kaulbach), 8195-96.
Station de démonstration (sub.), 8310, 8329, 8344, 8349, 8350.
Douanes—Cas de fraude (sur sub.), 8414; affaire-McCormick), 8463 et suiv.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8501, 8510.
Subventions aux chemins de fer (int.), 8650, 8771, 9065; (sur résol.), 9206 et suiv.
Service des malles océaniques entre la Grande-Bretagne et le Canada (sub.), 8683 et suiv.
Service à vapeur entre Saint-Jean, N.-B., et Liverpool (sub.), 8691.
Steamers faisant le service entre Saint-Jean et Halifax, et les Antilles et l'Amérique du Sud (sub.), 8696.
Compartements frigorifiques sur les steamers, etc. (sub.), 8724, 8730, 8734 et suiv.
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'intérieur (sur rés.), 8770, 8937 et suiv.
Suspension des paiements de la banque Ville-Marie (sur observ.-Bourassa), 8773.
Amendement à la loi relative aux compagnies (sur B.), 8792.
Trafic des spiritueux (sur m.-Flint), 8819 et suiv.
Correspondance échangée entre lord Aberdeen et sir Charles Tupper au sujet du changement de cabinet (int.), 8931.
Appointements, etc.—Administration du district du Yukon (sub.), 8959 et suiv., 8985 et suiv.
Election d'un nouvel orateur, 9064.
Fourniture des capotes et pantalons militaires (sub.), 9070 et suiv.
Question de privilège—Nomination de McGregor et de Norwood, 9188 et suiv.

TUPPER, HONORABLE SIR CHARLES—*Suite.*

Comité des privilèges et élections (sur int.-Davin), 9191, 9193.
Subvention à la ville d'Ottawa (sur résol.), 9204.

TUPPER, HON. SIR CHARLES-HIBBERT, C.C.M.G. *(Pictou)*:

Adresse en réponse au discours du trône, 717 à 818.
Chemin de fer "Canada Eastern" (int.), 1829.
Rails d'acier pour l'Intercolonial (int.), 1829.
Listes des électeurs (int.), 1835, 1836.
Règlements miniers au Yukon (int.), 1856.
Poursuites électorales dans la province du Manitoba (m.), 2264, 2504.
M. Girouard, régistrateur des titres dans le district du Yukon (int.), 2343.
Enquête conduite par M. Ogilvie à Dawson—Protestation des mineurs (int.), 2348, 2558.
Les juges de la Colombie-Anglaise (m. p. doc.), 2384.
Recensement—Nouveau mode (sur m.-McInnes), 2411.
Spiritueux au Yukon (int.), 2505, 3107; (sur observ.-Prior), 3816.
Législation concernant le Yukon (int.), 2563.
Compagnie d'estacades de Ristigouche (sur B.), 2677.
Navires américains enregistrés à Dawson (int.), 2725, 3294; (m. pour doc.), 3323.
Steamer *John C. Barr* (int.), 2726.
Miller's Landing sur la Fraser (int.), 2727.
Ordonnances par le Commissaire du Yukon (int.), 2729.
Parenté entre le ministre de l'Intérieur et M. Ogilvie (int.), 2729.
Rapports du major Walsh (int.), 2730, 3824.
Vente de spiritueux—Permis donnés par le major Walsh (int.), 2730
Service postal au Yukon (int.), 2731.
Longs discours (sur m.-Charlton), 2795, 2797.
Représentation du territoire du Yukon à la Chambre des Communes (int.), 2927.
Transport des approvisionnements du gouvernement au Yukon (int.), 2927.
Exploitation du pont et du bac sur la rivière Klondike (int.), 2928.
Punition de la séduction et de l'enlèvement (sur B.), 2937, 2953.
Réunion du comité des comptes publics (sur int.-sir Charles Tupper), 2991; (observations), 3179, 4364.
Retard apporté à la production des documents publics (observations), 2993, 3526 et suiv., 3587, 3591, 4331, 4360, 4916.
Ministère des Douanes (sub.), 3007 et suiv.
Service maritime et fluvial (sub.), 3018 et suiv.; 3032 et suiv.; 5120 et suiv.
Somme payée à Mme Lemieux pour fleurs (int.), 3025 et suiv.
Récompenses pour sauvetages (sub.), 3094.
Enlèvement d'obstacles dans les rivières navigables (sub.), 3096.
District du Yukon—Documents publics demandés (observ.), 3097, 3101.
Pont sur la rivière Klondike (int.), 3103.
Instructions au major Walsh (int.), 3108, 3285.
Commission de M. Ogilvie (int.), 3110.
Second juge au Yukon (int.), 3111.
Nomination de MM. Wade, McGregor et Norwood au Yukon (int.), 3111.
Service postal sur le littoral du Pacifique (int.), 3282.
Lois relatives au cabotage (int.), 3285.
Le capitaine John Irving (int.), 3286.

TUPPER, HONORABLE SIR CHARLES-HIBBERT—*Suite*

Arrivée du juge McGuire à Dawson (int.), 3286, 3986
Le major Bliss (int.), 3289, 3365, 3583.
Observations des marées (int.), 3290, 3821; (observations), 3533 et suiv.
Documents incomplets produits (observations), 3341, 3778, 4748.
Amendement à la loi relative au service civil (sur B.), 3359.
Explications de nature personnelle—M. Fred. Peters, 3368.
La banque du Peuple (sur B.), 3516.
Redistribution des comtés (sur B.), 3520.
Phares et service côtier—Salaires et allocations—Gardiens des phares (sub.), 3553 et suiv.
Navire pour Charlottetown—Entrefilet du *Daily Examiner* (int.), 3574.
Propriété près de Steveston, C.-A. (int.), 3576, 3848, 4083.
Résidence du juge Martin (int.), 3577.
Résidence du juge en chef de la Colombie-Anglaise (int.), 3577.
Arrivée de M. Wade à Dawson (int.), 3577.
Affermage des lots riverains à Dawson (int.), 3578.
Arpentages au Yukon (int.), 3578.
M. Ogilvie—Rapport relatif à son enquête (int.), 3579, 3820, 3846, 4729.
Amendement à la loi relative aux banques (sur B.) 3788.
M. Ogilvie et la Compagnie anglo-canadienne des placers du Klondike (int.), 3824.
Le ministre et M. Fawcett (int.), 3848.
Lettres mentionnées par le ministre de la Marine et des Pêcheries (int.), 3849.
M. J. W. Willison (int.), 3849.
M. Phil. Walsh et le major (int.) 3849.
Bureaux de poste—Comté d'Inverness (int.), 3851.
Permis accordé à Archer Martin, de Victoria, d'exporter des spiritueux au Yukon (int.), 3900.
Fraudes électorales au Manitoba (int.), 3900; (demande de doc.), 4080.
Refonte des actes relatifs aux Commissaires du havre de Québec (sur B.), 3956 et suiv.; 4015.
Shérif du territoire du Yukon (int.), 3970, 4289.
Responsabilité des ministres (sur m.-sir Charles Tupper), 4032.
Soins des matelots aux hôpitaux de marine et autres dans les provinces maritimes (sub.), 4035 et suiv.
Matelots naufragés (sub.), 4038.
Appointements et déboursés des inspecteurs et gardes-pêche (sub.), 4043 et suiv.
Arpenteurs fédéraux—Examen d'un candidat, M. Bauer (int.), 4087, 4729.
M. Russell—Inspecteur des steamboats au Yukon (demande de doc.), 4175, 4730, et suiv.
Enquête sur la conduite des juges—Juge Spinks, juge du comté de Yale (observations), 4197, 4225; (motion), 4237.
Inspection des steamers de l'Etat et des signaux de brume (sub.), 4261.
Ostréiculture (sub.), 4263, 4267, 4269, 4273 et suiv.
Commission du major Walsh (int.), 4289.
Parents de J. S. Willison (int.), 4290.
Amendement à la loi relative aux liquidations (sur B.), 4333.
Amendement à la loi relative à l'immigration chinoise (sur B.), 4359.
Bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté—Prolongement de l'Intercolonial dans la cité de Montréal (sur B.), 4464 et suiv.
Immigrants doukhobortses en quarantaine (int.), 4564, 4689.
Commission Ogilvie et copie des témoignages pris à son enquête (m. pour impression des documents), 4747, 5329, 5383, 5764.

TUPPER, HONORABLE SIR CHARLES-HIBBERT—*Suite.*

Obligations en garanties enregistrées aux termes du chap. 19 des S.R. du Canada (int.), 4822, 5009, 5038, 5332.
Habillements pour la milice—Soumissionnaires (int.), 4824; (explications), 5008.
Gardien du phare de l'île Wood (sur m.-Martin), 4836.
Syndicats de pêche américains et les pêcheurs (int.), 5011.
Rapport de M. Coste sur son voyage spécial au Yukon (demande de doc.), 5015, 5383, 5515.
Lettre de M. R. J. McLaughlin—Procédure, 5025.
Ministère des Postes (sub. supp.), 5053 et suiv., 5070.
Pénitencier de Kingston—Frais de l'enquête-Devlin (sub.), 5092.
Chenal du fleuve Saint-Laurent—Somme supplémentaire (sub.), 5109.
Fourniture de papeterie aux députés (sur rapp. Gibson), 5408.
Divers et dépenses imprévues—Milice (sub.), 5487.
Entretien d'un juge au Yukon (sub.), 5496.
Cour de l'Echiquier (sub.), 5499.
Pénitencier de la Colombie-Anglaise (sub.), 5506 et suiv.
Emploi de Joseph Clarke (int.), 5512.
Emploi de E. McKeown (int.), 5513.
Approvisionnements pour les juges McGuire et Dugas au Yukon (int.), 5515.
District provisoire du Yukon—Rivières Yukon et Lewes—Améliorations, etc., et lignes télégraphiques (sub.), 5634.
Remorqueur à vapeur *Shamrock* (int.), 5685.
Affaire Clarke (observ.), 5766.
Achat du quai à Mount-Stewart (sub.), 5783 et suiv.
Fonte en sable vert (int.), 5874.
Administration du Yukon (discours), 5958, 6003, 6066, 6275; (résolutions), 6036.
Erreurs typographiques dans les procès-verbaux de la Chambre (observ.), 6137.
Priorité des mesures du gouvernement (sur m.-Laurier), 6289.
Commissions sous le grand sceau (int.), 4499.

TYRWHITT, M. RICHARD *(Simcoe-sud)*:

Equipement militaire (sub.), 5454, 5465.
Habillements des militaires (sub.), 5477.
Mémoire de frais de MM. O'Connor et Hogg (sub.), 5824.
Redistribution des comtés (sur B.), 6718.
Exercices annuels de la milice (sub.), 7077.
Appointements des employés civils de la milice (sub.), 7086.
Milice—Frais de transport (sub.), 7143.
Collège militaire Royal (sub.), 7149.
Annuaire statistique (sub.), 8255.
Secrétaire du ministre des Finances (int.), 8489.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8500.
Les deux langues—Officiers de la milice (int.), 8648.
Examens des officiers—Camp de Lévis (int.), 8649, 9323.
Paiement à Charles Bremner—Fourrures (sub.), 10159.
Paiement à C. Barnett, 120 jours à $2.50 par jour (sub.), 10162.

WALLACE, M. N. CLARKE *(York-ouest O.)*:

Adresse en réponse au discours du trône, 176.
Rapport de l'auditeur général (int.), 822.

WALLACE, M. N.-CLARKE—*Suite.*

Primes payées sur le fer (int.), 1843.
MM. Petersen, Tate et Cie—Dépôt (int.), 1899.
Coalitions commerciales (sur B.), 1962.
Droits sur le pétrole (sur m.-Moore), 2151 et suiv.
Prix du pétrole—Explications de nature personnelle, 2266.
Ministère des Chemins de fer et Canaux (sub.), 2270 et suiv.
Ministère de l'Agriculture (sub.), 2280; dépenses éventuelles (sub.), 2293.
Ministère de la Milice et de la Défense—Dépenses éventuelles (sub.), 2286; crédit supplémentaire pour les exercices militaires annuels, 5440.
Estimations du sergent d'armes (sub.), 2299.
Listes électorales (sub.), 2312, 2328, 2329, 2332, 2333, 2334, 2336.
Commission des chemins de fer (sur m.-Rutherford), 2534.
Exportations de blé et de farine (int.), 2728.
Chemin de fer du comté de Drummond (sur m.-Blair pour comité sur résolutions), 2822, 2855, 2857.
Listes d'électeurs de Winnipeg (int.), 2933.
Ministère des Douanes (sub.), 3004 et suiv.; (dernière épreuve), 10232 et suiv.
Service maritime et fluvial (sub.), 3076 et suiv., 5151.
Hôtel des Monnaies (sur m.-McInnes), 3147.
Convocation du comité des comptes publics (sur observ.-sir Charles-H. Tupper), 3270.
Amendement à la loi relative au service civil (sur B.), 3361.
Commission internationale—Dépêche à la *Gazette* (int.), 3370.
Redistribution des comtés (sur B.), 3486, 6474 et suiv., 6008, 6944 et suiv.; 6966 et suiv.
Grève des cantonniers—Grand Tronc (sur int.-Clarke), 3802, 3803; (sur observ.-Maclean) 4536.
Service postal au Yukon (sur observ.-McDougall), 3818.
M. Ogilvie et la Compagnie anglo-canadienne des placers du Klondike (sur int.-sir Charles-H. Tupper), 3839.
Chemin de fer d'Edmonton à la Saskatchewan (sur B.), 4330.
Comité des comptes publics (sur observ.-Sir Charles-H. Tupper), 4368.
Service postal du Yukon—Lettre de M. F. Latimer (sur observ.-Taylor), 4373.
Bail passé entre la Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer et Sa Majesté—Prolongement dans la cité de Montréal (sur B.), 4417 et suiv., 4598 et suiv., 4615 et suiv., 4650 et suiv.
Réciprocité entre les Etats-Unis et les Antilles anglaises (int.), 4564.
Chemins de fer au Yukon (sur observ.-Tupper), 4786.
Commission aux vendeurs de timbres—Tabac canadien en torquettes (sub.), 4810, 4815 et suiv.
Compagnie du canal de Toronto et de la Baie Georgienne (m. pour doc.), 4837.
Entreprises accordées sans soumissions—Arrêtés ministériels (sur m.-Davin), 5362 et suiv.
Transport des marchandises par le Pas de White (int.), 5411.
Equipement militaire (sub.), 5466.
Habillements des militaires (sub.), 5476.
Divers et dépenses imprévues—Milice (sub.), 5481.
Percepteur des douanes à Valleyfield—Plaintes (sur int.-Bergeron), 5527.
La "Northern Commercial Telegraph Company" (sur observ.-Prior), 5596.
Compte en suspens au port de Montréal (sub.), 5610 et suiv.
Cause de Spellman (sub.), 5613 et suiv.

WALLACE, M. N.-CLARKE—*Suite.*

District provisoire du Yukon—Rivières Yukon et Lewes—Améliorations, etc., et lignes télégraphiques (sub.), 5638, 5648, 5668-69-70-71, 5679-80.
Commission géologique—Paiement à M. John McLeish (sub.), 5687.
Salaires des directeurs de la poste (sur sub.), 5828.
Droits sur les lieuses, etc. (int.), 6061.
Administration du Yukon (sur m.-sir Charles-H. Tupper), 6177 et suiv.
Immigration étrangère (sur observ.-Prior), 6891.
Matériel militaire et autre (sub.), 7058.
Habillements et nécessaires (sub.), 7110, 7111.
Milice—Frais de transport (sub.), 7135, 7136, 7138, 7139, 7142.
Ministère des Postes (sub.), 7343 et suiv., 7363 et suiv., 7368-69; service postal, 7387 et suiv., dépenses diverses, 7402.
District provisoire du Yukon—Service postal (sub.), 7373 et suiv.
Surintendant des assurances (sub.), 7481, 7483.
Ministère de l'intérieur (sub.), 7496 et suiv.
Terres fédérales—Imputable sur le capital (sub.), 7540 et suiv.
Terres fédérales—Imputable sur le revenu (sub.), 7548.
Ports et rivières—Québec—Chenal du Saint-Laurent (sub.), 7619 et suiv.
Primes sur le fer et l'acier (sur B.), 7660.
Edifices publics à Ottawa—Ventilation, éclairage, etc. (sub.), 7711.
Commerce privilégié (sur m.-sir Charles Tupper), 7922 et suiv.
Mines-de-Bruce—Quai (sub.), 7990 et suiv.
Douanes—Cas de fraude (sur sub.), 8409, 8419 et suiv., 8435 et suiv., 8440 et suiv.
Douanes—Marchandises importées d'Angleterre (sur sub.), 8454.
Douanes—Colombie-Anglaise (sub.), 8477 et suiv.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—Immigration (sub.), 8512, 8530; (MM. Preston et Jury), 8593 et suiv.; 8612 et suiv.; 8631, 8637 et suiv. 8644 et suiv.
Société protectrice d'immigration pour les femmes (sub.), 8646.
Service des malles océaniques entre la Grande-Bretagne et le Canada (sub.), 8687.
Compartiments frigorifiques sur les steamers, etc. (sub.), 8736.
Stations de démonstration (sub.), 8762.
Haut-commissaire—Dépenses éventuelles (sub.), 8764.
Question du Transvaal (sur résol.), 9006.
Appointements, etc.—Administration du district du Yukon (sub.), 9012 et suiv.
Paiement aux syndics de la colonie de Saint-Paul-des-Métis—Grains de semences et instruments aratoires aux colons pauvres (sub.), 9035, 9042.
Habillements militaires (sub.), 9080, et suiv., 9126.
Bills retirés (sur m.-Sutherland), 9219.
Embranchement de Charlottetown à Murray-Harbour (sub.), 9220, 9227 et suiv.
Port-Colborne—Améliotarions (sub.), 9293.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9413 et suiv; 9605, 9613 et suiv.; (sur B.), 9787 et suiv.; 9796, 9808 et suiv.; 9823 et suiv.
Cie du chemin de fer le Grand-Nord—Chemin entre Montcalm et la Jonction de Saint-Tite (sub.), 9449.
Chemin de fer de Strathroy et des comtés de l'Ouest (sur résol.), 9456.
Chemin de fer de la Vallée de Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup (sur résol.), 9458.
Chemin de fer d'Antler-Station à la Montagne-de-l'Orignal (sur résol.), 9484 et suiv., 9495 et et suiv.

WALLACE, M. N.-CLARKE—*Suite.*

Chemin de fer de Parry-Sound à Sudbury (sur résol.), 9511.
Cie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique (sur résol.), 9517.
Cie du chemin de fer d'Ontario et de la Rivière la Pluie (sur résol.), 9552 et suiv.
Cie du chemin de fer de la Rive-sud (sur résol.), 9587.
Subvention à la ville d'Ottawa (sur B.), 9649, 9659.
Amendement à la loi relative aux inspections générales (sur B.), 9665, 9684.
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'Intérieur (sur B.), 9686, 9698 et suiv.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B.), 9761, 9773.
Comité des comptes publics (m.-pour impression du dernier rapp.), 9858.
Commissaires du havre de Québec—Construction d'un élévateur (sur B.), 9895 et suiv.
Commissaires du havre de Montréal (sur B.), 9903.
Vente du fil d'engerbage fabriqué au pénitencier de Kingston (sur m.-Taylor), 9956 et suiv.
Port de Montréal : Améliorations en aval du courant Sainte-Marie—Elévateur (sub.), 10008.
Baie de Gabarus—Brise-lames (sub.), 10015.
Porter's-Lake—Dragage et brise-lames à l'entrée du chenal (sub.), 10018.
Chezzetcook—Quai (sub.), 10028 et suiv.
Coteau-Landing—Dragage (sub.), 10086 et suiv.
Ile d'Anticosti—Renouvellement de fil télégraphique entre la rivière aux Becs-Scie et la Baie des Anglais (sub.), 10097 et suiv., 10104 et suiv.
Ligne télégraphique à la Colombie-Anglaise et dans la région du Yukon, depuis Bennett jusqu'à Dawson, et embranchement jusqu'à Atlin (sub.), 10117.
Edifices publics—District du Yukon (sub.), 10133-34.
Exposition de Paris (sub.), 10169 et suiv., 10176.
Remboursement de droit de douane à MM. Hall et Myrick (sub.), 10215.

WALLACE, M. N.-CLARKE—*Suite.*

Gratification à lady Edgar (sub.), 10222 et suiv.
M. Preston (sur sub.—dernière épreuve), 10239.

WILSON, M. URIAH *(Lennox)* :

Adresse en réponse au discours du trône, 1342.
Immigrants envoyés des Etats-Unis au Canada du 30 juin 1897 au 30 juin 1898 (int.), 1995, 2211.
Immigrants envoyés d'Europe (int.), 1996, 2211.
Renvoi de W.-D. Ball, directeur de la poste de Bath (m. pour doc.), 2412, 3901.
Edifices publics, Ontario (sub.), 7644.
Quai sur le lac Winnipeg (sub.), 8099.
Rivière Colombie : Améliorations des passes entre les lacs Laflèche d'en haut et d'en bas (sub.), 8107.
Appointements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers —Immigration (sub.), 8499, 8506 et suiv.
Trafic des spiritueux (sur m.-Flint), 8896 et suiv.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 9606 et suiv.
Libération conditionnelle des détenus aux pénitenciers (sur B.), 9623.
Bail passé entre Sa Majesté et la Compagnie du Grand Tronc—Prolongement de l'Intercolonial à Montréal (amendements du Sénat), 9746.

WOOD, M. ANDREW-TREW *(Hamilton)* :

Compagnie d'assurance sur la vie du Canada (B. n° 89), 1re lec., 2201 ; 2e lec., 2339.
Loi relative au travail des aubains (sur observ.-Robertson), 4003.
Chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto (sur B.), 5061.
Chemin de fer de Ceinture de l'Ile de Montréal (sur B.), 6111, 6333, 6336.
Traitements des ministres des Douanes et du Revenu de l'Intérieur (sur B.), 9687.
Amendement à la loi relative aux chemins de fer (sur B.), 9756.
Vente du fil d'engerbage fabriqué au pénitencier de Kingston (sur m.-Taylor), 9936 et suiv.

INDEX—PARTIE II

MATIÈRES

ABSENCE des ministres d'Ottawa (int.-Henderson), 1834.
Acadia, steamer—Réparations (sub.), 5202.
ACCIDENT au major Demers (int.-Casgrain), 1849.
ACCISE (sub.), 4788, 4807, 5599.
ACCUSATIONS contre F. F. Chamberland (int.-Casgrain), 2925.
ACCUSATIONS contre le lieutenant-colonel Domville (int.-Domville), 1854.
ACHAT du chemin de fer du comté de Drummond (résolutions-Blair), 1966, 2819; discussion en comité, 2871, 3375, 3410, 3591, 3697, 3714; (B. n° 133), 3790, 3932, 4750, 4920, 9750.
ACIÉRIES, Cie d'—Nouvelle-Ecosse (B.), 4279, 5382, 6610.
ADMINISTRATION de la justice criminelle dans le territoire à l'est du Manitoba et du Kéwatin et au nord de l'Ontario et de Québec (B.), 6287, 8190.
ADMINISTRATION du Yukon—Accusations (discussion sur motion-sir Charles-H. Tupper), 5958, 6003, 6066, 6140; (observations-Davin sur articles du *Times* de Londres), 6568, 7554; dépêche au *North British Daily Mail*, 8039; (motion-sir Charles-H. Tupper), 6036.
ADRESSE en réponse au discours du trône (m.-Laurier), 9; discours par MM. Bell (Prince-Est, I.P.-E.), 9; Martineau, 22; sir Charles Tupper, 27, 1572, 1605; sir Wilfrid Laurier, 86; Foster, 111, 1641; sir Richard Cartwright, 156, 163; Wallace, 176; Casey, 200; Taylor, 212; Lemieux, 241; Monk, 249; Stenson, 258; Casgrain, 267; Talbot, 281; Craig, 284; Broder, 299; Osler, 316; Britton, 319; Moore, 328; Davin, 346, 1823; Pope, 408; Davis, 432; Roche, 466; Sproule, 481; McClure, 512; Chauvin, 519; Carroll, 524; Marcotte, 532; Monet, 547; Clancy, 556; Mulock, 572, 573; Tarte, 585; Bennett, 610; Bourassa, 635; Hughes, 647; Madore, 682; McInerney, 692; sir Charles-Hibbert Tupper, 717; Sifton, 818, 823; Borden (Halifax), 903, 912, 951; Fraser (Guysborough), 956; Prior, 994; McCarthy, 1022; Ross-Robertson, 1033; Maxwell, 1035; Montague, 1057; Campbell, 1081; Henderson, 1095; Gahong, 1115, 1133; Powell, 1143; McAlister, 1163; Paterson, 1188; Bergeron, 1216; Desmarais, 1265; Macdonald (King, I.P.-E.), 1284; Macdonald (Huron-est), 1297; Wilson, 1342; Gauvreau, 1359; Legris, 1367; Macdougall, 1376; Frost, 1406, 1410; McLennan (Glengarry), 1419; Fisher, 1454; Clarke, 1482; Bertram, 1521; Bell (Pictou), 1535; Sutherland, 1562; sir Louis Davies, 1618; Fielding, 1659; Sproule, 1692; Flint, 1709; Mills, 1733; Morrison, 1771; Craig, 1788; Richardson, 1802; Domville, 1809; Oliver, 1820.
ADRESSE, débat sur l'—Clôture (obs.-Laurier), 993, 1035.
AFFAIRES des sauvages (sub.), 2101.
AGENCES commerciales (sub.), 8715.
AGENTS de caisses d'épargnes—Appointements (sub.), 5028.
AGRICULTURE et colonisation—Comité (rapp.), 3468.
AGRICULTURE, ministère de l' (sub.), 2274, 2289, 5046.
AGRICULTURE, sociétés d' (sub.), 8257.
ALASKA, frontière de l' (int.-sir Charles Tupper), 2562, 5410; (int.-Wallace), 3370; (int.-Robertson), 3696; (observ.-sir Charles Tupper), 3804, 4194; communiqué à la presse, 8174; (observations-Prior), 3871; protocole, 4279; dépêche à la *Gazette* (int.-sir Charles Tupper), 4755.
ALASKA, frontière de l'—Modus vivendi (int.-sir Charles Tupper), 1095; (rép.-sir Wilfrid Laurier), 1187.
ALEXANDRIA—Maison de correction—Différence de l'allocation, y compris l'intérêt (sub.), 9982.
ALGOMA, chemin de fer Central d' (B.), 1966, 2171, 6879.
ALLAIRE, J.-P.-O.—Réclamation (int.-LaRivière), 1909.
ALLAN, Compagnie—Service d'hiver (int.-Foster), 3286.
ANNUAIRE statistique (sub.), 8246.
ANTICOSTI, île d' (int.-Taylor), 1856; renouvellement de fil entre la Rivière-aux-Becs-scie et la Baie-des-Anglais (sub.), 10097.
APPLICATION de la loi relative à l'immigration chinoise (sub.), 8715.
APPROVISIONNEMENTS—Milice (sub.), 7130.
ARBITRAGE—Canal de Soulanges (int.-Monk), 2352.
ARBITRAGE de la mer de Behring—Coût (int.-McIsaac), 2205.
ARBRES fruitiers, soins donnés aux (int.-Martin), 2129.
ARCADIA—Enlèvement d'obstacles—Rivière Chebogue (sub.), 10013.
ARCHIVES—(Rapport), 4086; (sub.), 8244; classement —Conseil privé (sub.), 8719.
ARONSBERG, Abraham (B.), 4747, 5382, 7498, 7596, 7827.
ARPENTAGES—Examens—M. Bauer (int.-sir Charles-H. Tupper), 4087, 4729; (rép.-Sifton), 5014.
ARPENTAGES au Yukon (int.-sir Charles-H. Tupper), 3578.
ARPENTAGES des réserves inhabitées des Sauvages (sub.), 5739.
ARPENTAGES et inspection (sub.), 8171.
ASSURANCE maritime—Taux (int.-McDougall), 8933.
ASSURANCES—Amendement à la loi (B.-Fielding), 2127, 3532, 6397, 7001.
ASSURANCES, surintendant des (sub.), 7480.
ATLIN, district du Lac—Brasseries (int.-McInnes), 5510.
AUBAINS—Loi de la Colombie Anglaise (int.-Prior), 7789, 8241, 8486, 8773.
AUBAINS, naturalisation des (B.-McInnes), 2195.
AUBAINS, travail des—Art. de l'*Evening Star* de Toronto (int.-Clarke), 2932; application de la loi (int.-Clarke), 3113; (int. McCleary), 3904; (observ.-Robertson), 3987; application de la loi (sub.), 5498, 10147; (int.-Clancy), 5518.
AUDITEUR général—(Rapport 1898, produit), 2199.
AUDITEUR général, rapport de l' (int.-sir Charles Tupper), 547, 716; (int.-Wallace), 822; rapport partiel produit, 1185.
AUDITEUR général (sub.), 2104, 2288.
AUTORITÉS citées par M. l'Orateur-suppléant, sur décision, 4567.

BAIE Georgienne—Canal (discussion), 4293, 4880, 5384.
BAIL du gouvernement à New-Westminster, C.-A. (int.-Prior), 8486, 8998.
BAIL de M. Thomas Powers, de Lévis (int.-Marcotte), 3112, 3286.
BAIL passé entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté—Prolongement du chemin de fer Intercolonial à Montréal (résolution-Blair), 3973; (en comité), 4088; (B.), 4195, 4373, 4567, 4985; (amendement-Foster), 4985; (amendements du Sénat), 9727.
BALL, W. D.—Renvoi (m. p. doc.-Wilson), 2412.
BANFF—Entretien des chemins, ponts, etc. (sub.), 7550.
BANQUE du Peuple (B.), 633, 951, 3032, 3326, 3336, 3513, 3517, 7598.
BANQUE Ville-Marie—Suspension de paiements (int.-Bourassa), 8772: (int.-Monk), 9066.
BANQUES, amendement à la loi relative aux (B.), 3525, 3788, 4012.
BARRAGE à Nassau (int.-Kendry), 1872.
BARRAGE sur la rivière Jésus et construction d'une passe migratoire (m. pour documents-Fortin), 3296.
BASSIN de radoub de Saint-Joseph-de-Lévis (int.-Casgrain), 1898.
BATAILLON, 94e (int.-Bethune), 2130.
BATE et Cie—(observation sir Wilfrid Laurier, sur sub.), 7121.
BATEAU de passage entre Buffalo, N.-Y., et Crystal-Beach, Canada (int.-McCleary), 5012.
BATISCAN—Directeur de la poste (int.-Marcotte), 1983, 1986, 2340.
BATISCAN, rivière—Navigabilité (int.-Marcotte), 3583.
BATTURE dans le nouveau chenal du lac Saint-Louis (int.-Monk), 2351.
BAUX pour dragage au Yukon et dans les T.N.-O. (int.-Foster), 3109.
BEAUHARNOIS—Force hydraulique (int.-Bergeron), 1898.
BEAUMONT, William, de Cowichan, C.-A. (int.-McInnes), 3846.
BELŒIL—Quai et brise-glaces sur la rivière Richelieu (int.-Monk), 3854.
BENNETT, hôpital de (int.-Davin), 1995.
BERNIER, forgeron employé dans les ateliers de l'Intercolonial à la Rivière-du-Loup (observ. sur sub.), 10230.
BERTHIER (en haut)—Directeur de la poste (int.-Casgrain), 2728; travaux dans le fleuve (int.-Casgrain), 2729.
BÉTAIL, exclusion du (int.-Montague) 3281.
BEUTERAVE, sucre de—Fabrication (m.-Sproule et discussion), 4841.
BIBLIOTHÉCAIRES—Rapport, 6.
BIBLIOTHÈQUE canadienne de droit à Londres (sub.), 5496.
BIBLIOTHÈQUE, comité de la (m.-Laurier), 546.
BIBLIOTHÈQUE, tumulte à la (observations-Davin), 10246.
BIENS-FONDS, titres des—Amendement à la loi de 1894 (B.), 4916.
BIGGAR, M. J. L. (int.-Robertson), 3580.
BILLES de bois—Exportation (int.-Bennett), 1850.
BILLETS de chemin de fer (B.-Beattie), 912, 1891, 4340.
BILLETS de $1 contrefaits (int.-Bergeron), 5227.
BILLETS fédéraux—Nouvelle somme pour impression (sub.), 5028.
BILLETS-poste (int.-Foster), 1997; perdus (int.-Bergeron), 10251.
BILLS:
Bill (n° 1) concernant la prestation des serments d'office (sir Wilfrid Laurier), 1re lec., 1.
Bill (n° 2), modifiant le code criminel de 1892—Séduction et enlèvement (M. Charlton), 1re lec., 431; 2e lec., 1914; en comité, 2551; m. pour 3e lec., 2937; 3e lec., 2954.
BILLS—*Suite.*
(Bill (n° 3) concernant la Compagnie d'assurance du Canada contre les accidents (M. Hughes, pour M. Monk), 1re lec., 633; 2e lec., 951; en comité et 3e lec., 5060.
Bill (n° 4) constituant en corporation la Compagnie d'assurance du Canada sur les glaces (M. Hughes, pour M. Monk), 1re lec., 633; 2e lec., 951; en comité, 5060; 3e lec., 5270.
Bill (n° 5) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de l'Alaska-Yukon (M. Logan), 1re lec., 633; 2e lec., 951.
Bill (n° 6) concernant la Banque du Peuple (M. Carroll, pour M. Préfontaine), 1re lec., 633; 2e lec., 951; examen en comité, remis, 3032; m. pour comité, 3326; en comité, 3336; m. pour 3e lec., 3513; 3e lec., 3517; amendement du Sénat, 7598.
Bill (n° 7) constituant en corporation la Compagnie de télégraphe du Nord (M. Bostock), 1re lec., 633; 2e lec., 951; titre du bill "Compagnie de télégraphe Yale-Koutanie", 8835.
Bill (n° 8) concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest (M. Campbell, pour M. MacPherson), 1re lec., 633; 2e lec., 951; en comité et 3e lec., 2171.
Bill (n° 9) concernant la Compagnie Calvin (à responsabilité limitée) (M. Rogers), 1re lec., 633; 2e lec., 951; bill retiré, 2922.
Bill (n° 10) concernant l'Académie Nisbet de Prince-Albert (M. Rutherford, pour M. Davis), 1re lec., 633; 2e lec., 951; en comité, 3869; 3e lec., 4022.
Bill (n° 11) conférant au Commissaire des brevets d'invention certains pouvoirs pour venir en aide à Thomas Robertson (M. McAlister, pour M. Robertson), 1re lec., 633; 2e lec., 951; en comité et 3e lec., 2671.
Bill (n° 12) conférant au Commissaire des brevets d'invention certains pouvoirs pour venir en aide à George L. Williams (M. McCarthy), 1re lec., 633; 2e lec., 951; en comité et 3e lec., 3031.
Bill (n° 13) concernant la "Home Life Association of Canada" (M. McGregor, pour M. Macdonald, Huron), 1re lec., 633; 2e lec., 951; 3e lec., 2724.
Bill (n° 14) concernant la Compagnie des steamers de Québec (M. Malouin)), 1re lec., 633; 2e lec., 951; 3e lec., 2724.
Bill (n° 15) à l'effet de réglementer le commerce des grains dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest (M. Douglas), 1re lec., 633; m. pour 2e lec. et débat, 1917; 2e lec., 1932; m. pour comité spécial, 2214.
Bill (n° 16) concernant les garanties réciproques consenties pour avance de grains de semence dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest (M. Douglas), 1re lec., 633.
Bill (n° 17) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau (M. Champagne), 1re lec., 716; 2e lec., 951; en comité et 3e lec., 2550.
Bill (n° 18) concernant la Compagnie du chemin de fer électrique d'Ottawa (M. Belcourt), 1re lec., 716; 2e lec., 951; en comité, 2169; m. pour renvoi du bill en comité, 2303; 3e lec., 3869.
Bill (n° 19) modifiant l'acte concernant certaines constructions dans et sur les eaux navigables (M. Britton), 1re lec., 716; 2e lec., 1882; 3e lec., 2171.
Bill (n° 20) constituant en corporation la Compagnie de mines et de chemin de fer Zénith (M. Poupore), 1re lec., 821; 2e lec., 1133; en comité et 3e lec., 7598.
Bill (n° 21) concernant la Compagnie Canadienne d'assurance contre les accidents de chemin de fer (M. Casey), 1re lec., 822; 2e lec., 1133; 3e lec., 2724.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 22) constituant en corporation la Compagnie du pont d'Ontario et Québec (M. Casey), 1re lec., 822; 2e lec., 1133.

Bill (n° 23) concernant la Compagnie d'irrigation d'Alberta, et pour changer son nom en celui de Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest canadien (M. Douglas), 1re lec., 822; 2e lec., 1133; en comité et 3e lec., 2170.

Bill (n° 24) concernant le drainage sur les propriétés des chemins de fer (M. Casey), 1re lec., 822; m. pour 2e lec. et discussion, 1933, 2171, 2955, 2975; (m. pour comité), 3874.

Bill (n° 25) ratifiant un arrangement entre la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et la Compagnie électrique de Hull (M. Poupore), 1re lec., 911; 2e lec., 1133; 3e lec., 2339.

Bill (n° 26) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Colombie et de l'Ouest (M. Sproule), 1re lec., 912; 2e lec., 1409; en comité, 2671; m. pour 3e lec., 2959; 3e lec., 2975.

Bill (n° 27) concernant la Compagnie de Navigation Richelieu et Ontario (M. Préfontaine), 1re lec., 912; 2e lec., 1133; en comité et 3e lec., 3031.

Bill (n° 28) concernant la Compagnie du chemin de fer du sud de la Colombie (M. Prior), 1re lec., 912; 2e lec., 1133; en comité et 3e lec., 2671.

Bill (n° 29) constituant en corporation le chemin de fer de Colonisation du Nord (M. Fortin, pour M. Bourassa), 1re lec., 912; 2e lec., 1409; 3e lec., 3102.

Bill (n° 30) concernant la Compagnie de prêts, l'Atlas (M. Ingram), 1re lec., 912; 2e lec., 1133; en comité et 3e lec., 5809.

Bill (n° 31) modifiant la loi des liquidations (M. Fortin), m. pour 2e lec. et débat, 1882; 2 lec., 4332; en comité, 4332; 3e lec., 4880.

Bill (n° 32) modifiant l'acte concernant la vente des billets de chemin de fer (M. Beattie), 1re lec., 912; m. pour 2e lec. et débat, 1891; 2e lec., 4340; en comité, 4341; 3e lec., 4341; amend. du Sénat, 9477.

Bill (n° 33) concernant la Compagnie du chemin de fer du Nipissingue et de la Baie de James (M. Bertram), 1re lec., 992; 2e lec., 1410; en comité et 3e lec., 3869.

Bill (n° 34) concernant le chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique (M. Poupore), 1re lec., 992; 2e lec., 1410; en comité et 3e lec., 2171.

Bill (n° 35) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves (M. Hughes), 1re lec., 992; 2e lec., 1410; 3e lec., 3102.

Bill (n° 36) modifiant le code criminel, 1892 (M. Britton), 1re lec., 992; m. pour 2e lec. et débat, 2179, 2553.

Bill (n° 37) modifiant l'acte de naturalisation (M. McInnes), 1re lec., 993; m. pour 2e lec. et débat, 2195, 2554.

Bill (n° 38) concernant la saisie des appointements des officiers et employés du gouvernement (M. Richardson), 1re lec., 993; m. pour 2e lec., 1940, 1953; 2e lec., 5399; en comité, 5914.

Bill (n° 39) pourvoyant l'émission de billets de faveur sur les chemins de fer aux membres du Sénat et de la Chambre des Communes (M. Bostock), 1re lec., 1094; m. pour 2e lec., 2214; m. rejetée, 2223.

Bill (n° 40) modifiant le code criminel, 1892, au sujet des coalitions formées pour gêner le commerce (M. Sproule), 1re lec., 1094; m. pour 2e lec. et débat, 1953; 2e lec., 1964; en comité et 3e lec., 4880.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 41) modifiant de nouveau l'acte concernant les marques de commerce et les dessins de fabriques (M. Bertram), 1re lec., 1094; 2e lec., 1964; en comité et 3e lec., 3875.

Bill (n° 42) concernant la Compagnie du chemin de fer d'embranchement du Portage-du-Fort à Bristol (M. Poupore), 1re lec., 1186; 2e lec., 1410; en comité et 3e lec., 4878.

Bill (n° 43) concernant la Compagnie du chemin de fer Méridional du Canada (M. Ingram), 1re lec., 1186; 2e lec., 1410; en comité et 3e lec., 2171.

Bill (n° 44) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de l'Alaska et du Nord-Ouest (M. Sproule), 1re lec., 1186; 2e lec., 1410.

Bill (n° 45) constituant en corporation la Compagnie du canal à navires de Sainte-Claire et Erié (M. Sproule), 1re lec., 1186; 2e lec., 1410; en comité et 3e lec., 3031.

Bill (n° 46) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer d'Arthabaska (M. Lavergne), 1re lec., 1186; 2e lec., 1410; 3e lec., 3102.

Bill (n° 47) concernant la Compagnie du chemin de fer de Brandon et du Sud-Ouest (M. Morrison), 1re lec., 1186; 2e lec., 1410; en comité et 3e lec., 2308.

Bill (n° 48) à l'effet d'imposer certaines restrictions sur l'immigration (M. McInnes), 1re lec., 1186.

Bill (n° 49) modifiant l'acte d'immigration chinoise (M. Maxwell), 1re lec., 1186; m. pour 2e lec., 4341.

Bill (n° 50) amendant la loi du service civil (M. Monk), 1re lec., 1284; m. pour 2e lec., 2224; m. rejetée, 2262.

Bill (n° 51) constituant en corporation la Compagnie canadienne de transport de l'Intérieur (M. Bertram), 1re lec., 1374; 2e lec., 1605; 3e lec., 3517.

Bill (n° 52) constituant en corporation la Compagnie canadienne du chemin de fer du Yukon (M. Morrison), 1re lec., 1374; 2e lec., 1877.

Bill (n° 53) autorisant la banque de la Nouvelle-Ecosse à émettre des billets sterling destinés à la circulation dans l'Ile de la Jamaïque (M. Borden, Halifax), 1re lec., 1605; bill retiré, 6060.

Bill (n° 54) relatif à la Compagnie de fidéicommis de l'est (M. Borden, Halifax), 1re lec., 1375; 2e lec., 1605; 3e lec., 3517.

Bill (n° 55) amendant de nouveau la loi de l'inspection (M. Penny), 1re lec., 1375; 2e lec., 3895; bill retiré, 5384.

Bill (n° 56) tendant à préciser la dimension des colis de menus fruits (M. Penny), 1re lec., 1375; 2e lec. remise, 3344; 2e lec., 3896; bill retiré, 5384.

Bill (n° 57) concernant la Compagnie de mines, de commerce et de transport du Yukon britannique et pour changer son nom en celui de Compagnie de chemin fer du Yukon britannique (M. Campbell), 1re lec., 1454; 2e lec., 1877.

Bill (n° 58) concernant la Compagnie du chemin de fer des Comtés du Centre (M. Edwards), 1re lec., 1561; 2e lec., 1877; 3e lec., 3102.

Bill (n° 59) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer des comtés de Russell, Dundas et Grenville (M. Edwards), 1re lec., 1561; 2e lec., 1877; 3e lec., 3102.

Bill (n° 60) autorisant le fusionnement de la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron et de la Compagnie du chemin de fer du Lac Erié et de la Rivière Détroit (M. Charlton), 1re lec., 1561 2e lec., 1877; 3e lec., 3519.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 61) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique (M. Gibson), 1re lec., 1770 ; 2e lec., 1972 ; en comité et 3e lec., 4212.

Bill (n° 62), concernant la Compagnie d'assurance du Canada sur la vie (M. Gibson), 1re lec., 1770 ; 2e lec., 1972 ; 3e lec., 3714.

Bill (n° 63) modifiant l'acte concernant le service civil du Canada (M. McMullen), 1re lec., 1770 ; m. pour 2e lec. et discussion, 3344.

Bill (n° 64) modifiant l'acte concernant le territoire du Yukon (M. McInnes), 1re lec., 1829.

Bill (n° 65) constituant en corporation la Compagnie d'estacades de Ristigouche (M. McAlister), 1re lec., 1966 ; 2e lec. remise, 2171, 2550, 2676 ; 2e lec., 2724 ; m. pour renvoi au comité des bills d'intérêt privé, 6826 ; bill retiré, 8997.

Bill (n° 66) concernant la Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool (M. McHugh), 1re lec., 1966 ; 2e lec., 2308 ; 3e lec., 3102.

Bill (n° 67) concernant la Compagnie du canal de force motrice et de fourniture de Welland (à responsabilité limitée) (M. Gibson, par M. Landerkin), 1re lec., 1966 ; 2e lec., 2308 ; en comité et 3e lec., 3031.

Bill (n° 68) concernant la Compagnie d'assurance mutuelle contre l'incendie de London, Canada (M. Fraser, Lambton-est), 1re lec., 1966 ; 2e lec., 2171 ; en comité et 3e lec., 4212.

Bill (n° 69) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Niagara, Sainte-Catherine et Toronto (M. Calvert, par M. Fraser, Lambton-est), 1re lec., 1966 ; 2e lec., 2171 ; m. pour comité, 5060, 5271 ; en comité, 5283, 5374 ; m. pour 3e lec., 5558 ; 3e lec., 5559 ; amendement du Sénat, 7598.

Bill (n° 70) concernant la Compagnie d'exploitation de bois Bronson et Weston et pour changer son nom en celui de Compagnie Bronson (M. McIsaac), 1re lec., 1966 ; 2e lec., 2171 ; en comité et 3e lec., 3031.

Bill (n° 71) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Central d'Algoma (M. Dyment), 1re lec., 1966 ; 2e lec., 2171 ; en comité et 3e lec., 6879.

Bill (n° 72) concernant les chemins de fer (M. Davin), 1re lec., 1969.

Bill (n° 73) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Baie de James (M. McCormick), 1re lec., 2045 ; 2e lec., 2308 ; en comité et 3e lec., 3869.

Bill (n° 74) concernant la Compagnie de Prêts et d'Epargne de Huron et Erié (M. Moore), 1re lec., 2045 ; 2e lec., 2309 ; en comité, 4320, 4866 ; 3e lec., 4866.

Bill (n° 75) constituant en corporation la Compagnie canadienne permanente d'hypothèque du Canada-ouest (M. Osler par M. Clarke), 1re lec., 2045 ; 2e lec., 2339 ; en comité, 4320, 4866 ; 3e lec., 4867.

Bill (n° 76) concernant la Compagnie de garantie et d'assurance contre les accidents de la Confédération du Canada (M. Clarke), 1re lec., 2045 ; 2e lec., 2309 ; en comité et 3e lec., 4321.

Bill (n° 77) concernant la Compagnie canadienne de force motrice et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie fédérale de force motrice des chutes Niagara (M. Bertram), 1re lec., 2045 ; 2e lec., 2309 ; en comité et 3e lec., 4022.

Bill (n° 78) concernant la Compagnie des poudres de Hamilton (M. Madore), 1re lec., 2045 ; 2e lec., 2309 ; 3e lec., 3517.

Bill (n° 79) modifiant le code criminel (M. Ethier), 1re lec., 2051.

Bill (n° 80) amendant la loi des élections fédérales en stipulant l'usage des boîtes de scrutin de Macdonald (M. Britton), 1re lec., 2052.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 83) concernant la Compagnie du chemin de fer du Pacifique du Nord et du Manitoba (M. Rutherford), 1re lec., 2126 ; 2e lec., 2551 ; 3e lec., 3517.

Bill (n° 84) concernant la Compagnie du chemin de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix et pour changer son nom en celui de "Compagnie de chemin de fer, d'éclairage et de force motrice de Québec" (M. Carroll), 1re lec., 2126 ; 2e lec., 2551 ; en comité, 5059, 5270 ; 3e lec., 5271.

Bill (n° 85) modifiant l'acte des chemins de fer (M. Blair), 1re lec., 2127 ; 2e lec. et renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, 3532 ; en comité, 9755 ; 3e lec., 9774.

Bill (n° 86) modifiant de nouveau l'acte des assurances (M. Fielding), 1re lec., 2127 ; 2e lec. et renvoyé au comité des banques et du commerce, 3532 ; en comité, 6398, 7001 ; 3e lec., 7001.

Bill (n° 87) concernant la constitution légale des sociétés de bienfaisance (M. Fielding), 1re lec., 2128 ; bill retiré, 3774.

Bill A (n° 88—du Sénat) pour faire droit à David Stock (M. McCarthy), 1re lec., 2632 ; 2e lec., 2724 ; en comité, 3517 ; 3e lec., 3519.

Bill (n° 89) concernant la Compagnie d'assurance sur la vie du Canada (M. Wood, Hamilton), 1re lec., 2201 ; 2e lec., 2339 ; bill retiré, 4494.

Bill (n° 90) concernant la Compagnie du chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest (M. Macpherson), 1re lec., 2201 ; 2e lec., 2339 ; m. pour 3e lec., 4212, 4539, 4790 ; 3e lec., 4806.

Bill (n° 91) amendant et refondant les actes relatifs aux commissaires du havre de Québec (M. Fitzpatrick), 1re lec., 2201 ; 2e lec., 3938 ; en comité, 3939 ; m. pour 3e lec., 4013 ; 3e lec., 4016 ; amendements du Sénat, 6115.

Bill (n° 92) concernant la Compagnie de chemin de fer et de mines de Saskatchewan (M. Landerkin), 1re lec., 2265 ; 2e lec., 2551 ; en comité et 3e lec., 4023.

Bill (n° 93) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton et de la Saskatchewan (M. Oliver), 1re lec., 2265 ; 2e lec., 2551 ; en comité, 4321, 4867 ; 3e lec., 4878.

Bill (n° 94) concernant la "Yukon Mining, Trading and Transportation Company" (M. Morrison), 1re lec., 2265 ; 2e lec., 2551.

Bill (n° 95) concernant la Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Haliburton et Mattawa (M. Taylor). 1re lec., 2265 ; 2e lec., 2551 ; 3e lec., 3517.

Bill (n° 96) concernant la Compagnie de pont de Buffalo et de Fort Erié (M. Taylor), 1re lec., 2265 ; 2e lec., 2551 ; 3e lec., 3517.

Bill (n° 97) amendant de nouveau l'acte des chemins de fer (M. Cowan), 1re lec., 2265.

Bill (n° 98) concernant la Compagnie du chemin de fer de Cobourg, Northumberlaed et du Pacifique (M. Guillet), 1re lec., 2337 ; 2e lec., 2678 ; 3e lec., 3102.

Bill (n° 99) constituant en corporation la Compagnie Canadienne d'Assurance de bienfaisance mutuelle (à resp. limitée) (M. McAlister), 1re lec., 2337 ; 2e lec., 2551.

Bill (n° 100) concernant la Société de la caisse de garantie et de retraite de la Banque de la Confédération, et pour changer son nom en celui de Société de la caisse de retraite de la Banque de la Confédération (M. Bertram), 1re lec., 2431 ; 2e lec., 2678 ; en comité et 3e lec., 4320.

Bill (n° 101) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Glenora (M. Morrison), 1re lec , 2431 ; 2e lec., 2678.

Bill (n° 102) constitnant en corporation le chemin de fer Yukon-Pacifique (M. Morrison), 1re lec., 2431 ; 2e lec., 2678.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 103) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer des mines du Klondike (M. Maxwell), 1re lec., 2431; 2e lec., 2724; en comité et 3e lec., 4023.

Bill (n° 104) concernant la Compagnie permanente de prêts de la Confédération (M. Clarke), 1re lec., 2431; 2e lec., 2551; en comité, 6870; 3e lec., 6878.

Bill (n° 105—du Sénat) pour établir des mesures d'hygiène sur les travaux publics (sir Wilfrid Laurier), 1re lec., 2632; m. pour 2e lec. et discussion, 7665; en comité, 7687, 7694; 3e lec., 7695.

Bill (n° 106) constituant en corporation la Compagnie Canadienne de placement et d'épargne Birkbeck (M. Bertram), 1re lec., 2556; 2e lec., 2724; en comité et 3e lec., 6332.

Bill (n° 107) concernant la Compagnie du chemin de fer Bedlington et Nelson (M. McInnes), 1re lec., 2556; 2e lec., 2678; en comité et 3e lec., 4023.

Bill (n° 108) concernant la corporation épiscopale catholique romaine de Pontiac et à l'effet de changer son nom en celui de "La corporation épiscopale catholique romaine de Pembroke (M. Poupore), 1re lec., 2556; 2e lec., 2724; 3e lec., 3519.

Bill (n° 109) modifiant l'acte de tempérance du Canada (M. Flint), 1re lec., 2633.

Bill (n° 110) concernant la Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Baie d'Hudson et du Yukon (M. Oliver), 1re lec., 2722; 2e lec., 3032; en comité et 3e lec., 4878.

Bill (n° 111) pour modifier de nouveau le code criminel, 1892 (M. McInnes), 1re lec., 2722.

Bill (n° 112) concernant la Compagnie du chemin de fer de Ceinture de l'Ile de Montréal (M. Lemieux), 1re lec., 2817; 2e lec., 3032; 3e lec. remise, 5913; m. pour comité, 6105; en comité, 6332, 6412; 3e lec., 6412.

Bill (n° 113) constituant en corporation la Compagnie minière et métallurgique du Canada (à responsabilité limitée) (M. Copp), 1re lec., 2817; 2e lec., 3032; en comité et 3e lec., 5809.

Bill (n° 114) modifiant l'acte relatif aux compagnies par actions (M. Britton), 1re lec., 2817.

Bill (n° 115) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Sudbury et Wahnapitæ (M. Dyment), 1re lec., 2922; 2e lec., 3032; en comité et 3e lec., 4878.

Bill (n° 116) relatif aux actes de cruauté envers les animaux (M. Penny), 1re lec., 2989.

Bill (n° 117) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer suburbain d'Ottawa (M. Morrison), 1re lec., 2993; 2e lec., 3519.

Bill (n° 118) concernant la Compagnie du chemin de fer le Grand Nord et pour changer son nom en celui de Compagnie de chemin de fer le Grand Nord du Canada (M. Savard), 1re lec., 2993; 2e lec., 3519; en comité, 6969; 3e lec., 6971.

Bill (n° 119) concernant la Compagnie de chemin de fer et de houille de la Vallée du Daim (M. Somerville), 1re lec., 2993; 2e lec., 3519; en comité et 3e lec., 4212.

Bill (n° 120) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer de Rutland et Noyan (M. Brodeur), 1re lec., 3179; 2e lec., 3519; en comité et 3e lec., 4023.

Bill (n° 121) concernant la Compagnie de chemin de fer Ontario et la Rivière La Pluie (M. Dyment), 1re lec., 3179; 2e lec., 3519; en comité, 4321; 3e lec., 4539.

Bill (n° 122) modifiant de nouveau la loi relative aux poids et mesures—Vente des œufs (M. McMillan), 1re lec., 3282; amend., 3930.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 123) modifiant de nouveau l'acte concernant les falsifications (sir Henri Joly de Lotbinière), 1re lec., 3364; 2e lec., 4017; en comité, 4017, 4023; 3e lec., 4023.

Bill (n° 124) modifiant l'acte du revenu de l'intérieur (sir Henri Joly de Lotbinière), 1re lec., 3364; 2e lec. et en comité, 3784, 3906; 3e lec., 3909.

Bill (n° 125) modifiant l'acte relatif aux substances alimentaires en boites (M. Ellis), 1re lec., 3364.

Bill (n° 126) concernant la redistribution des comtés (M. Mulock)—Bill présenté par sir Wilfrid Laurier, 3469; 1re lec., 3524; m. pour 2e lec. et discussion, 5228, 5284, 6474, 6601, 6611; 2e lec., 6723; en comité, 6758, 6904; m. pour 3e lec., 6938; m.-sir Wilfrid Laurier demandant que le bill soit renvoyé au comité général afin de modifier l'art. 4, 6938; en comité, 6938, 6971; 3e lec., 7001.

Bill (n° 127) modifiant la loi relative aux banques (M. Fielding), 1re lec., 3525; 2e lec. et en comité, 3788; 3e lec., 4012

Bill (n° 128) modifiant la loi concernant les poids et mesures (sir Henri Joly de Lotbinière), 1re lec., 3575; 2e lec., 3911; en comité, 3911, 9904; 3e lec., 9915.

Bill (n° 129) concernant la Corporation générale de fidéicommis du Canada (M. McMullen), 1re lec., 3674; 2e lec., 3871; en comité et 3e lec., 5809.

Bill (n° 130) concernant la Compagnie de prêts et d'agence de Londres et du Canada (à responsabilité limitée) (M. Bain, par M. Landerkin), 1re lec., 3674; 2e lec., 5382; en comité et 3e lec., 6332.

Bill (n° 131) concernant l'inspection du pétrole et du naphte (sir Henri Joly de Lotbinière), 1re lec., 3774; 2e lec., 3909; en comité, 3909; 3e lec., 4017.

Bill (n° 132) modifiant la loi générale des inspections—inspection du blé (sir Henri Joly de Lotbinière), 3776; bill retiré, 5118.

Bill (n° 133) autorisant l'acquisition par le Canada du chemin de fer du Comté de Drummond (M. Blair), 1re lec., 3798; m. pour 2e lec., 3932, 4176; 2e lec., 4190; en comité, 4190, 4750; m. pour 3e lec., 4920; 3e lec., 4984; amendements du Sénat, 9750.

Bill (n° 134) modifiant l'acte de tempérance de 1864 (M. Cowan), 1re lec., 3898.

Bill (n° 135) modifiant la loi relative à la milice (M. Domville), 1re lec., 4080.

Bill (n° 136—du Sénat) pour faire droit à Annie Inkson Dowding (M. Clarke), 1re lec., 4171; 2e lec., 5382; en comité et 3e lec., 5809.

Bill (n° 137) modifiant la loi relative à la protection des eaux navigables (sir Louis Davies), 1re lec., 4174; 2e lec., en comité et 3e lec., 6135; amend. du Sénat, 9619.

Bill (n° 138) à l'effet de ratifier un bail passé entre la Compagnie du Grand Tronc et Sa Majesté pour prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal (M. Blair), 1re lec., 4195; 2e lec., 4196; en comité, 4373; m. pour 3e lec., 4985; amend.-Foster), 4985; 3e lec., 4986; amendement du Sénat, 9727.

Bill (n° 139) concernant la Compagnie d'Aciéries de la Nouvelle-Ecosse (à responsabilité limitée) (M. Fraser, Guysborough), 1re lec., 4279; 2e lec., 5382; en comité et 3e lec., 6610.

Bill (n° 140) concernant la Compagnie d'assurance des chemins de fer canadiens contre l'incendie, et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie d'assurance de la Confédération contre l'incendie (M. Belcourt), 1re lec., 4279; 2e lec., 5382; en comité et 3e lec., 6879.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 141) pour conférer au commissaire des brevets certains pouvoirs afin de faire droit à la pétition de la "Penberthy Injector Coy" (M. McGregor), 1re lec., 4760; 2e lec., 5382; en comité, 6878; 3e lec., 6879.

Bill (n° 142) modifiant la loi relative aux élections fédérales (M. Ingram), 1re lec., 4361.

Bill (n° 143) modifiant la la loi relative aux poids et mesures -Vente du poisson (M. Ganong), 1re lec., 4494.

Bill (n° 144—du Sénat) pour faire droit à Abraham Aromsberg (M. Landerkin), 1re lec., 4747; 2e lec., 5382; m. pour comité remise, 7498; en comité, 7596; 3e lec., 7827.

Bill (n° 145) à l'effet de fusionner la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Parry Sound et la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien sous le nom de Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien (M. Belcourt), 1re lec., 4822; 2e lec., 5382; en comité et 3e lec., 7598.

Bill (n° 146) amendant la loi relative à la Commission géologique (M. Sifton), 1re lec., 4912; 2e lec., 6403; en comité, 6403; 3e lec., 6468.

Bill (n° 147) amendant la loi relative au ministère de l'Intérieur (M. Sifton), 1re lec., 4913; 2e lec., 6404; en comité, 6405; 3e lec., 6468.

Bill (n° 148) amendant la loi relative aux terres fédérales (M. Sifton), 1re lec., 4914; 2e lec., 6407; en comité, 6407, 6412; m. pour 3e lec., 6468; 3e lec., 6471.

Bill (n° 149) amendant la loi relative aux titres de biens fonds de 1894 (M. Sifton), 1re lec., 4916; 2e lec., 6450; en comité, 6451; 3e lec., 6468.

Bill (n° 150) du Sénat, constituant en corporation la Compagnie de prêt et de placement l'Impériale du Canada (M. Landerkin), 1re lec., 5115; 2e lec., 5559; en comité et 3e cl., 6332.

Bill (n° 151) du Sénat, concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord (M. Ellis), 1re lec., 5115; 2e lec., 6114.

Bill (n° 152) du Sénat, concernant la Compagnie de télégraphe commercial du Nord (à responsabilité limitée) (M. Morrison), 1re lec., 5115; 2e lec., 5559; en comité et 3e lec., 5913.

Bill (n° 153) modifiant la loi de 1894, relative à la protection du gibier dans les territoires non organisés (M. Sifton), 1re lec., 5009; 2e lec., 6451; en comité, 6451; 3e lec., 6468.

Bill (n° 154) modifiant la loi relative aux douanes (M. Paterson), 1re lec., 5009; 2e lec., 6451; en comité, 6451; 3e lec., 6938.

Bill (n° 155) modifiant la loi relative aux postes (M. Mulock), 1re lec., 5115; m. pour 2e lec., 6116; 2e lec., 6119; en comité, 6119; 3e lec., 6135.

Bill (n° 156) modifiant la loi relative aux inspections générales (sir Henri Joly de Lotbinière), 1re lec., 5119; 2e lec., 9660; en comité, 9660; 3e lec., 9685.

Bill (n° 157) concernant le chemin de fer du Manitoba et du Sud-Est (M. McAlister), 1re lec., 5227; 2e lec., 5559; en comité et 3e lec., 6412.

Bill (n° 158) concernant la Compagnie du chemin de fer du district d'Edmonton, et changeant son nom en celui de "Compagnie du chemin de fer d'Edmonton, du Yukon et du Pacifique" (M. McInnes), 1re lec., 5408; 2e lec., 5559; en comité et 3e lec., 6879.

Bill (n° 159) concernant la juridiction de la cour de l'Echiquier au sujet des dettes des chemins de fer (M. Fitzpatrick), 1re lec., 5409; 2e lec., en comité et 3e lec., 6116.

Bill (n° 160—du Sénat) modifiant la loi relative aux compagnies (M. Fielding), 1re et 2e lec., 7664; en comité, 8790; 3e lec., 8794.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 166) concernant le chemin de fer de Témiscouata (M. McAlister), 1re lec., 6136; 2e lec., 6343; en comité et 3e lec., 6879.

Bill (n° 161) statuant sur la réduction graduelle des primes aux lingots d'acier, aux barres de fer puddlées et au fer en gueuse fabriqués au Canada (M. Fielding), 1re lec., 5762; 2e lec., 7658; en comité, 7658; 3e lec., 7664.

Bill (n° 162) constituant en corporation la Compagnie du pont de Belleville-Prince-Edward (M. Hurley), 1re lec., 5958; 2e lec., 6343; en comité et 3e lec., 7498.

Bill (n° 163—du Sénat) modifiant de nouveau la loi relative aux liquidations (M. Fielding), 1re lec., 6137; 2e lec., 7001; renvoyé au comité des banques et du commerce, 7001; en comité, 8795; 3e lec., 8796.

Bill (n° 164—du Sénat) concernant les compagnies de prêts (M. Fielding), 1re lec., 6137; 2e lec., 6397; en comité et 3e lec., 8495.

Bill (n° 165) constituant en corporation la Compagnie d'améliorations du fleuve Yukon et du lac Atlin (M. Belcourt), 1re lec., 6137; 2e lec., 6412; bill retiré, 8959.

Bill (n° 167—du Sénat) ayant pour objet de pourvoir à l'administration de la justice criminelle dans le territoire à l'est du Manitoba et de Kéwatin, et au nord de l'Ontario et de Québec (M. Sifton), 1re lec., 6287; 2e lec., 8190.

Bill (n° 168—du Senat) faisant de nouvelles modifications au code criminel de 1892 (sir Louis Davies), 1re lec., 6404; article de l'ordre du jour rescindé, 9915.

Bill (n° 169) subsides—10e (M. Sifton), 1re lec., 6473; 2e lec., en comité et 3e lec., 6601.

Bill (n° 170) concernant la sûreté des navires (sir Louis Davies), 1re lec., 6928; 2e lec., 9620; en comité, 9621; 3e lec., 9622.

Bill (n° 171—du Sénat) relatif à la libération conditionnelle des détenus aux pénitenciers (sir Wilfrid Laurier), 1re lec., 7001; 2e lec., 9622; en comité, 9622, 9750; 3e lec., 9755.

Bill (n° 172) constituant en corporation la Compagnie anglo-américaine de pulpe et de papier (M. Sutherland), 1re lec., 7458; 2e lec., 7828; 3e lec., 9261.

Bill (n° 173—du Sénat) pour amender de nouveau la loi des pénitenciers (sir Wilfrid Laurier), 1re lec., 7893; 2e lec., 8779; en comité, 8779; 3e lec., 8790.

Bill (n° 174—du Sénat) concernant l'usure (M. Rinfret), 1re lec., 8239.

Bill (n° 175) concernant les chemins et les réserves de chemins de la province du Manitoba (M. Sifton), 1re lec., 8173; 2e lec., 8490; en comité, 8490; 3e lec., 9619.

Bill (n° 176) concernant l'établissement de communications télégraphiques sous-marines directes entre le Canada et l'Australasie (M. Mulock), 1re lec., 8409; 2e lec., en comité et 3e lec., 8494.

Bill (n° 177) pour encourager la construction de cales-sèches (M. Fielding), 1re lec., 8494; 2e lec., 8774; en comité, 8774; 3e lec., 8779.

Bill (n° 178) concernant les commissaires du havre de Québec (M. Fielding), 1re lec., 8768; 2e lec., 9708; en comité, 9882.

Bill (n° 179) concernant les Commissaires du havre de Montréal (M. Fielding), 1re lec., 8769; 2e lec., 9901; en comité, 9901; 3e lec., 9986.

Bill (n° 181—du Sénat) pour faire droit à Isaac Stephen Van Wart (M. Landerkin), 1re lec., 8924; 2e lec., 9057; 3e lec., 9551.

Bill (n° 182) concernant les ministères des Douanes et du Revenu de l'Intérieur (M. Fielding), 1re lec., 8958; 2e lec., 9685; en comité, 9686; 3e lec., 9708.

BILLS—*Fin.*
Bill (n° 183) pour autoriser le gouvernement à construire un embranchement de chemin de fer entre Charlottetown et Murray-Harbour, I.P.-E., comme entreprise de l'Etat (M. Blair), 1re lec., 8997; 2e lec. et en comité, 9774; 3e lec., 9783.
Bill (n° 184—du Sénat) à l'effet de modifier de nouveau l'acte de la cour de l'Echiquier (sir Wilfrid Laurier), 1re lec, 9186.
Bill (n° 185—(du Sénat) modifiant l'acte des expropriations (sir Wilfrid Laurier), 1re lec., 9186; 2e lec., en comité et 3e lec., 10244.
Bill (n° 186—du Sénat) modifiant l'acte du territoire du Yukon (sir Wilfrid Laurier), 1re lec., 9186; 2e lec., 9870; en comité, 9870; 3e lec., 9882.
Bill (n° 187) subvention à la ville d'Ottawa (M. Fielding), 1re lec., 9205; 2e lec., 9631; en comité, 9649; 3e lec., 9660.
Bill (n° 188) concernant la juridiction de la cour de l'Echiquier au sujet des dettes des chemins de fer (sir Wilfrid Laurier), 1re lec., 9186; 2e lec., en comité et 3e lec., 9857.
Bill (n° 189) concernant les garanties relativement à la dette contractée pour les grains de semence (M. Sifton), 1re lec., 9480; 2e lec., 9868; en comité, 9868; 3e lec., 9870.
Bill (n° 190) autorisant l'octroi des subventions pour aider à la construction des chemins de fer qui y sont mentionnés (M. Blair), 1re lec., 9619; 2e lec., 9783; en comité, 9784; 3e lec., 9915.
Bill (n° 191) amendant de nouveau la loi relative au Sénat et la chambre des Communes—Officiers de la milice (M. Fielding), 1re lec., 9722; 2e lec., en comité et 3e lec., 9867.
Bill (n° 192) accordant à Sa Majesté certaines sommes d'argent requises pour répondre à certaines dépenses du service public pour l'exercice expirant le 30 juin 1900, et pour autres fins se rattachant au service public (M. Fielding), 1re lec., 2e lec., en comité et 3e lec., 10271.
Bills d'intérêt privé (comité)—Réduction du quorum (m.-Scriver) 4747.
Bills d'intérêt privé—Délai—Bill relatif au chemin de fer du district d'Edmonton (M. Landerkin), 5402.
Bills d'interêt privé—Délai d'affichage (m. Scriver), 6136.
Bills d'intérêt privé—Pétitions (m. Scriver), 911.
Bills d'intérêt privé—Prolongation de délai (m. Landerkin), 2201.
Bills d'intérêt privé—Séances du comité pendant les séances de la Chambre (m. Scriver), 8768.
Bills sanctionnés par le gouverneur général, 6929, 10292.
BILODEAU, Léonce-P.—Hangars de Mistassini et de Tékouapé (int.-Casgrain), 1904, 3366.
BLAIS, M. J.-C.—Sommes payées à M. Claveau, de Chicoutimi (int.-Casgrain), 3576.
BLANCHETTE, Eugène (int.-Marcotte), 5874.
BLÉ, inspection du (obs.-sir Henri Joly de Lotbinière), 1561; (B.), 3776, 5118, 9660.
BLISS, major (int.-sir Charles-H. Tupper), 3289, 3365, 3583.
BOARDMAN, garde-pêche (int.-Ganong), 4498.
BOIS canadien—Importation par les Etats-Unis (int.-sir Charles Tupper), 1657.
BOIS de chauffage aux forts de Lévis (int.-Marcotte), 3112.
BOIS de la réserve Duceis (int.-McCormick), 2726.
BOÎTES de scrutin de Macdonald (B. Britton, sur 1re lec.), 2051.
BOÎTES en acier pour le département des Affaires des sauvages (int.-Hodgins), 4498, 5013.
BOITTE—Entrepôt frigorifique (sub.), 10188.
BOITTE fraîche—Lois de Terreneuve (int.-Borden, Halifax), 2213, 6937; (int.-Kaulbach), 9481.
BOITTE fraîche pour les pêcheurs (int.-Martin), 1994.
BOLDUC, M. A., inspecteur des bureaux de poste—Augmentation d'appointements (sub.), 5815, 6393.
BOTHWELL—Election de 1896 (observations-Clancy), 9917.
BOUÉES de la rivière Richelieu (int.-Monk), 3822.
" service des—Bassin d'Annapolis et Digby (int.-Mills), 4082.
BOURASSA—Employé au Yukon (int.-Domville), 1849.
BOWMANVILLE, port de (sub.), 7983.
BRANTFORD—Directeur de la poste (int.-Clancy), 8485.
BRASSERIES—District du Lac Atlin (int.-McInnes), 5510.
BREMNER, Charles—Fourrures (sub.), 10138, 10192.
BRESBY, M. E.-S. (int.-Taylor), 4823.
BRISE-LAMES—Anse-au-Canot (sub.), 10031.
" Arichat-ouest (int.-Gillies), 5511.
" Baie de Gabarus (sub.), 10015.
" Campobello, N.-B. (sub.), 10035.
" Cap Tourmentin (sub.), 10036.
" Chegoggin — Prolongement (sub.), 10014.
" Clifton—Bloc de bois créosoté (sub.), 7785.
" L'Ardoise (int.-Gillies), 1901, 2930; (sub.), 10015.
" Lockeport (sub.), 10014.
" Newport, Qué. (sub.), 10039.
" Petit-de-Grat (int.-Gillies), 1902.
" Petite-Rivière (int.-Gillies), 3971.
" Porter's-Lake (sub.), 10016.
" Rocky-Point, I.P.-E. (sub.), 10030.
" Souris (int.-Martin), 4290.
" Yarmouth-Bar, N.-E. (sub.), 10013.
BRISE-LAMES et jetées de Goderich, Ont. (sub.), 8030.
BROCKVILLE—Bulletins employés à l'élection (int.-Taylor), 3104; élection (int.-Broder), 2341; listes électorales (int.-Foster), 2506; salle d'exercices militaires (sub.), 9982; vacance, 716.
BROME—Loi Scott (int.-Moore), 3579; (int.-Pope), 2206.
BROUSSEAU, M. J.-B.—Frais *re* chefs abénakis de Saint-François (sub.), 10135.
BROWN, B. (int.-Ganong), 4498.
BUBONIQUE, peste (int.-Prior), 6002.
BUDGET supplémentaire (int.-Foster), 4171, 6468; (int.-Tupper), 7249, 7458.
BUDGÉTAIRE, exposé (int.-Foster), 1969, 2267; (discussion), 2432, 2563, 2633, 2678.
BULLETINS employés à l'élection de Brockville (int.-Taylor), 3104.
BUREAU du contrôleur de la police à cheval (sub.), 2101.
BUREAU de poste de Bertier (en haut), (int.-Casgrain), 1908.
" de Dawson (int.-Davin), 1974.
" de Guay, Lévis (int.-Marcotte), 3288.
" de Mackenzie (int.-Roche), 2204.
" de Montréal—Destitutions (int.-Quinn), 6060.
" de Montréal—Réparations (int.-Monk), 2131.
" du Portage-la-Prairie—Gardien (int.-Roche), 2509.
" de Toronto (int.-Clarke), 1997, 2931.
" de Victoria, C.A. (int.-Prior), 1902, 4290.
BUREAU du secrétaire du Gouverneur général (sub.), 2064, 2283.
BUREAUX de poste—Comté d'Inverness (int.-sir Charles-H. Tupper), 3851.
BURLINGTON, Ont.—Réparations aux jetées (sub.), 8017.
BURRARD, député de (int.-Prior), 1853.

CABLE transpacifique: (int.-Fraser, Guysborough), 3296; (int.-Morrison), 2723; (int.-sir Charles Tupper), 5410; (observations sir Charles Tupper), 1375; (production de documents par sir Wilfrid Laurier), 2989; (résolutions), 1967; (discussion), 8369; (B.), 7409, 8494.
CABOTAGE—Application des lois (int.-sir Charles-H. Tupper), 3285, 3286.
CADENHEAD, J. A.—Gratification à sa veuve (sub.), 5864.
CAILLOUX au lac Balsam (int.-Hughes), 2352.
CALE-SÈCHE d'Esquimalt (int.-Prior), 6139.
CALE-SÈCHE de Tate (int.-Monk), 1847.
CALE-SÈCHE de Victoria, C.-A.—Frais (int.-Prior), 7787.
CALES-SÈCHES (résolution), 6139, 8492; (B.), 8494, 8774.
CANADA à l'exposition de Paris en 1900 (int.-Lemieux), 1845.
CANADIENS indigents en pays étrangers autres que les Etats-Unis (sub.), 7549.
CANAL de Beauharnois—Destitution (observations-Bergeron), 5435.
CANAL de Beauharnois—Dommages causés par l'eau (observ.-Bergeron), 4880.
CANAL de Beauharnois—Eclusiers (int.-Bergeron), 3295.
CANAL de Beauharnois (sub.), 10227; pont à Saint-Thimothée—Arpentages et délimitation des frontières (sub.), 7466.
CANAL de Chambly—Double ligne de téléphone (sub.), 5800; enquête (int.-Monk), 3584; Georges Pepin (int.-Monk), 3548.
CANAL de Cornwall (int.-Taylor), 1868.
CANAL de Cornwall (sub.), 5801; approfondissement (sub.), 7306.
CANAL des Galops (sub.), 7307, 7459.
CANAL de Grenville—Chemins sur le canal (int.-Taylor), 6061, 6386; dommages et intérêts (int.-Taylor), 5010; percepteur des péages (int.-Bergeron), 2558.
CANAL de Lachine—Approfondissement (sub.), 7304; approfondissement de la rivière Saint-Pierre, 5798, 9180.
CANAL de Montréal, Ottawa et Baie-Georgienne (discussion), 4293, 4880, 5384.
CANAL Murray—Construction d'un débarcadère flottant (sub.), 7470.
CANAL ou tranchée à Miller's-Landing, C.-A. (int.-sir Charles-H. Tupper), 2727.
CANAL de la Pointe-Farran—Approfondissement (sub.), 5796.
CANAL du Rapide Plat—Approfondissement (sub.), 7306.
CANAL Rideau—Approfondissement de la tranchée à Kilmarnock (sub.), 7470.
CANAL Saint-Pierre—Dépenses (int.-Gillies), 3283.
CANAL du Sault Sainte-Marie—Construction (sub.), 7303.
CANAL de Soulanges (int.-Bergeron), 2136; arbitrage (int.-Monk), 2352; construction (sub.), 7302; demande de doc. par M. Taylor), 1876.
CANAL de Toronto et de la Baie Georgienne (m.-Wallace), 4837.
CANAL de la Vallée de la Trent—Construction (sub.), 7307; paiement des ouvriers (int.-Hughes), 1993; réclamation de William Jordan (int.-Hughes), 1993; pont de Rosedale (sub.), 7327; W. Quinn, inspecteur du béton (sub.), 5799; section du lac Balsam (int. Graham), 5333; somme payée à F. D. Moore, avocat (int.-Graham), 5333.
CANAL Welland—Entrée du lac Erié (observ.-Montague), 4023.
CANAL Welland (sub.), 7470. Intérêts aux propriétaires du steamer *Lakeside* (sub.), 5809. Remise des arrérages dus par le village de Merritton sub.), 5807.
CANAUX—Réparations, etc., frais d'exploitation (sub.), 7479.
CANTINES militaires—Vente de boissons—Art. du *Citizen* (observ. de l'hon. M. Borden), 7331.
CANTONNIERS du Grand Tronc—Grève (sur observ.-Clarke et discussion), 3799; (sur observ.-Robertson), 3987; (sur observ.-Maclean), 4516, 4550; (int.-Maclean), 4747, 5227; lettre de M. G. F. Deane lue par M. Taylor, 4806; (int.-Clarke), 4879.
CAP-SANTÉ—Enlèvement de cailloux (sub.), 8124.
CAPITAINES et seconds—Examen (sub.), 3089.
CARABINES vendues par le gouv. (int.-Beattie), 1832.
CARLETON—Prolongement du débarcadère (sub.), 10039.
CARTOUCHERIE du Canada (sub.), 7156.
" de Québec (int.-Ingram), 2205, 9724, (int.-Clancy), 9864.
CARTOUCHES (int.-Calvert), 1973.
CASERNES à Batoche (int.-Davis), 2511.
" de la police à cheval—Prince-Albert (int.-Davis), 8488.
CASERNES Wolseley, à London (int.-Calvert), 1856.
CASIERS en acier—Ministère de l'Agriculture (sub.), 10013.
CENS électoral—Annexes (int.-Powell), 1094.
" " —Bill du Sénat (int.-Montague), 9322; (int.-Martin), 9479.
CÉRÉALES, Commerce des (B.), 2214.
CERTIFICATS d'aptitudes—Officiers de corps permanents (int.-Robertson), 2348.
CHAMBERLAND, F. F.—Accusations (int.-Casgrain), 2925.
CHAMBRE, travaux de la (observations de M. l'Orateur), 634; (observ. de sir Charles Tupper), 820.
CHAMBRE des comités—Améliorations (observ.-Penny), 3343.
CHAMP de Mars de Montréal (m. pour doc.-Monk), 2159.
CHAMP de tir—Colombie-Anglaise (int.-McInnes), 5510.
CHAMP de tir à Hamilton (sub.), 5491.
CHAPEL-COVE, L'Ardoise—Brise-lames (int.-Gillies), 2930.
CHARLESON, J.-B.—Arrêté du Conseil (int.-Foster), 9913.
CHEMIN à l'embouchure de la crique McLaren (int.-Hughes), 3285.
CHEMIN de fer de la Baie des Chaleurs (int.-Marcotte), 1858.
CHEMIN de fer de Calgary et Edmonton—Terres (int.-Oliver), 2345.
CHEMIN de fer *Canada Eastern* (int.-sir Charles-Hibbert Tupper), 1829; (int.-Foster), 3585, 3850.
CHEMIN de fer Canadien du Pacifique—Loi de 1881. Pouvoir de construire des embranchements (int.-McMillan), 3343; tarif spécial pour le transport du foin, de la paille et des grains (int.-Maclean), 4083.
CHEMIN de fer de Ceinture de l'Ile de Montréal (B.), 2817, 3032, 5913, 6105; (amendement Monet), 6105; en comité, 6332, 6412; 3e lec., 6412.
CHEMIN de fer central d'Algoma (B.), 1966, 2171, 6879.
CHEMIN de fer entre Charlottetown et Murray-Harbour (B.), 8997, 9774; (sub.), 9220.
CHEMIN de fer de la Colombie et de l'Ouest (B.), 2671, 2959.
CHEMIN de fer du comté de Drummond (int.-Haggart), 2268; achat (rés.-Blair), 1966, 2819; (en comité) 2871, 3375, 3410, 3591, 3697, 3714; (B. n° 133), 3790, 3932; m. pour 2e lec., 4170; 2e lec., 4190, 4750; m. pour 3e lec., 4920.
CHEMIN de fer d'Edmonton à la Saskatchewan (B.), 4321, 4867.
CHEMIN de fer d'Edmonton, du Yukon et du Pacifique (B.), 5408, 5559, 6879.
CHEMIN de fer électrique d'Ottawa (B.-Belcourt), 2302.

CHEMIN de fer d'Esquimalt et de Nanaïmo (int.-McInnes), 2557.
CHEMIN de fer du Grand Nord du Canada (B.), 2993, 3519, 6969.
CHEMIN de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Courbe à Wiltshire-nord (int.-Martin), 1869.
CHEMIN de fer de l'Ile du Prince-Edouard (sub.), pour abréger la longueur de la ligne principale en faisant disparaître certaines courbes—Matériel roulant, 7403.
CHEMIN de fer entre Lachute et Saint-André (m. pour doc.-Christie), 4826.
CHEMIN de fer de Lindsay, Haliburton et Mattawa (m. Henderson), 1965.
CHEMIN de fer du Manitoba et du Nord-Ouest (int.-Davis), 2925.
CHEMIN de fer de Niagara, Sainte-Catherine et Toronto (B.), 1966, 2171, 5060; (amend.-Landerkin), 5061; discussion, 5271, 5374; (amend.-Sproule), 5558; amendements du Sénat, 7598.
CHEMIN de fer d'Ontario et de la Rivière La Pluie (B.), 4321, 4539; (int.-Richardson), 9724.
CHEMIN de fer de la Rive nord—Paiement au gouvernement de Québec (int.-Foster), 3110.
CHEMIN de fer de Saint-Jean à Halifax (int.-Foster), 2265.
CHEMIN de fer entre les stations McGregor et Varcoe, sur le Grand Central du Nord-Ouest (int.-Roche), 2559.
CHEMIN de fer de Témiscouata (m.-McAlister), 5764.
CHEMIN de fer dans la vallée de la Saskatchewan du nord (int.-Davin), 3282.
CHEMINS de fer—Amendements à la loi (B.-Blair), 2127, 3532, 9755.
CHEMINS de fer—Billets de (B.-Beattie), 912.
CHEMINS de fer de l'Etat—Frais d'exploitation (int.-Foster), 4828.
CHEMINS de fer dans l'Ile du Prince-Edouard (m. p. doc.-Martin), 2386.
CHEMINS de fer et Canaux (rapp.), 257; (rapp. du comité par M. Sutherland), 9218.
CHEMINS de fer et Canaux—Ministère des (sub.), 2269, 2295, 7471.
CHEMINS de fer au Yukon (observ.-sir Charles Tupper), 4757.
CHEMINS et ponts (sub.), 8168.
CHEMINS et réserves de chemins—Manitoba (B.), 8173, 8490, 9619.
CHENAL du nord—Approfondissement (sub.), 5796.
CHENAL du lac Saint-François (int.-Taylor), 1868.
CHENAL du lac Saint-Louis—Dragage (int.-Monk), 8240; (sub.), 7306.
CHENAL du Saint-Laurent—Steamer *Gallia* (observ.-Bergeron), 3373.
CHENAL du Saint-Laurent (sub.), 10009.
CHICAGO, fêtes à—Invitation au premier ministre (observations-Davin), 9720, 9859, 10245.
CHINA-Point—Jetée (int.-Martin), 2509; (sub.), 7772.
CHINOISE, immigration (B.-Maxwell), 1186, 4341.
CHOLÉRA des porcs et gale des moutons (sub.), 5105.
CHOQUETTE, juge—Résidence (int.-Taylor), 5117.
CHRISTIE, M.—(Documents demandés par M. Roche,) 2416, 3371; (m.-Fraser, pour impression des documents), 4493.
CLAIMS au Yukon (int.-Hughes), 3107.
CLARK, Harry-W., mécanicien sur le dragueur *Canada* (int.-Foster), 8647.
CLARK, Joseph (int.-sir Charles-H. Tupper), 5512, 5766.
CLAVEAU, J.-A., Chicoutimi—Réclamation (int.-Casgrain), 3366.
CLEMENT, W.-H.-P. (int.-Borden, Halifax), 2341.
CLÔTURE du débat sur l'adresse (obs.-Laurier), 993, 1035.
COALITIONS commerciales (B.-Sproule), 1094, 1953, 1964, 4880.
CODE criminel, amendement au (B.-Britton), 2179.
CODE criminel, amendement au (B.-Ethier), 2048.
COLIS des menus fruits (B.), 3344, 3896; bill retiré, 5384.
COLLÈGE militaire Royal—Habillements (int.-Foster), 6723, 6931; inspection (int.-Robertson), 3821.
COLLÈGE militaire Royal (sub.), 5490, 7144; nouvel édifice, 9983.
COLLINGWOOD, port de—Améliorations (sub.), 8022.
COLOMBIE-ANGLAISE—Allocation de tournée (sub.), 5498.
COLOMBIE-ANGLAISE—Renvoi du gouvernement Turner (documents produits), 3985.
COLOMBIE, rivière—(Sub.) améliorations en amont de Golden, 8104; améliorations des passes entre les lacs Laflèche d'en haut et d'en bas, 8105.
COLPRON, M. J.-N. (int.-Bergeron), 2210.
COMITÉ de l'agriculture et de la colonisation (rapp.), 3468.
COMITÉ des bills d'intérêt privé—Réduction du quorum (m.-Scriver), 4747.
COMITÉ des comptes publics—Convocation (int.-Foster), 2633; (int.-sir Charles Tupper), 2990; (observ.-sir Charles-H. Tupper et discussion), 3179, 4364; (rapp.-Fraser), 4171.
COMITÉS de la Chambre (int.-LaRivière), 2339.
" dépenses des—Commis, etc. (sub.), 2296.
" permanents (m.-Laurier), 6, 163; (Liste), 541.
COMMERCE des céréales au Manitoba et dans les T. N.-O. (B.-Douglas, sur 2e lec.), 1917.
COMMERCE, ministère du (sub.), 2126, 2280, 2295.
" privilégié (motion-sir Charles Tupper et discussion), 7794, 7827, 7893; (m.-McNeill), 8242; (int.-McNeill), 8368, 8490, 8650; (discussion), 8651; (m.-Domville), 8665; (int.-sir Charles Tupper), 8770; (int.-Charlton), 8771.
COMMISSAIRE des mines d'or (int.-Morrison), 1838.
COMMISSAIRES du havre de Montréal (B.), 8769, 9901, 9982.
COMMISSAIRES du havre de Québec—Refonte des lois (B.), 2201, 3938, 4013, 6115; (int.-Bergeron), 9618, 9725; (B.-Fielding), 9768, 9708, 9882.
COMMISSION au sujet du chemin de fer Canadien du Pacifique (m.-Richardson), 2799.
COMMISSION des chemins de fer (int.-McMillan), 1905; (m.-Rutherford et discussion), 2512, 3875.
COMMISSION d'économie interne—Message de S. E., 162.
COMMISSION géologique (sub.), 2123, 5687, 7486; (B.), 4912, 6403, 6468.
" de M. Ogilvie, 3110, 3901, 4747.
" —Rébellion de 1885 (m. pour documents Davis), 3114.
" royale—spiritueux (int.-Sutherland), 1900.
COMMISSIONS sous le grand sceau (int.-sir Charles-H. Tupper), 4499.
COMMUNICATIONS entre l'Ile du Prince-Edouard et l'Angleterre (int.-Martin), 5518.
" à la vapeur entre la Malbaie et la Rivière-Ouelle (sub.), 10183.
COMPAGNIE d'assurance du Canada sur les glaces (B.), 633, 951, 5060, 5270.
" d'assurance du Canada contre les accidents (B.), 633, 951, 5060.
" d'assurance de la Confédération contre l'incendie (B.), 4279, 5382, 6879.
" canadienne permanente d'hypothèques du Canada-ouest (B.), 2045, 2339, 4320, 4866.
" de chemin de fer et de navigation de la Baie d'Hudson et du Yukon (m. Flint—Pétition), 2201.
" du chemin de fer Canada Atlantique (B.), 4822, 5382, 7598.
" du chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest) (B.), 2201, 2339, 4212, 4539, 4790.
" de chemin de fer d'éclairage et de force motrice de Québec (B.), 2126, 2551, 5059, 5270.

COMPAGNIE d'estacades de Ristigouche (B.), 1966, 2171, 2550, 2676, 2724, 6826.
" de télégraphe Yale-Koutanie (B.), 3031.
" des mines et de chemins de fer Zénith (B.) 821, 1133, 7598.
" de transport de Boston et d'Alaska (int.-Prior), 1844.
" permanente de prêt de la Confédération (B.), 2431, 2551, 6870.
" des placers du Klondike (documents produits), 3986.
" de prêt et d'épargne de Huron et Erié (B.), 2045, 2309, 4320, 4866.
COMPAGNIES—Amendements à la loi (B.), 7664, 8790.
" de chemins de fer—Réglements (observ.-Clarke—Dépêche à l'*Evening Star* de Toronto), 5765.
" de prêts (B.), 6137, 6397, 8495.
" de transport au Yukon (int.-Clarke), 1975.
COMPARTIMENTS frigoriffques sur les steamers, etc. (sub.), 8723.
COMPTES PUBLICS—Comité—Impression du rapport (m.-sir Wilfrid Laurier), 10141.
" comité—Témoins (int.-Hughes), 7201.
" séances du comité pendant les séances de la Chambre (m.-Fraser, Guysborough), 8795.
COMSTOCK, M. W. H.—Election, 2555; présentation, 2923.
CONFÉRENCE internationale—(int.-sir Charles Tupper), 2933; (int.-Wallace), 3370; (int.-Robertson), 3696; (observ.-sir Charles Tupper), 3804, 4194; protocole *re* Frontière de l'Alaska, 4279.
CONSEIL privé (sub.), 2065, 2284.
CONSTANTIN, Dr (int.-Casgrain), 1862.
CONSTRUCTION sur les eaux navigables (B.), 1877, 1911.
CONTRAT Boon et Armstrong, Collingwood (int.-Bennett), 1909.
CONTRATS du gouvernement—"Sweating system" (int.-Clarke), 1991.
COSTE, M.—Voyage au Yukon et en Angleterre (int.-sir Charles-H. Tupper), 5383, 5515.
COSTE et Lafontaine, MM.—Au Yukon (int.-Quinn), 1909.
COSTIGAN, siège de M.—Art. du *United Canada*—Explications Davin, 3871.
COTEAU-Landing—Dragage (sub.), 10065.
COULOMBE et autres—Procès pour contrebande (int.-Casgrain), 3973, 4495.
COUR de l'Echiquier du Canada (sub.), 5499.
" et dettes des chemins de fer (B.), 5409, 6116; (B. du Sénat), 9186, 9856.
COURANTS le long du littoral canadien (int.-Monk), 1840.
COURONNE (la) *vs* "The British American Bank Note Co." (int.-Fraser-Lambton), 6063.
COUT de la Commission internationale (int.-Kloepfer), 1830.
COUT du plébiscite (int.-McDougall), 1830.
CREUSEMENT de la rivière Pigeon (int.-Hughes), 2210.
CRIQUE McLaren—Chemin (int.-Hughes), 3285.
CROISEMENT du chemin de fer, Avenue Dunn, Toronto (int.-Clarke), 1873.
CRUAUTÉ envers les animaux (B.), 2989.
CURLESS, C.-H.—Destitution (int.-Taylor), 4081.

DARGAVEL, John-R. (int.-Taylor), 1972.
DAVIS, Edward, Coulonge (int.-Poupore), 3972.
DAWSON, bureau de poste de (int.-Davin), 1974.
DÉBAT sur l'adresse—Clôture (obs.-Laurier), 993, 1035.
DÉBATS—Comité (m.-Laurier), 6; (1er rapp.), 346; (2e rapp.), 1092, 1754; (3e rapp. Réglements concernant l'impression des *Débats*), 2200; (4e rapp. nomination de M. de la Durantaye), 2556; (5e rapp. nomination de M. Larose), 5685; (6e rapp.), 8924.
Débats, publication des (sub.), 2299.
DÉFENSE, projet de—Commission (sub.), 5492.
DEMERS, Dr, de Métis (int.-Dugas), 5330.
DEMERS, major—Accident (int.-Casgrain), 1849.
DEMISSION d'un député (M. Guité), 3.
DÉMONSTRATION, stations de (sub.), 8300, 8761.
DÉPENSES pour les jetées, I. P. E. (int.-Martin), 1970.
DÉPENSES—Ministre de l'Agriculture (int.-Davin), 1841.
DÉPUTÉ—Nouveau, 346.
DÉPUTÉS—Allocation pour frais de route (int.-Maxwell), 6724.
DÉPUTÉS décédés—MM. Wood et Guay, 6.
DESTITUTION du directeur de la poste de Morton (m. pour doc.-Taylor), 3179.
DESTITUTION du directeur de la poste de Rusagornis, N.-B. (int.-Foster), 3283.
DESTITUTION des employés préposés aux pêcheries du comté de Leeds (int.-Taylor), 1834.
DESTITUTION de M. Pierre Samson (int.-Marcotte), 3111.
DÉTENUS aux pénitenciers—Libération conditionnelle (B.), 7001, 9622, 9750.
DÉTROIT d'Hudson—Navigabilité (int.-Roche), 3368.
DEVLIN, James—Renvoi (int.-Hughes), 7225.
DICK, Isaac—Garde-pêche, district n° 1, N.-B. (int.-Ganong), 7786.
DICKSON, Richard (int.-Roche), 1870.
DICTIONNAIRE anglais-micmac du Dr Rand—Impression (sub.), 10137.
DIGBY—Bureaux de poste et de douane (sub.), 9969.
DIRECTEUR de la poste—Bath, Ont. (int.-Wilson), 3901.
DIRECTEUR de la poste—Batiscan (int.-Marcotte), 1983, 1986.
DIRECTEUR de la poste—Berthier (en haut)—(int.-Casgrain), 2728.
DIRECTEUR de la poste—Brantford (int.-Clancy), 1984, 8485.
DIRECTEUR de la poste—Brookside, I.P.-E. (int.-Martin), 1985.
DIRECTEUR de la poste—Chambord (int.-Casgrain), 1978.
DIRECTEUR de la poste de Dawson—Frank Harper (int.-Gillies), 1977.
DIRECTEUR de la poste—Flesherton, Ont. (int.-Davis), 9187.
DIRECTEUR de la poste—Galt, Ont. (int.-Bennett), 3851.
DIRECTEUR de la poste—Humberston (int.-McCleary), 6567; (int.-Bennett), 6599.
DIRECTEUR de la poste—Lac-Bouchette (int.-Casgrain), 1978.
DIRECTEUR de la poste—Lévis (int.-Casgrain), 4084.
" de la poste—Métabetchouan (int.-Casgrain), 4084.
DIRECTEUR de la poste—Montréal (int.-Taylor), 1842; (int.-Quinn), 5873.
DIRECTEUR de la poste de Moonstone (int.-Bennett), 1974.
DIRECTEUR de la poste de Morton—Destitution (int.-Taylor), 1979; (m. pour doc.-Taylor), 3179.
DIRECTEUR de la poste—Port-George, comté d'Annapolis (int.-Mills), 8997, 9187, 9722.
DIRECTEUR de la poste—Rusagornis—Destitution (int.-Foster), 3283.
DIRECTEUR de la poste—Saint-Esprit (int.-Dugas), 1978.
DIRECTEUR de la poste—Saint-Jérôme (lac Saint-Jean) (int.-Monk), 2201.
DIRECTEUR de la poste—Saint-Joseph-d'Alma (int.-Casgrain), 1862.
DIRECTEUR de la poste—Saint-Prime (int.-Casgrain), 1981.
DIRECTEUR de la poste—Sainte-Eulalie (int.-Gauvreau), 4292.
DIRECTEUR de la poste—Sydenham, Ont.—Déficit (int.-Bell), 6934.
DIRECTEUR de la poste—Sydney-nord (int.-McDougall), 4919, 5014.

DIRECTEUR de la poste—Toronto-est (int.-Maclean), 4292.
DIRECTEURS de la poste—Salaires (int.-Monk), 6932.
DIRECTRICE de la poste—Sintulata (int.-Davin), 8489, 10143.
DISCOURS de M. Lomer Gouin (int.-Chauvin), 1997.
" du trône—Ouverture de la session, 4.
" longs (m.-Charlton, et discussion), 2781.
" politiques—Distribution (int.-sir Charles Tupper), 1186.

DIVISIONS :
Amendement de M. Beausoleil à la motion de M. Richardson demandant l'adoption du 2e rapport du comité chargé de surveiller le compte rendu officiel des débats de la Chambre des Communes, rejeté par 89 contre 40, 1769.
Amendement de M. Bertram—Adresse—adopté par 101 contre 48, 1826.
Motion du ministre des Finances demandant que le débat sur les droits sur le pétrole soit ajourné, adoptée par 68 contre 30, 2031.
Motion de sir Wilfrid Laurier demandant que le bill amendant la loi du service public soit renvoyé à six mois, 2237, adoptée par 64 contre 39, 2262.
Motion de M. Blair demandant que la Chambre se forme en comité pour examiner les résolutions relatives à l'achat du chemin de fer du Comté de Drummond, 2819, adoptée par 80 contre 38, 2869.
Motion de M. Charlton, demandant le 3e lecture du bill n° 2, relatif à la punition de la séduction et de l'enlèvement, 2937, adoptée par 68 contre 29, 2954.
Amendement de M. Oliver, sur motion pour 3e lecture du bill concernant la Compagnie du chemin de fer de la Colombie et de l'Ouest, demandant renvoi du bill au comité général, 2960, rejeté par 61 contre 14, 2974.
Amendement Casgrain au bill (n° 91) pour refondre les lois concernant les commissaires du havre de Québec, 4013, rejeté par 80 contre 40, 4015.
Décision du président des Comités de la Chambre sur question d'ordre soulevée par sir Charles-H. Tupper, que le ministre des Chemins de fer et Canaux ayant, dans son discours du 1er juin, mentionné un document préparé par les fonctionnaires de son département, devait le déposer sur le bureau de la Chambre, la décision portant que la question était irrégulière, parce que, entre autres raisons, "l'on aurait dû la soulever le 1er juin, lorsque mention a été faite de ce document." Décision approuvée par 65 contre 20, 4474.
Amendement de M. Douglas, 4212, chemin de fer Grand Central du Nord-ouest, rejeté par 51 contre 21, 4805.
Motion de M. Blair pour la 3e lecture du bill (n° 133) pour autoriser l'Etat à faire l'acquisition du chemin de fer du Comté de Drummond, 4920, adoptée par 91 contre 40, 4984.
Motion de M. Wallace, demandant l'ajournement de la discussion sur la motion de M. Mulock pour la 2e lecture du bill relatif à la redistribution des comtés, 5322, rejetée par 23 contre 18, 5328.
Décision du président du Comité général de la Chambre (mot "impertinent") confirmée par 39 contre 10, 5632.
Motion de sir Charles-Hibbert Tupper relativement à l'administration du Yukon, 6036, rejetée par 82 contre 32, 6285.
Motion de M. Mulock demandant la deuxième lecture du bill (n° 126) relatif à la redistribution des comtés, 5228, adoptée par 77 contre 41, 6721.
Motion de sir Charles Tupper,—Commerce privilégié, 7808—rejetée par 77 contre 41, 7982.

DIVISIONS—*Suite.*
Amendement de M. Sproule sur 3e lecture du bill relatif aux ministères des Douanes et du Revenu de l'intérieur, rejetée par 27 contre 11, 9708.
Amendement de M. Davin au bill concernant les garanties de la dette relative aux grains de semence, rejetée par 56 contre 17, 9870.
Amendement de M. Clancy au bill relatif aux subventions aux chemins de fer, rejetée par 47 contre 12, 9915.
Motion de M. Taylor, vente du fil d'engerbage, rejetée par 51 contre 20, 9959.
Amendement de M. Wallace, demandant les suppression du crédit destiné à payer le salaire de M. Preston, agent d'immigration, 10239, rejetée par 27 contre 13, 10241.
Motion pour l'adoption du crédit destiné au quai de Sabrevois, adoptée par 25 contre 12, 10243.
Motion de M. Foster—Situation financière—10266, rejetée par 30 contre 12, 10269.
DOMMAGES aux terres par les chemins de fer (sub.), 7159.
DOMMAGES causés par l'eau sur le canal de Beauharnois (observ.-Bergeron), 4880.
DOMMAGES aux terres à Lindsay—Paiement à M. R.-J. McLaughlin (int.-Hughes), 4500 ; (lettre de M. McLaughlin lue par M. Mulock), 5015.
DOUANE de Toronto—Employés (int.-Clarke), 7864.
DOUANES—Amendement à la loi (B.), 5009, 6451, 6938.
" Chambord (int.-Casgrain), 1866.
" Difficultés à la frontière de l'Alaska (observ.-Prior), 2212.
DOUANES, violation des lois relatives aux (int.-Foster), 1904, 2210.
DOUANES (sub.), 2110, 3000, 10232 ; Nouvelle-Ecosse, 8409 ; Ontario, 8473 ; Manitoba, 8473 ; Territoires du Nord-Ouest, 8473 ; Colombie-Anglaise, 8474 ; district du Yukon et frontière, 8763.
DRAGAGE—Coteau-Landing (sub.), 10065.
DRAGAGE, matériel neuf de—Colombie-Anglaise (sub.), 10095.
DRAGAGE, matériel neuf de—Provinces maritimes (sub.), 10095.
DRAGAGE : Nouvelle-Ecosse, Ile du Prince-Edouard, Nouveau-Brunswick, Colombie-Anglaise (sub.), 3224.
DRAGAGE—Port de Pinette (int.-Martin), 2130.
" Richmond, comté (int.-Gillies), 5511.
DRAGAGE à Roberval (int.-Casgrain), 1903.
DRAGUEUR *New-Dominion* (int.-Domville), 1988.
" de Roberval (int.-Casgrain), 4086.
DRAGUEURS, construction de (sub.), 8157.
DRAINAGE sur les propriétés des compagnies de chemins de fer (B.-Casey, sur 2e lec.), 1933 ; (m. pour comité), 2171, 2955, 2975, 3874.
DROITS d'auteur (int.-Robertson), 1997.
" de la France sur le littoral de Terreneuve (int.-Gillies), 3100.
" différentiels imposés par l'Allemagne (int.-Foster), 1866.
" sur le pétrole (demande de doc. et discours-Davis), 1998.
DRUMMOND, chemin de fer du Comté de—Achat (rés.-Blair), 1966, 2819 ; discussion (en comité), 2871, 3375, 3410, 3591, 3697, 3714 ; (B. n° 133), 3790, 3932 ; m. pour 2e lec., 4176 ; 2e lec., 4190 ; en comité, 4190, 4750 ; m. pour 3e lec., 4920 ; amendements du Sénat, 9750.
DUCHESNE, Dr J.-A. (int.-Casgrain), 1903, 3367.
DUPUIS, P. C., de Chambord—Poursuite pour vente de boisson aux Sauvages (int.-Casgrain), 4085.

EAUX navigables, protection des (B.), 4174, 6135, 9619.
ECLAIRAGE—Edifices du parlement (int.-Prior), 5330 ; (int.-Dugas), 6387 ; (sub.), 9961.
ECLUSIERS sur le canal de Beauharnois (int.-Bergeron), 3295.

ECOLE d'artillerie en Angleterre (int.-Robertson), 2349.
" industrielle de la Terre de Rupert (int.-Bourassa), 2558.
" militaire de Frédéricton et F McKenzie (int.-McDougall), 2509, 2725, 2924, 3364, 3820.
ECOLES du Manitoba (int.-Casgrain), 1837.
EDGAR, lady (sub.), 10222.
EDIFICE Langevin—Solde et intérêts dus à l'entrepreneur (sub.), 9960.
EDIFICE public—Annapolis (int.-Mills), 2432, 2727.
EDIFICE public—Gananoque—Chauffage (int.-Taylor), 1897.
EDIFICE public—Valleyfield (int.-Bergeron), 1898.
EDIFICES fédéraux et municipalités (int.-Bergeron), 6385.
EDIFICES militaires, Ottawa—Nouveaux magasins (sub.), 9964.
EDIFICES du parlement—Eclairage (int.-Prior), 5330.
EDIFICES du parlement et bureau de poste d'Ottawa—Eclairage des cadrans et de la tour (int.-Dugas), 6387.
EDIFICES publics—Entretien et nettoyage (sub.), 2296.
" Montréal (sub.), 5110.
" Nouvelle-Ecosse (sub.), 7634, 9965.
" Ontario (sub.), 7642.
" Ottawa (sub.), 5109, 5110, 5205, 6392, 7709; éclairage à l'électricité, 9961.
" Québec (sub.), 7640.
EDMONTON—Pont sur la Saskatchewan (sub.), 8217.
ELECTION de Brockville (int.-Broder), 2341.
ELECTIONS, certificats d', 2.
ELECTIONS contestées, 1; honoraires des greffiers (int.-Calvert), 8368.
ELECTIONS fédérales—Amendement à la loi (B.-Ingram), 4361; (int.-Ingram), 7225, 7331.
ELECTIONS de Huron-ouest et de Brockville (m.-Borden, Halifax), 6599; (discussion), 6724; (production des livres de votation, listes électorales, etc.), 6824; (m.-Borden pour renvoi de ces documents au comité des privilèges et élections), 6824.
ELECTIONS—Manitoba (m.-sir Charles-H. Tupper), 250.
ELÉVATEUR à Halifax (int.-Borden, Halifax), 2351.
" à Saint-Jean, N.-B. (sub.), 9170.
ELÉVATEURS au Nord-Ouest—Art. du *Daily Tribune* (discussion sur observ.-Davin), 5520.
ELÉVATEURS, restrictions concernant les (int.-Davin), 2929.
ELKHORN—Matériel d'imprimerie (int.-Roche), 3105.
EMBARILLAGE frauduleux des pommes (observ.-McMillan, art. du *World* de Toronto et discussion), 3778.
EMIGRATION aux Etats-Unis (observ.-Clarke), 1911.
EMIGRATION aux Etats-Unis—Dépêches des journaux (int.-McAlister), 2134.
EMPLOYÉS du bureau du commissaire des mines d'or—Nationalité (int.-Morrison), 1839.
ENLÈVEMENT de la neige sur l'Intercolonial (int.-Powell), 1980.
ENLÈVEMENT d'obstacles—Rivières navigables (sub.), 3096.
ENQUÊTE—Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Nid-de-Corbeau (int., Dugas), 1867; (int.-Clarke), 1984.
ENQUÊTE Ogilvie à Dawson (int.-sir Charles-Hibbert Tupper), 2348.
ENREGISTREMENT des navires (sub.), 3095.
ENTREFILET du *Soleil*—M. W. Lebel (int.-Casgrain), 1904.
ENTREPÔTS frigorifiques pour le poisson (int.-Martin), 1994.
ENTREPRISES accordées sans soumissions (m.-Davin et discussion), 5336; (int.-Davin), 10140.
ENVELOPPES timbrées (int.-Hughes), 2206.
" de deux cents (int.-Quinn), 3823.
ENVELOPPES vertes timbrées (int.-Hughes), 2208.
EQUIPEMENT militaire (sub.), 5448.
ERREURS typographiques (observations-sir Charles-H. Tupper), 6137.
ESQUIMALT—Cale-sèche (int.-Prior), 6139.
ESQUIMALT, défense d' (sub.), 7157.
EXAMEN d'aptitudes des officiers (int.-Robertson), 2349.
EXAMEN des capitaines et seconds (sub.), 3089.
EXERCICES militaires annuels (sub.), 5438.
EXPÉDITION de secours et provisions aux nécessiteux le long des rivières aux Liards et Dease (sub.) 9058.
EXPLICATIONS de nature personnelle: Par sir Louis Davies, art. du *Star*, 634, 717; par M. Domville, art. du *Mail and Empire*, 1187; par M. McNeill, milice, 1376; par M. Davin, art. du *Free Press* du Manitoba, 1969; par M. Bergeron, art. de la *La Patrie*, 1970; par M. Fraser, Guysborough, art. de la *Gazette* de Montréal, 2052; par M. Wallace, pétrole, 2266; par M. Costigan, 3586, 3676; par M. Richardson, compte rendu du *Mail and Empire*, assemblée de Picton, 5400: par M. Sproule, article du *World* de Toronto, 6828; par M. Prior, compromis d'abstention avec un autre député, 9617.
EXPLORATION pour chemin de fer au Yukon (sub.), 8717.
EXPORTATION de billes de bois (int.-Bennett), 1850.
" du blé et de la farine (int.-Wallace), 2728.
EXPORTATION de grain (int.-Bell, Addington), 3105, 3284.
EXPOSÉ budgétaire, 2432, 2563, 2633, 2678.
EXPOSITION en Angleterre (int.-Clarke), 1976.
" d'Omaha (sub.), 5093.
" de Paris (int.-Lemieux) (sub.), 10164.
" des territoires du Nord-Ouest (sub.), 5093.
EXPROPRIATIONS—Amendement à la loi (B.), 9186, 10244.

FAC-SIMILE de timbres-poste (int.-McGregor), 2926.
FACTEURS de London (int.-Beattie), 4499, 5012.
" de Victoria, C.A. (int.-Prior), 1976.
FAILLITES, loi relative aux (int.-Wallace), 3280; (int.-Bergeron), 5014.
FALSIFICATIONS—Amendement à la loi (B.), 3364, 4017, 4023.
FARINE—Transport sur l'Intercolonial (int.-McDougall), 3580; (rép.-Blair), 4748.
FAWCETT, M., et le ministre de l'Intérieur (int.-sir Charles-H. Tupper), 3848.
FENELON-FALLS—Glissoir (int.-Hughes), 1994.
FER et acier—Primes (int.-Wallace), 1834; (résolutions), 4174; (discussion), 4986; (adoption), 5762; (B.), 5762, 7658.
FERMES expérimentales (sub.), 8257; solde dû sur l'achat d'une partie du lot 1, concession B, sur la rivière Rideau, 5092; nouveaux édifices et améliorations, 7709; bulletins et rapports des fermes; impression et distribution, 8283.
FÊTE de la reine (int.-McMullen), 3370; (m.-sir Wilfrid Laurier), 3409, 3468.
FIÈVRES scarlatines parmi les Galiciens, à Saltcoats (int.-Davin), 4916; (rép.-Sifton), 5014.
FIL d'engerbage fabriqué au pénitencier de Kingston (int.-Taylor), 1840, 3971, 6933; (int.-Henderson), 1853; explications-Taylor et discussion, 7203; (discussion sur m.-Taylor), 9919; (motion), 9930.
FIL d'engerbage, importation de (int.-Clancy), 8239, 8998.
FINANCES, ministère des (sub.), 2108, 5033.
FONCTIONNAIRES, appointements des (int.-Chauvin), 1867.
FONTE en sable vert—Division-est de l'Intercolonial (int.-sir Charles-H. Tupper), 5874.
FORESTIERS, produits (discussion sur observ.-Bennett sur budget), 5688.
FOURCHIE—Creusement de l'entrée du port (int.-Gillies), 2930.

FRAIS de réparations et d'exploitation—ports, docks et glissoirs (sub.), 9197.
" de transport—Milice (sub.), 7134.
" de voyage de l'hon. G.-É. Foster (int.-McMullen), 1849, 1909.
" de voyage—Ministre des Finances (int.-Gillies), 1895.
" de voyage—Ministre des Travaux publics (int.-Bergeron), 1896.
FRAIS de voyage de sir Charles Tupper (int.-McMullen), 1851, 1901.
FRAIS de voyage et d'entretien du ministre de l'Intérieur (int.-Carscallen), 1834.
FRANCHISE postale—Prolongation de privilèges (int.-Taylor), 3849.
FRASER, rivière—Améliorations du chenal (sub.), 8107.
FRASERVILLE—Employés du chemin de fer (int.-Gauvreau), 1990; gare de l'Intercolonial (int.-Gauvreau), 1988; port (int.-Gauvreau), 1984.
FRAWLEY, John (int.-Bennett), 1974.
"FRENCH SHORE"—Terre-Neuve (int.-Gillies), 3100.
FRET océanique et fluvial (demande de doc. par M. Davin), 1876.
FRONTIÈRE de l'Alaska—*Modus vivendi* (int. sir Charles Tupper), 1095; (rép. sir Wilfrid Laurier) 1187; (int.-sir Charles Tupper), 2562, 5410; (int.-Wallace), 3370; (int.-Robertson), 3696; (observ.-sir Charles Tupper), 3804, 4194; communiqué à la presse, 8174; (observ.-Prior), 3871; protocole, 4279; dépêche à la *Gazette* (int.-sir Charles Tupper), 4755; (int.-Prior—art. du *Citizen*), 6935.
FUNÉRAILLES de sir John Thompson (int.-McMullen, retirée), 1864.

GABARUS, jetée ou brise-lames à (int.-McDougall), 2724.
GALERIE nationale des beaux-arts, Ottawa (sub.), 8171.
GALICIENS de Saltcoats (int.-Davin), 4916, 6934; (rép. Sifton), 5014, 6934.
GALICIENS et Douhobortses (int.-Taylor), 8487.
GALLANT, W.-A.—Destitution (int.-Ganong), 4824.
GALNA, M. John (observations-Bennett, sur sub.), 8764.
GANANOQUE, édifice public—Chauffage (int.-Taylor), 1897.
GARANTIE de Petersen, Tate et Cie (int.-Wallace), 1899; (int.-Borden, Halifax), 2505.
GARANTIES enregistrées aux termes du chap. 19, S. R. C—Fonctionnaires du Yukon (int.-sir Charles Tupper), 4822, 5009, 5332.
GARDIEN du phare de l'Ile Wood (int.-Martin), 2346; (m. pour doc. et discussion), 4830, 6325, 10142.
GASPÉ, élection de (observations-Foster), 10246.
GAUTHIER, M. Louis (sub.), 5864.
GEOFFRION, honorable M.—Décès, 7651.
GÉOLOGIQUE, Commission (sub.), 2123, 5687, 7486; (B.), 4912, 6403, 6468.
GIBIER, protection du—Territoires non organisés (B.), 5009, 6451, 6468.
GILLIS, M. Frank A.—Destitution (int.-McDougall), 4081.
GIROUARD, M.—Régistrateur des titres au Yukon (int.-sir Charles-Hibbert Tupper), 2343.
GLADSTONE, feu M.—Réponse à la résolution, 3.
GLASS, James (int.-Ganong), 4498, 5045.
GLISSOIRS et cascades—Perception des droits (sub.), 8196.
GODERICH—Améliorations dans le port (int.-Henderson), 1897; (sub.), 8030, 8032.
GOSSELIN, Frank—Chauffeur sur l'Intercolonial (int.-Stenson), 3854.
GOUIN, M. Lomer—Discours (int.-Chauvin), 1997.
GOUVERNEMENT, membres du (int.-McDougall), 1833.
GRAINS de semence—T. N.-O. (m.-Davin et discours), 2032, 2928; (B.), 9480, 9868.
GRAINS, étalons des (m.-Davin et discussion), 3855.
GRAINS, exportation des (int.-Bell, Addington), 3105, 3284; (int.-Henderson), 8998.
GRAND-VIEW, I.P.-E.—Service postal—Changements (int.-Martin), 5011.
GRAY, M. Robert—Gardien du phare de l'île Entrance (int.-McInnes), 7328.
GRENVILLE, canal de—Dommages et intérêts (int.-Taylor), 5010.
GRÈVE des cantonniers du Grand Tronc (observ.-Clarke et discussion), 3799; (sur observ.-Robertson), 3987; (sur observ.-Maclean), 4516, 4550; (int.-Maclean), 4747, 5227; (int.-Clarke), 4879.
GROSS, M. Boaz (int.-McInerney), 4749.
GUAY—Bureau de poste—Lévis (int.-Marcotte), 3288.
GUIDE officiel du Klondike (int.-Davin), 1843.

HABILLEMENTS et nécessaires—Milice (sub.), 5469, 7103, 9146.
HALL, Dr, de Québec—Inspection du bétail dans le comté de Chicoutimi (int.-Casgrain), 3367.
HALL, John S—Services professionnels (sub.), 5205.
HANGAR sur le quai à Salmon-River, N.-E. (sub.), 10020.
HARPER, Frank—Directeur de la poste de Dawson (int.-Gillies), 1977.
HARRIS, M. A. H.—Gérant du trafic de l'Intercolonial (int.-McDougall), 2931.
HOMARD, pêche du (int.-Russell), 2268; rapport de la Commission (int.-McInerney), 2338, 2935; (int.-McDougall), 3986; prolongation de la saison de pêche (int.-McLellan), 6139; (int.-Martin), 6567; (observations-McLennan (Inverness), rapport de la commission, 7695.
HOMESTEADS abandonnés (int.-Davin), 3104.
HOMESSTEADS, loi relative aux—Intérêt sur préemptions (int.-Davin), 3109.
HÔPITAL de Bennett (int.-Davin), 1995.
HÔPITAUX de Winnipeg et de Saint-Boniface (sub.), 8359.
HÔTEL des Monnaies (m.-McInnes), 3135.
HOUILLE, C.-A.—Droits d'exploitation (int.-Foster), 8999.
HUBERT, Mlle Annabella—Arichat (int.-McDougall), 2561, 3284.
HUDSON, détroit d'—Navigabilité (int.-Roche), 3368.
HUÎTRES, bancs d'—Oyster-Bay, C.-A. (int.-McInnes), 3847.
HUMBERSTON, directeur de la poste de (int.-McCleary), 6567, (int.-Bennett), 6599.
HURON-Ouest—Représentation (int.-Maclean), 9619.
HUSSARDS, 8e.—N.-B., (int.-Domville), 1860; 1873, 2923; Commandant (int.-Morrison), 2924, (allocation annuelle—int.-Domville), 3102.
HUTTON, major général—Recommandations (int.-Robertson), 9722.
HYGIÈNE sur les travaux publics (int.-sir Charles Tupper), 7248; (B.), 7665.

ILE d'Anticosti (int.-Taylor), 1856; (sub.) et discussion).
" de l'Homme Mort (int.-Prior), 1375, 1659. 1831, 4756; (m. pour doc. m.-Prior), 2353; document produits), 3986.
" du Prince-Edouard—Chemin de fer (sub.)—Pour abréger la longueur de la ligne principale en faisant disparaître certaines courbes—Matériel roulant, 7403—Remboursement de droits à certaines personnes, 10194, 10206.
" du Prince-Edouard—Service postal d'hiver entre le chemin de fer Intercolonial et le Cap Tournentin (m. pour documents-Martin), 3153.
" de la Madeleine—Brise-lames (sub.), 8153.
IMMIGRANTS anglais, irlandais et écossais—Avantages (int.-Clarke), 3106.
" arrivés l'année dernière (int.-Clarke), 3584.

IMMIGRANTS doukhobortses, finlandais, mennonites et galiciens (int.-Marcotte), 2506.
" envoyés des Etats-Unis au Canada (int.-Wilson), 1995.
" envoyés d'Europe au Canada (int.-Wilson), 1996, 2211.
" —Gratifications (int.), 1991.
" —Quarantaine (int.-Sproule), 2212 (int.-sir Charles-Hibbert Tupper), 4564.
IMMIGRATION (sub.), (art. de *La Presse* cité par M. Monk), 8549.
" appointements et dépenses des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays étrangers (sub.), 8497, 8665, 10239.
" chinoise (B.-Maxwell), 1186, 4341.
" étrangère (discussion sur observations-Prior), 6831, 6879.
" —Primes aux agents (int.-Clarke), 2211.
" —Société protectrice d'immigration pour les femmes (sub.), 8645.
IMPORTATION de bois canadien par les Etats-Unis (int.-sir Charles Tupper), 1657.
" de planches et de matrices par les Compagnies de billets de banque (int.-Foster), 3855.
" des sucres des Antilles anglaises (int.-Foster), 2347.
IMPÔT du pétrole (m. pour doc.-Moore), 2137.
" du tabac—Art. du *Citizen* (int. Cowan), 2136.
IMPRESSION ds billets fédéraux—Nouvelle somme (sub.), 5028.
IMPRESSIONS, comité des (m.-Laurier), 546.
" diverses (sub.), 5865, 8720.
" du parlement (rapp.-Gibson), 8925.
" et papeterie (sub.), 2095.
IMPRIMERIE—Matériel (sub.), 8720.
" —Travail le dimanche (int.-Guillet), 3904.
INDIANTOWN, embranchement d' (sub.), 9172.
INDUSTRIE laitière (sub.), 8284, 8358.
INONDATIONS causées par la Grande-Rivière (int.-Montague), 2563.
INSPECTEURS et garde-pêche—Appointements et déboursés (sub.), 4039.
INSPECTION des bateaux à vapeur (sub.), 4039.
" du bétail à Montréal (int.-Featherston), 10140.
" du collège militaire Royal (int.-Robertson), 3821.
" des grains (sub.), 5606.
" du pétrole et du naphte (B.), 3774, 3909, 4017.
" des poids et mesures et de la lumière électrique (sub.), 5599.
" de la potasse (int.-Penny), 1873.
" des steamers de l'Etat et des signaux de brume (sub.), 4039, 4261, 4730.
INSPECTIONS générales—Amendement à la loi (1er B. Joly), 3776; (B.-Penny), 3895; (bill retiré), 5381; (2e B.-Joly), 5119, 9660; (observations-Davin), 10250.
INSTRUCTIONS données au major Walsh (int.-sir Charles-H. Tupper), 3108, 3285.
INSTRUMENTS aratoires—Droits (m.-Davin et discussion), 5876.
INTERCOLONIAL, chemin de fer :—Agrandissement et travaux à Saint-Jean, N.-B. (sub.), 7161, 7249.
" Aide-gérant (int.-Casgrain), 5117.
" Améliorations à Lévis (int.-Marcotte), 8241; (sub.), 9169.
" Améliorations à Saint-Jean, N.-B. (sub.), 9171.
" Améliorations aux gares (sub.), 9169.
" Bureau central du surintendant (int.-Gauvreau), 3582.
INTERCONONIAL, Construction de bâtiments à neuf stations de locomotives (sub.), 5769.
" Dépenses et recettes (int.-Foster), 1865.
" Dépenses et recettes entre la Chaudière et Montréal (int.-sir Charles Tupper), 2818
" Dépenses portées au compte du capital et des recettes, (int.-Powell), 2557.
" Employés—Comté de Lévis (int.-Marcotte), 3287.
" Employés et gages (int.-McLellan), 1875, 2351.
" Elévateur à Saint-Jean, N.-B. (sub.), 9170.
" Gare de Fraserville (int.-Gauvreau), 2925.
" Gare de Lévis—M. Félix Pichette (int.-Casgrain), 5010.
" Gérant du trafic (int.-Pope), 1991, 1936; (int.-McDougall), 2931.
" Gosselin, Frank, chauffeur (int.-Stenson), 3854.
" Indicateur (int.-Gauvreau), 4497.
" Machines (int.-Gauvreau), 4497.
" Matériel roulant (sub.), 5770; (observ.-Davin—art. du *Star* de Moncton), 6325, 6568.
" Mécaniciens (int.-Stenson), 9723.
" Nombre de tonnes de marchandises transportées (int.-McDougall), 3284.
" Nouvelles machines aux ateliers de Moncton (sub.), 5769.
" Nouvelles voies de garage (sub.), 9163.
" Parcours des locomotives et wagons (int.-Foster), 4829, 5335; (rép.-Blair), 4912.
" Permis (Demande de doc. par M. Foster), 1875.
" Prolongement à Montréal—Bail passé avec la Compagnie du Grand Tronc (résolutions-Blair), 3973; (en comité), 4088; (B.), 4195, 4373, 4567, 4985; (amendement-Foster), 4985; amendements du Sénat), 9727.
" Prolongement à Montréal—Sommes retirées par le Grand Tronc (int.-Foster), 4495.
" Rails d'acier (int.-McInerney), 2347.
" Retard (int. Gauvreau), 1868.
" Recettes entre la Chaudière et Montréal (int.-Powell), 1871.
" Section Alba (int.), -McLennan), 5332.
" Section Lévis—Sainte-Flavie (int.-Gauvreau), 4496.
" Subsides—7472.
" Surintendant M. W.-A. Dubé (int.),-Gauvreau), 2560.
" Trafic le dimanche (int.-McDougall), 3901.
" Traverses pour la division de la province de Québec (int.-Casgrain), 3281; (int.-Monk), 5330.
" Usines à la Rivière-du-Loup (int.-Gauvreau), 2559, 4496.
" Vente de journaux (int.-Bell, Pictou), 1987.
" Wagons (int.-Bergeron), 3972, 4496.
INTÉRÊT sur la dette de l'Ontario (int -Foster), 3103, 3576.
INTÉRIEUR, ministère de l' (sub.), 2095, 5038, 7483.
INTÉRIEUR, ministère de l'—Amendement à la loi (B.), 4913, 6404, 6468.
IVES, l'honorable M.—Décès, 7552.

JAPONAIS dans la Colombie-Anglaise—Exclusion —Veto fédéral (int.-sir Charles Tupper), 2562; (int.-McInnes), 4364; (int.-Prior), 5228, 5335, 5517, 5874, 6831; (rép. sir Wilfrid Laurier), 5515, 5763.
JÉRÔME, M. Martin (int.-Roche), 6724, 7200.
JETÉE à China-Point, I. P.-E. (int.-Martin), 2509.
JETÉE à Port-George, N.-E. (int.-Mills), 7552.
JETÉE ou brise-lames à Gabarus (int.-McDougall), 2724.
JOURNÉE de travail (B.-Beattie), 2052.
JUGE—Comté de Queen, I.P.-E. (int.-Martin), 9007, 9066.
JUGE Gagné (int.-Savard), 2209.
JUGES de la Colombie-Anglaise (m. pour doc. sir Charles-Hibbert Tupper), 2384.
JUGES de la cour de comté—Ontario (int.-Bennett), 1986.
JUGES de la cour supérieure venant à Montréal—Frais de voyage (int.-Monk), 5764.
JUGES—District de Montréal—(Discussion sur observations-Madore), 7230; (explications-Fortin), 7652.
JUGES et politique (int.-Bennett), 4499.
JURY, M. (sur sub.-immigration), 8637 et suiv.
JUSTICE, ministère de la (sub.), 2080, 2284, 10421.

KAMINISTIQUIA, rivière — Creusement (sub.), 7633.
KAMLOOPS, C.-A.—Edifice public (sub.), 10011.
KÉWATIN, district de—Défenses du gouvernement (sub.), 7548.
"KINGSTON and Montreal Forwarding Company" —Remise (sub.), 5811.
KLONDIKE—Exploitation du pont et du bac sur la rivière (int.-sir Charles-H. Tupper), 2928, 3103.
KLOTZ, M. Otto-J. (sub.), 5864.
KNOWLTON—Réparation au débarcadère (sub.), 10045.
KOUTANIE, rivière (sub.), 8109.

LABELLE, L.-V. (int.-Dugas), 1902.
LABRECQUE, Cyrille-O. (int.-Gasgrain), 1862.
LAC Manitoba—Travaux (int.-Foster), 1981.
LAC Saint-Louis—Dragage du chenal (int.-Monk), 8240.
LAC Simcoe—Abaissement du niveau (int.-Bennett), 2266.
LAFONTAINE, M. Emery (int.-Davin), 1974.
LAITIÈRE, industrie (sub.), 8284, 8358.
LANGEVIN, Auguste—Achat de terrain de (int.-Bergeron), 6566.
LANGEVIN, édifice—Solde et intérêts dus à l'entrepreneur (sub.), 9960.
LANGLOIS, M. John (sub.), 5864.
LANGUE française des Territoires du Nord-Ouest (int.-Monk), 2208.
LAZARET de Tracadie (sub.), 8358.
LEBEL, commissaire (int.-McAlister), 1873.
LEBLANC, Alphonse-T. (int.-Powell), 1980.
LECTURE, salle de (int.-Sproule), 993.
LÉGISLATION antichinoise (int.-Prior), 1852, 5335, 5517, 5874, 6831; (rép.-sir Wilfrid Laurier), 5515, 5763.
LÉGISLATION antijaponaise de la Colombie-Anglaise, (int.-Sir Charles Tupper), 2562; (int.-Prior), 5228, 5335, 5517, 5874, 6831; (rép. sir W. Laurier), 5515, 5763.
LÉGISLATION concernant le Yukon (int.-sir Charles-H. Tupper), 2563.
LÉGISLATION—Sénat (sub.), 5747.
LENOIR, M., inspecteur des pêcheries (documents), 4289, 4566.
LEPRÉAU—Officier de douane (int.-Ganong), 5334.
LETTRES mentionnées par le ministre de la Marine et des Pêcheries (int.-sir Charles-H. Tupper), 3849.
LÉVIS—Achat de terrain (int.-Marcotte), 8489; agrandissement du bassin de radoub (sub.). 10010; directeur de la poste (int.-Casgrain), 4084.
LIBÉRATION conditionnelle des détenus aux pénitenciers (B.), 7001. 9622, 9750.
LIEUTENANT-gouverneur de la Colombie-Anglaise et administration Turner (m.-Prior), 2383.
LIEUTENANTS-colonels (int.-Foster), 1867, 2202.
LIÈVRE, rivière du—Ecluse et barrage (sub.), 10064.
LIGNE télégraphique—Côte nord du Saint-Laurent (int.-Casgrain), 1905, 1979, 3365.
LIGNE télégraphique—Yale-Koutanie (B.), 3031.
" Skaguay et Dawson *Compagnie de télégraphe commercial du Nord* (int.-Prior), 3103, 5764; (discussion), 5534, 5559.
LIGNE télégraphique—Yukon—Arrêté du conseil en autorisant la construction (int.-Foster), 6061, 6137.
LIGNE télégraphique entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme (sub.), 8199.
LIGNE télégraphique et câble sous-marin pour le service des côtes et des îles du bas du fleuve, du golfe Saint-Laurent et des provinces maritimes, etc. (sub.), 8200.
LIGNES télégraphiques (sub.)—Colombie-Anglaise, 8203; Territoires du Nord-Ouest, 8202.
LINDSAY, dommages à—Paiement à M. R. J. McLaughlin (int.-Hughes), 4500; (lettre de M. McLaughlin, lue par M. Mulock), 5015.
LIQUIDATIONS, loi des (B.-Fortin), 1882, 4332, 4880; (B.-Fielding), 6137, 7001, 8795.
LISTES électorales (int.-sir Charles-H. Tupper), 1835.
" —Dépenses éventuelles (sub.), 2299, 8766.
LISTES électorales—Envoi (int.-Foster), 2557, 2724.
" Impression (int.-Bell, Pictou), 6830; (sub.), 10151.
LISTES électorales—Nouveau-Brunswick—Revision (int.-McInerney), 2556.
LISTES électorales—Nouvelle-Ecosse (int.-Mills), 1995.
LISTES électorales—Winnipeg (int.-Wallace), 2933.
LOIS de cabotage—Application (int.-sir Charles-H. Tupper), 3285, 3286
LONDON—Emplacement de salle d'exercices militaires, etc. (sub.), 9984.
LONDON—Facteurs (int.-Beattie), 4499, 5012.
LONGS discours (m.-Charlton), 2781.
LOTERIES, législation au sujet des (int.-Monk), 2342.
LYNCH, W.-H. (int.-Powell), 1863.

MACDOWALL, M., et les métis (int.-Davis), 2510.
MACKENZIE, Honorable Alexander—Monument (sub.), 8172.
MACRAE, J.-A., inspecteur des agences et des réserves des sauvages (sub.), 5747.
MAÏS, importation de (int.-Clancy), 8239, 8649, 8998.
MALLES, transport des—Comté de Jacques-Cartier (int.-Monk), 6932.
MANITOBA, élections au (m.-sir Charles-H. Tupper), 2504, 4080; (int.), 3900.
MANITOBA, lac—Création de nouvelles décharges (sub.), 8096.
MARAUDE sur la côte du Pacifique (int.-Prior), 8367.
MARÉES, observations des (int.-sir Charles-H. Tupper), 3290, 3821; (observations-sir Charles-H. Tupper), 3533.
MARIA, quai de (sub.), 8153.
MARINE et pêcheries (sub.), 2121, 2294, 5040.
MARQUES de commerce et dessins de fabrique (B.-Bertram, sur 2e lec.), 1964.
MARTIN, juge—Résidence (int.-sir Charles-H. Tupper), 3577.
MARTIN, M. A.-F. (int.-Roche), 7554.
MARYSVILLE, N.-B.—Edifice public (sub.), 7637.
MATELOTS aux hôpitaux de marine et autres dans les provinces maritimes (sub.), 4035.
MATELOTS naufragés (sub.), 4038.
MATÉRIEL d'imprimerie à Elkhorn (int.-Roche), 3105.
MATÉRIEL militaire et autres (sub.), 7096.
MATHIEU, M. F. X.—Frais *re* la Reine *vs* Cautions du Col. de Bellefeuille (sub.), 9131.

MAXWELL, M.—Art. du *World* de Vancouver (int.-Prior), 6387.
MEAGHER, Thomas—Arrestation (m. par M. Cowan), 2769; (rép. Fitzpatrick), 5518; (int.-Clancy, sur sub.), 10144; (rép. sir Wilfrid Laurier), 10221.
MÉDAILLES pour la milice (int.-Clarke), 2725, 3113, 3294, 3972, 5875, 8647; (int.-Hughes), 1863, 2133; (int.-Kloepfer), 7329.
MÉDAILLES aux volontaires canadiens organisés à Chicago en 1866 (int.-Robertson), 2729.
MÉDECIN des sauvages de la Pointe-Bleue (int.-Casgrain), 4085.
MEMBRES du gouvernement (int.-McDougall), 1833.
MESSAGES de Son Excellence le Gouverneur général: Adresse—Remerciements, 2990; budget—exercice expirant le 30 juin 1900, 2042; budget supplémentaire, 1899, 4878; budget supplementaire—exercice finissant le 30 juin 1900, 9857; commission d'économie interne, 162; prorogation, 10292.
MÉTABETCHOUAN—Directeur de la poste (int.-Casgrain), 4084.
MÉTIS—Certificat de terre (int.-Davin,—Art. du *Herald* de Calgary), 7202.
MÉTIS, réclamations des—Commission (sub.), 9057.
MÉTIS, Saint-Paul des—Paiement aux syndics de la colonie (sub.), 9031.
MICHAUD, M. Eug.—Permis de chemin de fer (int.-Casgrain), 2929.
MICHAUD et Bélanger (int.-Foster), 8095, 8409, 9617, 9865, 9916.
MIDLAND, port de (int.-Bennett), 1850.
MILICE—Amendement à la loi relative à la (int.-Robertson), 3582; (B.-Domville), 4080.
MILICE (sub.): 2087, 2285, 5028, 5674, 5478, 5871, 6395, 7152, 9068, 9130; armes, munitions, etc., 9146, 10242; artillerie,—armement des forteresses, 7158; employés civils,—appointements, 7079; exercices militaires annuels, 5438, 7065; habillements et nécessaires, 5469, 7103; solde des troupes, construction de casernes, transport des troupes, etc., au Yukon, 6326, 6343, 7002.
MILICE: Corps permanents—Nominations d'officiers (int.-Robertson) 3581, 3582; effectif (int.-Robertson), 3581; habillements—soumissions (m.-Fraser, Guysborough), 2898; (int.-sir Charles-H. Tupper), 4824; (explications-Tupper), 5008; officiers—les deux langues (int.-Tyrwhitt), 8648; réglements (int.-Robertson) 3581; service actif (int.-Foster), 5513; soldats au Yukon (int.-Davin), 1847, 1857.
MILLER, R. C. (int.-Bennett), 1990.
MINEURS, lettre des (citée par sir Charles-Hibbert Tupper dans son discours sur l'adresse), 784.
MINEURS du Yukon—Plaintes (int.-Marcotte), 3343.
MINEURS du Yukon—Enquête de M. Ogilvie (int.-sir Charles-H. Tupper), 2558.
"MINING Institute" (sub.), 8719.
MINISTÈRE de l'Agriculture (sub.), 2274, 2289, 5046.
" des Chemins de fer et Canaux (sub.), 2269, 2295, 6388.
" du Commerce (sub.), 2280, 2295.
" des Douanes (sub.), 3000; compte en suspens au port de Montréal, 5608; cause Spellman, 5613; Ontario: Appointements et dépenses éventuelles; somme supplémentaire, 5615; Colombie-Anglaise et Yukon; somme supplémentaire: appointements et dépenses éventuelles, 5616; impressions et papeterie: somme supplémentaire, 5620; croiseurs du gouvernement: entretien et réparations; somme supplémentaire, 5622.
MINISTÈRE des Finances (sub.), 2108, 5033.
" de l'Intérieur—Amendements à la loi (B.), 4913.
" de l'Intérieur (sub.), 2095, 5038, 7483.
" de la Justice (sub.), 2080, 2284.
MINISTÈRE de la Marine et des Pêcheries (sub.), 2121, 2294, 5040.
" des Postes (sub.), 5049, 5070, 5815, 7339, 7370, 7378, 7402.
" du Revenu de l'intérieur (sub.), 2119, 2288, 5030.
" des Travaux publics (sub.), 5090, 7555; impressions et papeterie—Divers, 7575.
MINISTRE de l'Agriculture—Dépenses (int.-Davin), 1841.
" de l'Agriculture et plébiscite (int.-Moore), 1841.
" de l'Intérieur—Frais de route et d'entretien (int.-Carscallen), 1834.
" des Finances—Secrétaire (int.-Tyrwhitt), 8489.
" des Travaux publics—Tournée d'inspection (int.-Bergeron), 2207
MINISTRES—Responsabilité (m.-sir Charles Tupper), 4028.
"MINTO", steamer—Partie des frais de construction (sub.), 10186.
Modus vivendi (int.-McAlister), 2350.
MONNAIES, hôtel des (int.-Carscallen), 2209; (m.-McInnes), 3135.
MONTPETIT, A.-N.—Héritiers (sub.), 5866.
MONTRÉAL—Améliorations du port (int.-Monk), 2206.
MONTRÉAL, commissaires du havre (B.), 8769, 9901, 9986
MONTRÉAL, directeur de la poste (int.-Taylor), 1842; (int.-Quinn), 5873.
MONTRÉAL, édifices publics (sub.), 5110.
MONTRÉAL, port—améliorations en aval du courant Sainte-Marie—élévateur (sub.), 9987.
MONTREAL, réparations au bureau de poste (int.-Monk), 1990, 2131.
MONTRÉAL, tribunaux à (m. p. doc.-Monk), 2163.
MONUMENTS sur les champs de bataille (sub.), 7158.
MOODY, M., inspecteur de la police à cheval du N.-O. (int.-Davis), 8240.
MORRISON, Hugh (int.-McLennan), 5332.
MUIRHEAD, veuve Robert—gratification (sub.), 5201.
MCCORMICK, Dr F. B., ex-percepteur des douanes à l'île Pelée (observations-Taylor sur sub.), 8459.
MCDONALD, A. R., surintendant de l'Intercolonial (int.-Casgrain), 1987, 4829; (observ.-Bergeron sur sub.), 7283; (demande de documents par M. Bergeron), 8774; (int.-Bergeron sur sub.), 9175; (rapp. de M. Bédard—Citation), 9176.
MCDOUGALL, nomination dans les bureaux de l'Intercolonial (int.-McDougall), 7201.
MCGUIRE, juge (int.-sir Charles-H. Tupper), 3286, 3986; (rép.-Sifton), 4087.
MCKAY, Thomas, Prince-Albert (int.-Davis), 2510.
MCKEEN's-Point, station pour signaler les tempêtes—soumissions (int.-McDougall), 3112.
MCKENZIE, Francis, de Christmas Island (int.-McDougall), 2509, 2725, 2924, 3364, 3820.
MCKEOWN, E. (int.-sir Charles-H. Tupper), 5513.
MCLAUGHLIN, R. J., paiements à (int.-Hughes), 1992, 2340.
MCNEIL, Stephen (int.-Gillies), 3971.

NASSAU, barrage à (int.-Kendry), 1872.
NATIONALITÉ des employés du bureau du commissaire des mines d'or (int.-Morrison), 1839.
NAUFRAGES, enquêtes sur les (sub.), 3095.
NAVIGABILITE du détroit d'Hudson (int.-Roche), 3368.
NAVIGABILITÉ de la rivière Batiscan (int.-Marcotte), 3583.
NAVIRE pour Charlottetown—Entrefilet du *Daily Examiner* de Charlottetown (int.-sir Charles-H. Tupper, pour M. Martin), 3574.
NAVIRE de la Compagnie de la Baie d'Hudson sur la rivière Stikine (int.-Prior), 9186.
NAVIRES américains enregistrés à Dawson (int.-sir Charles-H. Tupper), 2725, 3294; (m.-sir Charles-H. Tupper pour documents), 3323; évaluation (int.-Prior), 8239.

NAVIRES—Enregistrement (sub.), 3095.
NAVIRES, sûreté des (B.), 6928, 9620.
NETTOYAGE de la rivière Scugog (int.-Hughes), 2210.
NEIGE sur l'Intercolonial—Enlèvement (int.-Powell), 1980.
NELSON, C.-A.—Edifice public (sub.), 10011.
NEW-WESTMINSTER, C.-A.—Edifice public (sub.), 10011.
NICOLET, rivière—Travaux de dragage et de quaiage (int.-Legris), 3580.
NOBLE, M.—Paiement (int.-Hughes), 2204.
NOMINATIONS faites par un gouvernement sortant de charge (m. pour doc. et discussion), 2751.
NORD-OUEST—Colons des provinces de l'est (int.-Gilmour), 2560.
"NORTH American Transportation Company"—Le *City of London* (explications-Lemieux), 5686.
NOUVEAU-BRUNSWICK—Revision des listes électorales (int.-McInerney), 2556.
NOUVELLE-ECOSSE—Ports et rivières (sub.), 5220, 7718, 10243.

OAKVILLE—Réparations à la jetée et dragage (sub.), 8035.
OBSERVATIONS des marées (int.-sir Charles-H. Tupper), 3290, 3821; (observ.-sir Charles-H. Tupper), 3533.
OBSERVATOIRE d'Ottawa (sub.), 9965, 9973.
OBSTACLES dans les rivières navigables—Enlèvement (sub.), 3096.
O'CONNOR et Hogg, MM.—Mémoire de frais (sub.), 5818.
O'DONAHUE, W. T., de Roberval (int.-Casgrain), 3365.
ŒUFS, Vente des (B.), 3282,
"OFFICIEL"—Publication (sub.), 8719.
OFFICIERS au camp de Lévis—Examens (int.-Tyrwhitt), 8649, 9323.
OFFICIERS de la milice—Les deux langues (int.-Tyrwhitt), 8648.
OGILVIE, M.—Arrêté du conseil le nommant commissaire (Production), 3901.
OGILVIE, M., et la Compagnie anglo-canadienne des placers du Klondike (int-sir Charles-H. Tupper), 3824.
OGILVIE, rapport de M. (int.-sir Charles-H. Tupper,) 4729; (copie de la commission—Production de documents), 4747.
OMISSION dans un vote—Sous-amend. Bertram (explications-Fraser, Lambton), 1877.
ONTARIO—Juges de la cour de comté (int.-Bennett), 1986.
ORATEUR,—Absence de M. l', 7551.
" —Délégation des pouvoirs (int.-Bergeron), 5517.
ORATEUR Edgar—Decès, 9061.
ORATEUR, élection de l'—Remplaçant de sir James Edgar, 9063.
ORATEUR élu (M. Bain)—Remerciements, 9065.
ORATEUR suppléant—Traitement (sub.), 2296.
ORDRES de la Chambre, 1094, 1454, 1770, 2993, 2999, 3097, 3100, 3341, 3526, 3778, 3784, 4331, 4360.
OSTRÉICULTURE (sub.), 4262.
OTTAWA—Edifices publics (sub.), 5109, 5110, 5205, 6392.
OTTAWA, subvention à la ville d' (résolution), 5118; (discussion) 9194; (B.), 9205, 9631.
OTTAWA (ville)—Ponts sur l'Outaouais, glissoires, etc.; pont de la rue Maria; pont des Sapeurs (sub.), 8169.
OUELLET, M. Agapit—Art. du *Soleil* (int.-Marcotte), 3287.
OUELLETTE, surintendant de district de l'Intercolonial (int.-sir Charles Tupper), 1874.
OURAGAN aux Antilles—Aide aux victimes (sub.), 5866.
OUVRIERS étrangers au lac Bennett (int.-Prior), 1875.
OWEN-SOUND—Dragage, etc. (sub.), 8035.

PACIFIQUE, chemin de fer Canadien du—Embranchements (int.-Rutherford), 9323.
PAPETERIE fournie aux députés, etc. (rapp. du comité des impressions), 5403, 5763.
PAQUES, vacances de (m.-Laurier), 547.
PARENTÉ entre John Steinhalt et le percepteur des douanes de Dawson (int.-Prior), 8489.
PARENTÉ entre M. Ogilvie et le ministre de l'Intérieur (int.-sir Charles-H. Tupper), 2729.
PARIS, exposition de (sub.), 10164.
PAS-DU-NID-DE-CORBEAU—Tarif du chemin de fer (int.-McInnes), 2350.
PÊCHE du homard (int.-Russell), 2268; (int.-McInerney), 2338, 2936; (int.-McDougall), 3986.
PÊCHE, règlements de (observ.-Kaulbach), 2063.
PÊCHERIES du comté de Leeds—Destitution d'employés (int.-Taylor), 1834.
PÊCHERIES des eaux intérieures—Permis de pêche (int.-Bergeron), 2936.
PEDNAULT, P., de Chicoutimi (int.-Casgrain), 3367.
"PENBERTHY Injector Company" (B.), 4360, 5382, 6878.
PÉNITENCIER de la Colombie anglaise (sub.), 5505.
" de Dorchester (sub.), 5503.
" de Kingston—Frais de l'enquête Devlin (sub.), 5092; mise d'employés à la retraite (int.-Clarke), 6385.
" du Manitoba (sub.), 5504.
" de la Montagne-de-Pierre — Enquête (int.-Foster), 9858.
" de Saint-Vincent-de-Paul (sub.), 5502.
" de Saint-Vincent-de-Paul—Commission d'enquête (int.-Monk), 5509.
PÉNITENCIERS—Amendement à la loi (B), 7893, 8779.
" Dépenses générales (sub.), 8766.
PÉNITENCIERS, typographes dans les (int.-Monk), 1847.
PENSIONS—Milice—Corps Canadiens permanents (m., Hughes), 2511; (discussion), 2732.
PENSIONS payables par suite de l'invasion fénienne (sub.), 8767.
PENSIONS payables par suite de la rébellion de 1885 (sub.), 8767.
PEPIN, Georges—Employé du canal Chambly (int.-Monk), 3848.
PERCEPTEUR des péages—Canal de Grenville (int.-Bergeron), 2558.
PERCEPTION de l'impôt du tabac (int.-McDougall), 1834.
PERMIS de chemin de fer (B.-Bostock, sur 2e lec.), 2214.
PESTE bubonique (int.-Prior), 6002.
PETERS, M. Fréd.—(Explications-sir Charles-Hibbert Tupper), 3368; (documents demandés), 4748, 4916.
PETERS, F. et E. V. Bodwell—Services professionnels (sub.) 5202.
PETERSEN, Tate et Cie—Dépôt (int.-Wallace), 1899.
PÉTITION irrégulière, 431, 821, 1091, 1658.
PÉTITIONS, présentation de—Procédure (observ. de M. l'Orateur), 1754.
PÉTROLE impôt du (m. p. doc.-Moore), 2137; explications Wallace, 2266.
PÉTROLE et naphte—Inspection (B.), 3774, 3909, 4017.
" raffineries de (résolution-Fielding), 3674, 3910; (en comité), 3911; 1re et 2e lec., 4016.
PHARE de Giant's Tomb—Gardien (int.-Bennett), 1850.
" de l'Ile Hope (int.-Bennett), 1849, 5512.
" de l'Ile Wood—Gardien (int.-Martin), 2346; (m. pour doc. et discussion), 4830, 6325, 10142.
PHARE de la Pointe-Jérôme—Gardien (int.-Gillies), 3697.
PHARE fixe à la Traverse (sub.), 10187.
" flottant pour le port d'Halifax (observations-Borden), 8931.
PHARE sur le récif de Brotchie (int.-McInnes), 2350.
PHARES de la Colombie-Anglaise—Salaires payés pour le service (int.-McInnes), 3847.

PHARES et service côtier (sub.)—Salaires et allocations des gardiens des phares, 3553; construction d'un phare fixe à la Traverse d'en haut, 5136, 6390.
PICHETTE, M. Félix—(int.-Casgrain), 5010.
PISCICULTURE—Etablissements sur les rivières Fraser et Skeena (int.-Prior), 4083.
PLAINES d'Abraham (int.-Casgrain), 1850.
PLANCHES et matrices—Importations par les Compagnies de billets de banque (int.-Foster), 3855.
PLÉBISCITE—Comté de Bagot—Dépenses (int.-Marcotte), 1983.
PLÉBISCITE, coût du (int.-McDougall), 1830; int.-Foster), 5873; bureaux de scrutin dans la Colombie-Anglaise (int.-Prior), 2341.
PLÉBISCITE dans la ville de Montréal (int.-Quinn), 5334.
BLÉBISCITE—Documents (observ.-Foster), 1910, 1972, 2053.
" Leeds-sud (int.-Taylor), 1864.
" Livres de votation et listes d'électeurs des comtés de Beauce, Lévis, Montmagny et Kamouraska (int.-Moore), 2032, 5765; (rapport partiel déposé), 7329.
PLÉBISCITE partiel en vertu de l'acte de tempérance du Canada (sub.), 10137.
POIDS des colis—Indication (int.-Ellis), 2730.
" et mesures—Amendement à la loi (B.), 3575, 3911, 9904.
" " Salaires des inspecteurs, etc. (sub.), 4821.
" " Vente du poisson (B.-Ganong), 4494.
POINTE-CLAIRE—Quai (int.-Monk), 2130, 4824.
POISSON, entrepôts frigorifiques pour le (int.-Martin), 1994.
" vente du (B.-Ganong), 4494.
POLICE à cheval du Nord-Ouest (rapp.), 5013; scrip (int.-Oliver), 2508; (sub.), 8762; pour achever le service de l'année—Yukon, 5849, 5852, 6394; constables spéciaux (int.-Davin), 1856; pensions (B.-Davin), 2045; au Yukon (int.-Foster), 1981.
POLICE fédérale—Augmentation de solde (sub.), 10151.
POMMES—Embarillage frauduleux (observations-McMillan, art. du *World* de Toronto et discussion), 3778.
PONT de Belleville-Prince-Edward (m.-Hurley), 5409; (B.), 5958, 6343, 7498.
" de Québec—Soumissions (int.-Haggart), 2131.
PONT tournant de Rosedale (int.-Hughes), 2352.
PONT Yule—Rivière Richelieu (int.-Monk), 3853.
PONTS tournants sur la rivière Pigeon (int.-Hughes), 2505.
PORT-CHEMAINUS, C.A. (int.-Prior), 5333.
PORT-COLBORNE—Améliorations (sub.), 9261.
" et Port-Dalhousie—Améliorations aux ports (m.-McCleary), 3304.
" et Port-Maitland (int.-Montague), 7792, 8650, 9185, 9193.
PORT de Bowmanville (sub.), 7983.
" de Collingwood (sub.), 8022.
" de Fraserville (int.-Gauvreau), 1984.
" de Goderich—Améliorations (int.-Henderson), 1897; (sub.), 8032
" de Midland (int.-Bennett), 1850.
PORT de Montréal—Améliorations (int.-Monk), 2206; améliorations en aval du courant Sainte-Marie, élévateur (sub.), 9987.
PORT de Pinette—Dragage (int.-Martin), 2130.
PORT de Victoria, C.-A.—Rapport de M. Roy, ingénieur (int.-Prior), 3854.
PORT-George, directeur de la poste (int.-Mills), 8997, 9187, 9722; jetée, (int.-Mills), 7552.
PORTAGE-DU-FORT—Pont (sub.), 10096.
PORTAGE-LA-PRAIRIE—Gardien du Bureau de poste (int.-Roche), 2509.
PORTES en fer pour édifices publics (int.-Hodgins), 4293.
PORTS et rivières—Nouvelle-Ecosse (sub.), 5220, 7718, 10243.
PORTS et rivières—Québec (sub.), 7578, 7600, 10243.
POSTES—Amendement à la loi (B.), 5115, 6116.
POSTES, ministère des (sub.), 5049, 5070, 5815, 7339, 7370, 7378, 7402.
POSTES, Rapport du directeur général des, 163.
POTASSE, inspection de la (int.-Penny), 1873.
POURSUITES intentées dans la province du Manitoba (m.-sir Charles-Hibbert Tupper), 2264.
POWERS, M. Thomas—Bail (int.-Marcotte), 3112, 3286.
PRÉSENTATION de députés, 4,431.
PRESTON, W.-T.-R. (int.-Davin), 6936; (sur sub. immigration), 8582 et suiv.; (m.-Wallace, pour suppression du crédit), 10239.
PRIMES payées sur le fer et l'acier (int.-Wallace), 1843.
PRIMES sur le fer et l'acier (résolution), 4174; (discussion), 4986; (adoption), 5762; (B.), 5762, 7658.
PRIMES de pêche—Ile du Prince-Edouard (m.-Macdonald, King, remise), 5875.
PRINCE-ALBERT—Casernes de la police à cheval (int.-Davis), 8488; bureau d'enregistrement (int.-Davis), 8488.
PRIORITÉ des mesures du gouvernement les mercredis, après les interpellations (m.-sir Wilfrid Laurier), 3586, 3675; (les lundis, après les interpellations), 6288.
PRISONNIERS au Yukon—Frais d'entretien (sub.), 5495.
PRIVILÈGES d'établissement dans les territoires du Nord-Ouest (int.-Rosamond), 2928, 6064.
PRIVILÈGES et élections—Comité des—Emploi d'un sténographe (m.-Fortin), 7200; séances du comité pendant les séances de la Chambre (m.-Fortin), 7792; (observations-Davin), 9190; honoraires des sténographes (m.-Fortin), 9477, 10141; rapport contradictoire (int.-Foster), 10140.
PRIVILÉGIÉ, commerce (motion-sir Charles-Tupper et discussion), 7794, 7827, 7893; (m.-McNeill), 8242; (int.-McNeill), 8368, 8490, 8650; (discussion), 8651; (m.-Domville), 8665; (int.-sir Charles Tupper), 8770; (int.-Charlton), 8771.
PROHIBITION du trafic des spiritueux (m.-Flint et discussion), 8796, 8836; (amendement-Parmalee), 8870; (int.-Bergeron), 9482.
PROLONGEMENT de l'Intercolonial à Montréal—Bail passé avec la Compagnie du Grand Tronc (résolutions-Blair), 3973; (en comité), 4088; (B.), 4195, 4373, 4567, 4985; (amendement-Foster), 4985; (amendement du Sénat), 9727.
PROLONGEMENT de l'Intercolonial à Montréal—Sommes retirées par le Grand Tronc (int.-Foster), 4495.
PROPRIÉTÉ près de Steveston, C.A. (int.-sir Charles H. Tupper), 3576, 3848, 4083.
PROPRIÉTÉS militaires (sub.), 5445, 7093.
PROROGATION—Avis du secrétaire du Gouverneur général, 10271; message de Son Excellence, 10292; bills sanctionnés, 10292; discours de clôture, 10295.
PROTECTION des eaux navigables (B.), 4174, 6135.
PROVINCES (les) et le Sénat—Art. du *Soleil* (int.-Casgrain), 1836.
PUBLICATION des *Débats* (sub.), 2299.
PUITS artésiens dans les T.-N.-O.—Machines pour forage (sub.), 9056.
"QUADRA", steamer—Paiements faits aux officiers et à l'équipage (int.-Prior), 3106.

QUAI—Anse de Babin (int.-Gillies), 5511.
" Baie-de-Honfleur (lac Saint-Jean) (sub.), 10044.
" Baie de la Providence (sub.), 10093.
" Beauport (sub.), 10064.
" Blackbrook, N.-B. (sub.), 10038.

QUAI "Burnt Church", N.-B. (sub.), 7784.
" Cacouna—Prolongement (sub.), 10041.
" Campbellton—Réparations (sub.), 7785, 10037.
" Cap-à-l'Aigle (sub.), 10042.
" Cap-aux-Corbeaux, Baie-Saint-Paul (sub.), 8124.
" Cap-Hopewell, N.-B. (sub.), 10035.
" Chatham, N.-B.—Douane—Reconstruction et réparations (sub.), 7785.
" Clifton—Réparations (sub.), 10014.
" Crique Parker—Prolongement (sub.), 10025.
" Descousse (int.-Gillies), 5512.
" Eboulements—Réparations (sub.), 10042.
" Gunning-Cove (sub.), 10014.
" Ile-aux-Grues, rive nord (sub.), 10043.
" Ile de la Pointe-Pelée (sub.), 10093.
" Kamouraska—quai en L (sub.), 10043.
" le Long—Art. du *Citizen* (explication de nature personnelle-Blair), 7336.
" lac Manniwanka—Parc des montagnes Rocheuses (sub.), 9056.
" lac Winnipeg (sub.), 8098.
" Maria (sub.), 8153.
" Mines-de-Bruce, Ont. (sub.), 7984.
" Mount-Stewart—Achat (sub.), 5770, 6393.
" New-Carlisle—Réparations (sub.), 10039.
" Newellton (sub.), 10022.
" Pointe-Claire (int.-Monk), 2130, 4824.
" Pointe-à-Pizeau—Anse de Sillery (sub.), 8157.
" Portsmouth, Ont. (sub.), 10089.
" Rivière-à-la-Pipe (int.-Casgrain), 1907, 3367, 4086; (sub.), 8137.
" Rivière-du-Loup—Plainte de Joseph Gagné (int.-Casgrain), 1899.
" Rivière Richibouctou (sub.), 10037.
" Sabrevois (sub.), 10045, 10051; (m.-Bergeron pour réduction du crédit), 10243.
" Saint-André-de-Kamouraska (sub.), 10043.
" Saint-Gédéon (lac Saint-Jean)—(sub.), 10044.
" Saint-Irénée (sub.), 10043.
" Saint-Jérôme (lac Saint-Jean)—(sub.), 10044.
" Sainte-Anne-de-Bellevue (sub.), 10065.
" Saw's-Pit (sub.), 10021.
" Seymour-Point (sub.), 10014.
" Shag-Harbour (sub.), 10022.
" Shippégan (sub.), 10037.
" Town-Point (sub.), 10024.
" Young's-Landing (sub.), 10021.

QUAIS et jetées dans les différentes provinces (int.-Gillies), 5875.

QUAIS (nouveaux)—Rivière Saint-Jean et baie de Bellisle, N.-B. (sub.), 10036.

QUAIS à Péribonka et à la Rivière-à-la-Pipe (int.-Casgrain), 3367.

QUAIS—Revenu (int.-Foster), 10245.

QUARANTAINE (sub.), 5094.
" des bestiaux (sub.), 5095, 8359.
" —Employés (int.-Montague), 3853.
" —Halifax—Ile Lawlor (sub.), 5109, 9967.
" de Saint-Jean, N.-B.—Améliorations (sub.), 9976.
" (sub.): Traitements et dépenses imprévues dans les districts organisés et hygiène publique dans d'autres, 8358.
" —William's-Head (sub.), 8110.

QUÉBEC, cartoucherie de (int.-Ingram), 2205, 9724; (int.-Clancy), 9864.

QUÉBEC—Citadelle—Logement du Gouverneur général (sub.), 5110.

QUÉBEC—Commissaires du havre de—Refonte des lois (B.), 2201, 3938, 4013, 6115; (int.-Bergeron), 9618, 9725; (B. Fielding), 8768, 9708, 9882.

QUÉBEC—Dépenses pour le port (int.-Prior), 5331.

QUÉBEC—Edifices publics (sub.), 7640.

QUÉBEC—Ports et rivières (sub.), 7578, 7600, 10243; Anse-à-Beaufils, 8128; Anse-aux-Gascons, brise-lames, 8125.

QUICK, M. James—Gardien du phare de l'île Pelée—(observations-Cowan et discussion), 7226.

RABBIN Veldt—Renvoi (int.-Bergeron), 10271.

RAFFINERIES de pétrole (résolutions-Fielding), 3674, 3910; (en comité), 3911, 4016.

RAILS d'acier pour l'Intercolonial (int.-McInerney), 2347; (int.-sir Charles-H. Tupper), 1829.

RAMA—Agent des sauvages (int.-Hughes), 1992, 2133.

RAPATRIEMENT des Canadiens (int.-Marcotte), 3108.

RAPATRIEMENT des Canadiens-français (int.-Casgrain), 1859.

RAPIDES de Saint-André—Rivière Rouge (sub.), 9181, 10180.

RAPPORT de l'Auditeur général (int.-sir Charles Tupper), 547, 716; (int.-Wallace), 822.

RAPPORT du ministre de la Justice (int.-Clancy), 4919.

RAPPORTS produits par les différents départements:—Agriculture, 1374; Archives, 4086; Bibliothèque, 6; Chemins de fer et Canaux, 257; Commerce, 1897, 1875; Directeur général des Postes, 163; Ferme expérimentale, 3100; Intérieur, 3100; Marine et Pêcheries, 716; Milice et Défense, 431; Police à cheval du Nord-Ouest, 5013; Secrétaire d'Etat, 431; Travaux publics, 6060.

REBUTS, bureau des—S. J. Carter, commis temporaire à Winnipeg (sub.), 5086.

RECENSEMENT (m.-McInnes), 2409.

RÉCIPROCITÉ entre les Etats-Unis et les Antilles anglaises (observ.-Wallace), 4564.

RÉCLAMATION de J.-P.-O. Allaire (int.-LaRivière), 1909.

RÉCLAMATION de la Compagnie de mines, de commerce et de transport du Yukon britannique contre le gouvernement (int.-Morrison), 2930.

RÉCLAMATIONS—Barrage de la Roche-Fendue et du Calumet (int.-Poupore), 1869.

RÉCOMPENSES pour sauvetages (sub.), 3094.

REDISTRIBUTION des comtés (int.-sir Charles Tupper), 2561, 2990, 3871; (rép. de sir Wilfrid Laurier), 3899; (B. discussion), 3469, 3520, 5228, 5284, 6474, 6601, 6611, 6758, 7904, 6938, 6971.

REFONTE des statuts du Canada (int.-Britton), 1896; (int.-Henderson), 4290.

RÈGLEMENTS américains appliqués aux chemins de fer (int.-Clarke), 1985.

RÈGLEMENTS des compagnies de chemins de fer (observ.-Clarke—dépêche de l'*Evening Star*, de Toronto), 5765; (sub.), 9182, 10179.

RÈGLEMENTS concernant les mines du Yukon (int.-Foster), 2267.

REINE, fête de la—Congé (int.-McMullen), 3370; (m.-sir Wilfrid Laurier), 3469, 3468.

RELATIONS commerciales et autres avec les Etats-Unis (m.-McCarthy), 6937.

REPRÉSENTATION du territoire du Yukon à la Chambre des communes (int.-sir Charles-H. Tupper), 2927.

RÉSERVE navale (int.-Britton), 6061.

RÉSIDENCE du juge en chef de la Colombie-Anglaise (int.-sir Charles-H. Tupper), 3577.
" du juge Martin, C.-A. (int.-sir Charles-H. Tupper), 3577.

RÉSOLUTIONS—Achat du chemin de fer du comté de Drummond, 1966, 2819; (Discussion en comité), 2871, 3375, 3410, 3591, 3697, 3714, 3790; bail passé avec la Compagnie du Grand Tronc—Prolongement de l'Intercoonial à Montréal, 3973; (en comité), 4088; câble transpacifique (discussion), 8369; cales-sèches, 6139, 8492; primes sur le fer et l'acier, 4174; 4986, 5762; raffineries de pétrole, 3674, 3910; (en comité), 3911, 4016; subsides—dixième des crédits, 6471, 6473; (B.), 6473; subvention à la ville d'Ottawa, 5118; (discussion), 9194; subventions aux chemins de fer, 8925; (discussion),

9206, 9324, 9483, 9551 ; traitement des ministres des Douanes et du Revenu de l'Intérieur, 8769 ; (discussion), 8935.
RESPONSABILITÉ des ministres (m.-sir Charles Tupper), 4028.
RETARD apporté à la production des documents (obs.-sir Charles-H. Tupper), 2993, 3100 ; (obs.-Foster), 4196 ; (obs.-Bergeron), 9725.
REVENU de l'intérieur (sub.), 2119, 2288, 5030.
" de l'intérieur—Amendements à la loi (B.), 3784, 3906.
" perception du — Correspondance échangée entre John R. Barrett et H. A. Costigan (production), 3899.
REVENU—Service de protection (sub.), 4808.
REVISION des listes électorales—Nouveau-Brunswick (int.-McInerney), 2556.
REYNOLDS, capitaine (int. McLennan), 5331.
RIDEAU-HALL—Aile supplémentaire, etc. (sub.), 9981.
RIVIÈRE du Cygne, district de la—Remboursement de frais de voierie au gouvernement de Manitoba (sub.), 10095.
RIVIÈRE des Gros-Ventres—Pont (sub.), 10095.
RIVIÈRE Jésus—Barrage et construction d'une passe migratoire (m. pour documents-Fortin), 3296.
RIVIÈRE du Loup (en haut)—Creusement du chenal depuis le lac Saint-Pierre jusqu'à Louiseville (sub.), 8155.
RIVIÈRE Pigeon—Creusement (int.-Hughes), 2210.
RIVIÈRE La Pluie (sub.)—Améliorations du chenal, 8036 ; écluse et barrage, 9181, 10178.
RIVIÈRE Otonabee—Amélioration de la navigation (sub.), 10090.
RIVIÈRE Outaouais—Projet d'amélioration de la navigation (sub.), 9183.
RIVIÈRE Richelieu—Bouées (int.-Monk), 3822 ; chenal de Belœil—Jetées de direction (sub.), 8156 ; Pont Yule (int.-Monk), 3853.
RIVIÈRE Saguenay (en bas de Chicoutimi)—Creusement (sub.), 8156.
RIVIÈRE Saint-Maurice—Améliorations des estacades flottantes, entre la Pointe-Marchesseault et la Pointe-à-Bernard (sub.), 10095.
RIVIÈRE Scugog—Nettoyage (int.-Hughes), 2210 ; (sub.), 10090.
RIZ nettoyé et non nettoyé—Importation (int.-Clancy, sur sub.), 8438.
ROBERGE, Cyrille (int.-Gauvreau), 1872.
ROBERVAL—Dragueur (int.-Casgrain), 4086.
ROSS, A.-P.— ex-surintendant du canal de Cornwall (sub.), 9184.
ROSSLAND, C.-A.—Edifice public (sub.), 10011.
ROUTE d'Edmonton au Yukon—MM. Dibblee et Dupont (int.-Hughes), 2133.
ROUTE muletière d'Edmonton vers le district du Yukon (sub.), 10134.
ROUTE Stikine-Teslin—Rapport de M. Coste (int.-Bennett), 1901.
RUSSELL, M.—Inspecteur des steamboats au Yukon (demande de doc. par sir Charles-H. Tupper), 4175, 4918.
RYAN et Cie—Réclamations—Canal du Sault-Sainte-Marie (sub.), 9246.

SABREVOIS, quai de (sub.), 10045, 10051 ; (m.-Bergeron pour réduction du crédit), 10243.
SACS de la malle (int.-Davin), 2204.
SAINT-Alexis—Baie des Ha ! Ha !—Jetée (sub.), 8157.
SAINT-Jean, lac—Jetées, etc. (sub.), 8136.
SAINT-Norbert—Rivière Rouge (int.-LaRivière), 1909.
SAINT-Ours — Réparation aux écluses — Nouveau chaland (sub.), 7327 ; surintendant (int.-Monk), 3583.
SAINTE-Catherine—Salle d'exercices militaires (sub.), 9980.
SAINTE-Eulalie—Directeur de la poste (int.-Gauvreau), 4292.
SAINTE-Geneviève—Inondation des terres (int.-Monk), 6933.
SAISIE de casiers et de cordages dans l'Ile du Prince-Edouard (observ.-Martin), 5528.
SAISIE des salaires des employés publics (B.), 1940, 1953, 5399, 5914.
SAISIE du sloop *Dorothy* (int.-Prior), 2389.
SAISIE par des Américains de bateaux et de filets appartenant à des pêcheurs canadiens—(art. du *Colonist* de Victoria (int.-Prior), 8650.
SALAIRES aux directeurs de la poste (int.-Monk), 6932.
SALLE d'armes à Baddeck (int.-Bethune), 2130.
SALLE d'armes à Sussex, N.-B. (int.-Domville), 1872.
SALLE de lecture (int.-Sproule), 993.
SAMSOM, M. Pierre—Destitution (int.-Marcotte), 3111.
SANCTION royale—Lettre du secrétaire du Gouverneur général, 6927 ; bills sanctionnés, 6929, 10292.
SARNIA—Edifices publics (sub.), 9985.
SAUVAGES, affaires des (sub.), 2101 ; dépenses générales, 5740.
SAUVAGES—Arpentage des réserves (sub.), 5728.
SAUVAGES, boisson vendue aux (int.-Casgrain), 1865.
SAUVAGES et métis—Districts de la Rivière de la Paix et d'Athabasca (sub.), 5712.
SAUVAGES—Colombie-Anglaise (sub.), 5721, 5743, 5744 ; sauvages de Yale et Caribou—Remèdes (int.-Prior), 8647, 8997.
SAUVAGES—Lac des Deux-Montagnes—Déménagement d'Oka à Gibson (sub.), 5728.
SAUVAGES (sub.) : Manitoba et Territoires du Nord-Ouest—Achat de grain de semence, 5710 ; pensions et commutations, 5730 ; instruments aratoires, outils et quincaillerie, 5731.
SAUVAGES—Minoteries et scieries (sub.), 5740.
SAUVAGES, Nouvelle-Ecosse (sub.), 5709, 7499.
" Ontario et Québec—Soins médicaux, etc. (sub.), 5688.
SAUVAGES, Pointe-Bleue—Médecin (int.-Casgrain), 4085.
SAUVAGES de Rama et corvée statutaire (int.-McCormick), 2726.
SAUVAGES de la réserve Duceis-Bois (int.-McCormick), 2726.
SAUVAGES Saint-Régis—Prison (sub.), 5730.
" Songhees, Colombie-Anglaise (int.-Prior), 3822.
SAUVAGES—Suppression du trafic des spiritueux (sub.), 5729.
SAUVETAGES—Récompenses (sub.), 3094.
SCARLATINES, fièvres—Les Galiciens (int.-Davin), 4916, 6934 ; (rép.-Sifton), 5014, 6934.
SCOTT, Dr Patrick—Réserve de Saugeen (int.-McNeill), 9724.
SCRIMGEOUR, J. G.—Entrepôt de douane (int.-Macdonald, King, I.P.-E.), 2132.
SÉANCES du matin (m.-sir Wilfrid Laurier), 7789.
SECORD, T. R., accusations contre (int.-McCleary), 1848.
SECRÉTAIRE d'Etat, département du (sub.), 2094, 2288.
SÉDUCTION et enlèvement (B.), 431, 1914, 2551, 2937.
SÉNAT—Législation (sub.), 5747.
SÉNAT, résolution relative au (int.-sir Charles Tupper), 7330, 7458, 8238 ; (rép.-sir Wilfrid Laurier), 8769.
SERGENT d'armes (sub.), 2299.
SERVICE civil (B.), 2224, 3344 ; (int.-McMullen), 1973.
SERVICE impérial—Brigade canadienne (m.-Hughes), 2354.
SERVICE océanique et fluvial (sub.), 3016, 3032, 5120, 6389.
SERVICE postal d'hiver, I. P.-E., entre le chemin de fer Intercolonial et le Cap Tourmentin (m. pour documents-Martin), 3153.
SERVICE postal sur le littoral du Pacifique—Malles à destination de Dawson (int.-sir Charles-H. Tupper), 3282.
SERVICE postal—Montant nécessaire (sub.), 10228.

SERVICE postal océanique entre la Grande-Bretagne et le Canada (sub.), 8679.
SERVICE postal à Dawson (int.-Foster), 1962.
SERVICE postal—Grand-View, I.P.-E.—Changements (int.-Martin), 5011.
SERVICE postal—I. P.-E. (int.-Martin), 1853, 2344.
SERVICE postal—Iles de la Madelaine (int.-Macdonald, King, I. P.-E.), 2132.
SERVICE postal—Lévis (int.-Casgrain), 3585.
SERVICE postal—Malbaie et Québec (int.-Casgrain), 1976.
SERVICE postal—Montréal et Labelle (int.-Chauvin), 1982.
SERVICE postal—Mount-Albion, I.P.-E. (int.-Martin), 1985.
SERVICE postal—Orangedale et Margaree (int.-McDougall), 3288.
SERVICE postal—Ottawa et Cyrville (int.-Hodgins), 8999.
SERVICE postal—Saint-Thomas et Aylmer-ouest (int.-Ingram), 9723.
SERVICE postal—Waltham et Chapeau (int.-Poupore), 2349.
SERVICE postal—Yukon (observ.-McDougall), 3817; (observ.-Taylor), 4371; (sub.), 7371.
SERVICE de protection—Revenu (sub.), 4808.
SERVICE rapide sur l'Atlantique (int.-McNeill), 4756, 5434.
SERVICES (différents) à la vapeur entre des ports des provinces maritimes et la Grande-Bretagne (sub.), 8689 et suiv.
SHAMROCK, remorqueur (int.-sir Charles-H. Tupper), 5685.
SHÉGUIANDAH—Débarcadère (sub.), 10093.
SHÉRIF du territoire du Yukon (int.-sir Charles-H. Tupper), 3970, 4289.
SINGLETON, W. R. (int.-Taylor), 1973.
SIOUX (sub.), 5739.
SITUATION financière—Revue (observations-Foster, 10252; (motion), 10266; (observations-Fielding), 10272.
SKAGUAY, troubles à (int.-Foster), 993.
SKELTON *et al*, affaire (int.-Davin), 7458, 7791, 8190; (m. pour doc.), 8238, 8367.
SOCIÉTÉS d'agriculture (sub.), 8257.
SOCIÉTÉS de bienfaisance (int.-Montague), 1375; (B.-Fielding), 2128; (B. retiré), 3774.
SOLDATS au Yukon—Conduite (observ.-Hughes), 9986.
SOULANGES, canal de—Arbitrage (int.-Monk), 2352; construction (sub.), 7302.
SOUMISSIONS pour fil d'engerbage fabriqué au pénitencier de Kingston entre le 1er juillet 1898 et le 30 juin 1899 (int.-Taylor), 6933.
SOURIS, I.P.-E.—Brise-lames (int.-Martin), 4290
SOURIS, Knight's-Point—pour solidifier le brise-lames (sub.), 7776.
SPINKS, juge—Enquête sur sa conduite (observ.-sir Charles-H. Tupper), 4197, 4225.
SPIRITUEUX—Prohibition du trafic (int.-Flint), 5382; (m.-Flint et discussion), 8796, 8836; (amendement Parmalee), 8870.
SPIRITUEUX—Yukon (int.-Sproule), 1657; (int.-Prior), 2934 3000, ; (int.-Foster), 5686; (observ.-Prior), 3814; permis accordé à Archer Martin, de Victoria (int.-sir Charles-H. Tupper), 3900; permis accordés par le commissaire Ogilvie (int.-sir Charles-H. Tupper), 3107); permis accordés par le major Walsh (int.-sir Charles-H. Tupper), 2506, 2730.
STATION de démonstration à Saint-Jacques—Tabac (int.-Dugas), 2128.
STATIONS de démonstration (int.-Martin), 2129.
" " (sub.), 8300, 8761.
" " —Volailles (int.-Martin), 2129.
STATISTIQUE, Annuaire (sub.), 8246.
STATISTIQUES générales (sub.), 8256.
STATUE de la reine—En mémoire de son jubilé (sub.), 8172.
STATUTS du Canada—Refonte (int.-Britton), 1896; (int.-Henderson), 4290.
STATUTS de la Colombie-Anglaise: non sanctionnés (m. pour impression de documents), 4493; reçus par le secrétaire d'Etat (int.-Prior), 5685.
STEAMER *Acadia*—Réparations (sub.), 5202.
" entre le Bassin de Gaspé et Dalhousie (sub.), 8703.
" *Gallia*—Chenal du Saint-Laurent (observ.-Bergeron), 3373.
" entre Grand-Manan et la terre ferme (sub.), 8702.
" *John C. Barr* (int. sir Charles-H. Tupper), 2726.
" entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme (sub.), 8700.
" entre Saint-Jean et Halifax *via* Yarmouth et autres ports (sub.), 8703.
" entre la terre ferme et les îles de la Madeleine (sub.), 8696.
STEAMERS de l'Etat et signaux de brume—Inspection (sub.), 4039, 4261.
" entre le Canada et l'Afrique du Sud (sub.), 8710.
" *Governor Pingree* et *J. B. Lowe* (int.-Prior), 1871.
STEAMERS entre l'Ile du Prince-Edouard et la Grande-Bretagne (sub.), 8705.
STEAMERS entre Montréal et Manchester, en été, et entre Saint-Jean, Halifax et Manchester en hiver (sub.), 8712.
STEAMERS entre Québec et le Bassin de Gaspé (sub.), 8704.
STEWART, veuve du capitaine (sub.), 9135.
STRATHY, lieut.-colonel—Réinstallation (int.-Robertson), 2349.
SUBSIDES—Dixième des crédits (résolution), 6471, 6473; (B.), 6473, 6601; (2e B.), 10271.
SUBVENTION à la ville d'Ottawa (résolution), 5118; (discussion), 9194; (B.), 9205, 9631.
SUBVENTION payée par la Nouvelle-Ecosse au chemin de fer de prolongement vers l'est—Remboursement (int.-McDougall), 3582.
SUBVENTIONS aux chemins de fer, 1896 (int.-Foster), 3294.
SUBVENTIONS aux chemins de fer (int.-sir Charles Tupper), 8771, 9065, 9193; (résolutions), 8925; (discussion), 9206, 9324, 9483, 9551; (B.), 9619, 9783, 9915; (int.-Kaulbach), 8933; (m.-Richardson), 9376.
SUBVENTIONS payées à des lignes de steamers (int.-Ellis), 2926.
SUCRE de betterave—Fabrication (m.-Sproule et discussion), 4841.
SUCRES des Antilles anglaises—Importation (int.-Foster), 2347.
SUMMERSIDE, port de—I.P.-E. (sub.), 7778.
SURETÉ des navires (B.), 6928, 9620.
SYDENHAM, Ont.—Directeur de la poste (int.), 6934.
SYDENHAM, rivière—Dragage (int.-Clancy), 3847; (sub.), 8038.
SYDNEY-nord—Directeur de la poste (int.-McDougall), 4919, 5014.
SYNDICATS de pêche américains et les pêcheurs (int.-sir Charles-H. Tupper), 5011.

TABAC canadien et tabac étranger (int.-Dugas), 3104.
TABAC, droits sur le (int.-Cowan), 2136; (m.-Gillies), 4830.
TABAC étranger en feuille (int.-Cowan), 2510.
TABAC—Perception de l'impôt (int.-McDougall), 1834.
TABAC, saisie de—Violation de la loi relative au revenu de l'intérieur (int.-Bergeron), 10252.
TABAC—Station de démonstration dans Essex (int.-Cowan), 2510.
TABAC—Station de démonstration à Saint-Jacques (int.-Dugas), 2128.
TANNER, John—Réclamation contre le gouvernement espagnol (int.-Russell), 4823.

TARIF spécial—Chemin de fer Canadien du Pacifique (int.-Maclean), 4083.
TARIFS différentiels des compagnies de chemin de fer—Enquêtes (sub.), 9183.
TAXE impériale sur les obligations coloniales (obs.-sir Charles Tupper), 1658; (rép.-sir Wilfrid Laurier), 1828.
TAXES au Yukon (int.-Davin), 1858.
TÉLÉGRAPHIQUE, ligne — Colombie-Anglaise, 8203;
" Territoire du Nord-Ouest (sub.), 8202.
" Côte nord du Saint-Laurent (int.-Casgrain), 1905, 1979, 3365; (sub.). 8170.
" —Depuis Bennett jusqu'à Dawson, et embranchement jusqu'à Atlin (sub.), 10117.
" Chéticamp et Meat-Cove (sub.), 10096.
" entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme (sub.), 8199.
" —De Quesnel à Atlin, C.A., par la rivière Stikine et le lac Teslin, environ 900 milles (sub.), 10124.
" entre Skaguay et Dawson—"Compagnie de télégraphe commercial du Nord" (int.-Prior), 3103, 5764; (discussion), 5534, 5559.
" Yale-Koutanie (Compagnie), (B.), 3031.
" Yukon—Arrêté du conseil en autorisant la construction (int.-Foster), 6061, 6137.
" et câble sous-marin pour le service des côtes et des îles du bas du fleuve, du golfe Saint-Laurent et des provinces maritimes, etc., (sub.), 8200.
TÉMISCOUATA, Compagnie du chemin de fer de (m.-McAlister), 5764; (B.), 6136, 6343, 6879.
TEMPÉRANCE, amendement à l'acte de (B.), 2633, 3898.
TERRAIN loué près de Valleyfield (int.-Bergeron), 1830.
TERRES—Chemin de fer de Calgary et Edmonton (int.-Oliver), 2345.
TERRES destinées aux fins scolaires—Vente (rép.-Sifton à int.-Bergeron), 6471.
" fédérales—Amendement à la loi (B.), 4914, 6407, 6412, 6468.
" fédérales (sub.), imputable sur le capital, 7521, 9054; imputable sur le revenu, 7547.
" publiques et les fonctionnaires (observ.-Roche), 4752; (rép.-Sifton), 5013.
TERRITOIRES du Nord-Ouest—Administration (sub.), 7519.
" du Nord-Ouest—Hôtel du gouvernement à Régina—Améliorations, drainage, etc., (sub.), 10011.
" du Nord-Ouest—Langue française (int.-Monck), 2208.
" du Nord-Ouest—Réparations et améliorations générales des ponts, ports et rivières (sub.), 8104.
THORNBURY, mort d'un nommé—Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (int.-Hughes), 1992.
TIMBRES-POSTE, *fac-simile* de (int.-McGregor), 2926.
" —Matrices (int.-Monk), 3969.
TIR à la cible—Concours (m.-Hughes), 2379.
TITRES de biens-fonds—Amendement à la loi de 1894 (B.), 4916, 6450, 6468.
TORONTO—Bureau de poste, améliorations, etc. (sub.), 9981.
TORONTO—Bureau de poste—Employés (int.-Clarke), 2931.
TORONTO—Détournement de la Don et dragage dans le port (sub.), 10090.
TORONTO-EST—Directeur de la poste (int.-Maclean), 4292.
TRACADIE—Lazaret (sub.), 8358.
TRAITÉ avec les sauvages—Commissaires (sub.), 10135.
TRAITEMENT des ministres des Douanes et du Revenu de l'Intérieur, 8769; (discussion), 8935; (B.), 8958, 9685.
TRAITÉS de commerce avec les Antilles anglaises, Cuba et Porto-Rico (int.-Kaulbach et discussion), 8191.
TRANSPORT du courrier de la gare du chemin de fer au bureau de poste de Lang (int.-Lang), 3850.
TRANSPORT du courrier de Havelock au bureau de poste de Oak-Lake (int.-Lang), 3850.
TRANSVAAL, guerre du—Troupes canadiennes (int.-Hughes), 7337; (résolutions-Sir Wilfrid Laurier et discussion), 9000.
TRAVAUX—Hygiène (int.-Sir Charles Tupper), 7248.
" publics, ministère des (sub.), 5090, 7555; impression et papeterie—Divers, 7575.
TRAVAUX sur le lac Manitoba (int.-Foster), 1981.
TRAVERSES de l'Intercolonial pour la division de la province de Québec (int.-Casgrain), 3286; (int. Monk), 5330.
TRIBUNAUX à Montréal (m. p. doc.-Monk), 2163.
" de Québec (int.-Casgrain), 1861.
TRUEMAN, W.-H. (int.-Bell, Pictou), 4498.
TUBERCULOSE—Inspections dans le comté de Chicoutimi depuis 1896 (int.-Bergeron), 5116.
TUBERCULOSE, mesures contre la (observations-Rod dick et discussion), 6290; (sub.), 8364.
TUPPER, Sir Charles—Anniversaire, 6388.
TYPOGRAPHIE dans les pénitenciers (int.-Monk), 1847.
TYPOGRAPHIQUES, erreurs (observations-sir Charles-H. Tupper), 6137.

USURE (B.), 8239.

VACANCES de Pâques (m.-Laurier), 547.
VACANTS, sièges, 2, 633, 634, 716, 1846.
VALCOUR, Octave (int.-Dugas), 5331.
VALLEYFIELD—Edifices publics (int.-Bergeron), 1898.
" Force hydraulique (int.-Bergeron), 1898.
VALLEYFIELD—Percepteur des douanes (observ.-Bergeron), 5526.
VANCOUVER—Salle d'exercices militaires (int.-Prior), 5513, 6139, 7786; (sub.), 10012.
VANCOUVER, (Ile)—Subvention à un steamer (int.-Prior), 3823.
VANLUVEN, (Peter) *vs* la banque Dominion (int.-Bell,—Addington), 9186.
VANWART, Isaac Stephen (B.), 8924, 9057, 9551.
VAPEURS de l'Etat—Entretien et réparations (sub.), 3016, 3032.
VELDT, rabbin—Renvoi (int.-Bergeron), 10271.
VENNING, R. N.—Gratification (sub.), 5204.
VENTE de carabines par le gouvernement (int.-Beattie), 1832.
VENTE du croiseur *Dolphin* (int.-Sproule), 1871.
" des œufs (B.), 3282.
" du poisson—Amendement à la loi relative aux poids et mesures (B. Ganong), 4494.
VENTE de terrains du gouvernement (int.-Roche), 1871.
VENTE de terrains près d'Ashcroft, C.-A. (int.-Prior), 1870.
VERRAULT, Joseph—Emploi dans le département des Postes (int.-Casgrain), 3586.
VÉTÉRANS de 1864-65 (int.-Bergeron), 1869.
VICTORIA, C.-A.—Bureau de poste (int.-Prior), 4290; (sub.), 6391.
VICTORIA, N.-E., comté de (observations-McDougall), 5412.
VICTORIA, C.-A.—Frais de cale-sèche (int.-Prior), 7787.
VICTORIA, C.-A., Port—Rapport de M. Roy, ingénieur (int.-Prior), 3854.
Victoria Times, article du (int.-Prior), 6064.
VICTORIAVILLE—Edifice public (sub.), 10243.
Vigilant (le)—Yacht à vapeur (sub.), 5747.

VIRDEN—Bureau du revenu de l'intérieur—(Demande de documents par M. Roche), 5335.
VOL de lettres chargées (int.-Henderson), 1844.
VOLAILLES—Stations de démonstration (int.-Martin), 2129.
VOLONTAIRES d'Edmonton—Services en 1885 (int.-Oliver), 2727.
VOYAGE d'inspection du ministre des Travaux publics (int.-Bergeron), 1896.

WADE, M. F. C. (int.-Prior), 1846, arrivée à Dawson (int.-sir Charles-H. Tupper), 3577 ; traitement et nomination (int.-sir Charles Tupper), 7329 ; (rép.-Sifton), 7458.
WAGON du Gouverneur, le *Victoria* (sub.), 5802, 8767.
WAGONS particuliers (int.-Bennett), 1851.
" pour l'Intercolonial (int.-Bergeron), 3972, 4496.
WAGONS-salons — Achat de — Intercolonial (int.-Clarke), 3584.
WAKEHAM, commandant—Gratification (sub.), 5205.
WALMSLEY, M. Alexander, de Saint-Jean, P. Q. (int.-Monk), 3822.
WALSH, major (int.-Morrison), 1839 ; Rapport (int.-sir Charles-H. Tupper), 2730, 3824 ; intructions, (int.-sir Charles-H. Tupper), 3108, 3285 ; commission (int.-H. Tupper), 4290.
WALSH, M. Philip (int.-sir Charles-H. Tupper), 3849.
WASHINGTON—Commission internationale de (sub.), 5867.
WELLAND, canal—Entrée du lac Erié (observ.-Montague), 4023.
WENTWORTH *vs* Mathieu (sub.), 10137.
WILLISON, M. J. W. (int.-sir Charles-H. Tupper), 3849, 4290.
WINDSOR, Ont.—Salle d'exercices militaires (sub.), 9985.
WINNIPEG—Listes électorales (int.-Wallace), 2933.
" Siège vacant, 634, (int.-sir Charles Tupper), 822 ; (int.-Roche), 1846, 8490.
WORKMAN, M. Mark (explications sir Charles-H. Tupper), 5008.

YATES, M. George—Directeur de la poste de Oil-Springs, (sub.), 5817.

YUKON—Administration—Accusations, discussion sur motion (sir Charles-H. Tupper), 5958, 6003, 6066, 6140 ; (observation sur art. du *Times* de Londres 6568, 7554 ; dépêche au *North British Daily* Mail, 8039 (motion sir Charles-H. Tupper), 6036.
YUKON—Amendement à la loi relative au territoire (B. McInnes), 1829 (B. du Sénat), 9186, 9870.
" Appointements et dépenses—Administration du district (sub.), 8676, 8959, 9010,
" Approvisionnements pour les juges McGuire et Dugas (int.-sir Charles-H. Tupper), 5515.
" Approvisionnements du juge Dugas (sub.), 5496.
" Approvisionnements militaires (int.-Davin), 1857.
" Arpentages (int.-sir Charles-H. Tupper), 3578.
" Arrêté du Conseil nommant M. Ogilvie commissaire—(Production), 3901.
" Arrivée de M. Wade à Dawson (int.-sir Charles H. Tupper ; traitement et nomination (int. sir Charles Tupper), 7329 ; (rép.-Sifton), 7458.
" Baux pour dragage (int.-Foster), 3109.
" Bliss, major (int.-sir Charles H. Tupper), 3289, 3365, 3583.
" Bois de chauffage pour les navires (int.-Domville), 1852.
YUKON—Chemins de fer (observ.-Sir Charles Tupper), 4757.
" Claims (int.-Hughes), 3107.
" Commissaire des mines d'or (int.-Morrison), 1838.
" Commission de M. Ogilvie (int.-Sir Charles-H. Tupper), 3110.
" Concessions forestières (int.-Domville), 1851, 1852.
" Conduite des soldats (observ.-Hughes), 9986.
" Conseil—Noms des membres (int.-Domville), 1848.
" Conseiller de l'administrateur du Yukon (int.-Morrison), 1839.
" Cour d'Appel (int.-Prior), 5330.
" Documents demandés (observ.-Sir Charles-H. Tupper), 3097.
" Douanes (sub.), 8763.
" Edifices publics (sub.), 10132.
" Emploi de Joseph Clark (int.-Sir Charles-H. Tupper), 5512.
" Emploi de E. McKeown (int.-Sir Charles-H. Tupper), 5513.
" Enquête—Lettre confidentielle de M. Ogilvie (int.-Sir Charles-H. Tupper), 3846.
" Entretien d'un juge (sub.), 5496.
" Entretien des prisonniers (sub.), 5495, 10222.
" Fleuve Yukon et lac Atlin—Compagnie d'améliorations (B.), 6137, 6412.
" Fleuve Yukon et rivière Lewes—Améliorations et lignes télégraphiques (sub.), 5624, 8212.
" Fonctionnaires fédéraux (int.-Morrison), 1839, 1840 ; (int.-Domville), 1848.
" Fonctionnaires—Garanties enregistrées aux termes chap. 19, S.R.C. (int.-sir Charles-H. Tupper), 4822, 5009, 5332.
" Frais de subsistance de deux juges (sub.), 10220.
" Greffier de la cour territoriale (sub.), 10220.
" Griefs des mineurs—Enquête de M. Ogilvi (int.-sir Charles-H. Tupper), 2558, 3579
" Inspecteur-forestier (int.-Morrison), 1838.
" Juge supplémentaire de la cour territoriale (sub.), 10217.
" Juge McGuire—Arrivée et départ (int.-sir Charles-H. Tupper), 3286, 3986 ; (rép.-Sifton), 4087.
" Législation (observ.-sir Charles-H. Tupper), 2563.
" Ligne télégraphique—Date de l'arrêté du Conseil en autorisant la construction (int.-Foster), 6061, 6137.
" Ligne télégraphique entre Bennett et Dawson et embranchement jusqu'à Atlin (sub.), 10117.
" Lots riverains à Dawson (int.-sir Charles-H. Tupper), 3578.
" Milice (int.-Davin), 1847 ; (int.-Foster), 1907.
" Nomination de MM. Wade, McGregor et Norwood (int.-sir Charles-H. Tupper), 3111 ; (Question de privilège par sir Charles Tupper—Compte rendu du *Free Press* de Winnipeg), 9188.
" M. Ogilvie et la Compagnie anglo-canadienne des placers du Klondike (int.-sir Charles-H. Tupper), 3824.
" M. Ogilvie—Parenté avec le ministre de l'Intérieur (int.-Taylor), 1857.
" Ordonnances passées par le commissaire (int.-sir Charles-H. Tupper), 2729.
" Permis donnés par le commissaire Ogilvie pour introduire des spiritueux (int.-sir Charles-H. Tupper), 3107.
" Plainte des mineurs (int.-Marcotte), 3343.
" Police à cheval (int.-Foster), 1981.

YUKON—Rapport de M. Ogilvie (int.-sir Charles-H. Tupper), 3820, 4729, 5764; (rép. de M. Sifton), 3820; copie de la commission—Production de documents, 4747; enquête, 5329.
" Rapport de M. Ogilvie relatif à l'estimation d'un navire—(m.-Paterson pour impression), 8768.
" Règlements miniers (int.-sir Charles-Hibbert Tupper), 1856; (int.-Foster), 2267.
" Représentation à la Chambre des communes (int.-sir Charles-H. Tupper), 2927.
" Russell M., inspecteur des steamboats (int.-sir Charles H. Tupper), 4175.
" Sentiers, chemins et ponts (sub.), 10110.
" Service postal (int.-Foster), 1982; (int.-Borden), 2731; (observ.-McDougall), 3817; (observ. Taylor), 4371; (sub.), 7371.
" Shérif (int.-sir Charles-H.-Tupper), 3970, 4289.
YUKON—Solde des troupes, construction de casernes, transport des troupes, etc. (sub.), 6326, 6343.
" Spiritueux. — Permis accordé à Archer Martin, de Victoria (int.-sir Charles-H. Tupper), 3900, 4748.
" Vente de spiritueux (int.-Prior), 2934, 3000; 3814; (int.-Foster), 1874, 5686; (int.-Douglas), 1859; télégramme du *Witness* (int.-Sproule), 1657.
" Taxes (int.-Davin), 1858.
" Transport des provisions du gouvernement (int.-sir Charles-H. Tupper), 3927.
" Voyage de M. Coste (int.-sir Charles-H. Tupper) 5383, 5515.
" Walsh. major: Rapport (int.-sir Charles-H. Tupper), 2730; instructions (int.-sir Charles-H. Tupper) 3108, 3285; commission (int.-sir Charles-H. Tupper) 4289.
YULE, pont—Rivière Richelieu (int.-Monk), 3853.